

Rozdíl IV.

DOPRAVA.

§ 1. POJEM A HOSPODÁŘSKÝ VÝZNAM PROSTŘEDKŮ DOPRAVNÍCH.

Slovem „ústavy neboli prostředky dopravní“ rozumí se všeliká zařízení, která slouží místnímu převodu osob, nákladů a zpráv. Někdy užívá se pro ně označení „prostředky dopravní a spojovací“ (Transport- und Kommunikations-Anstalten), při čemž se však slovo „dopravní“ bere v užším smyslu, totiž obmezuje se na prostředky ku dopravě osob a nákladů.

Služby jejich jsou podle účelu dvojí povahy:

1. buď sprostředkují oběh statků, slouží tedy směně statků místním jich převodem, kteréžto sprostředkování stává se nutným následkem místní dělby práce a jest zase podmínkou dalšího jejího rozvoje,

2. anebo neslouží výměně statků hospodářských, nýbrž takovým potřebám lidským, jichž předmětem jest výkon těchto ústavů sám (tedy cesta na příklad vzdělavatelská, zábavní nebo jiných příčin – aneb sdělení myšlenek neb zpráv), kteréžto potřeby sociálním životem samým se dostávají a s rozvojem jeho rostou. Ostatně i v této funkci ústavy spojovací slouží namnoze nepřímou výrobě a oběhu statků. (Zprávy tržní a snadné rozšíření technických vědomostí.)

Společným úkolem dopravních a spojovacích prostředků v obojím řečeném směru jest, aby účinky prostorné (geometrické) vzdálenosti hospodářsky přemáhaly t. j. aby způsobovaly s nákladem jak možno nejmenším za největší možné pravidelnosti, rychlosti a bezpečnosti místní převody osob, nákladů a zpráv.

Z toho již vyplývá význam jejich národohospodářský, takže účinky jejich v celku i v každém případě jednotlivém nesluší posuzovati dle soukromopodnikatelské výnosnosti, nýbrž podle jejich prospěchu obecného (národohospodářského, politického, kulturního), jenž může se státi, i když při nich není výnosnosti soukromopodnikatelské.

Vynikajícím svým významem s tohoto stanoviska zvláště staví se v popředí: silnice, plavba, železná dráha, pošta a telegraf i telefon.

Hledíme-li především vůbec k hospodářským účinkům zdokonalené dopravy, shledáme zejména tyto:

1. Levnější doprava zmenšuje náklady výrobní, neboť dopravné jest činitelem nákladu výrobního při každém statku, jenž jsa dohotoven do dálky se odbyvá, i při každém, k jehož výrobě mus se z dále dovážeti suroviny, stroje a pod. Avšak u všech statků, jež podléhají soutěži, zmenšený náklad výrobní způsobuje klesnutí ceny, tím pak opět rozšiřuje se možnost odbytu i soutěže na větší vzdálenosti, t. j. možnost odbytu se rozprostírá po větším kruhu místním (trh se rozšiřuje) a kruh ten spolu zahrnuje i poměrně větší počet soutěžitelů nabízečských a poptavatelských (trh se stává intenzivnějším). Snížená cena však zároveň může též kvantitavně zvětšiti odbyt a tedy vésti i k rozmnožení výroby. Ovšem nezpůsobí každé snížení dopravného již tento výsledek, nýbrž jen takové, kteréž jest dosti značné, aby se mohlo státi citelným i v cenách drobného prodeje, tedy citelným spotřebiteli. Dokud nedosáhne účinek snížení dopravného také cen prodeje drobného, může míti vliv na zisky producentův neb tržebníků, nemusí však vésti k rozšíření odbytu a tedy též výroby. Celkem bude nesporno, že se zavedením dokonalejších prostředků dopravních na místo dosavadních méně dokonalých také docílí dříve či později snížení cen a tak konečně i rozšíření spotřeby. Leč každému snížení dopravného, zvláště pak u prostředků dopravních již trvajících, účinek ten připisovati nelze.

Hledí-li se k cenám téhož předmětu na různých místech, jeví se účinek zdokonaleného transportu v nivellaci jejich t. j. ceny na různých místech stávají se stejnoměrnými, rozcházejí se toliko o sumu dopravného, které nyní jest zmenšeno; proto i snadněji se vyrovnávají přebytky míst jedněch a nedostatky druhých, oč pečuje stále živá kalkulace rozdílů v cenách téhož předmětu na rozličných místech; ona každého rozdílu takového hned využítuje, jakmile jen ten rozdíl převyšuje náklad dopravní.

Čím dokonalejší prostředky dopravní, tím větší je prostranství, na kterém se provádí toto místní vyrovnání cen, takže na místě lokálních konjunktur rozhodují konečně konjunktury světové (srovn. novověký obchod obilní). Význam periodických trhů stejnou měrou

se zmenšuje se zdokonalením dopravních prostředků; podobně odpadá namnoze potřeba obchodnických služeb sprostředkovatelských mezi vyrabitelem a dalším spracovatelem nebo mezi konečným vyrabitelem a spotřebitelem anebo aspoň mezi vyrabitelem a obchodním detailistou, jenž přímo se s konsumenty stýká — neboť bezprostředné spojení vzdálených nabízečů a poptavačů jest usnadněno. Tím pro jednotlivé osoby (překupnické) nebo místa (trhová) nastane sice i pozitivní ztráta, ale může se obecně národohospodářsky přece získati.

Hledíme-li k jednotlivým druhům zboží samým, tedy uvedený účinek na cenu a odbyť jest u nich tou měrou patrnějším, čím objemnější ony jsou poměrem ke své hodnotě směnné. Neboť statky, které poměrem k objemu mají velikou hodnotu směnnou, jsou samy sebou dopravitelnější, ježto dopravné činí tím menší kvotu nákladu, čím větší v poměru k objemu statku jest jeho hodnota. Objemné předměty méně cenné při nedokonalých prostředcích dopravních nejsou vůbec dopravitelný (transportfähig), ony tedy teprve při zdokonaleném (levnějším) transportu stávají se k dopravě způsobilými. Tím ovšem se stane, když p r ů m ě r e m ceny klesnou, že na jistých místech proti dřívějšímu stoupnou, a to v těch, kde dosud byl odbyť jen lokální. (Viktualie v místech venkovských, když se tam zřídí železná dráha.)

Kruhy Thünenovy (srovn. nauku o rolnictví) se posínují směrem zdokonaleného prostředku dopravního, tedy intenzivnější výroba tím směrem na větší vzdálenost je možna. I stanoviska výroby průmyslové se posínou, na př. výhody, které plynou pro jisté stanoviště z přirozené hybné síly, vyváží se na jiném místě snadným spojením způsobeným blízkostí železnic, ačli tento prospěch zase není vyvážen blízkostí suroviny. Následek toho všeho jest, že výroba přirozeněji se místně rozděluje, totiž výroba každého statku se soustřeďuje především tam, kde jsou pro ni poměrně nejpříznivější podmínky, tím však teprve t. zv. národní a mezinárodní dělba práce se přivádí k náležitě platnosti, ježto se každý kraj a každá země na to hlavně může vrhnouti, k čemu má nejlepší podmínky.

Potud tedy každý zdokonalený prostředek dopravní sám sobě vyvolává nové prameny dopravy, dáváje podnět ke zřízení podniků nových.

Leč se všemi těmi účinky prospěšnými bývají spojeny pro jisté

závody, pro určité krajiny, jednak nestejnóměrnosti podmínek odbytových (pro ty, které jsou dráže železné blíže, prospěch; pro vzdálenější i újmy). Rovněž soutěž velikých podniků proti malým se stává nebezpečnější, malým se ohrozí místní odbyt a pro vzdálený nejsou způsobilými.

2. Podobné nivellující účinky jako v oboru cen objevují se však v distribuci, zejména i co se mzdy týká; usnadní se přechody dělnictva tam, kde kyne vyšší mzda, a nerovnosti mzdy se zmenší; podobné vyrovnávající účinky objeví se i v příčině úrokův a renty pozemkové.

3. Pro celek hospodářství národního docílí se úspory kapitálu a práce, jichž oběh statku vymáhá, neboť přes větší oběti kapitálů, kterých založení dokonalejších transportních prostředků zpravidla vyžaduje, přece se dostaví poměrná úspora kapitálu oběžného a práce u přirovnání s méně dokonalými formami transportu.

Mají však ovšem, jak již bylo dotčeno, všechny dotčené výhody i své hospodářské a zvláště sociální stránky stinné; kromě uvedených již sluší ještě zvláště vytknouti tyto: Proces vytlačení malovýroby velikou se urychluje; vůbec teprv při intenzivních tvarech dopravy vyvinují se pravé formy velkokapitalistického provozování; urychluje se tvoření měst, soustřeďování obyvatelstva v nich a ustavičně stoupající převaha obyvatelstva bydlícího v městech proti populaci venkovské; intenzivnímu rolnictví vzejde soutěž vzdáleného extenzivního; usnadněný odchod sil pracovních vyvolá na jistých místech nouzi o ně (zvl. na venkově) atd. Vždy pak může býti o národohospodářském prospěchu řeč jen potud, pokud vyváží prospěch celkový újmy partikulární.

A tu padá na váhu, že kromě uvedených hospodářských účinků nesmí se přehlédnouti ještě ostatní účinky kulturní, pak politické a strategické.

Kulturní zračí se předkem v usnadnění příležitostí vzdělávacích, výměny myšlenek a zpráv atd.

Politické zračí se ve sblížení odlehlých částí území státního i kolonií se středisky správy.

Strategické jeví se ve příčině postupu a soustřeďování vojsk (římské silnice, silnice přes Simplon za Napoleona I., nyní obecně železnice, využitkováné v novějších válkách vůbec). Ohromný byl vliv železnic na způsob válčení, zejména v příčině rychlé koncentrace celých vojsk, zásobení potravou i odstranění raněných.

§ 2. POMĚR STÁTU K ÚSTAVŮM DOPRAVNÍM A SPOJOVACÍM.

Již ve středověku a ještě v době nové byla při některých dopravních prostředcích sama obsáhlost úkolův příčinou, že soukromá podnikavost nemohla se jich uchopiti a připadl tedy úkol ten moci veřejné, tak zejména dříve při silnicích, průplavech a mostech.

Podobně bylo ve století minulém s poštou, pokud šlo o veliké pravidelné kursy.

Prékážka tato odpadla, když s množícím se kapitálem a vznikem přiměřených forem podnikatelských (akciové společnosti) bylo možno i soukromé podnikavosti odvážiti se na podniky nejnákladnější (železné dráhy, podmořské telegrafy, mořské průplavy).

Nicméně u valné části prostředků dopravních a spojovacích nemá fakticky soukromé podnikání onoho postavení jako na př. při fabrikaci a tržbě, nýbrž velmi podstatný vliv státu je obmezujícím a řídícím a to vším důvodem.

Vnitřní důvod tohoto rozsáhlého zasahování veřejné moci v obor prostředků dopravních a spojovacích zakládá se nyní jen výmínečně na tom, že by snad soukromé podnikání nedostačilo na ně svými kapitálovými prostředky, nýbrž hlavní příčinou jest, že by se za volného přenechání dotčeného oboru podnikům soukromým dostatečně nevyhovělo účelu těch kterých dopravních a spojovacích prostředků.

V tomto směru padají na váhu zejména následující úvahy:

1. U mnohých prostředků dopravních je to požadavkem hospodárnosti, aby byly monopolistickými (srovn. o soutěži a monopolech v nár. hosp.); vyžadujeť namnoze zařízení jejich značného kapitálu, a dokud není určitá založená linie železniční nebo průplav plně využitkován dopravami, dotud by ze založení konkurenční linie nejenom vzešla ztráta na kapitálu, ale i zcela zbytečně by se vedl náklad veliký na podnik nepotřebný. Každý dokonalejší transportní prostředek má faktický monopol proti soutěžnému (paralelnímu), méně dokonalému (dráha železná naproti silnici). Protože pak založení stejně dokonalého soutěžícího prostředku transportního bylo by, jak řečeno, neehospodářským, tedy ono zřídka kdy vskutku by nastalo, neboť

by rentabilita obou podniků byla ohrožena. Soutěží by se jenom vlastní náklad s dopravou spojený zvýšil, ježto by zúročení zřizovacího kapitálu a náklady běžné správy z menšího počtu dopravovaných osob nebo předmětů se musily uhraditi.

Plyne z toho, že jest potřebí v případech, o kterých jest řeč, faktický monopol dokonalejšího prostředku transportního učiniti právním, což u nás při železnicích je zákonný následek koncesse. Za to potom arcíť potřebí jest záruk, aby ten monopol nebyl vykořisťován jednostrannou výdělkovou snahou podnikatelskou, nýbrž aby pozitivně vykonáván byl dle požadavků obecného prospěchu.

2. Z povahy mnohých prostředků dopravních a spojovacích plyne nutnost, aby ve státě všestranně se vyvinuly, a to platí nejvíce o těch, jež slouží velikým zájmům kulturním (pošta, telegraf). Protože by však, jak pochopitelně, podnikatelé soukromí se ujali toliko těch směrů nebo linií, které by se jim zdály dosti výnosnými, zbyly by mezery, následkem kterých by mnohé krajiny zůstaly v té příčině zanedbanými za ostatními, a vznikly by citelné, často křiklavé nerovnosti i v hospodářských podmínkách různých krajin.

V těch případech potřebí jest opět, aby stát nastoupil, kde soukromí podnikatelé za příčinou nedostatečně soukromopodnikatelské výnosnosti by se nedostavili. Kde tudíž na př. stát nestaví sám, pomáhá aspoň subvencemi soukromým podnikům dopravním. Stát činí tak, maje na zřeteli důležité obecné prospěchy, které ztráty podnikatelského důchodu vyvažují. Pro tuto skutečnost užilo se výše dotčeného označení: rozdíl mezi soukromohospodářskou a státohospodářskou neboli mezi přímou a nepřímou (Weber) výnosností dopravních a spojovacích prostředků, na př. železnice.

3. Konečně třeba jest mnohé dopravní a spojovací prostředky organisovati podle jednotného plánu tak, aby co největší počet doprav docílil se relativně nejmenšími náklady. Tomu se vyhoví toliko systematickým upravením sítě, kterého při nahodilé hře soukromých snah podnikatelských nelze se nadíti.

Vzpomenutý vliv státu jevil se nejprve u silnic, při čemž druhdy strategické interesity mnoho rozhodovaly (Řím).—Následovala pošta, kterou stát prvotně jen pro své potřeby a účely si zřizoval, později teprve i pro použití soukromé propůjčoval, potom však, aby

docílil plného využitkování kursů poštovních s relativně nejmenším nákladem, vyloučil vzhledem ke všem, nebo určitým výkonům pošty soutěž cizí, a to druhdy i vzhledem k transportu osob, až zřízením zdokonalených prostředků dopravních (železnic, paroplavby) odpadla potřeba regalností pro dopravu osob a balíků. Avšak i co do dopravy balíků (Paquetbeförderung) ukázaly se tam, kde ona byla přenechána privátním podnikům, nepříznivé účinky soutěže; na hlavních liniích soutěž společností snížila dopravné se současným zanedbáním vedlejších linií a zavedla vysoké sazby všude, kde nebylo soutěže.

Stejně úkazy objevily se u telegrafu tam, kde původně byl přenechán soukromému podnikání, jako na př. v Anglii, kdež byl v rukou rozličných konkurrujících společností. Po výkupu soukromých podniků těch státem a regalisováním telegrafu (r. 1869) stoupl nejen rozsah drátů a počet stanic nepoměrně a síť zhoustla, nýbrž i užívání telegrafu rychle a mohutně se rozmohlo. Podobné stesky jako druhdy v Anglii objevují se v soustátí severoamerickém, kde telegrafy jsou v rukou společností soukromých.

Zvláště plno následků neblahých ukázalo soukromé podnikání a soutěž u drah železných — mezi evropskými státy zvláště v Anglii, kde v rozličných dobách spekuláčnických vzniklo mnoho konkurenčních linií na hlavních směrech (dvě konkurující dráhy, nebo železnice konkurující s průplavem). Nejenom zmařilo se při tom mnoho kapitálu, nýbrž i zájmy obecnstva se valně poškodily nestejnomyšlností tarifů (nízké sazby mezi konečnými body, tím vyšší do míst ležících mezi nimi). Konečně zrušena přece soutěž buď t. zv. fuse mi (splynutím soutěžících podniků v jeden) nebo kartely (dohodnutím o tarify) s rozdělením se o dopravu, v obém případě tedy na konci přece povstaly monopoly. Trvající při názoru soukromohospodářském snažili se mnozí houževnatí přívrženci směru toho pomoci jinými způsoby zásadě soutěže k vítězství u drah železných. Z takových snah pošly návrhy:

a) Dopusťiti soutěž na trati vůbec nebo aspoň pro dopravu zboží v ten způsob, že by se doprava úplně oddělila od vlastnictví dráhy, kteráž by se považovala za svobodnou silnici, po níž by mohl každý své vlaky dopravovati, zaplativ náhradu za použití dráhy (analogie silničního mýta). Leč již nezbytný požadavek bezpečnosti takovou úpravu vylučuje, nad to není potom ani vy-

loučena možnost více méně rozhodných monopolů na straně těch, kdož zřídili by si potřebné parky lokomotiv a vozů vyžadující velikého nákladu.

b) Dopustiti, aby se oddělila spedice od trakce v ten způsob, že by majitel dráhy dodával též tažnou sílu a vypravoval by pravidelné vlaky, do kterých by soukromí podnikatelé, spedice provozující, mohli zařadovati své vozy. Avšak i zde, má-li se principu soutěže vyhověti, musí býti dosti podnikatelů s vydatným parkem vozů a příslušného personálu, čímž se patrně náklady transportní jen zdrazí. (Slabší a ovšem snáze možná forma toho vyskytuje se někdy v právu jistých podniků na smlouvě založeném zařadovati své vlastní vagony do vlaků podnikatelstvem dráhy vypravovaných.)

c) I samo povolení, aby dvě nebo více drah, které jistou část směrů mají společnou, směly užívati na tu část jedné společné trati (péage), neobjevuje se ve příčině bezpečnosti vhodným, je-li vozba živější.

Patrně ve všech těchto případech nemožnost soutěže vyplývá z toho, že dráhy následkem své technické povahy jsou silnice, na kterých nemohou se povozy libovolně po celé šířce jejich pohybovati a se vyhýbati jako u obyčejné silnice, nýbrž mohou se pohybovati jen v určitých stopách (kolejích).

Ze všeho vyplývá, že dopravní a spojovací prostředky, s jejichž povahou monopolní ráz je spojen, nemohou býti předmětem libovolného upravení soukromohospodářského, nýbrž že sluší je považovati za předměty veřejnohospodářské, které po případě sice mohou býti ponechány ku provozování soukromým podnikatelům, ale toliko za obsáhle regulující, obmezující a kontrolující působnosti správy veřejné při zakládání i při správě.

Při zakládání jeví se dotčená činnost státu v koncesi, kterou stát udílí a při tom předpisuje směr trati, určité stanice i způsob zařízení dráhy; při správě jeví se v předpisech o vykonávání dopravy, ve vlivu na tarify dopravného atd.

Působnost státu a v jistých mezích i samosprávných korporací jeví se v příčině té zejména v následujících momentech:

1. V původním rozvržení směrů (sítě) i ustanovení časového postupu, jakým zřízení jednotlivých linií má po sobě následovati (důležité při silnicích a železnicích).

2. Zabezpečení monopolu. (Při ústavech jakožto celek regaliso-
vaných dáno jest ono samo sebou; při těch, jež se pro určité
linie i soukromým podnikatelům přenechávají, může monopolnost
výslovně býti prohlášena za zákonný následek koncesse udělené; —
v Rakousku zákon ze dne 14. září 1854.)

3. Stanovení náhrad, které za použití dopravních prostředků
obecnstvo má platiti (státní tarify při telegrafu a poště; ustanov-
ení státních nebo samosprávných orgánů o mýtě; při drahách
železných, jež jsou v soukromých rukách, státní ustanovení t. zv.
maximálních tarifů, v jejichž mezích podnikatelé stanoví své ta-
rify, a i jiné vlivy veřejné správy na výši sazeb, takže si stát po
případu vyhrazuje ke schválení i každou změnu skutečně zave-
dených těchto tarifů, anebo i určitý systém tarifování obecně před-
pisuje).

4. Zabezpečení stejnoměrného a všeobecného uží-
vání, takže každý, kdo není vyloučen pro jistou překážku zvláště
důležitou a v předpisech obecných výslovně uvedenou, má právo
na použití toho kterého ústavu, a musí co do tarifů i jiných pod-
mínek s každým stejně býti nakládáno. (Všeobecná trans-
portní povinnost železnic v příčině všech osob, které nejsou vy-
loučeny pro zvláštní výslovně vytkené příčiny — jako na př. opilí atd. —
a všeho zboží, o kterém ze zvláštních důvodů není stanovena
výminka (zboží vznětlivé a pod.)

5. Vylknutí normálních pravidel pro technické upravení,
na př. pro dráhy železné zachování obecné, stejné šířky kolejí,
stejný systém signálů aspoň pro hlavní dráhy, pro průplavy jistý
profil atd.

6. Policie dopravní, t. j. soubor opatření, aby se odvrátila
nebezpečí spojená s dopravou (u drah železných na př. předpisy
o signálech a pod., o maximální rychlosti jízdy, předpisy o tom, co
pro případ nebezpečí chovati jest připraveno atd.)

7. Vyhledává-li toho povaha některého prostředku spojovacího,
i centralisování jeho správy (pošta, telegraf).

V příčině použití zásad právě uvedených nečiní to rozdílu, zda
zřizuje a spravuje dráhy stát sám či ponechává soukromníkům
zřízení a správu.

§ 3. FINANČNÍ PRAVIDLA SPRÁVNÍ.

Hledíc ke stránce uhrazení nákladů zřizovacích a správních, rozeznáváti sluší trojí rozdílný princip, podle kterého se provozovati může správa dopravních a spojovacích podniků majících povahu monopolní (faktickou nebo právní), totiž:

a) Náklad, spojený s jejich zřízením a správou, považuje se za výdaj veřejný, který se neuhrazuje příspěvky uživatelů, nýbrž z povšechných příjmů hospodářství veřejných (není-li tedy soukromohospodářských příjmů náležejících těmto hospodářstvím, hradí se výdaj, i vydržovací, z daní, resp. pokud běží o náklad zřizovací, též z půjček veřejných).

Tohoto způsobu dosud se užívá pouze u silnic, tedy jen zřídka, neboť při používání všech jiných dopravních a spojovacích prostředků, o nichž tu řeč, hlavně pošt, telegrafů, železnic, vystupují vždy více méně zřetelně zvláštní prospěchy jistých společenských vrstev, podnikatelských tříd nebo jednotlivých místních nebo sociálních skupin uživatelů, takže přes všechn obecný užitek těch prostředků uhrazení všeobecnými příjmy veřejnohospodářskými – t. j. předem daněmi – není odůvodněno. (O právě řečené výmince v příčině silnic srovn. finanční vědu.)

Zbývají tudíž zpravidla toliko dva principy správní:

b) Princip poplatkový, při kterém náhrady od uživatelů požadované nepřekračují míru skutečných nákladů, nebo

c) princip veřejného podniku, který zásadně sice nevylučuje zádati i více než přesné uhrazení nákladů, tedy i jistý podnikatelský zisk, avšak rovněž zásadně jest vyloučena snaha po největším in concreto dosažitelném zisku soukromopodnikatelském potud, pokud jsou tomu na odpor požadavky plynoucí z obecné prospěšnosti příslušného dopravního prostředku. Právě proto po případě není ani vyloučeno zřízení a provozování s dočasným nedostatkem soukromopodnikatelské výnosnosti, jestli z důvodů obecného prospěchu (národohospodářského, politického) zřízení to žádoucím.

Rozhodnutí mezi způsobem ad b) a ad c) uvedeným závisí na tom, jakou měrou jednotlivým krajinám a společenským vrstvám ten který prostředek spojovací slouží. (Srovn. k tomu výklady z vědy finanční.)

Za nynějšího stavu v kulturních státech je princip poplatkový nejvyšš u pošty listovní a telegrafu odůvodněn, neboť jest užívání obou tou měrou rozšířeno a přístupno, a jejich obecný kulturní význam takový, že nesrovnává se s tím, aby se činily pramenem podnikatelského zisku. Avšak s druhé strany přece odstiňují se zvláštní prospěchy určitých tříd a skupin uživatelů služeb pošty a telegrafu tou měrou, že jest odůvodněno užití systému poplatkového. Při jistých liniích telegrafních, které slouží specifickým prospěchům určitých obmezených kruhů uživatelů, bude pak ještě oprávněna správa dle principu ad c) udaného (telegrafy podmořské).

Za to u železných drah dosud oprávněn jest princip veřejného podniku úplně.

Z toho však již zároveň vychází na jevo, že ústavy, které spravovati dlužno dle zásady bezplatnosti výkonu (podle Saxovy terminologie dle zásady „obecného veřejného statku užitného“ (öffentliches Nutzgut)) nebo dle zásady poplatkové, samy sebou náležejí do správy veřejných hospodářství (silnice, pošta, telegraf — tedy státu, země atd.), kdežto ony, které se mohou spravovati dle zásad veřejného podniku, buď se zřizují a spravují od veřejných hospodářství samých nebo mohou se ponechati soukromým podnikatelům. V tomto posléz uvedeném případě rozeznává se takový podnik soukromý od jiných forem soukromých podniků tím, že ve všech výše sub 1.—3. udaných směrech (tedy zejména i co do tarifů dopravného) podroben jest regulující a kontrolující působnosti státu, má tedy povahu podniku soukromého veřejně regulovaného (öffentlich regulirte Privatunternehmung dle Wagnera), což nazývá Sax „veřejným podnikem delegovaným“, chtěje tím naznačiti, že náleží vlastně takový podnik zásadně k úkolům státu, který však zřízení nebo provozování jeho nebo oboje může zůstaviti soukromníkům, jeví-li se to za konkrétních poměrů býti obecnohospodářsky výhodnějším.

Historicky arci neovládal mysle zákonodárcův a správy veřejné tento názor všude od prvopočátku, nýbrž, a to zejména ve státech, kde se počalo se systémem drah privátních, hleděno k nim více méně jako k podnikům ryze soukromým. Tento názor nyní převahou jest opraven.

Některé následky naznačené povahy podniku veřejně regulovaného jsou pak zvláště:

1. Zřízení vázáno jest na veřejnou koncesi, jež se udílí s podmínkami o směru, způsobu zřízení a provozování buď na obmezený čas (v Rakousku dráhy železnice zpravidla na 90 let, potom případnou státní), nebo s podmínkami, které státu zabezpečují, že může podnik buď ve vlastní správu vzít, nebo za jistých napřed stanovených modalit i zcela na sebe převést (v Anglii zákon z r. 1844 dává státu právo, aby po 21 letech trvání dráhy železnice mohl ji koupiti, v Rakousku tato „klausule výkupní“ připouštěla dříve zpravidla právo „výkupu koncesse“ teprve ve 30 letech, v nových koncessích se připouští kdykoliv; základ pro výpočet sumy výkupní jest vždy zároveň v koncessi ustanoven dle průměru čistého výnosu určité řady let).

Zpravidla se též stanoví kautely, aby do určité doby zřízení bylo vskutku provedeno, a platí povinnost provozovací pod trestem ztráty koncesse, takže podnikatelé nemají, jako u obyčejného podniku, práva zastaviti libovolně provozování jeho.

2. Jakožto následek monopolu ukládá se jim povinnost ku převzetí jistých výkonů pro stát (na př. dopravu pošty) buď bezplatně nebo za určitou, napřed stanovenou náhradu (na př. dopravu vojska).

Rovněž vyplývá z monopolu vliv státu na tarify dopravného vůbec.

3. Konečně po případě účastňuje se stát kapitálem nebo podporami při podnicích veřejně regulovaných, nechce-li sám ujeti se podobných podniků, když však zřízení jejich je žádoucím. To děje se pomocí rozličných forem subvencí (srovn. níže „o subvencích drahám železným“).

Srovnáme-li principy uhrazovací výše uvedené, pokud jde o zařízení dopravní nebo ústavy spojovací ve veřejném majetku se nalézající, tedy shledáváme následující možnosti:

1. bezplatnost užívání;
2. doplatky z veřejnohospodářských příjmů povšechných (daní);
3. plnou úhradu dle principu poplatkového;
4. plnou úhradu jako sub 3. plus zisk v mezích dle zásady veřejného podniku přípustných.

Případ ad 1. obmezuje se, jak podotčeno, jen na silnice při

stejněměrně vyvinuté a obecně husté sítí; případ ad 2. značí především:

- a) jisté přechodné stadium pro případ prve řečený, pak ale
- b) též přechodná stadia pro případy ad 3. a 4. při vzniku nových tvarů dopravních i spojovacích prostředků vůbec nebo nových linií, nežli se vžijí a obor jejich doprav náležitě rozvine, nebo též
- c) při reformách sazeb ústavů již trvajících, jsou-li ty reformy spojeny se snížením sazeb, od něhož se očekává, že podníí vyšší frekvenci a tou zase deficity dočasné zaplaší. Každé jiné snížení sazeb zavedené nebo zachovávané s vědomím, že příjem z nich náklady trvale nebo na dlouhé doby neuhradí, je národohospodářsky závadno. Neboť u prostředků dopravních a spojovacích, jež se dle zásady poplatkové nebo dle zásady veřejného podniku spravovati mají, hradí se deficit příjmem z dopravného neuhrazený z daní.

Ježto pak řečené ústavy předem prospívají určitým skupinám sociálním nebo místním, namnoze právě třídám zámožnějším nebo krajinám pro odbyť výhodněji položeným, znamená každý doplatek ze všeobecných prostředků veřejných hospodářství k uhrazení takového deficitu konaný tolik, že musí i ty vrstvy poplatnické, jejichž prospěchy z dotčeného prostředku dopravního nebo spojovacího jsou poměrně nepatrné nebo žádné (neplatí-li dokonce opak, totiž škoda pro ně), připláceti na dopravu těm, kteří nepoměrně větší prospěchy z toho mají. Každý příplatek z prostředků daňových na deficity dopravného je v takových případech křiklavým sociálním bezprávím. Obdobně to platí také o subvencích drahám železným, stávají-li se trvalými vzhledem k téměř podnikům. (Národohospodářská nepřípustnost zřízení nových vodních cest v Rakousku s úmyslem, že se nemá pomocí budoucích jejich dopravních tarifů hraditi i zúročení kapitálů zřizovacích).

§ 4. SAZBY DOPRAVNÉHO POVŠECHNĚ.

Ježto některé z nejdůležitějších ústavů dopravních a spojovacích, o nichž zde jest řeč, buď jsou v rukou státu monopolisovány (regalisovány), aneb alespoň mají v tom onom směru jistý monopolistický ráz, tedy bude u oněch naprosto, u těchto zpravidla soutěž jako regulátor ceny vyloučena. Poněvadž pak u jedněch dle zásad právě výše uvedených vůbec podnikatelský zisk je vyloučen, u druhých jen v určitých mezích přípustným, stává se rozhodnou především otázka nákladová, jakožto jediná pevnější basis pro tvoření sazeb.

Činitelé nákladu dopravního jsou jednak náklad zřizovací, jehož zúročení, resp. amortisace musí se uhraditi, jednak náklad provozovací, jenž se zase rozpadá ve všeobecný (vrchní řízení a vedení ústavu nebo podniku) a zvláštní (souvisící právě s konkrétními dopravami z místa výpravy na místo určení).

Při tom má rostoucí hojnost doprav zvláštní účinky: Roste-li hojnost doprav (t. j. dopravovaných osob, nákladů, psaní, telegramů), klesá poměrný náklad dopravní, t. j. náklad vypadající na dopravu jednotky transportní a vzdálenostní (osobu a kilometr, cent a kilometr atd.), neboť:

a) Především vypadne na každou takovou jednotku tím menší podíl na zúročení resp. amortisaci zřizovacího kapitálu, čím více jich jest. Zřizovací náklad nezůstává ovšem jednostejným vzhledem k jakémukoliv množství doprav. Železnice na př. musí zříditi dvoje koleje i vícery, když hojnost doprav stoupá. Ale v určitých, širokých mezích lze při témže daném zařízení i několikanásobný rozsah doprav překonati.

b) Ani všeobecné provozovací náklady nerostou s hojností dopravovaných předmětů stejnoměrně, nýbrž přibývá jich zpravidla měrou menší, zvláštní náklady pak rovněž nepřibývají měrou stejnou, ony relativně (t. j. vzhledem na jednotku dopravy a vzdálenosti, na př. na cent a kilometr) klesají již proto, že se lépe využije povozných prostředků (prázdné vlaky — plné vlaky).

Z toho již vyplývá, že rostoucí frekvence doprav zmenšuje náklady dopravní, a zase naopak zmenšení sazeb může vyvolati zvýšenou hojnost doprav; tím podřízenějším se stává pak účinek jednotlivých individuálních zásilek na náklad dopravní,

což zejména platí o samém vlivu vzdálenosti, jehož účinek na náklad spojený s dopravou každé jednotlivé osoby nebo zásilky stává se tím podřízenějším, čím větší a pravidelnější jest množství doprav.

Jenom jisté průměrné větší rozdíly, týkající se celých tříd předmětů dopravy, na jevo vystoupí a tarify mohou se zjednodušiti.

Příklady: Porto pásmové a po případě jednotné u pošty listovní, třídy listů dle váhy — balíky do $\frac{1}{2}$ kg., 5 kg. a nad 5 kg. — pásmové sazby u železnic, návrhy (předčasné) na zavedení t. zv. osobního porta u železnic atd.

V těchto směrech zračí se význam vlastního nákladu dopravního (Selbstkosten des Transportes). Tím není řečeno, že by on jedině vždy určoval výši tarifovou i v každém konkrétním případě. Máť kromě vlastního nákladu dopravního místa ještě leckterý moment jiný s národohospodářskými a sociálně politickými hledisky srovnalý. Tak na př. při husté síti silničné snížení mýta i pod míru podmíněnou amortisační zřizovacího a provozovacího nákladu. Dočasné snížení sazeb pod míru vlastního nákladu za účelem povzbuzení hojně frekvence, jež ztrátu vynahradí. Odchytky od pravidel úhrady vlastního nákladu za účelem vyrovnání jistých nesrovnalostí v podmínkách konkurenčních, k podpoře vývozu určitých odvětví výrobních (skrytá prémie vývozní) atd.

Zejména mají úchytky od principu nákladového rozsáhlou měrou platnost u drah železných (srovn. níže).