

JAK ČELITI NEZAMĚSTNANOSTI?

Průmysl o potřebách
ke zmírnění nezaměstnanosti.

Ministr sociální péče Ing. J. Nečas ve snaze najíti účinné prostředky ke zmírnění nezaměstnanosti u nás, uspořádal písemnou anketu o tomto vysoce důležitém a stále velmi aktuálním tématu. Ústřední svaz československých průmyslníků vypracoval jako odpověď na tuto anketu obšírlý spis. Jelikož jde o problém tak závažný a průmysl ve své odpovědi řeší daný problém s hlediska širokého, pokládáme za vhodné seznámiti s těmito vývody veřejnost. Uveřejňujeme odpověď průmyslu na zmíněnou anketu v plném jejím znění.

I. Evidence nezaměstnaných.

Řešení nezaměstnanosti předpokládá především znalost jejího skutečného stavu a složení. Zkušenosti učí, že k nezaměstnaným se počítaly i osoby, které nezaměstnanými v pravém slova smyslu nejsou. Do seznamu uchazečů o práci se zahrnovaly všechny hlásící se osoby, aniž se zjišťovala příčina, pro kterou nepracují. Tím se skresloval správný přehled, neboť pro soustavné řešení otázky nezaměstnanosti není rozhodnou znalost počtu osob neppracujících, nýbrž znalost osob, u nichž je odůvodněna a přípustná veřejná péče z titulu nezaměstnanosti. Tak příkladem možno poukázati, že k osobám u zprostředkovatelen o práci se ucházejícím a tudíž i k nezaměstnaným se až dosud počítaly osoby, které v důsledku ukončení prací sezonních, prací stavebních a pod. přestaly pracovati. Osoby ty již pro povahu prací, jež konají, nebyly dříve a nemohou ani dnes býti považovány za osoby nezaměstnané. Stejně by bylo zkoumati, zda se mezi nezaměstnané nečítají osoby, které svou existencí nejsou závislé na práci námezdní a které se namnoze jen z důvodu účasti na výhodách z péče o nezaměstnané hlásí jako nezaměstnané. Podobně bylo by zkoumati, které z osob nezaměstnaných nemohou naléztí práci pro tělesnou neschopnost v důsledku stáří, nemoci atd., jež rovněž nelze počítati k nezaměstnaným ve zmíněném smyslu.

Měli jsme sice vybudovanou evidenci uchazečů o práci, neměli jsme však — jak je viděti — řádné evidence a tím méně spolehlivé statistiky nezaměstnaných, jež by nám podávala jasný obraz nejen o jich skutečném počtu, ale i o mnohých okolnostech důležitých pro hledání prostředků proti nezaměstnanosti.

nanosti jako trvalém zjevu, s nímž se bude třeba smířiti. K takovým závěrům namnoze svádí nastavší stagnace ve zlepšovacím postupu, po případě zimní pokles zaměstnanosti a pod.

Nedostatků či závad těchto jest si zajisté vědoma i naše veřejná správa a domníváme se, že jednotná kartotéková evidence uchazečů u veřejných zprostředkovatelen, právě do života uváděná, sleduje i snahu o odčinění shora vzpomenutých závad.

S evidencí a statistikou nezaměstnanosti souvisí i přezkoušení všech ostatních opatření, směřujících k zmírnění nezaměstnanosti, pokud tato opatření jsou upravena zákonem o t. zv. gentském systému, jakož i vládními usneseními o různých pomocných akcích vyživovacích (stravovací akce pro nezaměstnané, mléčná akce pro děti nezaměstnaných, chlebová akce, vánoční podpůrná akce pro nezaměstnané atd.). Bylo by zrevidovati zejména platné směrnice a přezkoušeti odůvodněnost individuální účasti na těchto akcích a podle jejího výsledku upravit i statistiku podporovaných.

II. Účast obyvatelstva ve výrobě průmyslové a živnostenské.

Při hledání cest k potírání nezaměstnanosti dlužno si dále uvědomiti, v kterém hospodářském úseku hledá obyvatelstvo zvětšenou pracovní příležitost, či v kterém úseku hospodářské činnosti lze zaměstnati větší počet obyvatelstva. Z výsledků statistického šetření je patrné, že je to především výroba průmyslová a živnostenská, ve které podle sčítání lidu z r. 1921 nalezlo obživu 33.44%, podle sčítání z r. 1930 pak již 34.94%. Počet osob činných ve výrobě průmyslové a živnostenské se zvětšil v průběhu 10 let o 545.839. Naproti tomu vidíme, že počet osob, činných a živících se v zemědělství, klesá. Při sčítání v r. 1921 bylo zjištěno 5,386.043 osob činných v zemědělství a lesnictví, v r. 1930 pak 5,101.614 osob. Přírůstek osob činných ve výrobě průmyslové a živnostenské se vysvětluje jednak stěhováním obyvatelstva z venkova do města, kde mu kynou lepší vyhlídky výdělkové, jednak pak pravidelným přírůstkem obyvatelstva, které opět hledí nalézt zaměstnání v průmyslu a živnostech.

Jest to tudíž výroba a podnikání průmyslové a živnostenské, na které daleko více než na jinou výrobu doléhá starost o zaměstnání velké části našeho obyvatelstva, a že ona také skýtá největší možnost zaměstnanosti. Dlužno proto v první řadě věnovati pozornost této výrobě, ji vhodnými prostředky podporovati a umožňovati její rozvoj.

Příčiny nezaměstnanosti, vystupující ve velkém počtu, jsou povahy různé. Třeba pak příčiny ty rozebírat jak v jejich souhrnu, tak i jednotlivě a hledati cesty k jich odstranění. Cesty ty budou jednak povahy negativní (na př. odstraňování různých zásahů), jednak pozitivní (sjednání zdravých předpokladů pro rozvoj a rozmach průmyslu). Oba druhy cest však musí býti způsobilé, aby podporovaly a povzbuzovaly podnikání, a to zejména podnikání průmyslové, v němž nalézají umístění stále větší a větší počet obyvatelstva a jež může absorbovati i pravidelný vzrůst obyvatelstva.

Rozvoj výroby a podnikání ovšem vyžaduje, aby vytvářeny byly náležité předpoklady jak po stránce objektivní, tak i subjektivní. Důležitými jsou při tom předpoklady nejen rázu hospodářského, ale i psychologického. Je proto třeba pečovat o to, aby nebyla činěna opatření, jež ztěžují, ba znemožňují soutěživost; je třeba se vyhýbat opatřením, která zbavují podnikatele nutné přizpůsobivosti; nutno i po stránce psychické vytvořiti ovzduší, jež by bylo příznivé našemu podnikání, jež by posilovalo podnikatelský optimismus, jež by podporovalo důvěru a chuť k podnikání a ji často v samém počátku nepodlamovalo.

Předpokladů těch nebylo vůbec u nás šetřeno. Názor na podnikatele je u nás stále nepříznivý a podnikatel ve velké většině případů je pokládán za vykořisťovatele, ba zásahy státní správy stále víc a více se blíží mezi, na které bude stanoven jeho maximální přípustný zisk, bez ohledu na risiko podnikání i obchodování s vyrobenými tovary. Že to není ovzduší připravující úspěch, netřeba dokládati.

Přemíra zatížení průmyslové výroby.

Výrobě průmyslové ukládají se stále nové a nové povinnosti, jež ve svých důsledcích znamenají soustavné zatěžování režie podnikatele. Při tom se vůbec nepřihlíží k tomu, že máme horší postavení zeměpisné, vyplývající z vnitrozemského položení, že nám schází mnoho vlastních základních surovin a jiných že nemáme dostatek a pod. Břemena výrobě průmyslové z nejrůznějších titulů ukládaná, jdou nejen na účet žádoucí rentability, ale často i přímo na účet majetkové podstaty a soutěživosti. Byli jsme toho svědky v poslední době, zejména při projednávání úhradových osnov, jejichž břímě nakonec bylo převážně uvaleno na výrobu průmyslovou a na podnikatelský výnos. Dokladem nerovnoměrného zatížení v neprospěch výroby je skutečnost, že v úhradovém plánu státního rozpočtu na rok 1938 přispívá na nová daňová břemena výroba průmyslová a živnostenská 43.9%, spotřeba 18%, zaměstnanci 12.9%, teprve zbytek pak připadá na ostatní vrstvy obyvatelstva. Při tom sluší mít na paměti, že zatížení z titulu daní se ještě zvyšuje přírážkami samosprávných svazků, které v neřídých případech dosahují, ba i přesahují 800% daně výdělkové (Č. Budějovice, Klatovy a pod.).

Daňové břemeň a způsob jeho ukládání se tak stávají brzdou podnikatelské činnosti, podlamuje se podnikatelská síla a chuť podnikateli, čímž trpí i možnost zaměstnávat osoby s odvozeným důchodem pracovním. Nové zatížení bylo uloženo průmyslové výrobě přes shodné konstatování o nepřiměřeném jejím zatížení i z řad činitelů mimo průmysl stojících. A při tom výživa poloviny obyvatelstva tohoto státu pramení z činnosti průmyslové a obchodní. Pohříchu však se zdá, že tato tendence, uvalovati vše na výrobu průmyslovou, se nezastavuje a že i v budoucnu bude snaha ji uplatňovati ke škodě celého hospodářství, jak vidíme na příklad z kapitoly osnovy nového občanského zákona o náhradě

škody, podle které ručení podnikatele má být provedeno do všech důsledků, jdoucích daleko za oblast možné odpovědnosti podnikatelovy.

Z nemožňování podnikatelské přizpůsobivosti.

V naší veřejnosti i u státní správy se úplně přehlíží, že podnikání je spojeno s rizikem, určeným četnými okolnostmi, spadajícími i mimo oblast podnikatelovu. Na rozdíl od podnikání veřejného, kde se riziko ztráty přenáší tak lehce rok co rok na občanstvo, ztráta soukromého podnikání postihuje osobu podnikatele a nepřímo i jeho zaměstnance. Logickým důsledkem toho je, že podnikání má být ponechána určitá míra pružnosti, tak aby se podnikatel mohl přizpůsobovati daným hospodářským poměrům, jež zvláště v nynější době podléhají častým změnám. Umožnění této pružnosti je při nejmenším věcí občanské ekvity. Než, pohříchu průmysl konstatuje, že ani tohoto základního předpokladu se nešetří a že zejména v sociální a obranné politice se uskutečňují opatření, která dispoiční schopnosti podnikatelovy soustavně omezují, odnímajíce mu možnost, aby svůj provoz, svou obchodní a hospodářskou činnost přizpůsoboval dané situaci a šíří obecný pesimismus.

Dnešní zákonodárství i administrativa, pokud upravují život hospodářský, kladou až v příliš značné míře důraz na sociální funkci podnikání, řídíce své zásahy v první řadě jen a jen zřetelem na zájmy a potřeby zaměstnanců a spotřebitelů, při čemž se pomíjí úplně hospodářská funkce podnikání, jež je hlavní základnou pro hospodářský, sociální a kulturní vzestup národa. Předpokladem plnění sociální funkce soukromého podnikání je zajištění možnosti hladkého plnění funkce hospodářské. Prvá je závislá na druhé a ne naopak. Zde možno příkladem upozorniti na řadu opatření, jež v poslední době byla učiněna. Tak na př. zákon, jímž prodloužena byla opětně bez jakéhokoliv opodstatnění nevypověditelnost hromadných smluv pracovních, dále nařízení o závaznosti a vztažitelnosti hromadných smluv pracovních, o zprostředkování práce, zákon o zastavování závodů a hromadném propouštění zaměstnanců, jimiž dále byl uzavřen řetěz opatření, datujících se již z dob dřívějších. Jde vesměs o opatření, jež se domnívají, že lze naprosto mechanickou úpravou regulovati hospodárství.

Podobně je tomu i v jiných oborech naší hospodářské politiky, kde podnikatel musí se věnovati studiu řady stále nových a nových předpisů, různých vyhlášek a výnosů, tak na př. z oboru naší dovozní, vývozní, měnové a devisové politiky, složitého systému daňového, resp. zaměstnáváti k tomuto studiu zvláštní síly. Při tom musí při dovozu a vývozu vyplňovati četné výkazy a formuláře, ať již pro účely statistické neb jiné, požadované našimi úřady, resp. Národní bankou, vyplňovati mnohdy velmi obsažné dotazníky Státního úřadu statistického a pod. Všechny tyto práce jdou přirozeně pak na úkor vlastní výrobní a obchodní stránky podniku. Zásahy ty, směřující ve svém důsledku k zvýšení režie podnikatelovy, jsou na druhé straně provázeny i veřejnými zásahy cenotvornými, omezujícími podnikatele při určování cen. Podnikatel se tak dostává do

tlaku dvou tendencí, jsoucích v rozporu s péčí řádného hospodáře na účet rentability podnikání, jež se dnes veřejností nechce uznávat, pravděpodobně pro naprostou neznalost její těsné souvislosti s podstatou podnikání, ale i s potřebami celého našeho národního hospodářství.

Při podobných opatřeních se obvykle zdůrazňuje jejich zdánlivá prospěšnost, zapomíná se však zpravidla na zápornou stránku jejich, t. j. že se nejen nedocílí účele jimi sledovaného, nýbrž že i jejich výsledek je neúměrný škodám, jež z toho vyplývají pro podnikatele a národní hospodářství. Zapomíná se dále, že opatření taková — přestávající počítati s podnikatelem jako subjektem a vytvářející z něho objekt, jenž se stává závislým na činiteli mimo risiko stojícím — podlamují podnikavost a nesrovnávají se ani namnoze s demokratickým pojetím naší ústavy.

Veřejnost a podnikání.

Zjevy ty prýští z celkové mentality naší veřejnosti a jejího nazírání na podnikání. Zatím co jinde oceňována je správně funkce podnikatele pro život lidu, sílu a zdatnost státu, převládá u nás ve veřejnosti i ve správě státní stále nepřátelský neb aspoň nepříznivý postoj veřejnosti vůči soukromému podnikání. Je to snad důsledek poměrů, ve kterých jsme žili v minulosti po staletí. Vytvořením státu vlastního a poznáním, že obživa našeho obyvatelstva závisí jen a jen na práci vlastní a tudíž i na práci našeho podnikatele, mělo se však změnití nazírání veřejnosti na podnikání. Dlužno si uvědomiti, že žádný aparát státní neb veřejnoprávní — jak ostatně učí smutné zkušenosti z veřejného podnikání — což Rusko nás neučí ničemu? — není s to nahraditi myšlení, vynalézavost a práci tisíců a tisíců podnikatelů, kteří — provozující své závody s risikem ztráty — pracují k obecnému blahu.

Zatím však vidíme dnes úplný ideový zmatek. Našemu podnikání se na jedné straně vytýká, že modernizační závodů se způsobuje nezaměstnanost, zdokonalování výroby se viní z t. zv. technologické nezaměstnanosti, na druhé straně se mu vytýká zaostalost, konservativnost a pod.

Nehledíme-li k nedostatkům evidence nezaměstnaných, jak o nich byla řeč shora, a pro které nelze si učiniti řádnou představu o rozsahu a tím méně složení, nelze u nás mluvit v souvislosti s nezaměstnaností o t. zv. technologické nezaměstnanosti i z toho důvodu, že za krise jsme neobnovovali zařízení v míře, jež by byla žádoucí, ba že jsme zůstali pozadu za jinými státy. Tak v letech 1931—1936 jsme nedovezli strojů a přístrojů ani za polovinu částky z let 1926—1930, třebaže právě v posledních letech byla výzkumnictví a zdokonalování výroby v jiných státech věnována zvýšená pozornost. Přehlíží se, že racionalisace, usilující o zjednodušení, ulehčení a zlevnění práce, směřuje ke zlevnění a tím k rozšiřování spotřeby a že tedy pomáhá zvyšovati kupní sílu a životní úroveň. Uváží-li se, že máme vůči mnohým zemím daleko horší podmínky výrobní, odbytové, dopravní atd., má pro nás racionalisace a výzkumnictví tím větší význam. Ony jsou s to aspoň částečně mírniti náš handicap.

Přehlíží se dále, že zhospodárnění výroby umožňuje rozšíření spotřeby, poptávku po nových statcích, udržování a rozšiřování výroby a tudíž i zaměstnanosti. Proto pomáhají cizí zákonodárství podnikateli, aby mohl své strojní zařízení obnovovati a je udržovati na výši doby.

U národů, majících smysl pro podnikání, je dále samozřejma zásada *rentability podnikání*. Podnikateli se musí dostati nejen slušného zúročení a umoření kapitálu vloženého do podniku, ale i spravedlivé odměny za práci, kterou s risikem ztráty koná nejen v zájmu svém, ale i svých spolupracovníků a svého okolí. Nešetří-li se této zásady, neumožní-li se podnikateli, aby z podnikatelského výnosu zdokonaloval a obnovoval svá výrobní zařízení, odmítají-li se mu pro to nutné prostředky, pak jsou ovšem nespravedlivé i výtky do jeho zaostalosti.

Dokud se nezmění způsob myšlení naší veřejnosti, neobvyklý ve státech západoevropských a hospodářsky vyspělých, bude nám rovněž scházeti jeden ze základních a důležitých psychologických předpokladů pro oživení podnikání.

Je nutno také stále a stále upozorňovati širokou veřejnost na to, že podnikatelský zisk — a to platí hlavně o zisku velikých podniků — se nepodobá ani dost málo důchodu úředníka nebo dělníka. Jen nepatrná část tohoto zisku může býti zkonsumována; daleko převážná část musí býti věnována na investice. Veliké risiko podnikání přináší s sebou, že podnikatelé se musí stále více omezovati při dlouhodobých investicích jen na vlastní prostředky. Kromě toho si dnes podnikatel nemůže vypůjčiti také proto, že dlouhodobý úvěr může spláceti jen ze zisků. Je-li však tento zisk konfiskován veřejnými dávkami, pak si přirozeně nemůže vypůjčiti. Z obecně známých důvodů nemůže dnes podnik rozmnožiti akciový kapitál. Avšak i kdyby to bylo možné, mohl by zainteresovati investory, jen kdyby byla naděje na rentabilitu.

Dokladem snahy vinit ze všeho podnikatele najmě průmyslového, jsou i paušální, jakékoliv podstaty postrádající předhůzky, že průmysl nevěnuje dostatečnou pozornost vývozu svých výrobků. O významu vývozu je řeč dále. Zde však již předem dlužno odmítnouti povšechné výtky, spočívající někdy ani ne ve zlém úmyslu, ale v neznalosti poměrů. Naopak, porovná-li se vývoj našeho vývozu s předválečným vývozem bývalé monarchie, vidíme, že měřen na zlaté paritě, je československý vývoz větší než vývoz celé bývalé monarchie. Při tom sluší uvážiti, že struktura československého vývozu se podstatně změnila proti struktuře vývozu rakousko-uherského, že se stal vývozem státu vnitrozemského, vzdáleného poměrně od zámořských cest, že byl nucen zápasiti a překonávati řadu překážek, jež se čilejším mezinárodním stykům kladou v cestu a pod.

Ostatně neodůvodněnost paušálního obviňování, určovaného často zakrýváním chyb jiných, vysvitne, když se uváží, že československý průmysl ještě v r. 1929 vyvezl asi za 20½ miliardy Kč a že od té doby se nezměnila generace vývozců, jež by snad vyvážeti neuměla nebo o vývoz neměla zájmu. Tato úvaha jistě svědčí o tom,

že příčiny úpadku našeho vývozu nutno hledati jinde než v chybách podnikatelů.

Dokladem chaotického nazírání naší veřejnosti na hospodářské otázky je i poměr její ke komerční organizaci průmyslové, t. j. k úmluvám kartelním, upravujícím mezi zúčastněnými podniky důležité otázky odbytové, výrobní a pod., zvláště v dobách hospodářsky nestálých. Po většině se přezírá, že tato sdružení obstarávají úkoly, na něž by nestačily síly jednotlivých závodů, tak na př. společný nákup surovin, normalisaci výroby, pokusnictví, výzkumnictví, typisaci výrobků atd. Zapomíná se, že znamenají pokrok v komerčním a technickém uspořádání výroby a trhů jak doma tak i v cizině. Často jen na základě dobré organizace trhu domácího lze se soustřediti na možnosti vývozní a je prohloubiti nebo rozšířiti. V převážné části vystupují právě tyto momenty do popředí. Existence velké většiny kartelových úmluv má dále zřejmě příznivé následky i s hlediska zaměstnanosti. Kartelové úmluvy odstranily totiž namnoze nezdravé výstřelky volné soutěže, takže se dociluje klidnějšího vývoje, rovnoměrnějšího rozdělení výroby i odbytu a tím i stálejšího a pravidelnějšího zaměstnání dělnictva i úřednictva příslušného podnikatelského odvětví. To má pak další příznivý vliv na stabilisaci mezd a platů.

Zákon o kartelovém poplatku čís. 245/1937 přinesl však nové a vysoké zatížení kartelových úmluv. Následky se již projevíly v tom, že celá řada kartelů se rozpadla, což dolehlo neb dolehne tísnivě i na zaměstnance příslušných podnikatelských odvětví. Je nebezpečí, že vývoj půjde v tomto směru dále.

Právní a hospodářská jistota.

Důležitým předpokladem pro rozvoj podnikání je ovšem i poměrná možnost bezpečného výhledu do budoucna. K tomu jest třeba právní a hospodářské jistoty, bez které hospodářský program, kalkulace, investiční činnost a pod. nejsou možné. Právní a hospodářská jistota předpokládají však co nejméně zásahů veřejné správy do hospodářského dění, které může býti vážně ohrožováno voláním po etatismu, řízeném hospodářství, hospodářských, daňových a sociálních privilegiích jednotlivých stavů atd. I když se dnes již uznává neužitečnost takových omezení, přece zůstala četná opatření, jež brzdí náš hospodářský vývoj.*)

III. Prostředky k zvyšování zaměstnanosti.

Po rozboru ideových předpokladů k hledání cest proti nezaměstnanosti na jedné a tudíž k zvýšení zaměstnanosti na druhé straně v předcházejících kapitolách, možno naznačiti další konkrétní cesty, vhodné k zmírňování nezaměstnanosti, plynoucí z povahy naší výroby, z níž část je určena pro odbyt v cizině, část pak pro

*) Pokud jde o bližší rozbor významu právní bezpečnosti a prostředků k jejímu posílení, možno poukázati k pamětnímu spisu průmyslu z r. 1935.

odbyt doma. Tím jsou dány i hospodářské úseky, jimž dlužno věnovati větší péči, které možno rozdělit na

- A. vývoz,
- B. stavební ruch,
- C. soukromé investice,
- E. veřejné a silniční investice,
- F. státní dodávky.
- D. doprava,

A. Vývoz a jeho soustavná podpora.

Zkušenost ukázala, že hospodářský vzestup našeho státu je v přímé souvislosti s intenzitou vývozu a že tudíž všestranná jeho podpora by mohla zvýšiti zaměstnanost našeho průmyslu a přispěti tak k ozdravení celého našeho národního hospodářství.

Velikou část surovin, látek pomocných, strojů atd. musíme bezpodmínečně dovézt, jinak nemůžeme vůbec pracovati. Na možnosti dovozu surovin atd. záleží tedy přímo rozsah celé výroby neboli zaměstnanosti. Devisy, které potřebujeme k nákupu dováženého zboží, si můžeme opatřiti jen a jen vývozem. Jsme v docela jiné situaci než bohaté západní státy, které si mohou dovoliti trochu pasivní obchodní bilanci, poněvadž jim plynou veliké příjmy z t. zv. neviditelného vývozu, jakož i důchody z kapitálů umístěných v cizině. Je tedy objem naší zaměstnanosti přímo závislý na objemu vývozu, poněvadž jen vývozem můžeme zaplatiti dovoz.

Sledujeme-li křivku neumístěných uchazečů o práci a vývoj našeho mezinárodního obchodu, zejména vývozu, pozorujeme do očí bijící souvislost, jevící se ovšem v obráceném poměru. V r. 1929 činil náš vývz asi 20½ miliardy Kč, měsíční průměr neumístěných uchazečů pak 41.630. Od té doby klesala hodnota vývozu a stoupal naopak počet neumístěných uchazečů o práci až do roku 1933, kdy hodnota našeho vývozu činila pouze asi 5923 miliony Kč a počet neumístěných uchazečů v průměru 738.267. Od té doby se počal lepší náš vývoz a počalo ubývati neumístěných uchazečů až do r. 1937, kdy jsme dosáhli vývozní hodnoty skoro 12 miliard Kč a měsíční průměr neumístěných uchazečů činil 408.949.

Ztrátu vývozu nelze měřiti jen — jak se to někdy děje — počtem vyřazených dělníků, kteří pracovali ve vývozních odvětvích. Ztráta vývozu znamená ztrátu možnosti dovozu surovin, polotovarů atd., bez nichž nemůžeme pracovati.

Naproti tomu rozmach vývozu znamená větší zaměstnání nejen průmyslu vývozního, ale i onoho, který z větší části umisťuje své výrobky na trhu domácím. Má tudíž vývoz význam i pro vnitřní trh, přispívá k oživení kupní schopnosti zaměstnanců v průmyslu, kteří opět při zvýšení své kupní schopnosti mohou býti většími odběrateli výrobků zemědělských. Zvýšení vývozu přispívá tedy takto i ke zvýšení životní míry našeho obyvatelstva a napomáhá k celkovému hospodářskému oživení.

Nelze proto souhlasiti také s názorem těch, kteří by chtěli nahraditi vývoz větším odbytem na domácím trhu. Stupňování domácí spotřeby není možné bez většího dovozu surovin, polotovarů atd., ale to není možné bez většího vývozu, který

nám opatřuje devisy k placení těchto dovozů. Vidíme, že i ve státech mnohem větších s lepšími předpoklady pro soběstačnost, naráží politika soběstačnosti na veliké potíže. Kromě toho nutno ještě uvážit, že v přechodné době by politika, směřující k autarkii, znamenala silný vzestup dovozu (strojů).

Tytéž důvody, které platí proti názoru, že vývoz by se dal nahraditi zvýšeným odbytem na domácím trhu, mohou býti uvedeny také proti politice, která by chtěla pokles zaměstnanosti v důsledku poklesu vývozu nahraditi veřejnými pracemi. Provádění veřejných prací znamená vždy vzestup dovozu a větší spotřebu devis, větší výrobu spotřebních statků, po nichž poptávka stoupne v důsledku vzestupu úhrnu mezd. Nelze ovšem popíratí význam veřejných prací jako prostředku k potírání nezaměstnanosti, pokud tato nezaměstnanost není povahy strukturní, nebo pokud se současně pracuje i jinými prostředky. Nelze však souhlasiti s prováděním veřejných prací v takovém rozsahu, aby daňové zatížení z toho vyplývající zvyšovalo značně výrobní náklady a brzdilo tak vývoz. Tímto způsobem bychom se dostali do začarovaného kruhu.

Předpokladem pro zvýšení a udržení vývozu je cenová soutěživost. Nesmíme proto zvyšovati pod různými tituly výrobní náklady. S tohoto hlediska dlužno posuzovati i otázku úpravy pracovní doby, jejíž zachování na dosavadní výši je jedním z nejdůležitějších předpokladů pro udržení naší soutěživosti. Uskutečnění návrhů na zkrácení pracovní doby by znamenalo mimo jiné nesporně znemožnění našich vývozních možností na trhy zahraniční. Musíme potíratí dále veškeré snahy, směřující proti zhospodárnění výroby a distribuce.

Vývoz hraje význačnou úlohu v našem zahraničním obchodě a podmiňuje svým rozsahem aktivum naší obchodní bilance, která je opět jednou z hlavních aktivních složek naší platební bilance, neboť nemáme jako jiné státy věřitelské nebo státy s vyvinutým cizineckým ruchem nebo zprostředkovatelskou službou mnoho aktivních položek ve své bilanci platební.

Zvýšení výroby v důsledku lepších vývozních možností má dále i za následek zvýšení daňových příjmů státních, větší zaměstnání naší dopravy železniční, automobilové, poštovní a pod.

Všechny tyto stručně zmíněné důvody mluví tedy pro to, abychom věnovali co největší péči našemu vývozu, zvláště onoho zboží, u kterého nemůžeme náhradu nalézt v domácím odbytu.

Ke zvýšené péči o vývoz nás nabádá dále i ta okolnost, že zůstává zvláště v prvních letech opětovného světového oživení pod světovým průměrem. Podle údajů Společnosti národů činil průměrný index světového vývozu podle hodnoty (při základu 1929 = 100) v r. 1937 ve zlatě 46.2%. Ceny ve zlatě při stejném základu se rovnají 47.5%; podle toho odpovídalo množství světového vývozu 97.6%. Hodnota našeho vývozu ve zlatě činila loni při stejném základu 41.1%. Při srovnání se stejným indexem cenovým, jak jej počítá Společnost národů (47.5%), odpovídá to množství našeho vývozu ve výši jen 86.5%. Srovnáme-li však index našeho vývozu ve zlatě hodnotě s naším domácím velkoobchodním indexem cenovým, docházíme k tomu, že množství našeho vývozu roku 1937 činilo jenom 71.5% vyvezeného množství v roce 1929. Proti cenovému indexu

Společnosti národů lze namítnouti, že zahrnuje v sobě většinou suroviny, jejichž ceny klesly hlouběji než ceny hotových výrobků. Náš vývoz se však skládá hlavně z hotových výrobků a proto světový index cenový, který počítá Společnost národů, vypadá pro naše vývozní poměry nízký. Následek toho pak je, že index objemu našeho vývozu, jak vychází při použití zmíněného světového cenového indexu, je příliš vysoký. Bylo by proto třeba vzít cenový index vyšší, než je světový index Společnosti národů. Pak bychom dospěli k nižšímu výsledku našeho vývozu podle množství a viděli bychom, že náš vývoz v množství zůstává asi o pětinu až čtvrtinu za vývojem světovým.

Cesty ke zvyšování vývozu.

Jako prostředky k zlepšení vývozu navrhuje průmysl zejména tyto:

1. Pokračovati v dosavadním úsilí o doplnění sítě našich obchodních smluv zvláště s mnohými státy zámořskými, s nimiž náš obchodně politický poměr není dosud náležitě upraven. Jde o sjednání obchodních smluv hlavně rámcových s doložkou nejvyšších výhod, která nás chrání před diskriminací; činí nás účastny výhod poskytnutých státům jiným, zejména státům hospodářsky silnějším a zaručuje tak našemu úsilí o zvýšení exportu potřebnou obchodně politickou bezpečnost. Oblast, již nutno věnovati v tomto směru mimořádnou pozornost, je *Latinská Amerika*, kam náš loňský vývoz přesáhl půl miliardy Kč. Dosud máme se státy tohoto území sice 9 obchodních smluv, ale 4 z nich nenabýly dosud platnosti. V Jižní Americe postrádáme dosud obchodních smluv s Peru, Paraguayí a Venezuelou. Ve střední Americe (kde máme již platnou obchodní smlouvu s Quatemalou a platnosti dosud nenabývší smlouvu s Mexikem) nemáme obchodních smluv s řadou států. Stejně je velmi naléhavé ujednání obchodní smlouvy se Siamem, s nímž všechny důležité státy evropské mají již sjednanu smlouvu. Průmysl doporučuje zároveň, aby bylo pokračováno urychleně v navázaných již jednáních o obchodní smlouvu s Irakem a královstvím Saudovy Arabie. Též navázání obchodních styků s Francovým Španělskem stává se aktuálním.

2. Zrevidovati dnešní obchodní smlouvy, zvláště kontingentní, kde se toho jeví potřeba s ohledem na vývoj mezinárodního obchodu s tendencí rozšířiti trh a odbytové možnosti i za cenu zvýšeného dovozu k nám.

V zájmu našeho vývozu bylo by sledovati také mezinárodní akce o zlepšení mezinárodního obchodu a odstranění jeho překážek (v nejposlednější době návrh van Zeelandův), tak abychom se mohli včas a účelně zapojiti do těchto akcí a býti účastni jejich výhod.

3. Pokračovati v soustavném a účelném budování sítě našich zastupitelských úřadů v cizině, zřizováním nových v oblastech, kde takovéto zastoupení dosud nemáme, nebo tam, kde existujícímu již zastupitelskému úřadu je vyměřena tak široká oblast, že ji nelze zvládnouti. To se týká zvláště některých států zámořských, s nimiž se sice náš vývoz v posledních letech zlepšuje, ale daleko ne v míře, která by odpovídala kapacitě tam-

ních trhů a zlepšení d o v o z u z některých nám konkurujících států, které těmto trhům věnují zvýšenou pozornost. Úřady tyto mohou nejenom přispěti ke zvýšení našich dovozních možností do dotčených zemí, nýbrž postarati se také o zaručení obchodně-politické bezpečnosti pro náš vývoz tam, jak po stránce celně-tarifní, tak i platební. Dlužno proto vítati snahy ministerstva zahraničních věcí o doplnění sítě našich zastupitelských úřadů, které věnuje svoji zvýšenou pozornost, jsouc si vědomo důležitosti této otázky pro náš vývoz, bohužel však jejich realizace naráží na potíže rázu finančního a bylo by proto nutno postarati se především o potřebnou úhradu. Na druhé straně bylo by snad možno uvažovati o reorganisaci již existujících úřadů v místech, kde změnou hospodářských, resp. i politických poměrů pozbyly tyto úřady svého dřívějšího významu. Ušetřených takto rozpočtových položek bylo by lze výhodně použití pro naléhavě nutné nové zastupitelské úřady v zámorí.

4. Obnoviti lombard clearingových pohledávek, který byl zastaven opatřením Národní banky čs. 5. října 1936. Zrušení této výhody se citelně dotklo zvláště středního průmyslu, který nedisponuje dostatečným kapitálem, aby mohl poskytovatí několikaletý úvěr a jehož výrobní kalkulace nedovoluje, aby v plném rozsahu započítal do cen úrokovou ztrátu. Tím by bylo umožněno i střednímu průmyslu, aby mohl vyvážeti do clearingových států a využítí tak kontingentů, které zůstávají velmi často nevyužity (Řecko, Turecko). S touto akcí by musela býti uplatňována souběžně snaha o umožnění většího dovozu z těchto států, který by bylo liberálněji posuzovati.

Bude nutno též sledovati mezinárodní snahy poslední doby o likvidaci existujících clearingových špiček cestou mezinárodních dohod multilaterálních, neboť se ukazuje, že dosavadní řešení likvidace cestou bilaterální dohody děje se vždy na úkor státu, který má aktivní špičku.

5. Rozšířiti dosavadní opatření Národní banky čs., týkající se předprodeje devis na podkladě devisní půjčky u Banky pro mezinárodní platy v Basileji z října m. r., pokud by se dosavadní půjčka 100 mil. Kč blížila svému vyčerpání a nepostačovala zvýšené potřebě

6. Bylo by uvažovati o liberálnější praxi devisové politiky, kterou umožňuje vzrůstající zásoba devis Národní banky čs., vyplývající ze zvýšeného vývozu poslední doby. Máme na zřeteli zvláště liberálnější praxi při povolování vývozu některých polotovarů, vyrobených ze surovin, dovážených z volných zemí. Rovněž by se doporučovala liberálnější praxe při přidělování devis k cestám ryze obchodním.

7. Formality, spojené dnes s různými administrativními opatřeními našich úřadů, jest omeziti na co nejnutnější míru, jak bylo o tom shora již mluveno. To se týká zvláště řízení celního (na př. řízení zušlechťovací, dovolovací styk, odbavování zpětných zásilek, vzorků a pod.), povolovacího, devisového, různých hlášení statistických ve věcech daňových, sociálních atd. Rovněž jest se vyvarovati zavádění jakýchkoliv nových administrativních opatření, aniž by se přihlíželo k zájmům všech složek výrobních. Máme zde na zřeteli na příklad nedávné opatření minister-

stva zemědělství, týkající se zákazu dovozu živočišných výrobků, jenž je formulován tak široce, že znemožňuje i dovoz zušlechtěné vlny k dalšímu zpracování, která přece nemůže být prostředkem k přenesení nákazy.

8. Nezatěžovat naši vývozní výrobu většími břemeny (daňovými, sociálními atd.), než jakými je zatížen vývoz států, s nimiž soutěžíme na cizích trzích. Naopak bylo by se snažit o snížení těchto břemen, podávajících se z tohoto veřejného zatížení, aby naše výroba mohla úspěšně čelit konkurenci cizích výrobků oněch států, ve kterých je vývoz podporován různými opatřeními ať přímo nebo nepřímo.

9. Podpoře exportu dlužno dále pomoci účelnými opatřeními v oboru dopravním. Jde především o opatření podmíněná součinností cizích států, které mají neb mohou mít zájem na dopravě našich výrobků. Zde zejména bylo by působiti k tomu, aby i státy Malé dohody projevily větší porozumění pro naše hospodářské potřeby, čímž by zajistě dokumentovaly společenství i zájmů hospodářských. Jde dále i o opatření rázu vnitrostátního, jež by mohla působiti k zlepšení našich vývozních možností. Z takových konkrétních opatření dopravních uvádíme:

a) Obecné snížení sazeb vývozních tarifů, vývozních slev a překladištních tarifů o kvotu, která v sazbách těchto tarifů a slev odpovídá započtené přepravní dani. Československo má 15% daň na přepravu zboží na drahách. V této výši neexistuje tato daň nikde v Evropě. Německo má daň 7%, avšak nepodléhá jí uhlí jako nejdůležitější průmyslová surovina. Rakousko má 5% daň, jež jde cele k dobru drahám, Belgie, Francie 1% daně. Daň přepravní je nejpříkřejší daní obchodovou, poněvadž postihuje každý transport bez ohledu na jeho hospodářský význam a účel, tedy stejně suroviny jako hotový výrobek, bez ohledu jde-li o dopravu v tuzemsku nebo pro export. Podle množství přepravy zboží v r. 1937 vynese tato daň asi 450 mil. Kč. Vláda vrátí z toho 300 mil. Kč ministerstvu železnic jako kompensaci za výkony pro jiné resorty, kteréžto výkony jsou ovšem uloženy v přibližně stejném rozsahu drahám celého světa. Částku 150 mil. Kč ponechává si státní pokladna. Vysoká daň způsobuje, že ministerstvo železnic nemůže snížit naň vypadající podíl, který činí 86.9% z toho, co dopravce za dopravu zboží platí. Námitka, že některým průmyslům (sklu, porcelánu, textilu, sladu, slovenským celuloskám) se v rámci refundace obchodových daní vrací i přepravní daň, neobstojí, poněvadž refundace se provádí pozdě (sklářství nemá provedenou refundaci ještě za r. 1933), refundace je administrativně velmi obtížná nejen pro firmy, ale i pro finanční správu. Požadavek snížení sazeb vývozních tarifů atd. o kvotu přepravní daně nemusil by být prováděn ani u všeho zboží, zejména by bylo možno ponechat v dosavadní výši sazby na vývoz surovin (vývozní tarif 14A a B) na surové dříví, 14M na důlní kulatinu, 14E na pražce). To je ovšem věc spíše tarifních úvah a bylo by ji svěřiti po uznání svrchu zmíněné námi zásady ministerstvu železnic v dohodě s hospodářskými organizacemi.

b) Snížení tarifů na dopravu uhlí v tuzemsku, rovněž o kvotu, kterou v nich participuje přepravní daň. Zatížení

uhlí 15% přepravní daní je zásadním omylem tarifní soustavy. K tomu přistupuje ještě skutečnost, že uhelné sazby nebyly v té míře zbaveny inflačních prvků z doby před r. 1923, tak jak tomu bylo u ostatního zboží, takže jsou nejen absolutně příliš vysoké, nýbrž i poměrně vyšší než sazby na ostatní zboží. Proto samo ministerstvo železnic již v r. 1934 prohlásilo snížení uhelných sazeb za nejnaléhavější úkol tarifní politiky, dosud však neprovedený. Návrhem, který předkládáme, přispěje se obecně ke zmenšení výrobních nákladů pro všechny průmysl a hospodářství, které se může tímto nejen oživit v tuzemsku, nýbrž hlavně ve vývozu a povede k rozšíření výroby. Proti tomu námitka, že dnes se těží uhlí ve velkém rozsahu, nemůže obstát, poněvadž zvýšení těžby plyne z jednostranných příčin (zbrojní program) a částečně z vývozu, jež jsme dříve neměli a jež také na trvalo neudržíme (Italie).

c) Průmysl doporučuje dále, aby Národní banka přidělovala hodnotné devisy, v nichž bylo zboží při vývozu prodáno, k částečné úhradě dovozného na německých drahách při vývozu přes námořní německé přístavy, jsou-li splněny tyto podmínky:

a) Zboží bylo prodáno fob Hamburg, resp. jiné německé přístavy nebo cif zámořské přístavy určení, a to za hodnotné devisy (dolar, libra, hol. zlaté).

b) Musí býti prokázáno, že bez slevy německými drahami nabízené by se obchod buď vůbec nedal uskutečnit nebo že by hrozila ztráta, či zmenšení možnosti zámořského odbytu.

Národní banka, které jsou žádosti o přiděl hodnotných devis k uvedenému účelu předkládány, postupuje poněkud striktně. Tvrdí, že tímto způsobem jí ucházejí hodnotné devisy. To je sice pravda, avšak zároveň je to, bohužel, nutné zlo, ale stále menší, než by vznikalo tím, kdyby se vývoz vůbec neuskutečnil. Národní banka by pak neměla devisy vůbec žádné!

Doprava celulosy z Ružomberoku do Hamburku fob by si vyžádala podle sazeb svazového tarifu čs.-německého 23.06 Kč za 100 kg. Z toho připadá na čs. trať 5.35 Kč, na německou 17.71 Kč. Na základě dohody s německou drahou dostane však firma dovozná za celou trať Ružomberok-Hamburk fob 14.95 Kč, čili dosáhne slevy 8.11 Kč, to znamená, že Němci slevili 45% svého podílu. Za to žádají, aby jim bylo zaplacené při vývozu do USA dovozná 0.669 Mk, t. j. asi 7.70 Kč, čili asi třetina veškerého dovozného v dolarech. Vývody Národní banky nejsou úplně správné. Ona dostane v dolarech nejen cenu zboží, nýbrž i celé dovozné z Ružomberoku do Hamburku fob, tedy celých 14.95 Kč. Vrací tedy jen poměrnou část takto získaného dovozného v téže valutě německým říšským drahám. Je potřebí postupovati velmi liberálně, abychom si svůj vývoz do zámoří trvale nepoškozovali a neotrásali.

d) Úprava poplatků poštovních, telefonních a telegrafních ve styku s cizinou.

Značné zatížení znamenalo pro nás od 1. ledna 1937 přizpůsobení devalvované koruny k zlatému franku; zvýšení z tohoto titulu činilo u balíků, telefonů a telegramů průměrně 20%, a to ze 7.81 na 9.30 Kč u telegrafů a telefonů a z 8 na 9.30 Kč u poplatků balíkových. Vcelku znamená to pro Československo zvýšení zatížení o více než 10 mil. Kč proti době před 1. lednem 1937. Poštovní správa se dosud stavěla odmítavě ke všem žádostem o snížení mezinárodních poštovních poplatků a odvolávala se na mezinárodní závazky, které ji nutí

udržovati ve správném kursovém poměru Kč ke zlatému franku. Průmysl marně dosud poukazoval na skutečnost, že cizina není tak úzkostlivá pokud jde o udržování přepočítacího poměru, neboť zvýšení mezinárodních poplatků, které podle mezinárodních závazků u jednotlivých států po devaluaci mělo nastati, nebylo všude provedeno. Některé státy zvýšily poplatky jen zcela nepatrně (na př. Švýcarsko jen o 1—3%, Anglie pak nezvýšila poplatky vůbec). Důsledně byla devaluace v poštovním styku mezinárodním provedena jen u Itálie a Československa. Srovnáme-li naše poměry na př. s Anglií, vidíme, že za dopis z Československa do Anglie platíme o 70% více, než se za stejný dopis platí z Anglie do Československa. Stejně je tomu i u jiných druhů dopravy: za 10 kg balík platíme o 50% více, za telegram o 15 slovech o 60% více, za 3minutový hovor v době silné frekvence o 70% více a za 3minutový hovor v době slabé frekvence dokonce o 90% více, než se za naprosto stejné služby platí z Anglie do ČSR. Že Anglie nepřizpůsobila kurs £ k zlatému franku, jest viděti z toho, že ačkoliv libra poklesla se 164 Kč na 110 Kč, nezvýšila Anglie v mezinárodním poštovním styku žádný poplatek. Stav tento není vysvětlitelný jinak, leč že by cizina požívala při transitních terminálních poplatcích zvláštních výhod. A zde právě má naše poštovní správa další možnost žádati při dopravě od nás do ciziny buď výhody obdobné nebo pohroziti zvýšením transitních poplatků tam, kde cizina se bez průvozu přes ČSR neobejde. Je jisto, že jednáním s jednotlivými poštovními cizími správami lze dosáhnouti značných úlev, jak svědčí zvláštní ujednání mezi ČSR. a státy Malé Dohody, Tureckem a Řeckem. Tato ujednání je třeba rozšířiti i na státy ostatní a pokud by to nebylo možné a pokud by nešlo provésti ani zvýšení transitních poplatků za průběh Československem, pak nezbývá, než aby v těchto případech poštovní správa poskytovala určité refakce odesílatelům většího počtu balíků.

10. V rámci obecné péče o vývoz budiž podporován v první řadě v zájmu celostátního našeho hospodářství vývoz hotových výrobků, v nichž je nejvíce lidské práce. Pozorujeme totiž v poslední době určitou změnu struktury našeho vývozu v neprospěch vývozu hotových výrobků. Jejich podíl na celkovém našem vývozu v r. 1929 činil 68.1% a v r. 1937 jen 63.8%, kdežto u polotovarů v těchže letech stoupl ze 16.6 na 18% a u surovin ze 14.9 na 17.7%. Stejný obraz vidíme, srovnáme-li náš vývoz jednak celkový v r. 1937 s vývozem r. 1929, jednak rozdělený na suroviny, polotovary a hotové výrobky. Úhrnný náš vývoz z r. 1937 v hodnotě, nepřihlížíme-li k dvojí úpravě měny, činil 58.5% úhrnného vývozu v r. 1929. Vývoz hotových výrobků činil však pouze 54.7% z vývozu hotových výrobků v r. 1929, tedy byl pod všeobecným průměrem, kdežto u polotovarů činil 63.3% a u surovin dokonce 70%, tedy byl nad tímto průměrem.

Vidíme tedy, že vývoz hotových výrobků je zatlačován ve prospěch surovin a polotovarů, což je důsledek dovozní politiky některých našich odběratelů (zvláště na př. Německa, Itálie, Maďarska), které ve své snaze o soběstačnost ve výrobě průmyslové dovážejí v první řadě suroviny, příp. polotovary a brání se dovozu товарů.

Další změnu struktury v našem vývozu v poslední době vidíme dále, pokud jde o podíl jednotlivých skupin výroby. Uvedli jsme již výše, že náš vývoz v r. 1937 v hodnotě, nepřihlížeje k dvojí úpravě měny, činil 58.5% celkového našeho vývozu v r. 1929. Zatím co výrobky zemědělské a rybářské jsou nad tímto průměrem (65.2%) a stejně i výrobky lesnické (67.8%) a výrobky hornické (66.4%), výrobky průmyslu ostatního jsou pod ním (57.6%).

Vidíme tedy i zde, že normální vývoz průmyslových výrobků je v poslední době zatlačován vzrůstem vývozu výrobků neprůmyslo-

vých, či surovin, který je rázu dočasného a okamžitého a směřuje zejména do států clearingových, takže výroba průmyslová je pak postižena dvakrát, jednou zmenšením vývozních možností do těchto zemí ve prospěch náhodného a jednorázového vývozu výrobků neprůmyslových a po druhé tím, že jako protihodnota za tento vývoz ze států clearingových zvláště na př. Německa, dovážejí se ve stoupajícím podílu průmyslové výrobky hotové.

Bylo by tedy při obecné péči o vývoz v první řadě také přihlížeti ke změně struktury našeho vývozu v poslední době v neprospěch výrobků, v nichž je nejvíce lidské práce a zejména při obchodně-politických jednáních s cizinou snažiti se v první řadě o zajištění odbytových možností onoho zboží, jehož výroba dává příležitost k zaměstnání co největšího počtu pracovních sil.

11. Uznáváme-li nutnost zlepšiti náš vývoz z důvodů výše uvedených, nesmíme při tom zapomínati, že s vývozem těsně souvisí otázka dovozu. Chceme-li vyvážeti, musíme také dovážeti. Na druhé straně nelze přehlížeti, že zlepšením vývozu zvýší se domácí zaměstnanost, tím také kupní síla obyvatelstva, která je předpokladem většího dovozu. Je proto nutno, aby si všechny naše složky hospodářské výroby uvědomily tuto těsnou souvislost mezi dovozem a vývozem a posuzovaly otázku našeho dovozu z ciziny, pokud poměry to dovolí, co nejliberálněji.

12. Záměrná refundace obchodových daní, t. j. daně z obratu, daně uhelné, daně přepravní a částečně daně z vodní síly:

Daň z obratu, daň uhelná, daň přepravní a částečně také daň z vodní síly zatěžují výrobek před jeho dokončením, tedy v průběhu výrobního procesu. Tvoří součást výrobních nákladů před dokončením produktu a to ve stadiu, kdy není možno lišiti mezi zbožím pro vývoz a pro domácí spotřebu. Provázejí proto vyrobené zboží i za hranice. Nemá-li cizina obdobného zdanění, jsou daně ty soutěžním činitelem s cizinou a brzdí náš vývoz. Kdyby bylo možno v okamžiku, kdy daň se vybírá, rozlišovati mezi statky pro vývoz a statky pro vnitřní spotřebu, bylo by možno statky vývozní zprostiti zdanění. To však zpravidla není možné tam, kde daň se ukládá ve stadiu výrobním. Odčítání proto se děje ve formě t. zv. refundací.

Není pochyby o tom, že už dosavadní právní normy poskytují možnost odčinění zatížení obchodovými daněmi ze zboží vyvezeného. Ovšem v praxi jsou na povolování refundací četné stížnosti a jak se zdá, praxe brání také tomu, aby výhody zákona projevily plně zamýšlený účinek. Největší část stesků padá na vrub pomalého vyřizování žádostí za refundaci obchodových daní. Úlevy měly by býti dále formulovány tak,

a) aby vývozce měl za splnění příslušných předpokladů na poskytnutí refundace právní nárok,

b) aby úlevy v dostatečné výši poskytovaly se na období pěti let, nikoliv jako dosud pouze na období jednoho roku.

B) Stavební ruch.

Jedním z důležitých prostředků pro zvýšenou zaměstnanost na trhu domácím je stavební ruch, který dlužno proto míti na zřeteli, a to nejen pokud jde o stavby domů nových, ale i zlepšování a ob-

novy v domech starých. Mezi opatřeními k podpoře stavebního ruchu prvního druhu dlužno zvláště uvést:

1. přechodná opatření ve formě daňových a poplatkových úlev pro novostavby,

2. osvobození prvního převodu od převodních poplatků, a to bez časového omezení,

3. odstraniti t. zv. příspěvky investiční a snížení různé obecní poplatky jako kanalizační, vodní, atd. na výši, jež odpovídá skutečně potřebě a nákladům obce, případně poskytnouti osvobození od poplatků spojených s komisionelním řízením,

4. poskytnouti pro stavby domů, prováděné v běžném roce, daňovou amnestii, zejména v tom rozsahu, že by berní správy nedotazovaly se stavebníka na původ prostředků potřebných ke stavbě a že by provádění stavby nové nebo opravy budovy staré nebylo používáno k tomu, aby byly poplatníku vyměřeny daňové dodatky za leta minulá, nebo dokonce s ním zavedeno trestní řízení daňové.

Vedle podpory stavby nových domů mají též velký význam opravy a přestavby domů, zejména pak modernisace domů a bytů starých. Úprava podle zák. č. 255/1937 jeví se jako nedostačující. Má-li nová úprava na tomto poli docílití vůbec zamýšlených účinků, bude nutno učiniti tak způsobem velkorysým a neomezujícím poskytnutí úlev na řadu podmínek, za nichž se ztrácí vůbec pravděpodobnost, že stavebník úlev skutečně dosáhne.

Nutno uvážiti, že příp. ztráta nebo zmenšení výnosu daně domovní bude nahrazena bohatě zvýšeným výnosem daně z obratu a jiných daní, souvisejících nepřímo se stavebním ruchem, mimo jiné též zvýšeným výnosem výdělkových daní v podnicích, jejichž zaměstnanost závisí na velikosti stavebního ruchu. Dále nutno uvážiti, že vlastníkům starých domů nedostává se v důsledku vázaného hospodářství vlastních prostředků a výnos domů sotva stačí na udržování a nutné opravy. Bylo by proto:

1. poskytnouti úlevy bez ohledu na to, zda v budově jsou dosud nájemní předměty, podrobené ustanovení zákona o ochraně nájemníků, či nikoliv,

2. za starou budovu, na jejíž opravu poskytuje se daňová úleva, měla by býti považována každá budova, vystavěná před 1. lednem 1930,

3. úleva by neměla býti omezována pouze na obce s více než 5000 obyvatelů, jak tomu jest v § 1 odst. 1. zák. č. 255/1937 Sb. z. a n., nýbrž měla by se vztahovati na opravy všech starých domů bez ohledu na velikost obce,

4. vynaložený náklad měl by býti uznán za odpočitatelnou položku od základny daně činžovní bez zřetele na výši vynaloženého obnosu, a to až do úplné výše základu daně domovní.

C) Soukromé investice.

Dlužno napomáhati k oživení investiční činnosti ve výrobě průmyslové, živnostenské a zemědělské. Jde tu o umožnění obnovy mnohých technických zařízení ve výrobě průmyslové, živnostenské a zemědělské v důsledku několikaleté stagnace žádoucí, dále o podporu v provádění nutné výměny předmětů krátkodobého trvání

(jako strojů a mechanického zařízení, sloužícího k účelům správním a kancelářským, vozidel všeho druhu, veškerých nástrojů, různých zušlechťovacích strojů v textilním průmyslu atd.), jakož i umožnění reorganisace a specialisace ve výrobním procesu a případně umožnění vzniku výrob nových u nás dosud neexistujících. Tím způsobeno by bylo značné oživení mnohých průmyslových odvětví, která přicházejí v úvahu jako průmysly dodávající předměty potřebné v zemědělském nebo živnostensko-průmyslovém podnikání.

Jako prostředky k oživení soukromé investiční činnosti dlužno uvést umožnění tvorby podnikatelského kapitálu, a to stabilitou daňového zákonodárství a úsporností veřejné správy včetně samosprávných svazků a hlavně podporou ve formě odpisů a investičních rezerv.

Podpora investic odpisy.

Funkce odpisů k podniku je dvojí: účetně-technická a reprodukční. Účelem této reprodukční funkce je v konečných důsledcích udržení stavu budov, strojů a zařízení ve výši i hodnotě neztenčené. Odpis vyjadřuje znehodnocení strojů, které s hlediska soukromohospodářského jest ztrátou nastalou v průběhu provozování podniku, výdajem, jako jest každý jiný výdaj, který podnik vynaloží na zhotovení svého výrobku.

Kdyby finanční správa nerespektovala vykázaných odpisů, platil by podnik daň nikoliv z výnosu, nýbrž z majetkové podstaty. Výdělková daň ztrácela by povahu daně výnosové a měnila by se v daň majetkovou, jež vede k postupnému ztravování majetkové podstaty. Podnik neměl by dosti prostředků, aby nahradil opotřebovaná zařízení novými a chudl by. Národní hospodářství má mítí zájem na tom, aby jeho výrobní prostředky, t. j. technická zařízení podniku, budovy, stroje, byly zachovány. Jinak by časem muselo dojít ke zmenšení výrobních prostředků a tudíž k zchudnutí a další nezaměstnanosti.

Na pojem „investice“ nutno také pohlížeti s hlediska širšího, neboť budování investic má u průmyslových podniků vliv na tvoření nových hodnot. Investiční činnost dává zaměstnání opět podnikům jiným a to od konečného výrobce až po prvovýrobu.

Zákonodárce je si této důležitosti vědom a proto v § 79 lit. f) povoluje daněproště odpisy, které jsou úměrny opotřebení nebo znehodnocení inventáře, ztrátě na podstatě, jestliže tyto ztráty buď již nastaly, nebo lze-li je očekávati jako předvídaný výsledek obchodních poměrů. Do ustanovení § 79 písm. f) je však vsunut odstavec, který bývá často příčinou sporů a tím i právní nejistoty. Podle citovaného ustanovení pochybuje-li úřad o přiměřenosti odpisů nebo úložek, zjistí ji výslech znalců. Domníváme se, že úřady by neměly býti z důvodu důležitosti odpisů při posuzování jich přiměřenosti úzkoprými, zvláště přihlíží-li se k tomu, jak v cizině se liberálně posuzuje přípustnost odpisů a tím se brání dekapitalisaci podniků.

Zvláštní funkce náleží odpisům t. zv. m i m o ř á d n ý m. Mimořádné odpisy odlišují se od odpisů řádných v tom směru, že nemá jimi býti vyjádřeno skutečné znehodnocení, které použitím budovy nebo stroje v podniku v průběhu roku na tom kterém předmětu sku-

tečně nastalo, nýbrž že má býti jimi docíleno zrychleného umoření výrobního zařízení, z něhož se odpisuje tak, aby mohlo býti dříve nahrazeno budovou nebo zařízením jiným.

Účelem ustanovení o mimořádných odpisech bylo podnítiti stovební ruch, jakož i technické zdokonalení podniků, které je nutno, má-li výroba obstáti v ostré soutěži, zejména zahraniční. Podnikatel, který svůj investiční program sestavuje na delší řadu let, musí kalkulovati při tom se všemi složkami. Výše přípustného odpisu je zde jednou z podstatných složek kalkulačních. Jest proto nejen v zájmu výroby, ale celého našeho národního hospodářství, aby podnikatelé mohli již předem počítati s pevně stanoveným procentem amortisačním. Pocitu právní bezpečnosti se přiči, aby teprve toho kterého roku, když investiční program obvykle je sestaven, bylo vyhlášeno procento amortisační. Národní shromáždění, jsouc si vědomo důležitosti mimořádných amortisací, přijalo také resoluci, kterou se vláda vyzývá, aby sazba mimořádných odpisů, která podle nařízení č. 22 Sb. z. a n. z r. 1937, pozbyla účinnosti koncem r. 1937, byla v zájmu udržení investiční činnosti a zaměstnanosti také pro dobu nejbližších pěti let zvýšena na 20%.

Jak nedostatečně byla výzva zákonodárcova respektována, dokazuje, že ministerstvo financí vypracovalo osnovu vládního nařízení, kterou se zvyšuje sazba mimořádných odpisů z 10% na 20% pouze pro investice r. 1938. Vláda usnesla se sice na rozšíření této výhody, avšak jen pro investice r. 1938 a 1939. Lze těžko pochopiti, že vláda tak poměrně lehce přenesla se přes výzvu zákonodárcovu, podle níž měla býti sazba mimořádných odpisů zvýšena pro dobu nejbližších pěti let. Nový to doklad nedostatku právní bezpečnosti.

Investiční rezervy.

Chceme-li přispěti k oživení a ozdravění hospodářských poměrů, bude dále nutné, aby podnikům byla dovolena i tvorba investičních rezerv z docílených zisků. Tvorbou těchto rezerv mohlo by býti mimořádně podporováno i soukromé financování nejen investic vlastních, nýbrž i soukromých investic cizích a investic veřejných, zvláště když v budoucnosti nebude možno působiti v dosavadním rozsahu na objem výroby a spotřeby přílišným spoléháním se na veřejné investice, v podstatě neproduktivní. Rozsah této investiční činnosti byl by pak tím větší, čím větší úlevy daňové by s ní byly spojeny ve srovnání s jiným použitím výnosů a důchodů.

Tyto úvahy hospodářské a daňové vyžadují, aby souvislost účelových úlev daňových ve spojení s všeobecnou činností investiční byla vtělena do daňového systému jako základní zásada tím způsobem, že by poplatníkům, kteří prokáží, že výnosu nebo důchodu používají k soukromému financování investic, ať již vlastních nebo cizích, soukromých nebo veřejných, se snížila daňová základna o určité procento částek, kterých bylo prokazatelně použito k financování těchto investic.

Bylo by zde rozeznávati

- a) financování vlastních investic,
- b) financování investic cizích.

Ad a): Podnikatel by byl oprávněn uložit část výtěžku na př. do výše 25 % daněproště, do účelové rezervy, označené jako reserva investiční. Byl by pak vázán, že úložek do těchto rezerv použije ve lhůtě nejméně čtyřleté až pětileté k provedení vlastních investic. Úložky do těchto rezerv musely by být vyloučeny ze zdanitelného zisku.

Ad b): Ve stejném rozsahu bylo by postupovati i v případech, kde podnikatel financuje investice cizí, na př. pokud až do výše 20 % svého zdanitelného výtěžku zakoupí obligace, z jejichž výnosu mají být prováděny investice ve výrobních podnicích jiných. Uskutečnění druhé části tohoto plánu ovšem by předpokládalo stanovení emisního místa, jež by jednak vydávalo příslušné obligace, jednak by rozhodovalo o tom, k alimentování kterých investic má být těchto obligací použito. Tyto obligace státem zaručené musily by mít upravený trh.

Názor finanční správy na investice a jejich hospodářskou povahu jest zcela pochybný. S hospodářského hlediska neznamená investiční činnost podnikatelská nějaké přesouvání zisků a jejich kapitalisování v podniku, nýbrž podnikatel, který investuje, plní svoji mravní povinnost vůči svému závodu, zaměstnanectvu i státnímu celku. Tato jeho povinnost spočívá v tom, že má udržovati svůj závod stále na výši odpovídající pokroku a snažiti se, aby jeho podnik udržel stejný krok s konkurencí států zahraničních. Podnikatel mnohdy jest nucen investovati více a dříve, nežli by jinak z vlastního rozhodnutí učinil. Jsou to zejména případy, kdy určitý stroj vývojem technického pokroku zastaral a jest nutno, aby byl vyměněn. Proto jest mravním závazkem podnikatelským, aby nespotřeboval celého výtěžku podniku, nýbrž aby začást převážnou část tohoto výtěžku použil k investicím.

Podnikatel snáze investuje, činí-li tak z vlastních prostředků, než má-li podnikati investice s drahým úvěrem peněžním. Hospodářská krise minulých let plně potvrdila, že v době, kdy podniky nevykazují zisky, nýbrž ztrátu a kdy jsou nuceny udržovati se z vlastní podstaty, není prostředků na potřebné investice a závod upadá pak výrobně i technicky.

Zmíněné již investiční rezervy formálně by sledovaly osud t. zv. rezerv zvláštních, o nichž platí ustanovení § 80 zákona o přímých daních, že úložek do těchto rezerv musí být použit k účelu, pro který byla reserva zřízena, nejpozději ve lhůtě 4 let po uplynutí roku, kdy úložka do takové zvláštní rezervy se stala. Kdyby úložky v oné lhůtě použito nebylo, došlo by po uplynutí lhůty k jejímu zdanění.

Od stávající instituce zvláštních rezervních fondů by se však investiční reserva odlišovala potud, že by se k jejímu zřízení nevyžadovalo přesného určení účelového. Ovšem i zde by bylo určení účelové daně již názvem této rezervy, totiž „reserva investiční“. V tomto rámci měl by však podnikatel volnost určit, k jakému druhu investice mělo by být úložky použito.

Není pochyby o tom, že kdyby se podařilo tuto myšlenku odít do formy zákona, stala by se pro řadu podniků podnětem k bohaté investiční činnosti.

Pro finanční správu není nebezpečí, že by myšlenky investičních rezerv mohlo být snad příliš využito. Dodatečnou zárukou by bylo opatření, že úložek do těchto rezerv bylo by nutno použít ve čtyřech letech účelově, jinak, že by došlo k jejich zdanění. Naopak finanční správa měla by přímo prospěch z vyšších výnosů podniku, který investoval.

O d p o č i t a t e l n o s t v ý d a j ů n a v ý z k u m n i c t v í a p o k u s n i c t v í.

S otázkou odpisů a investiční činnosti souvisí otázka výzkumnictví a pokusnictví. Průmyslové podniky jsou nuceny provádět nákladné pokusy za účelem zdokonalení svého výrobního procesu, aby udržely svou výrobu na stejně dokonalé technické výši jako zahraniční konkurence. Laboratoře musejí být udržovány na výši moderní techniky, poněvadž i v cizině naše konkurence má laboratoře dokonale vyzbrojené, výzkumnictví a pokusnictví je tam podporováno i veřejnými prostředky. Předmětem zkoumání a pokusů jest zejména hledání nových výrobních metod a procesů. Stačí pohlédnouti do Německa, Italie, Anglie a pod. Vydání na tyto pokusy nebývají uznány za položku odčitatelnou, což jest vážný handicap naší výroby. Podnik, který věnuje značné položky na výzkumnictví, činí tak ostatně nejen ve svém vlastním zájmu, ale i v zájmu celého našeho národního hospodářství, jelikož objev v laboratořích jednoho tuzemského podniku často prospívá i jiným podnikům téhož výrobního odvětví. Naši průmyslové výrobě vytýká se v poslední době neprávem, že se nemodernisuje a že nevěnuje náležitého zřetele technickému pokroku budováním vlastních laboratoří. Proti tomu však jest třeba uvést, že daňová praxe jest těmto výdajům velmi nepříznivá a že podnik, který vynaložil značné obnosy na výzkumnictví a pokusnictví, jest trestán tím, že tyto výdaje se připočítávají k jeho výtěžku, že tedy musí z těchto výdajů platiti ještě výdělkovou daň. Mimo to sluší ještě uvážiti, že novela čís. 226/1936 Sb. z. a n. k zákonu o přímých daních ztížila hospodářskou posici podniků znesnadňujíc tvorbu kapitálu, jehož by mohlo být použito právě k uvedeným účelům. Jsou to ona známá ustanovení o snížení sazeb mimořádných amortisací, částečném zdaňování t. zv. holdingů a konečně zahrnování pravých rezerv do základny minimální zvláštní daně výdělkové, kterou podnik platí z vlastní substance. Toto zatížení se ještě zhoršilo vydáním zákona o příspěvku na obranu státu a o mimořádné dani ze zisků. Bylo by proto jen spravedlivé, aby na druhé straně bylo výrobě umožněno její zdokonalování v zájmu hospodářského pokroku tím, že bude uznána o d p o č i t a t e l n o s t shora uvedených výdajů.

Totéž platí také obdobně o nákladech na vrtbu surového oleje na nových neprobádaných polích. Naše Národní shromáždění usneslo se 12. dubna 1936 na zákoně, jehož účelem jest podpora tuzemské těžby surového oleje (ropy). Tento zákon vyšel pod čís. 78 Sb. z. a n. z r. 1936. Národní shromáždění řídilo se při usnášení tohoto zákona zajisté správným poznatkem, jak velký význam a důležitost má výroba statků ze surovin domácího původu. Vrtby na zemní olej (ropu) jsou samy o sobě spojeny se značným risikem, vyžadují velmi znač-

ných kapitálových nákladů. Tyto kapitály musí býti považovány již předem z největší části za ztraceny, jestliže takové vrtby byly podniknuty za účelem hledání olejových ložisek na nových územích ještě neprobádaných. Tím více odporuje zásadě ekvity, aby tyto výdaje byly ještě zdaňovány.

Zde dlužno také upozorniti i na nutnost a spravedlivost daňové odpočitatelnosti výdajů na protiletectkou obranu, které podniky uskutečňují nejen v zájmu svém, ale i v zájmu celého hospodářství.

Dlouhodobé úvěry.

Bylo by dále umožniti výrobě širší přístup na kapitálový trh, a to zlepšením vybavení existujících emisních míst pro dlouhodobé průmyslové úvěry tím, že by se průmyslovým obligacím umožnilo zakotvení na domácím trhu a umožněním jednotlivým větším podnikům emise vlastních dluhopisů, a to zejména úpravou zákona č. 213/1905 ž. z., dále předpisů o emisi dílčích dluhopisů (a na př. dvorský dekret ze dne 17. XII. 1847 a § 23 akc. regulativu) a hlavně snížením kolkovného na emitované papíry, a konečně úpravou, podle které jmění sociálně-pojišťovacích ústavů by mohlo býti určitým dílem ukládáno i v přímých výnosových úvěrech průmyslu, ovšem bez újmy bezpečnosti a s možností dostatečného výnosu.

D. Doprava.

Hospodářská izolace určitých krajů musí býti překlenuta vhodnými opatřeními komunikačními a dopravně-tarifními, aby podniky v těchto krajích existující mohly úspěšně konkurovati s podniky ve výhodnějších krajích ležícími. Aniž by bylo třeba ohrožovati železniční zájmy, dlužno dále pečovati o podporu motorismu, který nejen pro hospodářský život, ale i vojenskou zdatnost státu má stále větší význam. Podporu bylo by možno vybudovati na těchto podkladech:

Osobní doprava.

V oboru osobní dopravy neživnostenské nemůžeme počítati v Československu s nějakým překotným vzrůstem přírůstku osobních vozidel. Pro zvýšený odbyt těchto vozidel není rozhodující ani tak cena při nákupu jejich, jako spíše výlohy udržovací a provozovací, poněvadž, počítáme-li výdaje tyto v průměru 1200 Kč měsíčně, může se jich odvážiti jen určitý kádr osob, které již dnes z největší části motoristy jsou buď přímo jako majitelé motorických vozidel, nebo nepřímo jako uživatelé živnostenské dopravy. Možno tedy dosáhnouti zvýšení motorismu především uspokojením potřeby hromadné dopravy osobní a v dopravě nákladní. Rozvoji obou brání však dnešní přehnané zatížení pohonné směsi a zákonná omezení (zák. 77/1935 o dopravě motor. vozidly a jich zdanění).

Hromadnou autobusovou dopravu bylo by možno rozhojnit tím, že by byla zásadně osvobozena od daně z jízdného. Výjimku z toho bylo by připustiti jen u takových linek, které jsou prokazatelně v bezprostřední konkurenci se železniční správou a nepřizpůsobily by se železničním požadavkům. Jsou to tedy jen linie s drahou rovnoběžné, které by bylo možno zatížiti

jen přepravní daní, ovšem únosnou, nejvýše 20%. Ukojení existující velké hromadné dopravní potřeby autobusové není však účelno ponechat volnému vývoji, nýbrž bylo by postupovati s určitým plánem. To lze provést na obdobném systému, na jakém vznikla síť lokálních železničních drah, t. j. v územních oblastech se vytvoří ze zájemníků této dopravy — a to nejsou jen autodopravci — speciální organismus, který vezme správu všech linek v určité oblasti do svých rukou, přidělí je jednotlivým autodopravcům a poněvadž půjde o linky různé rentability, bude pasiva jedné linek vyrovnávati aktivy linek druhých. Pokud to nestačí, nezbude než po vzoru v cizině obvyklém subvencovati takovouto dopravu oněmi veřejnoprávními svazky, které na uspokojení dané dopravní potřeby mají nejvyšší zájem, tedy okresy, obce, případně i jednotlivci. Je-li kde myšlenka regionalismu na místě, je to zde, a přispěla by k rychlému zvětšení parku autobusů se vším, co jest s tím spojeno, t. j. oživení krajů připoutáním jich na dálkovou dopravu železniční, vyvoláním nových živností autodopravních, nových správkáren, trvalého zvýšení zaměstnanosti v automobilkách, jakož i v oněch průmyslech, které pro automobilismus pracují.

N á k l a d n í d o p r a v a.

V nákladní dopravě jest, pokud jde o živnostenskou dopravu, postupovati jednak obdobně tak jako při hromadné dopravě osob, jednak nutno prolomiti dnešní omezení této dopravy tím, že by sice byly ponechány dosavadní územní obvody, avšak na jiném právním podkladě. Pokud by to které auto provádělo dopravu jen do 50 km, nebylo by potřebí žádné koncese, nýbrž jen povolení živnostensko-právního, které by sledovalo ochranu zájmů policejné-bezpečnostních. Teprve majitelé aut, kteří by chtěli prováděti dálkovou dopravu, by musili míti koncesi a bylo by tuto dopravu povoliti s určitým omezením místním a materiálním, t. j. případně jen i na určité výrobky. Dnes mají úřady po provedeném „jednání o dohodách“ dostatečně jasno o tom, při kterých artiklech jest dnešní ochrana drah zbytečná, neúčinná a hospodářsky škodlivá.

V neživnostenské nákladní dopravě lze docíliti zvýšení parku motorových vozidel, ponechá-li se jí úplná volnost, neboť bude-li dobře fungovati železniční doprava a živnostenská doprava automobilová, nebude průmysl tvořiti si autodopravu sám, nýbrž své transporty bude svěřovati dopravě veřejné. Poněvadž však doprava veřejná, a to jak kolejová, tak silniční, ve svém pozdějším stadiu musí býti spravována jednotně, jak tomu jest i v cizině v řadě případů, musí býti k zamezení naprostého monopolu dána neživnostenské dopravě úplná volnost. Nejvíce by ovšem přispělo ke zvýšení motorismu zmenšení zdanění pohonných hmot, které dnes je neúnosné a rentabilitu u nákladní dopravy podlamuje.

P l a v b a.

Pro zaměstnanost a styk v tuzemsku a ovšem i s cizinou má také význam, zvětšíme-li rozsah naší plavby, při které se uplatňuje velmi mnoho kvalitního personálu, nehledě ovšem na to, že

vodní doprava, jako podstatně levnější, než doprava železniční, prospívá neobyčejně hospodářství. Požadavky v tom směru vyslovil průmysl již několikrát a možno je konkretisovat u naší plavby na Labi v tom, aby se zvětšil její dopravní park co do lodního prostoru aspoň o 30% nad stav, v jakém byl tento lodní prostor při zakládání společnosti, t. j. v r. 1922. Totéž platí i o společnosti dunajské.

Pokud jde o oderskou společnost, stačilo by zvýšení menší. Výdaje na to by nenesl stát, nýbrž stačilo by, kdyby poskytl garancii za úvěry, které si tyto společnosti samy opatří.

Velkou péči třeba též věnovati urychlení prací na kanálu Odry—Dunaj, které by se mohly státi vydatným regulátorem zaměstnanosti v celé Moravě a značné části Slovenska.

Telefonisace.

Větší péči je záhodno věnovati telefonisaci. Prostředků k tomu lze dosáti tím, že by po dobu 3 let byly věnovány tomuto účelu dávky telefonní aspoň z 30%. Jejich výnos činí 32 mil. Kč a za třetinu jich po dobu 3 let dala by se telefonisace venkova, zejména spojení četnických stanic a jiných důležitějších míst, velmi dobře provést.

Stejně je zapotřebí, aby železnice neměla telefonicky spojena jen svá místa služební, nýbrž aby byla spojena i s ostatním světem. To tedy znamená, aby každá důležitější stanice měla telefonní spojení s místem, kde jest převážná část jejích komitentů. I pro to lze bez újmy státních financí opatřiti prostředky tak, že by po dobu 3 let bylo tomuto účelu věnováno 5% dávky z jízdného na železnicích. Výnos této dávky činí ročně 70 mil. Kč.

Isolace železnice od silnice.

Isolaci železničního tělesa od tělesa silničního při silnicích již dnes hotových jest provést se vším urychlením na základě plánu, jež by dohodlo ministerstvo železnic s ministerstvem veřejných prací. I když pro r. 1938 jsou tomuto účelu věnovány zvýšené prostředky, přece jen péče o tento problém i s hlediska vojenského důležitý, jest nedostatečná.

Tarifní reforma.

K podstatnému zlepšení všeho hospodářství, zejména pak v odlehlých krajích, by přispělo urychlení tarifní reformy, na níž ministerstvo železnic pracuje a kterou by bylo třeba finančně zabezpečiti jednak z prostředků železnic samých, které z ní v budoucnosti budou mít největší prospěch, jednak tím, že by celá přepravní daň byla ponechána aspoň na dobu 6 let železnicím.

Veškeré návrhy průmyslu v oboru dopravním vycházejí z přesvědčení, že doprava, třeba by statků přímo netvořila, jest přece jen, jak svědčí příklady z ciziny i celý dějinný vývoj, největším podnětovatelem hospodářského oživení a v tomto svém působení jeví se jako důležitý instrument k potírání nezaměstnanosti.

E. Veřejné a silniční investice.

K doplnění hlavních úseků hospodářské činnosti v souvislosti s hledáním cest proti nezaměstnanosti považujeme za nutné upozorniti i na otázku veřejných investic. O funkci veřejných prací jako vhodném nástroji pro ulehčení situace na trhu práce v dobách hospodářsky obtížných, není pochybností. Ovšem veřejné investice by měly být prováděny pouze v dobách krizových a pomáhati tam, kde soukromá činnost nestačí, neboť pramenem trvalé zaměstnanosti mohou být pouze investice soukromé, nikoli veřejné, a to nejen z důvodů omezenosti prostředků, ale i z důvodů jejich poměrně vysokých cen a pod. Veřejná investiční činnost bude „mírniti nezaměstnanost“ tím lépe, čím rozsáhlejší bude v poměru s náklady na ni uvolněnými, čili, čím hospodárněji budou veřejné práce prováděny, tím více jejich zintenzivnění přispěje k zlepšení zaměstnanosti. Nelze tedy souhlasiti s tím, aby při veřejných pracích a investicích byla zkracována doba pracovní nebo zakázáno používání strojů.

Jednou z podmínek hospodárnosti v provádění veřejných prací jest příprava dlouhodobého investičního plánu, který by soustředil produktivní akci o zvýšení zaměstnanosti v dobách krise a ochablosti soukromého podnikání na díla obecně prospěšná a zneemožnil plýtvání silami a majetkem na mnohdy technicky nepřipravené a hospodářsky neodůvodněné nouzové práce. Včasné opatrování projektů a soustavné uskutečňování tohoto investičního plánu v dobách krise jest jedním z důležitých prostředků, jak nezaměstnanost mírniti a regulovati. Konečným cílem však vždy musí být rozvoj soukromého podnikání.

S hlediska dnešní doby bylo by konečně třeba přistoupiti i k realizaci plánovitého budování naší silniční sítě. Doposud máme způsobem novodobým, t. j. do určitého průměru motorové silniční dopravě vyhovujícím, upravených asi 64% státních silnic. Máme-li mítí síť, která by odpovídala západoevropskému měřítku, musí být nejen určitá část již takto upravených státních silnic, nýbrž i část dosud neupravených rekonstruována. K tomu přistupuje palčivá otázka silnic okresních, z nichž mnohé mají pro dálkovou dopravu význam stejný, jako silnice státní. To pochopila správně Silniční společnost a vypracovala vyhovující plán celostátní sítě silniční, k němuž se sice částečně přihlíží při pořizování nových prací, avšak realizace tohoto plánu dnešním tempem a za dnešních finančních prostředků není možná. Naše silniční práce by — odhlížíme-li od staveb, které se dnes provádějí zvláště na Slovensku a v pohraničí z důvodů vojenských — měly být organisovány tak, aby při nich trvale po řadu let bylo zaměstnáno asi 70 tisíc lidí.

Pro tyto stavby by mělo být celou použito oněch prostředků, které se dávají na produktivní péči o nezaměstnané, vedle toho však dlužno finančně posílit hlavního finančního činitele silničního hospodářství, t. j. fond silniční.

Zatížení automobilismu stále sice stoupá, než na stoupání tomto participuje v míře stále větší také státní pokladna. To odporuje účelu zákona o silničním fondu, který chtěl, aby motorismus si dálkové silnice sám udržoval, resp. budoval.

V r. 1929 vynesly daně z motorismu, a to jen v těch položkách, jež zcela nebo částečně plynou do silničního fondu — 201 mil. Kč. Na tom participoval silniční fond 150 mil. Kč, pokladna státní 43 mil. Kč.

V r. 1936 vynesla uvedená daň již 402.5 mil. Kč, z toho měl silniční fond 286 mil. Kč, čili o 90% více než v r. 1929, státní pokladna však 116 mil. Kč, t. j. asi o 170% více než v r. 1929.

Dnes i zvýšené běžné příjmy silničního fondu stačí sotva na krytí úrokové a úmorové služby kontrahovaných zápůjček a nelze jimi zmocí plánovitou výstavbu silnic. Kdyby však dostal k dispozici svrchu zmíněné prostředky na produktivní potírání nezaměstnanosti, kdyby dostal všechny výtěžky motorických daní včetně paušálů obrátových daní z pohonných látek a lihu a kdyby vedle toho k zdanění, třeba jen naturálnímu, byli přibráni ještě i ostatní uživatelé silnic, dospěli bychom k souhrnu běžných příjmů, které by umožnily zvýšení prací jednak z nich samých, jednak z výpůjček, které by bylo lze z těchto zvýšených příjmů úrokovati a umořovati.

Fond silniční, dotovaný většími prostředky, by neprováděl úpravu našich silnic podle toho, zda patří státu či ne, nýbrž jen podle plánu Silniční společnosti, který jest určován významem té které silnice pro motorickou dopravu na základě objektivního zjištění dosavadní vozby a s přihlédnutím k hospodářskému vývoji, nehledě ani na to, že by bral patřičný zřetel i na vojenské požadavky.

Ovšem stavba silnic pro motorová vozidla předpokládá, že se vývoj motorismu nebude podlamovati. To by nastalo, kdyby alimentace silničního fondu měla vésti k dalšímu zatěžování motorismu. V podpoře motorismu jest další možnost velmi podstatného zlepšení zaměstnanosti, a to kvalitně zvláště cenné. Podpora motorismu, jak ukazuje cizina, jest opatřením, které se rozvíjí blahodárně do velké šíře, zahrnujíc celou řadu průmyslových oborů, kvalitních živností a vytvářejíc i nové samostatné subjekty podnikatelské.

F. Státní dodávky.

Se zlepšením poměrů na domácím trhu práce souvisí i úprava rozepisů státních dodávek.

Mají-li průmyslové podniky z titulu státních dodávek býti po delší dobu v pravidelném provozu, je třeba, aby státní dodávky byly vypisovány včas tak, aby nedocházelo k tomu, že jejich spěšné vyřizování vyžaduje sice po určitou dobu zvýšeného úsilí a vypětí, jež jest však vystřídáno obdobím pokleslé zaměstnanosti.

Zde dlužno poukázati i k otázce podmínek, za kterých se zadávání uskutečňuje. Zadávání prací nejlevnějšímu uchazeči bez ohledu na to, že jeho nabídka jest zřejmě podkalkulována a že neskýtá záruky včasného a správného provedení prací, nejasné a nepřesné projekty, jakož i popisy jednotlivých položek rozpisu, vedoucí k pozdějším sporům a nepřiměřené lhůty při zadávání, nestanovení a nedodržování přiměřených platebních lhůt pro splátky a konečný účet, jsou hlavními závadami v postupu zadávacích úřadů, které nakonec projeví se i ve zvýšení stavebních nákladů a tím v omezování veřejných prací, jich zdržování a zmenšování pracovní příležitosti pro dělníky a úředníky nezaměstnané.

IV. Z á v ě r.

Uzavíraje své připomínky, rekapituluje průmysl, že otázka nezaměstnanosti resp. zlepšování zaměstnanosti je spjata s rozvojem a rozmachem naší výroby a hospodářského života vůbec.

Jedním z prvních předpokladů pro řešení nezaměstnanosti jest především evidence nezaměstnaných. Sluší míti dále na zřeteli, že je to především výroba průmyslová a živnostenská, ve kterých hledá a nalézá velká část obyvatelstva a jeho přírůstek pracovní příležitost. Dlužno proto těmto výrobám v první řadě věnovati pozornost a podporu tak, aby se mohly i do budoucna náležitě vyvíjeti. Dlužno především vytvářeti náležité předpoklady pro podnikání jak po stránce subjektivní, tak i po stránce objektivní. Dlužno proto se vyhýbati všem opatřením, jež ničí nebo podlamují naši soutěživost, jež zbavují podnikatele nutné přizpůsobivosti a nutno i po stránce psychologické zejména v naší veřejnosti vytvářeti příznivější nazírání na soukromé podnikání.

Vedle těchto ideových předpokladů pro zvýšení zaměstnanosti dlužno upozorniti zejména na význam vývozu pro naše hospodářství, který byl, jest a zůstane jedním ze základních složek zaměstnanosti, hospodářské a sociální úrovně obyvatelstva, hospodářské a politické síly státu.

V jednotlivých kapitolách naznačil průmysl cesty, jež by mohly sloužiti k zlepšování a stupňování vývozu, při čemž zvláště upozornil na opatření rázu obchodně-politického, devisového, daňového, výrobního a dopravního.

Ve svém vyjádření upozorňuje průmysl dále na velký význam stavebního ruchu, zejména pokud jde o zvýšení zaměstnanosti na trhu domácím, při čemž nejde pouze o budování nových staveb, ale i modernisaci budov stávajících, zejména starších. Stejnou pozornost dlužno věnovati investiční činnosti soukromé, s čímž pak souvisí nejen umožnění kapitálové tvorby, ale i ustálení břemene daňového a velkorysé provádění politiky odpisové.

Důležitým prostředkem pro zrychlení hospodářského života jest beze sporu vhodné řešení dopravy, na jejíž jednotlivé úseky v jednotlivých kapitolách pak průmysl zvláště upozorňuje.

K doplnění svých vývodů poukazuje pak průmysl na otázku veřejných silnic a investic. Při tom ovšem zdůrazňuje, že veřejné investice jsou na místě jen v dobách ochablosti soukromého podnikání jako jeho doplněk. S otázkou našich silnic souvisí i otázka silničního fondu, jehož alimentární zdroje neměly by býti proti úmyslu zákonodárce zkracovány ve prospěch jiných odvětví veřejné správy. Konečně poukazuje průmysl i na význam státních dodávek, zejména jich včasného vypisování a zadávání se zřetelem na stálost zaměstnanosti.