Škodovy závody a výstavba cukrovarů v Číně před druhou světovou válkou

ŠKODA WORKS AND THE CONSTRUCTION OF SUGAR REFINERIES IN CHINA BEFORE WORLD WAR II

Aleš Skřivan ml. – Vysoká škola ekonomická v Praze

Bezprostředně po skončení první světové války procházela Škodovka (Akciová společnost, dříve Škodovy závody v Plzni) velmi komplikovaným obdobím, kdy musela řešit řadu problémů včetně těch, které souvisely s nutnou restrukturalizací výroby. Na druhé straně některé okolnosti do určité míry zvyšovaly šance plzeňského podniku, že se prosadí na zahraničních trzích. V průběhu války byla v Evropě zničena řada cukrovarů a spojení s francouzským koncernem Schneider například zvyšovalo šance Škodovky na získání významnějších objednávek z Francie a také z Belgie. Cukrovary ve francouzském Eppeville (se zpracováním cukrové řepy 4 tis. $t.d^{-1}$) a belgickém Wanze (4,5 tis. $t.d^{-1}$ řepy) patřily vůbec k největším podnikům na zpracování cukrové řepy, v jejichž výstavbě byla Škodovka ve 20. letech minulého století angažována (1). Škodovka však neomezovala své zájmy pouze na západní Evropu. Ve 20. letech se Škodovka mimo jiné podílela na výstavbě cukrovarů v Itálii, Polsku, Velké Británii a Rumunsku. Z projektů realizovaných projektů mimo evropský kontinent stojí za zmínku například dva řepné cukrovary v Argentině a výstavba rafinérie třtinového cukru v Casablance ve francouzském Maroku (2).

Na konci 20. let a na počátku let 30. se situace změnila. Nejen v Československu, ale i na dalších trzích se snížila poptávka po novém zařízení pro cukrovary. Navíc v celosvětovém měřítku význam řepného cukru rychle klesal a pro jednotlivé výrobce se stávala jasně perspektivnější orientace na zpracování cukrové třtiny. Tento trend si nemohla dovolit ignorovat ani Škodovka, jejíž dosavadní zkušenosti s dodávkami pro třtinové cukrovary byly velmi omezené a produkce třtinových mlýnů představovala pro plzeňskou firmu nové a svým způsobem riskantní dobrodružství. Navíc se jednalo o tržní segment, kde musela Škodovka čelit silné konkurenci tradičních výrobců. Asi největší výzvou pro Škodovku se stal indický trh. První zakázky pro cukrovary v Britské Indii byly realizovány v letech 1932–1933. Jednalo se o dodávky do Bhogpuru, Harinagaru a Amritsaru, na které navázaly ve 30. letech vývozy směřující do několika dalších indických cukrovarů (3). Z dalších úspěchů z oblasti třtinového cukrovarnictví je možné uvést například výstavbu a následující rozšíření cukrovaru v thajském Lampangu, které probíhaly za tvrdých podmínek (dopravně obtížně přístupná lokalita, spojení s cukrovarem komplikovaly povodně atd.) (4). Ve druhé polovině 30. let také postupně nastalo oživení dodávek Škodovky pro zahraniční řepné cukrovary. Ať už šlo o prodeje v rámci evropského kontinentu – například do Litvy a Finska, kde Škodovka musela zohlednit fakt, že tyto závody budou zpracovávat méně kvalitní cukrovou řepu – nebo například zakázky pro Írán, které představovaly značný a vlastně i poměrně neočekávaný úspěch Škodovky na exotickém a náročném trhu (5).

Škodovy závody v meziválečné Číně

Škodovy závody byly v podstatě jediným významným podnikem z českých zemí, který se výrazněji angažoval v Číně již před první světovou válkou. Dodávky Škodovky na Dálný východ měly především vojenský charakter – jednalo se například o horská děla, rychlopalné kanóny a kulomety (6). Bezprostředně po vzniku Československa však představovala tato zkušenost

Obr. 1. Budování cukrovaru C. Antonio (Sze-Tow) v Kantonu

Obr. 2. Balík třtiny (4 150 kg) v cukrovaru C. Antonio (Sze-Tow)

Obr. 3. Z provozu cukrovaru C. Antonio

pro plzeňský podnik spíše břemeno v podobě neuhrazených pohledávek, jejichž vymáhání bylo časově náročné a také málo efektivní. V první polovině 20. let hrály vývozy do Číny v celkových výsledcích Škodovky zcela zanedbatelnou roli. Ve druhé polovině dekády však „čínské obchody“ začaly rychleji expandovat, přičemž úspěšnější byla Škodovka v severní a střední Číně. Plzeňská společnost zde uspěla se svými lokomotivami (Mikado, IDI) a celou řadou dalších položek (7). Zajímavou, i když někdy zpochybňovanou skutečností, je neúspěch Škodovky v oblasti zbrojních obchodů. Přestože se Škodovka opakovaně pokoušela se svými zbraněmi na čínském trhu prosadit, dostupné dokumenty neprokazují, že byly skutečně realizovány dodávky významnějšího rozsahu. V roce 1928 se rozběhly dodávky pro nově budovanou elektrárnu na šanghajském předměstí Ča-pej (Chapei, Zhabei) (8), která představovala významnou, prestižní zakázku (9). Dalším zajímavým a svým způsobem unikátním projektem se stala stavba mostu přes řeku Sungari v Mandžusku. Čína se v této době zařadila k nejvýznamnějším cílovým trhům Škodovky. K 10. říjnu 1930 měly Škodovy závody v Číně pohledávky za zhruba 100 milionů korun, přičemž více než polovinu této sumy tvořily pohledávky za lokomotivy (10).

Následovalo však méně příznivé období, kdy byly výsledky Škodovky negativně ovlivněny souhrou několika okolností. Kromě nástupu velké hospodářské krize a sílící konkurence na čínském trhu sehrála významnou roli především japonská invaze v Mandžusku, která byla hlavním důvodem omezení aktivit Škodovky v prostoru severní Číny. Škodovka byla mimo jiné nucena přijmout některá úsporná opatření a snížit náklady spojené s činností zástupců a provozem kanceláří v Číně. Zároveň se začala více zajímat o případné zakázky ve střední a jižní Číně (11).

Přibližně na přelomu let 1933 a 1934 vstoupily „čínské obchody“ Škodovky do nové fáze. Plzeňský podnik dokázal částečně využít ambiciózní plány na celkovou ekonomickou revitalizaci a modernizaci Číny a zapojil se například se do výstavby nových elektráren a v neposlední řadě cukrovarů. Už v roce 1934 se celková hodnota objednávek došlých z Číny opět pohybovala v desítkách milionů korun (12).

Škodovácké cukrovary v Říši středu

Mapování aktivit plzeňské Škodovky souvisejících s výstavbou cukrovarů v meziválečné Číně není jednoduchým úkolem. Z dostupných archivních materiálů není v některých případech zcela jasné, jaké zakázky byly skutečně realizovány, respektive v jakém rozsahu. Některé informace si navzájem odporují. Navíc značný objem relevantních dokumentů uložených v Archivu společnosti Škoda Plzeň (13) není dosud zpracován respektive utříděn. Badatelskou práci také komplikují například překlepy, zjevné chyby v přepisech čínských jmen a další nedostatky v relevantních dokumentech.

Ve 30. letech se stalo rozvíjející se čínské cukrovarnictví pro Škodovku velmi perspektivní oblastí, jedním z nejnadějnějších zdrojů zakázek. Až doposud Čína ve velké míře závisela na dovozech cukru a Číňané dávali jasně najevo, že tuto skutečnost chtějí změnit výstavbou nových cukrovarů zpracovávajících třtinu. V prosinci 1933 se Škodovce podařilo vyjednat kontrakt na stavbu cukrovaru a lihovaru v kantonské oblasti (zakázka je v dostupných archivních materiálech obvykle označována jako „C. Antonio /Sze-Tow/“). V evidenci plzeňského podniku se tato zakázka objevila v lednu 1934 – s celkovou prodejní cenou 16,8 milionu korun (respektive 18,5 milionu korun) – oficiální smlouva byla podepsána až o přibližně dva měsíce později, v březnu 1934 (14). Jak již bylo naznačeno, tato zakázka se vlastně stala výchozím bodem nového úspěšnějšího období v „čínských obchodech“ Škodovky. Rok 1934 potom přinesl Škodovce další úspěch v podobě zakázky na výstavbu dalšího cukrovaru v jižní Číně, v deltě Perlové řeky mezi Kantonem a Honkongem. Oficiální smlouva na tento cukrovar, který je v dokumentaci Škodovky obvykle uváděn jako „San Pedro /Shuntak/“, byla podepsána v březnu 1935 (15). V průběhu roku 1935 pokračovaly dodávky pro cukrovar C. Antonio (například dodání protitlakové parní turbíny 600 kW) i stavba cukrovaru San Pedro (16). Navíc v březnu 1935 uzavřela Škodovka kontrakt na výstavbu dalšího cukrovaru na jihu Číny v provincii Kuang-tung (Guangdong), který se nejčastěji objevuje pod označením „Santa Anna /Tung Koon/“ (17). Klíčovou zakázkou se pro Škodovku stala smlouva z března 1936, ve které bylo dohodnuto rozšíření cukrovaru C. Antonio. Za rozšíření měla čínská strana zaplatit v přepočtu přibližně 25 milionů korun, což představovalo zhruba polovinu celkové hodnoty „čínských obchodů“ sjednaných v roce 1936. Částečně se Škodovka angažovala i v dalších projektech, například v dodávkách pro cukrovar označovaný jako „Waichow /Ping Tam/“ ležící rovněž v jihočínské provincii Kuang-tung (18). Ze zpráv pracovníků Škodovky působících v Číně můžeme vyčíst celou řadu zajímavých informací o jejich nových zkušenostech s exotickým teritoriem, problémy s čínskými zaměstnanci (19) nebo například o zdravotních komplikacích, které znesnadňovaly jejich práci (20).

Obr. 4. Z provozu v cukrovaru Waichow (Ping Tam) v provincii Kuang-tung

V červenci 1937 začala japonská invaze do střední a jižní Číny a celkové vyhlídky Škodovky na další úspěchy v Číně se rychle zhoršily. V srpnu 1937, několik týdnů po zahájení invaze, byla sice uzavřena dohoda mezi Škodovkou a Čankajškovou vládou (za ni dokument podepsal ministr financí H. H. Kung), ve které byl sjednán obrovský úvěr pro čínskou stranu v celkové výši 10 milionů britských liber na nákup výrobků koncernu Škodových závodů. Jednalo se však pouze o dočasný úspěch, kdy pokračující čínsko-japonský konflikt fakticky zabránil realizaci této dohody (21). „Čínské obchody“ Škodovky tak náhle zkolabovaly. Z dostupných pramenů vyplývá, že Škodovka měla v okamžiku zahájení invaze rozjednaných několik dalších zakázek, například na stavbu cukrovaru v provincii S'-čchuan, ale tyto obchody již nebyly s ohledem na novou situaci v Číně realizovány (22).

Rozsáhlé vojenské operace v Číně způsobily Škodovce i další problémy. Dostupné materiály mimo jiné ukazují obavy Škodovky z toho, že minimálně některá zařízení dodaná dříve do Číny by mohla být zničena v průběhu bojů ještě před tím, než budou čínskou stranou definitivně uhrazena. Na základě požadavku plzeňského podniku v letech 1937 a 1938 ministerstvo zahraničních věcí prostřednictvím vyslanectví v Šanghaji opakovaně provedlo intervenci u japonských diplomatických úřadů ve věci ochrany majetku Škodových závodů v Číně, do něhož formálně spadala právě i zařízení, která nebyla plně zaplacena (23).

Na tomto místě stojí za zmínku osud cukrovaru C. Antonio. Práce Škodovky na tomto projektu se oproti původnímu plánu protáhly. Podle dostupných záznamů Škodovka práci na cukrovaru dokončila, nepodařilo se jí však už dílo oficiálně předat čínské straně, protože oblast zasáhl útok japonské armády (24). V roce 1938 japonské nálety v kantonské oblasti zasáhly i cukrovary, na jejichž výstavbě se Škodovka v podstatné míře podílela a kde se nacházela řada dosud neuhrazených zařízení. Jak uvádí zpráva z šanghajského vyslanectví, nálety přestaly až v okamžiku, kdy byly budovy cukrovarů označeny československými vlajkami (25). Značné obavy Škodovky vyvolal útok na cukrovar C. Antonio, který způsobil největší škody. Navíc, tak jak už bylo naznačeno, tento cukrovar byl bezprostředně před japonskou invazí podstatně rozšířen a Škodovka v této souvislosti evidovala nemalé pohledávky. Určitou naději na zlepšení vyhlídek Škodovky přineslo rychlé obnovení provozu v tomto cukrovaru a dokonce uhrazení některých z evidovaných pohledávek. Plzeňský podnik však brzy poznal, že se jednalo pouze o přechodný jev. Další platby byly zastaveny a Japonci dali Škodovce jasně najevo, že neuvažují o nějaké kompenzaci škod způsobených během vojenských operací. Při zdůvodňování svého odmítavého postoje mimo jiné obvinili Škodovku z dodávek vojenského materiálu čínské armádě (26).

Obr. 5. Z výstavby cukrovaru Santa Anna (Tung Koon)

Obr. 6. Cukrovar Santa Anna v jihočínské provincii Kuang-tung

Dědictví v podobě pohledávek

Vývoj na Dálném východě a následně i v Evropě akceleroval kolaps „čínských obchodů" a v nové situaci se logicky prioritním bodem ve vztahu Škodovky k Číně stalo – podobně jako v případě dalších československých podniků – problematické vymáhání pohledávek. Čínská strana po vzniku protektorátu a vypuknutí války v Evropě neprojevovala prakticky žádnou snahu vyřešit otázku pohledávek. Podle evidence pohledávek vypracované v listopadu 1942 měla Škodovka v Číně pohledávky v celkovém úhrnu přes 300 000 britských liber. K největším pohledávkám patřily právě dluhy týkající budování, popřípadě rozšíření cukrovarů v Číně (27).

Problém pohledávek zůstával otevřenou záležitostí i v poválečných letech. Podobně jako pro další zahraniční firmy bylo pro Škodovku také v některých případech nemalým problémem prokazování předválečných pohledávek. Ještě v roce 1952 pražské ministerstvo zahraničních věcí evidovalo více než sto směnek k dodávkám Škodových závodů do Číny, většinou z posledních předválečných let (28). Po vzniku komunistických režimů v Československu a Číně získal tento problém zcela nový politický rozměr. Nakonec bylo rozhodnuto o odpisu pohledávek s tím, že se československé orgány nebudou z politických důvodů v celé věci více angažovat. V roce 1957 se pekingská a pražská vláda definitivně dohodly na vzájemném odpisu pohledávek vzniklých před 9. květnem 1945 (29).

Souhrn

Meziválečná Čína nepatřila k nejvýznamnějších obchodním partnerům Československa, přesto se stala významným trhem pro některé strategické průmyslové podniky. Jedním z nich byla i plzeňská Škodovka, která vyvážela od druhé poloviny 20. let do Číny celou řadu výrobků (především lokomotivy a elektrárenské zařízení). Po propadu „čínských obchodů" na počátku 30. let vznikly příznivé okolnosti pro zapojení plzeňského podniku do výstavby cukrovarů v Číně, přičemž aktivity Škodovky v této oblasti se v podstatě omezovaly na jihočínskou provincii Kuang-tung (Guangdong). S ohledem na specifika čínského trhu a silnou konkurenci bylo získání několika významných zakázek nesporným úspěchem Škodovky. Na druhé straně výstavba cukrovarů v Číně přinesla plzeňskému podniku i nové problémy, například v souvislosti s velmi obtížným a dlouhotrvajícím vymáháním pohledávek.

Klíčová slova: Československo, Čína, Škodovy závody, cukrovarnictví, mezinárodní obchod.

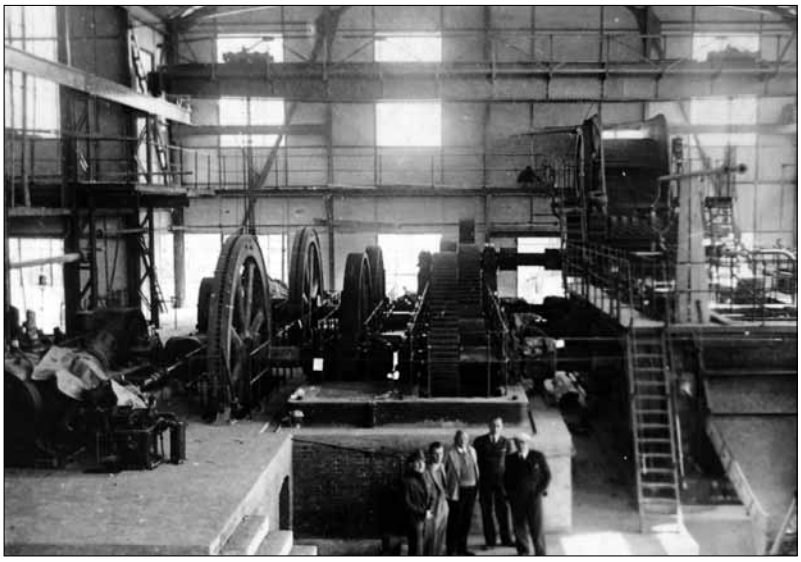
Prameny a poznámky

1. Přehled zahraničních cukrovarů, v jejichž výstavbě se angažovala plzeňská Škodovka (konkrétně její závod v Hradci Králové) ve 20. a 30. letech, obsahuje publikace Rosůlek, Jaroslav a kolektiv: *90 let práce hradeckých kováků*, Hradec Králové 1960, s. 70–73. Srv. produkce a export hradeckého závodu v meziválečné éře. Karlický, Vladimír: *Svět okřídleného šípu, Koncern Škoda Plzeň 1918–1945*, Plzeň 1999, s. 434–437.
2. Archiv společnosti Škoda Plzeň, Plzeň (dále jen AŠP), České cukrovarnictví a Škodovy závody (zpráva Dr. Vladislava Krátkého z července 2002), nezařazeno, s. 4–5.
3. Údaje k výrobě mlýnských stanic na cukrovou třtinu ve 30. letech dále viz AŠP, fond ZVIL, krab. 1819, inventární číslo V218, Škoda – Cane Milling Plants.
4. K cukrovaru v Lampangu dále viz například Lampang Sugar Mill in Siam, in: *Škoda News*, November 1938, s. 93–94.
5. K aktivitám Škodovky a ČKD v Íránu ve 30. letech blíže viz Jůnová Macková, Adéla, Československé cukrovary a cukrovarnictví v Íránu, *Listy cukrov. řepař.*, 126, 2010 (9/10), s. 349–351. K dodávkám Škodovky pro zahraniční cukrovary v meziválečném období, srovnání se zkušenostmi dalších československých producentů dále viz například AŠP, inventární číslo TN 1557, Z dějin cukrovarnického průmyslu (kopie článku R. Kopeckého publikovaného v časopise Chemický Obzor v roce 1940), nezařazeno; AŠP, České cukrovarnictví a Škodovy závody (zpráva Dr. Vladislava Krátkého z července 2002), nezařazeno.
6. K aktivitám Škodovky v Číně před první světovou válkou podrobněji Skřivan, Aleš. Austro-Hungarian Export to China. *Prague Papers on the History of International Relations*, Prague and Vienna, 2008, s. 201–206.
7. Například AŠP, Zakázky nad 100 000 Kč (1928), nezařazeno; Tamtéž, Zakázky nad 100 000 Kč (1929 a 1930), nezařazeno.
8. V textu používám při přepisu čínských jmen a geografických názvů českou standardní transkripci. V případě prvního výskytu jsou v závorce doplněny oficiálním pinyinem.
9. V této době se jednalo o jednu z největších elektráren na Dálném východě. K dodávkám pro elektrárnu Ča-pej například AŠP, Zakázky nad 100 000 Kč (1928), nezařazeno.

10. K dalším významným položkám patřily pohledávky za elektrárenské zařízení a již zmíněné lodě. AŠP, fond GŘ-VAŘ-ROCHETTE, sign. 10/114, Čína-Japonsko.
11. Další informace v AŠP, fond GŘ-VAŘ-ROCHETTE, sign. 10/114, Čína-Japonsko.
12. Podrobnější údaje viz např. AŠP, Zakázky nad 100 000 Kč (1934), nezařazeno.
13. Dnes je součástí Státního oblastního archivu v Plzni.
14. Blíže viz AŠP, Čína smlouvy 1933–46, nezařazeno, provizorní číslo krabice (dále jen p. č. krab.) 690 51. Podrobnosti viz AŠP, Zakázky nad 100 000 Kč (1934), nezařazeno.
15. Slavnostně otevřen byl 2. ledna 1936. AŠP, Čína smlouvy 1933–46, nezařazeno, p. č. krab. 690 51.
16. AŠP, Zakázky nad 100 000 Kč (1935), nezařazeno.
17. AŠP, Čína smlouvy 1933–46, nezařazeno, p. č. krab. 690 51.
18. Do tohoto cukrovaru Škodovka dodala například jeřáb a železniční materiál. Podrobnější informace se nacházejí v AŠP, fond GŘ, podfond obchodní ředitelství – rajon Z, krabice bez uvedeného čísla, číslo obchodního případu: 93 505 (1934–1935 cukrovar Waichow, Ping Tam, Zásobování cukrovou třtinou).
19. Jako velmi nespolehlivá pracovní síla jsou například v některých zprávách popisováni čínští studenti. Tamtéž, zpráva J. Fraňka (Železniční vozíky) ze dne 6. února 1935.
20. Tamtéž, dopis J. Fraňka adresovaný Ing. Vránovi ze dne 8. února 1935.
21. Text dohody viz AŠP, fond GŘ-VAŘ-ROCHETTE, sign. 10/114, Čína-Japonsko. Komentář ke smlouvě viz Bakešová, Ivana: *Československo–Čína 1918–1949*, b. m. v. 1997, s. 91.
22. Srv. AŠP, fond ZVIL, krab. 3706, inventární číslo K6804, Podíl našich strojíren na výstavbě domácích a zahraničních cukrovarů (odborná studie Stanislava Zemana, blíže nespecifikováno), s. 136.
23. K intervencím např. Archiv Ministerstva zahraničních věcí České republiky, Praha (dále jen AMZV), fond IV. SN, kart. 372, dopis Akciové společnosti, dříve Škodovy závody v Plzni adresovaný ministerstvu zahraničních věcí ze dne 11. listopadu 1938.
24. AŠP, Čína smlouvy 1933–46, nezařazeno, p. č. krab. 690 51.
25. AMZV, fond IV. SN, kart. 372, Zpráva č. 1690/38 (Škodovy závody – škody v Číně) z Vyslanectví Republiky Československé v Číně ze dne 29. září 1938, s. 4. Je však poněkud sporné, zda tento krok byl tím hlavním důvodem, proč Japonci s nálety na zmíněné objekty přestali.
26. Toto účelové obvinění však ve skutečnosti nehrálo významnější roli. I v případě, že by k němu nedošlo, by byly naděje Škodovky na nějaké odškodnění mizivé. Tamtéž, s. 5.
27. Jednalo se o již zmíněné cukrovary C. Antonio /Sze-Tow/, Santa Anna /Tung Koon/ a San Pedro /Shuntak/. Dokumentace k pohledávkám viz AŠP, fond GŘ-Skřiv sign. 0058/0381; Tamtéž, sign. 0057/0379; AŠP, fond GŘ-práv, sign. 0106/1080. Jednotlivé údaje o výši pohledávek se rozcházejí. Srv. např. informace v AŠP, fond GŘ, sign. 863/4418; Bakešová, Ivana: *Československo–Čína 1918–1949*, s. 125.
28. AMZV, fond TO-O 1945–59, Čína, kart. 4, Čs. pohledávky vůči ČLR.
29. Dohoda sjednaná výměnou nót v Pekingu 22. 8. a 13. 11. 1957. AMZV, fond Mezinárodní smlouvy, mikrofiš č. SC 35–79, Dohoda sjednaná výměnou nót o likvidaci předválečných pohledávek mezi ČSR a ČLR vzniklých před 9. květnem 1945.

Obr. 7. Zpracování cukrové třtiny v cukrovaru Santa Anna

Obr. 8. Interiér cukrovaru Santa Anna



Skřivan A. (Jr.): Škoda Works and the Construction of Sugar Refineries in China Before World War II

Inter-war China was not one of Czechoslovakia's most important business partners and yet it became an important market for certain strategic industrial enterprises. One of them was Škoda Works in Plzeň, which from the mid-1920s century exported a range of products (mainly locomotives and power plant equipment) to China. The slump in the "Chinese trade" at the beginning of the 1930s was followed by favourable circumstances for the company's involvement in the construction of sugar refineries in China, with the Škoda Works' activities being in fact limited to the South-Chinese province of Guangdong. Considering the specifics of the Chinese market and the strong competition there, Škoda Works' winning of several important contracts was its indisputable success. Nevertheless, the construction of sugar refineries in China also brought Škoda Works new problems, such as those related to difficult and the prolonged collection of debts.

Key words: Czechoslovakia, China, Škoda Works, Sugar Industry, International Trade.

Kontaktní adresa – Contact address:

doc. PhDr. Ing. Aleš Skřivan, Ph.D., Vysoká škola ekonomická v Praze, Národohospodářská fakulta, Katedra hospodářský dějin, nám. Winstona Churchilla 4, 130 67 Praha 3, Česká republika, e-mail: alesskrivan@hotmail.com