

K problematice konstrukce vnitrostátních železničních tarifů po vzniku Československa

(od vzniku samostatného Československa
do zřízení tarifního komitétu Ústředního spolku československého průmyslu cukrovarnického)

ISSUE OF CONSTRUCTION OF NATIONAL RAILWAY TARIFFS AFTER ESTABLISHMENT OF CZECHOSLOVAKIA

(From Establishment of Independent Czechoslovakia to Establishment of Tariff Committee of Central Association of Czechoslovak Sugar Industry)

Jakub Drábek, Ivan Jakubec – Vysoká škola ekonomická v Praze

Nově vzniklá Československá republika musela hned od svého vyhlášení řešit kromě otázek suverenity, politického a vojenskostrategického ukotvení v nové Evropě také hospodářskou stránku své emancipace. V ekonomické struktuře republiky od industrializace hrála velkou úlohu zemědělská produkce a v jejím rámci i cukrovarnictví. Ostatně etnický český průmysl byl založen na zpracování zemědělských produktů. Tento článek se zaměřuje na československý cukrovarnický průmysl ze zcela jiného opomíjeného pohledu, z pohledu konstrukce a úlohy dopravních tarifů. V případě železnice se vzhledem k převažujícímu podílu státních drah a tedy i státního podniku Československých státních drah (dále ČSD) jednalo o železniční nákladní tarify, případně o vnitrozemské překladištní tarify a tarify československé vnitrozemské plavby. Tarifní otázky dostávají i rozměr státní hospodářské politiky. Příspěvek tak rozšiřuje oblast cukrovarnictví o nový rozměr.

První republika ponechala ve svém základním zákonu o zřízení samostatného státu Československé v platnosti všechna dosavadní legislativní a právní opatření, pokud neodporovala novému stavu (1a). To platí i pro oblast dopravnictví a cukrovarnictví. Z Rakouských státních drah se staly ČSD, které přijaly všechny předpisy a zákonná opatření včetně tarifní soustavy. Nicméně i v této oblasti došlo k jistým posunům.

Cukrovarnický průmysl byl po celou dobu jeho moderní existence v českých zemích silně proexportní, nejinak tomu bylo i v poválečné historii, což dokládá i dobová formulace: „... musíme mít volné cesty obchodní, zajištěné Labe, volný a zcela nerušený přístup k Terstu, k Jihoslovanům a nedocenitelnou výhodou pro československý styk s východem byl by uspořádaný poměr v dunajské paroplavbě“ (2a). Mírové smlouvy (Versailleská (1b), Saintgемainská (1c) a Trianonská (1d)) Československu zabezpečily nejen tranzit do bývalých přístavů monarchie Rjcky a Terstu vlastními vlaky ale i další podstatné výhody.

V případě vnitrostátní dopravy v době vzniku Československa platily na území republiky tři tarifní soustavy:

- rakouská v českých zemích,
- uherská na Slovensku a Podkarpatské Rusi,
- německá na Hlučínsku (3a).

Není tedy překvapující, že tarifování zásilek bylo velmi složité. Zpočátku se ke stávajícím tarifům přidávaly přírážky či se jen sazby zvyšovaly. Výmluvně v této oblasti je Jednatelská zpráva Ústředního spolku za rok 1919/1920, která jasně poukazuje na hlavní nesnáze v dopravě z hlediska cukrovarů. Do značné míry oprávněná kritika na adresu ČSD ohledně „periodického“ zdražování byla spojena se zvyšováním ceny jednotlivých tarifů.



Zvyšování nákladů skrze nárůst ceny dopravy by negativně zasáhlo minimálně jeden stupeň dodavatelko-odběratelských vztahů. Je však nutno mít na paměti, že československá koruna hledala své optimální navázání na švýcarský frank a do února, resp. března 1919 se zvyšovala „tisková produkce“ Rakousko-uherské banky v rakousko-uherské koruny (K) (3b). To znamenalo zvýšení spíše nominální než reálné, nicméně i tak se jednalo o podstatný faktor ovlivňující obchod. Dalším problémem bylo velké množství soukromých drah ve státním provozu a soukromých drah v provozu soukromém. Na Slovensku byl větší podíl soukromých drah s vyššími tarify. Přirozeně se problematika tarifní netýkala jen vývozu či převozu cukrové řepy, ale i komodit nezbytných pro její zpracování (např. uhlí aj.) (3c).

Ačkoliv mělo Československo přístup k přístavům, není překvapující, že drtivá většina zboží využívala železniční cesty, což je u vnitrozemského státu logické. (Ještě v roce 1937 činil podíl železniční dopravy na zahraničním obchodě 86 % z hlediska hodnotového a 84 % z hlediska váhového. (4)) Bylo tomu tak i v oblasti cukrovarnictví ve vnitrostátním měřítku nehledě na postupný vzrůst automobilové konkurence.

Konstrukce vnitrostátních železničních tarifů

K jistému zlepšení na poli tarifů vzhledem k jejich výši i složitosti došlo na počátku druhého desetiletí. Jednak byl opuštěn válečný dosud platný systém vázaného hospodaření, jednak došlo k vydání nového železničního tarifu v roce 1921 (3d). Po první světové válce celkem logicky přestaly platit dosavadní mezinárodní přímé tarify, případně byly zrušeny. Dalšími rušivými elementy byly nepříznivé měnové poměry sousedních států, hospodářská situace, vytyčování nových hranic atd. V praxi platily dosavadní tarify, ale do bývalých oblastí monarchie se dovozní vypočítávalo odděleně (tzv. lomené počítání) – podrobněji srv. (5). Od března 1919 se původní sazby v rakousko-uherských korunách přepočítávaly na československé koruny s příplatky či zvýšením. Nadhodnocení československé měny se po jejím poklesu projevilo v červenci 1919 zvýšením o 100 %, v květnu 1920 o dalších 100 %, u uhlí dokonce o 150 % (6). Nominálně se poválečná úroveň dostala na předválečnou 14–24×. Rašínova deflační politika let 1922–1923 ovlivnila tarifnictví. Došlo k deklasifikaci některého zboží, což znamenalo přeřazení z „vyšších“ a „dražších“ tříd do „nižších“ a „levnějších“. Tak se podařilo snížit poválečnou úroveň na 9,6násobek. Snížení dopravní daně ČSD z 30 % na 15 % v roce 1924 poklesly tarify oproti předválečné úrovni na 8,3násobek (7).

Ústřední spolek kritizoval postup vlády. Ve své Jednatelské zprávě za období 1919/20 uvedl své aktivity na tomto poli: „Citelně dotýkalo se našeho průmyslu stále zvyšování dopravních tarifů. Obrátili jsme se několikrát na vládu, varující před mechanickým percentuelním zvyšováním dopravních poplatků a i žádající obzvláště, aby v tarifech uhelných zavedeny byly nižší sazby pro druhy méněcenné a aby poskytnuty byly úlevy při dopravě uhlí na velké vzdálenosti. Žádali jsme též odstranění t. zv. lomených tarifů. Vláda omezila se však na mechanické percentuální zvyšování dosud platných tarifů. Sazby na surový cukr byly několikrát zvýšeny.“ (2b) Rovněž tarifní sazby na rafinátu nebyly výjimkou. „Posledně zvýšena byla sazba v září 1918 o 70 %, v červenci 1919 třída II. o dalších 100 % a v květnu 1920 třída II. o dalších 100 %. Pro vývozní rafinátu byly počínaje 1. únorem 1918 veškeré vývozní tarify vyjma labsko-vltavská překladiště vůbec zrušeny.“ (2b)



Citát nepotřebuje dalšího komentáře, neboť vystihuje zcela reálné dobovou situaci z pohledu cukrovarníků.

S obavami sledoval Ústřední spolek nadcházející změny v místním tarifu ČSD od poloviny roku 1921. „V chystaném tarifu nejsou sazby zboží, týkající se cukrovarnického průmyslu valně změněny. Toliko sazba na dopravu řepy je zvýšena asi o 10 %. Za to obsahuje nový místní tarif propočítávání tarifu velkého počtu místních drah, které jsou majetkem státu nebo oněch místních drah, na kterých provozuje dopravu stát.“ (2c) Uvedené obavy se naplnily jen zčásti.

V roce 1921 vydaný nový nákladní tarif ČSD s platností od 1. srpna 1921 zachovával rakouskou předlohu s osmi všeobecnými třídami (kusové zboží a vozové náklady: I, II, A (zejm. pro pětitunové zásilky), B (desetitunové zásilky o střední hodnotě), C (desetitunové zásilky o malé hodnotě), speciální tarif 1 (obilí a mlýnské výrobky), 2 (dříví), 3 (některé levné zboží v desetitunách). Z třiceti výjimečných tarifů bylo zachováno 25, pět nových bylo zavedeno. Základní koncepce tarifu také vycházela z rakouského, tedy se jednalo smíšený tarifní systém, založený na vozové jednotce s doplněním o speciální tarify dle hodnotové klasifikace. Nově bylo zavedeno pásmo 1–10 km s relativně vyšší tarifní sazbou ve srovnání s ostatními – podrobněji srv. (5).

Nyní je vhodné se rovněž zabývat i soukromými drahami. K významným soukromým drahám v soukromém provozu patřily Ústecko-teplická dráha a Buštěhradská železnice. Buštěhradská železnice od 1. ledna 1922 vydala nový tarif, který v případě cukru nedoznal žádných změn a Ústecko-Teplická dráha měla také vydat nový tarif. Nakonec byla zestátněna v roce 1922 s platností od ledna 1923 (234/1922 Sb. z. a n.) (1e) a Buštěhradská železnice během roku 1923 (124/1923 Sb. z. a n.) (1f), což byly významné mezníky z hlediska tarifní politiky ČSD.

Přestože Ústecko-teplická dráha byla již zestátněna a byly zavedeny tarify ČSD, nebylo realizováno propočítání s jinými tratěmi ČSD, ale jen pro dopravu uhlí. Začlenění zestátněných drah do sítě ČSD však nepřinášelo automaticky okamžité zlevnění tarifů (2d).

Ústřední spolek a cukrovarnické skupiny podaly ministerstvu železnic v roce 1923 návrhy na nové výjimečné tarify, což bylo akceptováno. Jednalo se o výjimečný tarif č. 18, posléze jako č. 33

(pro surovinu). „Dle tohoto tarifu platily pro přepravu suroviny ze stanic surováren do rafinerií, jestliže dotyčná rafinerie prokázala, že vyvezla za hranice do roka ono množství rafinovaného cukru, které odpovídalo 90 % množství dovezené suroviny z domácích surováren, sazby dovozní zlevněné cestou návratkovou o 8 % z normálních sazeb třídy A.“ (2e)

Od 1. června 1923 došlo ke snížení některých tarifních sazeb ČSD ve vybraných třídách. Byla zavedena „sleva 5 %, pokud se týče 10 % pro zboží třídy II., které tarifuje i tehdy podle třídy II., platí-li se dovozní za náklad nejméně 5000 resp. 10000 kg. Dle tohoto znění platila by sleva tato i pro cukr rafinovaný, avšak vyhláška ta byla již dne 2. června 1923 opravena v tom smyslu, že sleva 5 %, pokud se týče 10 % rozumí se toliko pro ono zboží třídy II., které tarifuje v každém množství podle této třídy. Ježto však dle rozřídění zboží tarifuje cukr bílý v tuzemsku při nákladech menších než 5.000 kg dle třídy I., neměla tato sleva platnosti pro bílý cukr“ (2f).

Významnou změnu včetně zlevnění tarifních sazeb přineslo snížení přepravní daně z 30 % na 15 %. S platností od 1. března 1924 byly vydány také nové tarify. Zlevnění přepravní daně znamenalo i redukcí asi 11,5 % z dosavadních sazeb a další změny: „Dovozní sazby v přepravě s bývalými, mezitím sestátněnými drahami a sice ústecko-teplickou a buštěhradskou dráhou se nyní propočítávají. Rovněž tak se propočítávají nyní sazby v přepravě československých státních drah přes košicko-bohumínskou dráhu. Pokud se týče rozřídění, nastaly změny v tom smyslu, že pro zboží třídy I. a II. při nákladech nejméně o 5.000 kg byl zaveden nový výjimečný tarif č. 3a a při 10.000 kg 3b. Sazby ty mají platnost pro cukr bílý, který tarifuje tedy při nákladech o nejméně 5.000 kg dle výjimečného tarifu č. 3a, což neznámá slevu pro naše zboží, protože sazby třídy výjimečného tarifu č. 3a se shodují se sazbami třídy II. Toliko při nákladech o 10.000 kg, v kterém případě platí sazby výjimečného tarifu č. 3b, znamená to slevu o 3 až 8 % ze sazeb třídy II. (2f)“

Současně však došlo k různým dalším úpravám a rušením některých tarifů. Od 1. března 1924 byly zmíněné tarify č. 33 (pro surovinu) a vývozní výjimečný tarif č. 18 (pro rafinátu na vývoz), který představoval 8% slevu pro dovoz suroviny do rafinerií „při pozdějším vývozu rafináty vyrobené z dovezené suroviny“, i 22% slevu pro vývoz tzv. bílého zboží (2f).



Jednatelská zpráva Ústředního spolku za období 1923/1924 konstatovala několik změn, zejména však snížení přepravní daně o polovinu. Poukázala také na rozdílné zájmy jednotlivých skupin průmyslníků (2g).

O významu důležitosti tarifních otázek pro oblast cukrovarnictví svědčí skutečnost, že byl při Ústředním spolku zřízen v roce 1925 tarifní komitét. Bezprostředním podnětem se stala zostřená fáze konkurenčního boje mezi severoněmeckým Hamburkem a italským Terstem a německými a rakouskými drahami. Ministerstvo železnic tehdy vyslyšelo žádosti Ústředního spolku o zakročení. Přestože nakonec cukrovarnický průmysl nakonec nebyl nijak poškozen, rozhodlo vedení Ústředního spolku o konstituování tarifního komitétu, „který se bude zabývat nejen exportními tarify, nýbrž též ostatními tarifárními záležitostmi našeho průmyslu...“ (2h). Účelem tarifního komitétu bylo, „aby připravoval řešení otázek tarifních a dopravně-železničních“ (2ch), což patřilo zajisté mezi klíčové otázky vyjma celních sazeb cukerního průmyslu vůbec. V této souvislosti si lze položit otázku, zda zřízení tohoto komitétu přišlo příliš pozdě či brzo. Z výročních zpráv vyplývá, že námětem schůzí tarifního komitétu byla formulace stanovisek (požadavků) cukrovarníků v souvislosti s očekávanou tarifní reformou a další postup pro jejich naplnění v rámci Ústředního svazu československých průmyslníků a Ústřední radě železniční. „Šlo tu v prvé řadě o revizi vedlejších poplatků, o zavedení nových tříd tarifních a zvláštních sazeb pro 15tunové zásilky, o revizi přestavného, o úpravu věcí vlečkových, nájemného ze složišť atd. Zvláště však jsme opětovně poukazovali na nutnost propočítání veškerých dopravních sazeb místních drah v době co možno nejbližší.“ (2ch) Požadavky vypracované tarifním výborem a schválené Ústředním spolkem nevedly často ke kýženému výsledku. Např. Výroční zpráva za období 1925/1926 poměrně lakonicky konstatovala, že uvedené požadavky nebyly ze strany ministerstva železnic splněny s ohledem na technické a fiskální důvody (2ch). Ve druhé polovině dvacátých let se tarifní komitét zaměřil na otázky úpravy dopravních sazeb pro řepu a řízky, v čemž byl komitét, potažmo Ústřední spolek úspěšný, dále na změny dopravních sazeb pro surový a rafinovaný cukr, které narážely na neochotu ze strany ministerstva železnic, a československo-švýcarský tarif pro cukr. Současně se ukázalo, že tyto otázky byly spojené s mezinárodními tarifnictvím a konkurenčním bojem, kde tarifní komitét či Ústřední spolek nedisponovaly dostatečnou váhou na prosazení svých zájmů či změn.

Závěr

Vznik samostatného československého státu roku 1918 byl spojen s mnoha podstatnými politickými, ale rovněž i ekonomickými změnami. Emancipace politická nebyla možná bez hospodářské a dopravní včetně tarifní. Tarifní politika ovlivňovala produkci (dovoz surovin a polotovarů), vývoz i odbyt. Cukrovarnictví v ekonomické struktuře českých zemí, posléze československé hrálo velmi významnou roli. Cukrovarnický průmysl byl ještě před osamostatněním silně proexportní obor, otázka ceny a limitů produkce byla podstatnou ve vztahu k ekonomice státu, profitabilita celé industrie pak byla ovlivňována dopravními náklady, do kterých bylo nutno započítat jak samotnou cenu za transport již hotových produktů, tak i náklady na přepravu výchozích surovin. Ve sledovaném období prvních poválečných let docházelo k nominálnímu

navýšení cen za dopravu, přičemž nejvíce byly tyto změny pocítovány v přepravě hotového cukru a uhlí. Tarifní problematika byla zpočátku existence samostatného Československa velmi složitá a její nastavení do značné míry determinovalo ceny v celém cukrovarnickém průmyslu. Ve studovaném období došlo nejprve k nominálnímu zvyšování dopravních nákladů a následně k určité harmonizaci a ustalování cen, jež byla způsobena řadou komponent, mezi ty nejdůležitější je vhodné uvést tlak cukrovarníků, ale dokonce i vládní politiku, která byla spojena i se zestátněním soukromých drah. Důležitou roli u vývozních a dovozních tarifů hrály roli i další faktory (konkurenční boj Hamburku a Terstu, obnova mezinárodních tarifních svazů apod.). Aby mohli cukrovarníci lépe prosazovat své zájmy přesněji a cíleněji, došlo ke zřízení tarifního komitétu Ústředního spolku československého průmyslu cukrovarnického, který se měl věnovat právě problematice nejpodstatnějšího dopravního spojení.

Souhrn

Vznik samostatného Československého státu roku 1918 byl spojen s mnoha podstatnými politickými, ale rovněž i ekonomickými změnami. Do značné míry opomíjenou, ale podstatnou oblastí je problematika dopravy ve vztahu k výrobě. Cukrovarnický průmysl byl ještě před osamostatněním silně proexportní, otázka ceny a limitů produkce pak byla podstatnou ve vztahu k ekonomice státu, profitabilita celé industrie pak byla ovlivňována dopravními náklady, do kterých bylo nutno započítat jak samotnou cenu za transport již hotových produktů, tak i náklady na přepravu výchozích surovin. Ve sledovaném období prvních poválečných let docházelo k nominálnímu navýšení cen za transport, přičemž nejvíce byly tyto změny pocítovány v přepravě hotového cukru a uhlí. Po prvních letech začalo postupem času docházet k harmonizaci a ustalování cen, které ovlivnilo množství faktorů. Význam tarifnictví pro obor cukrovarnictví podtrhlo zřízení tarifního komitétu Ústředního spolku cukrovarnického v roce 1925.

Klíčová slova: Československo, cukrovarnický průmysl, doprava, tarify.

Literatura

- Sbírka zákonů a nařízení státu československého (Sb. z. a n.):*
 - roč. 1918, částka II, vydána 6. listopadu 1918, zákon z 28. října 1918 zřízení samostatného státu Československého, č. 11/1918, s. 2;
 - roč. 1921, částka 53, vydána 22. června 1921, Mírová smlouva mezi mocnostmi spojenými i sdruženými a Německem a protokol, podepsané ve Versailles dne 28. června 1919, č. 217/1921;
 - roč. 1921, částka 133, vydána 31. prosince 1921, Mírová smlouva mezi mocnostmi spojenými i sdruženými a Rakouskem podepsaná v Saint-Germain-En-Laye dne 10. září 1919, č. 507/1919;
 - roč. 1921, částka 29, vydána 28. března 1922, Mírová smlouva mezi mocnostmi spojenými i sdruženými a Maďarskem, protokol a Deklarace 4. června 1920 (Trianon), č. 102/1922;
 - roč. 1922, částka 81, vydána 22. srpna 1922, Zákon z 30. června 1922 o výkupu Ústecko-Teplické dráhy státem, č. 234/1922, s. 1011–1013;
 - roč. 1923, částka 53, vydána 21. června 1923, Zákon z 8. června 1923 o nabytí Buštěhradské železnice státem, č. 124/1923, s. 475–476.
- Jednatelská zpráva Ústředního spolku československého průmyslu cukrovarnického za rok 1919/20 přednesená na valné hromadě dne 24. května 1921:* a) 1919/20, s. 4; b) 1919/20, s. 9; c) 1919/1920, s. 9–10; d) 1921/22, s. 14; e) 1922/23, s. 11; f) 1922/23, s. 12; g) 1923/24, s. 13; h) 1922/25, s. 36–37; ch) 1925/26, s. 29.
- Deset let Československé republiky.* sv. II, Praha, 1928, a) s. 441; b) s. 14; c) s. 441–446; d) s. 442.

- NA, MD, kart. 293, čj. M 15016/49, Přehled dopravních styků se zahraničím v r. 1937 a v době poválečné z 29. 11. 1949, s. 5.
- ŠMILAUER, A.: Koncepce nákladního tarifu československých státních drah. Zvláštní otisk z 5. dílu sborníku *Podnikobospodářský archiv*, Praha, 1936, s. 77.
- JAKUBEC, I.: *Železnice a Labská plavba ve střední Evropě 1918–1938: Dopravněpolitické vztahy Československa, Německa a Rakouska v meziválečném období*. Praha: Univerzita Karlova, 1997, s. 80.
- FUXA, J.: Několik myšlenek z přehledu čsl. dopravy. *Doprava a hospodářství*, 9, 1937, s. 139.

Drábek J., Jakubec I.: Issue of Construction of National Railway Tariffs after Establishment of Czechoslovakia (From Establishment of Independent Czechoslovakia to Establishment of Tariff Committee of Central Association of Czechoslovak Sugar Industry)

The establishment of an independent Czechoslovak state in 1918 was associated with many significant political as well as economic changes. The issue of transport in relation to production is a largely neglected but important area. The sugar industry was strongly pro-export before the independence of the Czechoslovak republic, the question of price and production limits was then significant in relation to the state economy; the profitability of the whole industry was affected by transport costs, which had to include both the price of transport of finished products and transportation of raw materials. In the period of the first post-war years, there was a nominal increase in transport prices, with the transport of finished sugar and coal being the most affected. After the early years, prices began to harmonize and stabilize over time, influenced by a number of factors. The importance of the tariff system for the sugar industry was underlined by the establishment of the Tariff Committee of the Central Sugar Committee in 1925.

Key words: Czechoslovakia, sugar industry, transportation, tariffs.

Kontaktní adresa – Contact address:

Ing. Jakub Drábek, Ph. D., prof. PhDr. Ivan Jakubec, CSc., Vysoká škola ekonomická v Praze, Národohospodářská fakulta, Katedra hospodářských dějin, náměstí Winstona Churchilla 1938/4, 130 67 Praha 3 – Žižkov, Česká republika, e-mail: jakub.drabek@vse.cz, ivan.jakubec@vse.cz

ROZHLEDY

Blaszczyk I. Dusitany jako indikátor aktivity termofilních mikroorganismů (Nitrite as an indicator of activity of thermophilic microorganisms)

Cílem studie bylo vyhodnotit užitečnost měření obsahu dusitanů jako indikátoru pro stanovení hladiny termofilních bakterií, jejichž aktivita významně ovlivňuje proces extrakce sacharózy z cukrovky. Autorka proto v článku věnovala zvýšenou pozornost faktorům, které mají rozhodující vliv na aktivitu termofilních bakterií, tj. podmínkám růstu cukrové řepy v daném regionu, teplotám při zpracovatelských procesech a přístupu kyslíku.

Int. Sugar J., 123, 2021, č. 1474, s. 684–688.

Kadlec