

K problematice exportu cukrovarnického průmyslu v první polovině 20. let dvacátého století

EXPORT ISSUES OF SUGAR INDUSTRY IN THE FIRST HALF OF 1920s

Jakub Drábek, Ivan Jakubec – Vysoká škola ekonomická v Praze

Nové světové uspořádání po první světové válce znamenalo mimo jiného vznik Republiky československé jako nástupnického státu části rakousko-uherské monarchie. Ačkoliv se do jisté míry jednalo o historickou nutnost, je velmi pravděpodobné, že elity, jež toto rozdělení prosadily, nebyly schopné pochopit veškeré důsledky s emancipací národa po hospodářské stránce spojené. Právě proto se dostáváme k problematice exportu cukrovarnického průmyslu. Historicky se jednalo o průmysl, jenž byl považován za „český“ a rovněž silně proexportní. Nacionální komponenta byla velmi důležitým faktorem, který dále ovlivňoval celé směřování sektoru, samozřejmě existovaly i další vlivy a činitelé. Pro pochopení důležitosti vývozu cukru v celé jeho šíři je nutné upozornit, že se v době bezprostředně po první světové válce jednalo o velmi strategickou komoditu. Evropa byla konfliktem citelně zasažena, byly rozvráceny dodavatelsko-odběratelské vztahy, nebyl dostatek pracovní síly a ani stroje nebyly ve vhodné kondici, důsledkem toho lidé hladověli. Cukr byl prakticky od počátku produkce považován za luxusní statek, jenž je navíc esenciální pro lidské přežití i zdraví. To si uvědomovala i československá vláda a situaci začala rychle řešit, již nařízení č. 16/1918 Sb. z. a n. kodifikovalo zákaz vývozu cukru ze země (1).

Cukrovarnický průmysl a jeho produkční komodity představovaly pro nově vzniklou republiku nejen klíčový produkční obor, ale také významné exportní odvětví. Pro odbyt na zahraničních trzích byly klíčové celní sazby, dopravní tarifní sazby a zúčtovací měna i tarifní svazy, tedy uskupení zájemců



(železniční správy, plavební podniky, námořní přístavy). Roli hraje výsledný směr, nikoliv délka či nejkratší spojení, druh a objem zboží, zájem zúčastněných drah a přístavů i státní zájem na podporu toho kterého přístavu.

Náš příspěvek navazuje na loni publikovaný článek o konstrukci vnitrostátních železničních tarifů (2). Vnitrostátní přepravu je nutné brát jako základ fungování cukrovarnického průmyslu, neboť pokud by nebyla infrastruktura na dostatečné úrovni, vedlo by to např. ke znehodnocení primární suroviny, což by snížilo výnosy. Stejně tak je důležité, aby byly cukrovary zásobeny i dalšími materiály nutnými pro výrobu. Dále je rovněž nutné uvažovat i distribuci již hotového nebo téměř hotového produktu k zákazníkům. V meziválečné době, zejména pak ve dvacátých letech nebylo k dispozici tolik nákladních automobilů, aby zásobování pouze jejich prostřednictvím dávalo ekonomický smysl, právě proto byla pro přepravu větších množství statků používána železnice. Ceny za dopravu tak velmi silně ovlivňovaly finální prodeje prostřednictvím zvýšení nákladů. Příspěvek se však bude věnovat exportu cukru za hranice Československa v první polovině 20. let dvacátého století. Právě polovina 20. let byla zvolena s přihlédnutím k maximu exportu dané doby, v kampani 1924/1925 a 1925/1926 byl vyvezen více než milion tun cukru v hodnotě surového, přičemž tento rekord již nebyl z různých důvodů v meziválečném období překonán (3a).

Výchozí podmínky exportu

Na první pohled by se zdálo, že československému exportu cukru nic nebránilo, protože mírové smlouvy zabezpečovaly tranzit do Terstu a Rjedy, nárok na svobodné námořní pásmo v Hamburku a Štětíně i internacionalizaci Labe, Odry a Dunaje. Následně všeobecné dopravní konference pod patronací Společnosti národů potvrdily svobodný tranzit. Vzhledem ke kapacitě se většina komodit realizovala po železnici a jen částečně po vodních tocích. Uvedený dočasný zákaz vývozu cukru, jenž byl dán legislativním zásahem, není nutné považovat za přílišnou překážku, neboť se v důsledku jednalo o krátkou etapu, jež byla vystřídaná stanovením výroby pro tuzemskou spotřebu a vyšší množství mohla být vyvážena.

Po válce přestaly platit předválečné tarify a musely být vydány tarify či uzavřeny tarifní svazy nové. Než byly uzavřeny, realizovalo se tzv. lomené počítání, tedy k hranici a od hranice, což dopravu zdražovalo, a to nepočítáme celní kontroly na hranicích. Klíčovými byly tarify se sousedy nově vzniklého státu a průvozní tarify včetně námořních přístavů. Od 1. května 1919 byla zavedena přímá nákladní doprava (kromě uhlí) s Rakouskem,

a to v československé měně. Další vydání tohoto tarifu následovalo v letech 1924, 1926 a 1928.

S platností od 1. března 1921 byl vydán první československý mezinárodní tarif, československo-jaderská přeprava zboží. Ten obsahoval pro cukr zvláštní výjimečný tarif č. 33. Jednatelská zpráva Ústředního spolku československého průmyslu cukrovarnického za rok 1920/1921 tuto situaci hodnotila velmi strážlivě. V souvislosti s kurzem koruny byly sazby k československým hranicím sníženy o 25 %, od hranic do Terstu o 20 % a 20% sleva z většiny „cukerních“ stanic. Přesto, „proti terstským sazbám z doby předválečné jsou však tyto, takto utvořené sazby relativně příliš vysoké“ (3b).

Velké naděje Ústředního spolku byly vkládány do osoby dr. Hanuše Karlíka, významného podnikatele v oboru cukrovarnictví, který zasedal v Československé ústřední radě železniční (ČÚRŽ), poradním orgánem ministerstva železnic. Jeho lobbying byl často úspěšný, byť naplnění požadavku nebylo vyhověno ihned. Hanuš Karlík podal v rámci zasedání ČÚRŽ dne 2. prosince 1921 pilný (naléhavý) návrh ohledně slevy vývozních sazeb pro cukr a přestože pilnost nebyla příznána, „Zakročení jeho mělo však ten úspěch, že s platností od 1. března do konce května 1922 uveřejněna byla 20% ní sleva sazeb pro rafinádu z určitých stanic do Ústí n. L., Krásného Března a Loubí-překladiště...“ (3b).

Kromě poválečné obnovy mezinárodních tarifů se významným stala obecně snaha o snížení sazeb, zejména vývozních sazeb pro cukr. V této věci se opět angažoval Hanuš Karlík. Jeho intervence za pomoci Roberta Mandelíka byla úspěšná a od 15. října 1921 byly zavedeny zvláštní vývozní tarify pro surový i rafinovaný cukr (3c). Na počátku 20. let se tedy klíčovým stal zvláštní exportní výjimečný tarif pro cukr (č. 18, později jako č. 33) a pro vývozní rafinádu vývozní výjimečný tarif č. 19, později uveden v rámci tarifu č. 18. Ten zlevňoval sazbu o něco více než jednu pětinu (3d).

Problematika vodní přepravy

V československém zahraničním obchodě kromě železnic hrály významnou úlohu říční (na Labi, Vltavě, Dunaji) a námořní přístavy (zpočátku zejména německé a italské) a dopravní sazby do nich. Do první světové války se tarifní a dopravní konkurence mezi severoněmeckými přístavy (resp. německými drahami, zejména Hamburkem) a rakouským Terstem rozšířila na italsko-jugoslávsko-rakousko-československé zájmy vůči severoněmeckým námořním přístavům, především Hamburku. Pařížské mírové smlouvy tento zápas neukončily, dokonce došlo k jeho zostření. Až v roce 1926 byla uzavřen námořní účelový svaz dělící tarifně Československo ve směru Karlovy Vary – Plzeň – České Budějovice (4). Tato tarifní hranice představovala hranici mezi Hamburkem a Terstem. V pozdějších letech došlo k dalším úpravám a rozšíření zúčastněných přístavů.



Na podzim 1923 byly s platností od 1. listopadu byly zavedeny nové výjimečné sazby pro rafinovaný cukr na vývoz z jednotlivých stanic rafinerií v labsko-vltavském překladištním tarifu do labských překladišť v Ústí a Děčíně. Tyto sazby však byly hodnoceny interesenty rozporuplně: „Sazby tyto byly zavedeny patrně na zakročení jedné skupiny rafinerií, a nikoliv na základě dohody veškerých skupin. Zavedením těchto sazeb se dosavadní tarifární situace změnila v neprospěch severních rafinerií.“ (3e) Uvedené hodnocení z Jednatelské zprávy Ústředního spolku za období 1922/1923 jen dokládá odlišné zájmy a hodnocení českých (v teritoriálním smyslu) rafinerií.

Valutární důvody vedly od 15. února 1924 v československo-jaderské dopravě k zavedení 10% přírážky k sazbám. Poněkud nepřehledným se stal rok 1924, kdy některé výjimečné tarify platily jen několik měsíců (3f).

Problematika exportu cukru vzhledem k různým regionům a zemím

První svazový tarif pro dopravu mezi ČSR a Rakouskem od 1. října 1924 byl veden v československých korunách (Kč), což se dosud dělo odděleně pro úsek československý a rakouský (3f). Sazby představovaly mírnou tarifní slevu. Od 1. prosince 1924 byly zavedeny v tomto tarifu zlevněné sazby pro rafinovaný cukr z moravských a slezských stanic do švýcarské pohraniční stanice Buchs (St. Gallen). Pro zásilky větší než 10 t při zaplacení ložné váhy byly zavedeny další snížené sazby (3g). Od 15. října 1924 byly rozšířeny zlevněné tranzitní tarify pro rafinovaný cukr z vybraných československých pohraničních stanic do švýcarských a francouzských pohraničních stanic. Současně byly sazby vzhledem k traťové konkurenci sníženy (3f). Od Nového roku 1925 došlo k mírnému zlevnění sazeb pro cukr na rakouské části. Pokles sazeb na německé tarifní trati do Švýcarska vedl k dalšímu snížení sazeb pro přepravu Rakouskem do Švýcarska. Na období od 2. března 1925 do 31. července 1925 československo-rakouský železniční svaz zlevnil sazby z některých stanic pro rafinovaný cukr (3h).

Itálie od 1. ledna 1925 změnila ustanovení československo-jaderského tarifu tak, že v případě další přepravy italskými drahami z Terstu mohla vybírat za dovozní do Terstu až dvojnásobek. Následovala jednání s italskými úředními místy. Jednatelská zpráva za rok 1923/1924 poukázala na to, že „tímto ustanovením byl by ovšem znemožněn náš vývoz do Terstu, který právě v této době, vzhledem k známým událostem v italském cukerním průmyslu byl velmi značný. Vzhledem následkům tohoto ustanovení byla ihned zahájena příslušná protiakce. Ježto pak i italské železnice nabyly přesvědčení, že ustanovení to bylo naprosto nemožné a jelikož i na příslušných místech v Terstu bylo zakročeno, můžeme s povděkem konstatovati, že ustanovení nebyla skutečně prováděna“ (3f). Via facti se tedy situace při dopravě přes Terst neměnila. Uvedený citát však ukazuje i na druhotné konsekvence při vydání tarifní změny.

Ani období počátku konjunktury dvacátých let z hospodářského hlediska neznamenalo žádné velké uklidnění v tarifní oblasti. Zdánlivě vzdálený souboj mezi Hamburkem a Terstem se však dotýkal i pro Československo citlivé vývozní oblasti – Švýcarska. Jednatelská zpráva za rok 1924/1925 Ústředního spolku konstatovala, že pro kampaň 1924/1925 je nutno počítat se zostřením tarifního boje mezi německými a rakouskými drahami a drahami ostatních států participujících na dopravě do Terstu. „Zajímavost jest, že kdežto jinak dráhy proti požadavkům snížení sazeb se velice zamítavě chovají, při tomto konkurenčním boji byly sazby sníženy až do 50 % původní své výše. Pro vývoz cukru do Švýcarska bylo snížení tarifů našemu průmyslu ovšem velice vítáno proti soutěži belgické, i když pokles belgického a francouzského franku na druhé straně zlevnil opět dovoz z těchto zemí do Švýcarska.“ (3g) V průběhu roku 1925 byly vydány další tarifní sazby pro vývoz rafinovaného cukru do Švýcarska, a to pro zásilky tohoto cukru do Švýcarska v československo-rakouském železničním svazu (3ch).

Konkurence přepravečů a další problémy s vývozem

Na konci roku 1925 došlo opět k zostření konkurenčního boje mezi Hamburkem a Terstem (3ch). Dílčím „vítězstvím“ československých vyjednávačů bylo vyhlášení nového tarifu v československé měně od 1. ledna 1925 pro dopravu s německými námořními přístavy po železnici (3i). Dodejme, že k definitivnímu



ukončení boje mezi Hamburkem a Terstem došlo až v roce 1928 na konferenci v Mnichově. Korekce a úpravy však trvaly po celé meziválečné období. S povděkem konstatovala Jednatelská zpráva Ústředního spolku za rok 1926/1927, že ministerstvo železnic vyhovělo požadavku a zavedlo v terstském tarifu československou měnu, což umožnilo spolehlivou kalkulaci vzhledem ke kolísání italské liry (3i).

Ze studia Jednatelských zpráv Ústředního spolku vyplývá, že export československého cukru do Švýcarska představoval další významnou komponentu. Uklidnění přineslo utvoření československo-švýcarského svazu od 25. září 1926, avšak neznamenovalo to současně zlevnění výsledné sumy za dopravu cukru (3j). Ústřední spolek zároveň upozornil ministerstvo železnic na německou a belgickou konkurenci, zejména na slevy poskytnuté pro německý a belgický cukr do Švýcarska. „Obrátili jsme se též na správu říšskoněmeckých drah, jakož i na rakouské spolkové dráhy a upozornili je, že sazby nového švýcarského tarifu mají pro vývoz československého cukru do Švýcar povahu naprosto prohibitivní, takže tím ztratí obě dráhy dosavadní transporty našeho cukru do Švýcar, protože náš cukr bude muset být dopravován většinou k Labi.“ (3k) Z uvedeného je vidět, že Ústřední spolek se snažil ovlivňovat tarifní politiku nejen na národní úrovni, ale i na úrovni mezinárodní. Snahou Ústředního spolku bylo, aby platnost nového československo-švýcarského tarifu po vypršení jeho platnosti, což připadlo na 24. září 1927, nebyla obnovena a požadovalo se zavedení nových sazeb odpovídajících sazbám německým a belgickým (3k).

Mezi přední československé vývozní destinace pro komoditu cukr tedy patřilo Rakousko, Švýcarsko, Velká Británie, svobodný přístav Hamburk a italské přístavy. Od konce první světové války do kampaně 1926/1927 klesal podíl Rakouska s výkyvy na 14,3 %, naopak v případě Švýcarska se ze zanedbatelného vývozu dostal na úroveň Rakouska, avšak s velkými výkyvy až na 6,3 %, Velká Británie téměř z nuly na necelých 20 % s atakováním 30% podílu, svobodný přístav Hamburk jako místo reexportu tvořil v polovině 20. let neuvěřitelných více než 40 %, aby osciloval okolo jedné třetiny a u Itálie (s přístavy) z 1 % vzrůstal až na jednu pětinu. Ostatní destinace z téměř 75 % klesly na celkem zhruba 10 % (5). Odtud vyplývá význam dopravních a tarifních směrů, tedy do námořních přístavů německých (Hamburk) a odtud do Velké Británie, realizovaných po železnici a Labi, a rakouských, italských a švýcarských uskutečněných po železnici.

Závěr

Specifická oblast tvorby tarifů (tarifnictví) ovlivňovala celé obory; dovoz, vývoz i průvoz přes Československo. Výchozí suroviny pro výrobu cukru, stejně jako finální produkt byly tarifní podstatným způsobem ovlivňovány. Ve sledovaném období bylo nutné, aby cukrovarníci s dopravci „nalezi společnou řeč“ a domluvili se na efektivní spolupráci. Ta se však jevila poměrně složitou, i navzdory garanci svobodné přepravy. Na jedné straně se ukázala flexibilita československých vyjednávačů (míněno je využívání konkurence hlavně Hamburku a Terstu), ale i spřátelených států a jejich vnitrozemských i námořních přístavů, na straně druhé i její limity. V období první poloviny 20. let dvacátého století pak docházelo ke změně poměrů množství cukru vzhledem k územím vývozu (viz uvedená problematika vývozu do Rakouska), za což však nemohli dopravci, ale spíše snaha

zemí stát se nezávislými na cizích produktech. A jak se v realitě 30. let stejného století ukázalo, existovaly zde i podstatné snahy využít cukrovarnickou konjunkturu. Výši tarifů také ovlivňovaly měnové poměry. Celé sledované období je však charakteristické snahou Československa, aby jeho dopravní a tarifní politika plnila úlohu co možná největšího podporovatele zahraničního obchodu.

Souhrn

Vývoj hospodářských sektorů v období po první světové válce se dlouhodobě těší zájmu historiků. Existují však výjimky, kdy i podstatná problematika bývá přehlížena. Což je případ dopravních tarifů, které ovlivňovaly náklady, jež v konečném důsledku nesli spotřebitelé veškerých statků, a to i v případě cukru. Československé cukrovarnictví bylo pro blahobyt státu i jeho obyvatel klíčovým prvkem. Po zajištění domácí spotřeby bylo nutné přebytek vyvážet. Tak bylo realizováno zejména prostřednictvím železnice a dále pak vodní cestou. Právě železnice pak byla pro plynulé zásobování důležitější než loďná doprava. Ve sledovaném období rovněž došlo k podstatným změnám ve struktuře vývozu vzhledem k jednotlivým státům, kdy zejména Rakousko podstatně snížilo svou závislost na československém cukru. Hledání odbytišť pak způsobilo, že se začalo vyvážet více do Švýcarska a Velké Británie. Změnu struktury vývozu však nezpůsobili dopravci, ale dovážející země.

Klíčová slova: Československo, cukr, cukrovarnictví, export, doprava, dopravní tarify.

Literatura

1. *Sbírka zákonů a nařízení státu česko-slovenského*, nařízení Národního výboru československého č. 16/1918, § 1, s. 11.
2. DRÁBEK, J.; JAKUBEC, I.: K problematice konstrukce vnitrostátních železničních tarifů po vzniku Československa. *Listy cukrov. řepař.*, 138, 2022 (7–8), s. 286–289.
3. *Jednatelská zpráva Ústředního spolku československého průmyslu cukrovarnického za rok*
 - a) 1939 přednesená na valné hromadě dne 27. června 1939 v Praze. Praha, 1922, s. 66.
 - b) 1920–1921 přednesená na valné hromadě dne 7. června 1922. Praha, 1922, s. 9.
 - c) 1921–1922 přednesená na valné hromadě dne 6. června 1923 v Mariánských Lázních. Praha, 1923, s. 12.
 - d) 1922–1923 přednesená na valné hromadě dne 13. června 1923 v Karlově Studánce. Praha, 1924., s. 11.
 - e) 1922–1923 přednesená na valné hromadě dne 13. června 1923 v Karlově Studánce. Praha, 1924., s. 12.
 - f) 1923/1924 přednesená na valné hromadě dne 12. června 1925 v Lubačovicích. Praha, 1925, s. 14.
 - g) 1924–1925 přednesená na valné hromadě dne 29. května 1926 v Praze. Praha, 1926, s. 28.
 - h) 1924–1925 přednesená na valné hromadě dne 29. května 1926 v Praze. Praha, 1926, s. 28–29.
 - ch) 1924–1925 přednesená na valné hromadě dne 29. května 1926 v Praze. Praha, 1926, s. 29.
 - i) 1924–1925 přednesená na valné hromadě dne 29. května 1926 v Praze. Praha, 1926, s. 30.
 - j) 1925–1926 přednesená na valné hromadě dne 10. června 1927 v Bratislavě. Praha, 1927, s. 30–31.
 - k) 1925–1926 přednesená na valné hromadě dne 10. června 1927 v Bratislavě. Praha, 1927, s. 31.
4. STUBER, L.: *Die Seebafentariifpolitik der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft*. Schiffahrts-Jahrbuch, hrsg. V. Verband deutscher Reeder, Hamburg, 1928, s. 31.
5. DRÁBEK, J.: *K vývoji československého cukrovarnictví a řepařství od roku 1918 do konce druhé světové války*. Disertační práce, 2020, tab. 20, s. 83.

Drábek J., Jakubec I.: Export Issues of Sugar Industry in the First Half of 1920s

The development of economic sectors in the post-World War I period has long been of interest to historians. However, there are exceptions, and even essential issues are being overlooked. This is the case of transport tariffs, which influenced the costs ultimately paid by consumers of all goods, including sugar. The Czechoslovak sugar industry was a key element for the well-being of the state and its citizens. Once domestic consumption was ensured, it was necessary to export the surplus; this was done mainly by rail and by water; however, it was railways that played the crucial role in ensuring the availability of supplies. During the period in question, there were also significant changes in the structure of exports in relation to the individual countries, particularly Austria significantly reduced its dependence on Czechoslovak sugar. The search for outlets then led to increased exports to Switzerland and Great Britain. However, the change in the export structure was not caused by the transporters but by the importing countries.

Key words: Czechoslovakia, sugar, sugar industry, export, transport, transport tariffs.

Kontaktní adresa – Contact address:

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

ROZHLEDY

Chauve M., Gonin A., Paillat D. Kontinuální chromatografie aplikovaná na čištění cukrů: odzkoušená technologie separace s mnoha průmyslovými aplikacemi (*Continuous chromatography applied to the purification of sugars: a proven separation technology with multiple industrial applications*)

Nízkotlaká chromatografie je široce zavedená technologie čištění v cukrovarnictví. Umožňuje separaci komplexních směsí s rozdílnými afinitami vzhledem ke stacionární fázi ionexu a k mobilní fázi, kterou je obvykle voda. Průmyslově se jedná o realizaci kolon o objemech několik stovek metrů krychlových.

V článku jsou popsány tři průmyslové aplikace: 1. výroba čisté fruktosy s následujícím propojením chromatografie a nanofiltrace; 2. chromatografická separace cukrů od necukrů z biomasy s výrobou cukrů C6 a C5; 3. čištění organických kyselin vyrobených fermentací.

Zuckerind./Sugar Ind., 147, 2022, č.5, s. 268–273.

Kadlec



Průmyslová chromatografická kolona