

SILNIČNÍ DOPRAVA ČESKOSLOVENSKÝCH STÁTNÍCH DRAH.

Je známo, že naše dráhy se od r. 1932 velmi intensivně věnují silničnímu podnikání. Podnět k tomu nutno přiznati éře bývalého ministra Ing. Hůly. Známy zákon o dopravě motorovými vozidly č. 198/32 přispěl drahám tím, že nařídil soustředění veškeré státem provozované dopravy silniční v podniku ČSD. Jen pro zajímavost připomínám, že nový zákon autodopravní č. 77/35 tuto jednotnost opět lomí a připouští znovu vývoj silniční dopravy, provozované podnikem poštovním.

Bylo by zajímavé sledovati hospodářské výsledky bývalého silničního podnikání poštovního a dnešního podnikání železničního. Nečiním tak proto, poněvadž případné vývody by bylo nutno vždy opravit vlivem hospodářské krise i na tento druh podnikání, tedy momentem, jehož přesný dosah není určitelný. Dlužno se tudíž omeziti na vývoj silničního autodopravního podnikání v letech 1933 a 1934, jenž je znázorněn poměrně velmi dobře ve výročních zprávách podniku. ČSD.

Železniční podnikání silniční se vztahuje jednak na hromadnou dopravu osob, čili dopravu autobusovou, jednak na dopravu zboží.

Hromadná doprava osob.

Pokud jde o hromadnou dopravu osob, uvádějí zmíněné statistiky tato data:

	Rok		± %
	1933	1934	
Počet linek	286	286	—
Jejich délka v km	7.803	7.702	— 1.2
Průměrná délka linky v km	27.2	26.9	— 1.1
Počet autobusů	636	672	+ 5.5
Počet míst celkem	22.507	22.931	+ 1.9
Počet míst v 1 autu	—	34.1*)	—

V ý k o n n o s t:

Ujeto milionů km	18.9	18.18	— 3.8
Ujeto jedním autobusem tisíců km	29.73	27.06	— 8.96
Spotřeba pohon. látek v mil. kg	6.26	5.87	— 6.21
Spotřeba maziva v tisících kg	267.31	234.06	— 12.4
Spotřeba pohon. látek na tisíc km v kg	33.12	32.3	— 2.4
Spotřeba maziva na tisíc km v kg	1.41	1.28	— 9.2

Z těchto čísel vidíme, že počet linek zůstává stejný. Ovšem se mění jakost linek, a to v tom směru, že železnice upouští postupně od oněch linek, které nemají významu pro spolupráci s dopravou kolejovou. Jsou to především linky,

*) Z toho sedadel 19.7.

založené bývalou poštou. Naproti tomu nové linky se zakládají tam, kde se jimi zhušťuje jízdní řád kolejový, dále linky odvodné z krajových místních středisek a do nich. Vývoj silničních linek nebere hlavní zřetel na uspokojování dopravní potřeby tam, kde by se to jevílo obecně hospodářsky nejdůležitější, nýbrž především na provozní potřeby celého podniku ČSD.

Zajímavé je sledovati rozčlenění linek na jednotlivé země. Nejvíce linek je v Čechách, a to 187, v celkové délce 4669 km. Průměrně činí délka linky 25 km. V zemi Moravskoslezské je 59 linek o celkové délce 1614 km a průměrné délce linky 27.32 km. Na Slovensku je 46 linek s celkovou délkou 1418 km a s průměrnou délkou jedné linky 35.4 km.

Počet linek v Čechách byl proti r. 1933 zmenšen o 3 a délka jejich o 254 km, čili vidíme, že byly vynechány linky poměrně dlouhé. Týká se to oněch poštovních linek, které vedly kraji bez jakéhokoliv železničního spojení a které nebyly valně výnosné. Na Moravě byl zmenšen počet linek o 2, avšak délka se zvýšila o 1.3 km. Proces tam byl tudíž opačný. Na Slovensku a Podkarpatské Rusi přibýlo 5 linek a délka všech se zvýšila o 124 km.

Slovenské linky mají největší průměr, t. j. 35.7 km. Je to vysvětlitelné malou hustotou slovenské železniční sítě a budováním linek turistických.

Počet autobusů zvýšila železniční správa o 5.5%, což je podstatně více, než činí přírůstek autobusový v celém státě, který byl 1.9%. Zračí se v tom úpadek soukromé autobusové dopravy, aniž by ovšem přírůstek 5.5% u železnic představoval nějaký zvýšený vývoj této důležité dopravy v celku.

Průměrný výkon jednoho autobusu je poměrně značný. Uvážíme-li, že životní trvání autobusu je přibližně 150.000 km, bylo by při tomto průměrném výkonu využito železničního autobusu za 5.5 roku a v této době měl by být tudíž i umorěn. Dráha má však odpisové období nepoměrně delší a můžeme tedy mluvit i tu o jistém stravování podstaty.

Výkon automobilového parku se zmenšil o 3.8%, a poněvadž se zároveň zmenšil počet linek o 1.2% a počet autobusů stoupl o 5.5%, dalo by se z toho usuzovat na větší hustotu spojů na linkách. Potěšující skutečností je zvýšená úspornost v pohonných hmotách. Naproti tomu může být neobyčejně velká úspora u maziva za jistých okolností problematickou.

Zmíněným autobusovým parkem bylo dosaženo těchto výsledků:

	1933	1934	± %
Doprava osob v milionech . . .	15.08	15.28	+ 1.36
Doprava zavazadel v tisících kusů	394.17	367.89	— 6.8
Doprava spěšnin v tunách . . .	284	1.246	+ 338*)
Na 1 lince bylo dopraveno osob v tisících	52.73	53.45	+ 1.36
Jedním autobusem bylo dopraveno osob v tisících	23.7	22.75	— 4.4
Průměrně projela 1 osoba km . .	1.25	1.18	— 5.6

Počet cestujících stoupl tudíž poměrně málo; podstatně méně, než odpovídá zvětšenému parku. Celkový stav dopravy osob na linkách se zlepšuje, uvážíme-li že jejich kilometrická délka je menší. Celkem však lze vysloviti

*) Značná část spěšnin připadá ovšem i na přepravu ve vozech nákladních.

úsudek, že železniční osobní doprava silniční nemá valné přitažlivé síly vývojové.

Kolejová doprava železniční stoupla totiž v této době o 3.3% a vykazuje tedy přírůstek téměř 2½krát větší. Uvážíme-li, jaké výhody má železniční podnik v oboru silničního podnikání, a i tu skutečnost, že podnik má volnost zakládati linky tam, kde je zvýšená frekvence a tedy i možnost výnosnosti, nelze tento vývoj považovati za zvláště příznivý.

Obchodní výsledky jsou tyto:

	1933	1934	± %
Příjmy z dopravy osob v mil. Kč,			
po odečtení dávky z jízdného	44.9	42.64	— 5.02
Výnos daně z jízdného	13.05	12.17	— 6.71
Průměrný příjem za jednu dopra-			
venou osobu v Kč	2.97	2.80	— 3.75
Průměrný příjem za 1 km v Kč	2.27	2.35	+ 3.52
Cena pohonných látek v mil. Kč	17.83	16.91	— 5.17
Cena maziva v mil. Kč	0.92	8.68	—26.23
1 kg pohonné směsi stál Kč . .	2.85	2.87	+ 0.70
Počet řidičů	633	668	+ 5.53

Z těchto několika čísel vidíme, že příjmové hospodářství nebylo valně příznivé. Při zvětšeném počtu dopravených osob (+1.36%) poklesly příjmy o 5%. Nelze než tvrditi, že daňové zatížení, jak je přivodil — a to nikoliv bez viny samotného železničního podniku — zákon č. 198/32, nepřipouštělo u nás výnosnosti tohoto druhu dopravy. Úspornost a racionalisace provozu je nejlépe viditelná v příjmu za 1 km. Bude zajímavé k tomuto srovnání připojiti rok 1935, kdy se projeví změněná daňová soustava nového autodopravního zákona č. 77/35.

Překvapující skutečnosti je dále poměrně malá cena pohonné hmoty. Co platí železnice za 1 kilogram pohonné hmoty, neliší se podstatně od ceny, kterou platí soukromník za litr směsi.

Doprava nákladů.

U dopravy nákladů můžeme mluvit vlastně již od počátku o výhradném podnikání podniku železničního, neboť zde pošta v dřívějších letech zvláštní činnosti nevyvíjela, a nelze tedy při uvažování tohoto druhu dopravy počítati s hospodářským ovlivněním dřívějšího provozu poštovního. Statistika udává o této době těchto několik údajů:

	1933	1934	± %
Počet vozů	206	227	+10.19
Ujeto celkem milionů km . . .	2.3	2.96	+28.43
Ujeto 1 autem km	11.211	13.070	+16.58
Váha dopraveného zboží celkem			
v tisících tun	375.3	428.4	+14.15
Váha dopraveného zboží 1 autem			
tun	1.821	1.887	+ 3.62
Na 1 ujetý km připadalo tun			
zboží	0.16	0.144	— 0.10

	1933	1934	± %
Celková spotřeba pohon. látek v tisících kg	716	918.9	+28.32
Celková spotřeba maziva v tísi- cích kg	24.5	32.7	+33.2
Spotřeba pohon. látek v kg na ujetých 100 km	30.99	30.97	— 0.06
Spotřeba pohon. látek v kg na tunu zboží	1.9	2.1	+10.53
Spotřeba pohon. látek v kg na jeden vůz	3.475	4.048	+16.50
Cena spotřebovaných pohon. látek v mil. Kč	2.12	2.64	+24.67
Cena spotřebovaných pohon. látek průměrně za 1 kg v Kč . . .	2.98	2.90	— 2.69
Příjmy celkem v mil. Kč	4	8.22	+105.6
Příjmy průměrně na 1 auto v Kč	19.443	36.253	+86.5
Příjmy průměr. za ujetý km v Kč	1.73	2.77	+60
Příjmy průměrně za tunu v Kč	10.66	19.23	+80

V těchto údajích, jež jsou vybrány, případně propočteny z úředních čísel zmíněné zprávy podniku ČSD., chybí jedna z nejdůležitějších položek, t. j. údaj o celkovém ložném prostoru (nosnosti) celého vozového parku, a dále údaj, kolik kilometrů ujela jedna tuna, poněvadž by se z toho dalo vyvoditi průměrné využití vozidla. Jinak jsou uvedená data jistě velmi zajímavá a svědčí o rozmachu silniční nákladní dopravy železniční a mnohé z těchto údajů ukazují také příznivý vývoj i po stránce racionalisace a z hospodárnění provozu.

Tento příznivý vývoj nebyl ovšem způsoben vzestupem hospodářským, nýbrž podle našeho názoru záměrnou politikou železničního podniku vůči auto-dopravě soukromé. Ta, jak známo, velmi upadá, pokud je provozována po živnostensku; upadá však u nás i t. zv. doprava závodová (neživnostenská), a to nejen následkem přílišného daňového zatížení zvláště pohonných látek, nýbrž i přímým zásahem v oboru tarifní politiky, kde železnice tuto dopravu téměř vylučuje při každé změně tarifu ve prospěch dopravců.

Proto vidíme, že přírůstek v parku nákladních aut železničních je pět-krát větší, než je přírůstek celostátní. Zvýšená kilometráž jednoho vozidla na 13.000 km svědčí o intenzivnější vozbě vozidla, naproti tomu však přírůstek dopravovaného zboží jedním autem o pouhých 3.5% nasvědčuje, že ložného prostoru nebylo využito podstatně lépe než v roce předchozím.

Zvýšená spotřeba pohonných hmot je úměrná zvýšenému počtu ujetých kilometrů. O rozdílu v ceně pohonných látek platí totéž, co řečeno u dopravy autobusové. Vývoj příjmů je ve srovnání s poměrnými čísly zvýšení přírůstku, kilometráže a spotřeby hmot příznivý a stejně tak jsou příznivé i údaje o průměrných příjmech za 1 auto, 1 km a 1 tunu zboží. Bylo by ovšem uvážiti, kterých druhů zboží se doprava týká, jaký je počet skutečných tunových kilometrů, jaký je skutečný příjem z jednoho tunového kilometru, a porovnat, jakých nákladů by si vyžádala tato doprava po koleji, abychom mohli porovnat skutečné národohospodářské zisky z tohoto výlučného podporování železniční dopravy silniční. Pro to nemáme však v datech zmíněné výroční zprávy dostatečného vodítka.

Celkové finanční hospodářství silničního podnikání ČSD.

O celkových výsledcích finančního hospodářství silničního podnikání našich drah podávají nám přehled tyto údaje — vesměs v milionech Kč:

	1933*)	1934
Celkové příjmy	53.84	53.68
Z toho ve vlastním železničním podniku .	28.731	—
Výdaje provozní	43.55	79.160
Provozní schodek	14.81	25.47
Úroky z investičních dluhů	2.4	4.26
Bilanční ztráta poštovního podniku . .	14.68	—
Úhrnná bilanční ztráta	31.91	29.74

Ve své zprávě na str. IX. uvádí správní sbor ČSD., že provozní schodek automobilového provozu byl snížen proti r. 1933 téměř o celou třetinu. Tuto skutečnost není, bohužel, možno z uvedených dat ozřejmiti proto, že nejsou vyúčtovány provozní údaje u podniku dříve poštovního.

Bilanční schodek, jak patrné, se snížil poměrně málo, a to jen o 6.8%, t. j. o 2.17 mil. Kč, a dosahuje stále ještě vysokého čísla 30 mli. Kč. Podrobnější rozbor příjmů udává dolejší přehled — v milionech Kč:

	1933	1934
Příjmy z dopravy osob	44.9	42.6
zavazadel	0.56	0.72
zboží	4.—	8.22
pošty	4.37	1.71
různé		
Úhrn provozních příjmů	53.84	53.68

což znamená pokles o 0.29%.

Jak je z rozboru patrné, zmenšily se příjmy z dopravy osob vlivem menší frekvence, naproti tomu byly všechny úbytky v jiných položkách nahrazeny zvýšením příjmu z dopravy nákladní. Rozdíl v položce „různé vydání“ plyne z nestejného účetního zachycování odměny za dopravu pošty v uvedených 2 letech.

Pokud jde o provozní výdaje v podrobnostech, nelze činiti podrobný rozbor vzhledem k vysvětlitelnému nedostatku provozního účtu podniku dříve poštovního.

Výroční zpráva udává dále za rok 1934 ve věcných položkách odpisy v celkové částce 14 mil. Kč a v uzávěrce obnovy uvádí 35.000 Kč, jež uhražují v odpisech, a účetní uzávěrka investic udává výdaje částkou 6,761.000 Kč, pro něž je úhrada v celkovém rámci investičního rozpočtu z přidělu z půjčky práce.

*) V roce 1933 se uvádí podrobně jen výdaj provozní a provozní schodek vzniklý u silničního podniku ČSD. U poštovního podniku se uvádí jen konečná výše bilanční ztráty. V r. 1934 se uvádí již celkové provozní výdaje i celkový provozní schodek.

Posuzujeme-li na základě těchto čísel silniční podnikání podniku ČSD. a přihlížíme-li zároveň k hospodářskému stavu celého podniku ČSD., vidíme, že doprava silniční je jen nepatrným zlomkem v celém souhrnu železničního podnikání vůbec. Lze těžko rozhodnouti, na kolik toto silniční podnikání má cenu pro ostatní obory železničního hospodářství, však právě s ohledem na uvedenou nepatrnost obratu silničního podnikání k podnikání kolejovému nelze se ubrániti dojmu, že národní hospodářství i sám podnik ČSD. by se bez doplňující silniční vozby železniční zcela dobře obešly.

Uvážíme-li dále, že by si uvolněním soukromé dopravy stát místo schodkového silničního podniku opatřil soukromé daňové subjekty, vidíme, že výlučné podporování železničního podnikání silničního není prospěšné ani státní pokladně. Přihlížíme-li pak zejména u dopravy nákladní k povaze dopravy silniční jako dopravy jednotlivé, individuální, docházíme k poznání, že vsunuje se do kolosu železniční administrativy, která nezbytně — s ohledem na velikost podniku musí býti do určité míry těžkopádná — podnikatelský prvek, který vyžaduje rychlého rozhodování, rychlého přizpůsobování a co největší samostatnosti a zájmu osob s provozem jejím bezprostředně spojených. Dá se sotva očekávati právě pro tuto technickou vlastnost dopravy silniční, že by podnik ČSD. byl s to dospěti i v příštích letech k finanční rovnováze tohoto podnikání, čili že vedle dosavadních stálých schodků kolejové vozby bude trvale existovati i schodek vozby silniční. Bude proto správné, jestliže při celostátním řešení dopravní otázky bude uvolněna, pokud to budou přikazovati národohospodářské zájmy a pokud to nebude ohrožovati skutečné pole vozby kolejové, soukromá doprava automobilová jak živnostenská, tak i závodová, a železniční podnik bude odkázán na ozdravení ve svém vlastním oboru, t. j. v oboru hromadné dálkové dopravy po kolejích.

Josef Fuxa.

ROZHLEDY

Obraz konjunktury ve světě a v Československu.

Světová výroba překročila nejvyšší úroveň z roku 1929 a je na mírném poklesu. — V Československu vzestupná konjunkturální vlna po dřívějším vyvrcholení rovněž opadá.

Průmyslová výroba světová, jak lze souditi z jejích indexů, překročila v říjnu a listopadu 1935 po první opět nejvyšší úroveň z r. 1929. Index této výroby činil v říjnu 105% a v listopadu 106% výroby z r. 1929. V prosinci pravděpodobně vzestup ještě pokračoval, ale v lednu se již dostavilo zmenšení.

Obnova průmyslové výroby světové postupovala od nejhlubší krise v létě 1932 k dnešku celkem již v pěti vzestupných vlnách, a to tak, že rozpětí mezi vrcholy vln činí průměrně 9 měsíců. První vzestupná konjunkturální vlna vyvrcholila indexem 74% (rok 1929 = 100%) na podzim 1932, druhá indexem 87%