

# АНАЛИЗА БИЛАНСА

## Додатак „Народном Благостању“

ГОДИНА II

БЕОГРАД, 19. ЈУЛИ 1930.

БРОЈ 29

### Садржај:

„Драх“ индустрија дрва д. д. — Загреб  
С. Х. Гутман д. д. — Белишће  
Друштво за ваздушни саобраћај а. д. „Аеропут“ — Београд  
Стројне товарне ин ливарне д. д. — Љубљана

#### ДРАХ ИНДУСТРИЈА ДРВА Д. Д. — ЗАГРЕБ

Коњунтура у нашој индустрији тврдог дрва данас је много слабија него што је била пре годину дана. Са нашим тврдим дрвом, у првом реду са хростовином, ми смо упућени на извоз. А прилике на светском тржишту су неповољне. Криза коју данас проживљује готово читава Европа, има за последицу смањење куповне снаге. А наше тврдо дрво извозило се је за квалитетну израду, у првом реду скупог покућства. Слабија грађевна делатност у свим државама морала се је одразити такође на ситуацији наше индустрије тврдог дрва.

Погоршање коњунктуре још се не осећа толико у опадању извоза, колико у назадовању цена. Поједина наша подuzeћа настоје да одрже своје позиције те се задовољавају и са ниским ценама. Цене су још увек у паду. Наша индустрија тврдог дрва има у горивом дрвету један одличан нузпродукат, који је код добре коњунктуре кадар не само да покрије знатан дио режије него да одбаци и добитак. Ванредно блага зима 1929/30 деловала је на смањење консума и битно повећање залиха. Ако велика шумска подuzeћа нису и са ценом горивог дрва ишла радикално доле, то је због тога што знају, да ни снижењем цене не би повећали продају. Гросисти у горивом дрву, у првом реду они на страни, имају знатне залихе непродате робе, коју су били набавили за потрошњу прошле зиме. Обзиром на те велике залихе, продаја у јесени ове године неће бити повољна макар и цене знатно попустиле.

Спуштање цена грађевном дрву и потешкоће око пласирања горивог дрва лоше делује на шумску индустрију, особито ради тога, што није успело у одговарајућој размери снизити и трошкове продукције. Тек се сада извози дрво из шума, које су прекупљене пре годину или две и које је дрво обзиром на ондашњу коњунтуру било скупо плаћено. Радничке наднице налазе се на истој висини на којој су биле код повољне коњунктуре. Исто је и са трошковима транспорта а са порезима, обзиром на најновије прописе, биће теже него што је било раније.

Оваква ситуација на тржишту дрвом наравно да је морала деловати и на пословне резултате наше шумске индустрије. Шумски папири, који котирају на нашим берзама, налазе се од неколико месеци у константном опадању. Закључни рачуни за годину 1929. много су неповољнији него за годину 1928. Додуше у првом делу прошле године ситуација је још била повољна, а ни у другом није била тако лоша као што је данас. Међутим кад су се у пролеће ове године правили закључни рачуни, ситуација на тржишту тог момента деловала је и на билансе прошле године пак су оне састављене за нијансу ниже него што би било, да је ситуација у моменту закључка билансе била повољнија. Позната је ствар, да опрезан капиталиста код састава би-

лансе за прошлу годину много води рачуна и о изгледима текуће године.

Посве је наравно да је и Драх за прошлу годину изказао мањи чисти добитак. Обзиром, да се скоро све дионице налазе у једним рукама потпуно је ирелевантно да ли подuzeће изказује добитак од пола или једног милиона динара. Оно може закључити и губитак па ипак фактични власник подuzeћа може добро доћи до свог рачуна.

Биланса „Драха“ за 4 последње године овако изгледа:

Активна	1929.	1928.	1927.	1926.
			у хиљадама динара	
Благајна ефекти	7.070	7.608	14.964	12.532
Инвестиције	26.879	25.887	23.717	22.243
Шуме и дрво	82.158	69.401	51.822	53.210
Дужници	128.239	121.355	91.822	58.570
<b>Пасива</b>				
Дионичка главница	10.000	10.000	10.000	10.000
Резерва	910	850	760	693
Амортизација	7.895	6.875	4.875	3.875
Вјеровници	226.172	205.294	162.051	129.840
Добитак	597	1.485	1.280	1.367
Укупна биланса	246.517	225.561	182.718	146.557

Укупна сума билансе повећана је прошле године за нешто преко 20 милиона динара. То је у првом реду ради купње нових шума као и повећане залихе израђеног дрва. Ну порасли су нешто и дужници. Код погоршане коњунктуре мора се рачунати и са већим давањем на кредит и на дуље рокове. Инвестиције су порасле само за милион динара.

У пасиви порасли су само повериоци. То повећање не тангира наше новчано тржиште, будући да Драха у главноме финансира његова централа из Беча где се налази и централни продајни биро.

Последњих месеца говорило се је да кућа Драх мисли напустити посао у Југославији и преузети експлоатацију већих шумских комплекса у Кавказу где наводно совјети нуде повољне кондиције. То се је доводило у везу и са отступањем досадашњег генералног директора Ота Хајнриха, који је од наших најспремнијих дрвара. Он данас поред једног властитог подuzeћа за израду и промет жељезничких прагова води и централни продајни уред дрва Дестилација дрва у Теслићу, која (поред дестилације дрва) има и јак извоз дрва.

Вести о напуштању, дотично редукцији пословања Драха не стоје. Једино је дошло до извесне реорганизације у правцу јаче концентрације послова у једној руци и тиме смањење режије.

Драх је једно подuzeће таквих димензија да и моментано погоршање коњунктуре не може на његову структуру ни најмање деловати. Већ по суми укупне билансе види се, да Драх спада у наша највећа шумска подuzeћа.







За то време превезено је 1830 путника. Процент заузетих места износио је просечно за целу годину 71, за летњу пуну сезону 77 а за најбољи месец у летњој сезони 88.6%.

У погледу сигурности, исправног вршења службе и летова — а то нас лаике пре свега интересира — статистички податци показују цифру од пуних 100%, што значи, да се ни на једној пружи за цело време није десио ниједан инцидент ни у лету ни код спуштања.

Остварење свих тих нових линија у 1929. години било је у вези са великим потешкоћама, јер за толико проширење саобраћаја није била предвиђена субвенција, нити је било довољно авиона ни летачког особља. Потреба ваздушног саобраћаја била је спонтана и јача од средстава и капацитета предузећа. Да би све те потребе барем донекле удовољно, „Аеропут“ је подузео потребне мере, да нам створи редовни ваздушни саобраћај за Беч и преко Беча и са осталом Европом. У ту сврху основан је један нарочити пул, у коме учествују осим „Аеропута“ још и француско „Међународно друштво за ваздушну пловидбу“ (Сидна) и аустријско друштво „Аустрофлуг“. Према нарочитом уговору, организација тог посла спроведена је на основу реципроцитета; за 1930. годину предвиђено је свега 400 летова од којих има сваки учесник да изврши наизменично 133. Сви приходи деле се према броју употребљених аероплана, заузетих путничких места и према броју извршених летова. Под претпоставком подједнаког броја летова, добит се има поделити међу саговораче пула у односу 5:4:4 за „Аеропут“, „Сидну“ и „Аустрофлуг“. Овом везом са Бечом створена је директна ваздушна веза са Лондоном, од 21 сата трајања са спуштањем у већим успутним варошима.

У вези са проблемом раширења ваздушних линија, управа је ступила у понован контакт са државом ради допуне уговора о транспортовању поште и поштанских пакета, као и у погледу субвенције. Ти су преговори довршени тек у пролеће ове године. Од одобреног износа од 8 милиона динара као помоћ за сву нашу цивилну авијацију, „Аеропут“ је примио у 1929. години свега 4 милиона, а вероватно је да ће у 1930. години ова субвенција бити још и нешто повећана. По томе уговору друштву је одређен као максималан програм летења за 1930. годину 330.000 км. Извођење тог програма повећало би запослење друштва за 70%, што ће у знатној мери утицати и на његову финансиску ситуацију. Као минималан програм предвиђено је у уговору са државом 172.731 км. на интерним и 27.500 км. на иностранним линијама, што значи, узето најгорим случај, ипак још повећање за 28%. Друштво се је и обавезало, да отвори нове линије, наиме: Београд—Сарајево—Подгорица, Скопље—Битољ и Загреб—Сушак и екстерну са Бечом и Солуном. За ову последњу линију прави грчка влада извесне потешкоће — као што се спомиње у самом извештају управе „Аеропута“. За 1931. годину пак су предвиђене линије Подгорица—Дубровник—Сплит—Сушак и друге.

Свој саобраћај врши друштво са 6 аероплана и 11 мотора, а за 1930. годину предвиђају се нове материјалне набавке но само у изузетној потреби. Али ће се морати повећати број пилота, техничког и административног особља, ако се буде приступило извршењу максималног предвиђеног програма.

Из до сада изложеног јасно излази, да у 1930. години улази друштво у еру веће и рационалније експлоатације и у ту своју периоду улази друштво, да употребимо њезине речи: „са великим искуством, опробаним особљем, са потпуном организацијом, са материјалом отписаним за 60%, са јаким резервним фондом за осигурање, једном речи са свим елементима потребним за успешно обављање деликатне ваздухопловне службе“.

Нас интересирају и главне биланчне позиције; упоређења за две последње године дају нам следећу слику:

## Рачун изравњања:

	1928. г.	1929. г.
<b>Активна:</b>		
Акционари	134	133
Благајна	122	130
Улог код Државне хипотекарне банке	5.082	3.945
Улог код Поштанске штедионице и Јадранско-подоунавске банке	31	—
Набавка новог летећег материјала	1.504	1.890
Мотори по отпису	785	1.581
Авиони по отпису	1.139	1.181
Резервни делови авиона	198	286
Резервни делови мотора	316	210
Аутомобили по отпису	201	102
Алат, материјал и прибор по отпису	269	211
Разна актива	537	807
<b>Пасива:</b>		
Главница	9.000	9.000
Поништене акције	59	59
Резервни фонд	296	326
Фонд за осигурање	—	349
Разна пасива	944	745
Добитак	20	4
Збир пасиве	10.318	10.479

## Рачун губитка и добитка:

	1928. г.	1929. г.
<b>Издатци:</b>		
Коштање експлоатације	1.813	3.218
Авионско гориво и мазиво	694	—
Амортизација	1.163	1.883
Административни трошкови	894	663
Добитак	18	3
Збир издатака	4.585	5.768
<b>Приходи:</b>		
Бруто приходи	4.585	5.768

Већ на први, општи поглед примећује се ригорозност билансирања, а из упоређења 1929. са 1928. годином види се успех истрајног учвршћења предузећа, што је у пуној мери успело. Улог код Државне хипотекарне банке 1929. години мањи је но у претходној години, вероватно због набавке авиона, што потврђује и повећање позиције „набавка новог летећег материјала и мотора по отпису“. Те две позиције повећане су, упркос отписа за скоро 1.19 милиона динара за колико је смањено и потраживање код Државне хипотекарне банке. Даље се примећује у пасиви за 1929. годину позиција фонд за осигурање, дотирана са 344 хиљада динара; у 1928. год. ове позиције још нема. Разлог и потреба фонда лежи у томе, што „Аеропут“ за осигурање свог летећег материјала није могао добити ни једне понуде, која би могла нудити довољну гаранцију, да ће друштво у случају штете добити оштету која одговара премијама. Наглазећи се у таквом непријатном положају, управа се одлучила, да образује сама фонд за осигурање летећег материјала, уносећи у њега премије, које би у случају осигурања имала исплаћивати осигуравајућим друштвима.

Веома интересантан је рачун губитка и добитка. Из њега се јасно примећује велики прогрес друштва: коштање експлоатације, коме треба додати још и издатке за авионско гориво и мазиво износи у 1928. г. 1.8 милиона а у 1929. г. 3.21 милиона динара. Амортизација је повећана за 720 хиљада према 1928. години, те износи 1.88 милиона динара. Оваква снажна амортизација потпуно је оправдана, нарочито у првим годинама рада и у погледу специјалног карактера



ра предузећа Један веома повољан знак за управу „Аеропута“ пружа позиција „административни трошкови“, која се је упркос много повећаном послу снизила за 35%, односно са 231 хиљаде на 663 хиљаде динара. Док је укупна билансна сума остала скоро непромењена на 10,4 милиона динара (повећање износи 160 хиљада динара), то су се бруто приходи — због повећаног волумена послова — повећали за 1.18 милиона динара, односно за преко 25%. „Аеропут“ је акционарско друштво, које нема никаквог дуга и које не плаћа никакве тантијеме.

Код рачуна губитка и добитка бисмо додали, да би могао бити мало прегледнији. Позиција „коштање експлоатације“ могла би бити мало јаче специфицирана, барем толико, како су специфицирани у рачуну изравњања алат, материјал, прибор и т. д. То исто важи и за бруто приходе у рачуну губитка и добитка. Много би било прегледније, ако би бруто приходи били подељени на субвенцију, приходе од продатих путничких карата и у приходе од камате.

Чиста добит износи 3 хиљаде динара и управа у свом годишњем извештају истиче, да се нада, да ће у 1930. години моћи приступити исплати дивиденде.

### СТРОЈНЕ ТОВАРНЕ ИН ЛИВАРНЕ Д. Д. — ЉУБЉАНА

Металургијска индустрија код нас је релативно слабо развијена. Осим неколико већих подузећа, која раде за државне лиферације, развитак ових послератних година био је доста спор. Ако успоредимо развитак текстилне и металургијске индустрије ових 10—12 година после рата, видимо силну разлику. Док се текстилна индустрија рапидно развија било да се проширују постојећа подузећа, било да се оснивају нова, металургијска индустрија налази се у извесном застоју. Нова подузећа оснивају се веома ретко а добар део већ постојећих морао је да ликвидира.

Слабији развитак металургијске индустрије треба у првом реду приписати чињеници што је та индустријска грана царином још најмање заштићена. Будући да је домаћа продукција сировог жељеза ограничена, продукциони трошкови већи су него што је то случај у иностранству. Конзум у самој земљи није са друге стране тако знатан и што је најважније, једним знатним делом алиментирају репарацијама. Од у природи примљених репарација претежни део отпада на израду од гвозђа.

С обзиром да је домаћи конзум релативно слаб, то је тешко приступити фабрикацији у серијама. А управо код металургијске индустрије преовладава данас фабрикација у серијама, будући да је она у стању да знатно снизи продукционе трошкове. Управо страна продукција у серијама највише и туче нашу домаћу металургијску индустрију.

Обзиром на овакове прилике наравно да ни развитак и успеси наших металургијских подузећа није најповољнији. Треба ванредно много енергије и устрајности да се поједино подузеће не само одржи него и просперира. Само један малени део наше металургијске индустрије, и то онај који је заштићен јачом царином, може показати на повољне резултате. Остали морају се задовољити и са мање чедним успесима.

Стројне товарне ин ливарне у Љубљани спадају у ред наших највећих металургијских подузећа изузев оних, који у првом реду раде за државу. (Фабрике вагона и за репаратуру локомотива).

Из извештаја Стројне товарне ин ливарне видимо да је подузеће у прошлој години у техничком погледу битно напредовало. Почело је са фабрикацијом центрифугалних моторних пумпа па изгледа, да ће бити у стању да постане

главни лиферант тих пумпи за наша ватрогасна друштва. У фабрикацији парних и водених арматура прошле је године учињен знатан напредак. Ту се управа жали на конкуренцију страних творница које иду за тиме, да принуде Стројне товарне да напусти ту грану продукције.

У главном делу фабрикације, у одељењу стројева за обраду дрва, подузеће је ступило у контакт са једном познатом немачком фирмом и тако је сада у стању да врши и најкомплицираније инсталације и за велике пилане. Поред тога нарочита је пажња посвећена и уређењу малих пилана којих код нас има знатан број.

И код израде водених турбина приступило се је колаборацији са једном страном фирмом, тако да је и у том погледу подузеће данас у стању да удовољава захтевима времена.

Управа наглашава да врши и неке радове за нашу ратну морнарицу. Са друге стране спрема се да напусти ливницу звона, јер код слабе потражње а велике конкуренције малих ливница, не може одољевати конкуренцији, водећи рачуна о квалитету своје продукције.

Биланса за 4 последње год. пружа нам следећу слику:

Активна	1929.	1928.	1927.	1926.
	у хиљадама динара			
Благајна	93	38	224	428
Ефекти	136	133	91	60
Некретнине	6.844	8.036	4.415	5.151
Покретнине (стројеви)	5.139	5.231	2.816	3.003
Фабриката и сировине	9.579	9.702	7.608	5.546
Дужници	4.582	5.161	5.667	5.206
<b>Пасива</b>				
Главница	5.000	5.000	5.000	5.000
Резерве	6.268	6.267	2.040	2.040
Специјална резерва	1.647	1.647	—	—
Повериоци	12.763	14.839	14.145	12.576
Добитак	447	374	—	—
Губитак	—	—	716	225

Великих промена у билансу нема. Инвестиције износе 12 милиона динара. Властита средства нешто преко тог износа. Према томе су за наше прилике повољна. Прошле године успело је редуцирати повериоце за 2 милиона динара. Чиста добит нешто је већа на прошле године. Данас износи 9% укупних властитих средстава.

Рачун губитка и добитка овако изгледа :

	1929.	1928.	1927.	1926.
<b>Приходи</b>				
Фабрикациони добитак	6.106	5.320	4.608	5.211
<b>Расходи</b>				
Упр. и прод. трошкови	4.644	4.243	4.545	4.654
Отписи	1.013	702	814	792
Добитак	473	374	—	—
Губитак	—	—	492	224

Фабрикациони добитак знатно се повећао. Али су порасли и управни и продукциони трошкови. Поред тога за 300.000 динара било је више отписа.

Консолидацијом наших привредних прилика, ревизијом царинске тарифе, упоглед заштите металургијске индустрије и сукцесивно смањење репарационих лиферација повољно ће деловати и на развитак наше металургијске индустрије. Како је Стројна товарна ин ливарна већ развијено подузеће, то ће она највише да профитира од тог јачег развитка наше металургијске индустрије.

За прошлу годину исплаћена је дивиденда од 8%.