

ANALIZA BILANSA

Dodatak „Narodnom Blagostanju“

BROJ 47

BEOGRAD, 25 NOVEMBAR 1939.

GODINA XI

Sadržaj:

Прва југословенска творница вагона, стројева и мостова д. д., Славонски Брод

ПРВА ЈУГОСЛОВЕНСКА ТВОРНИЦА ВАГОНА, СТРОЈЕВА И МОСТОВА Д. Д., СЛАВОНСКИ БРОД

Прошлогодишња запосленост Бродске фабрике вагона била је задовољавајућа. Управа напомиње у свом последњем извештају да је фабрика у току 1938 израдила читав низ објеката, који се у нашој земљи до сада нису производили, као што су моторни возови, локомотиве, специјални грађевински стројеви итд. Иако се ни у прошлој години није могао постићи повољан финансијски ефекат, ипак управа и акционари могу да буду задовољни прошлогодисњим радом. Ни на који начин не може се више правдати мишљење да се у земљи на техничко-саобраћајном пољу не може створити оно исто што се може конструисати и израдити на страни. Поручивање разних објеката у иностранству до сада се је често правдало навидима да наши инжењери још нису спремни и да наша млада индустрија нема потребног искуства. Прошлогодишња делатност Бродске фабрике вагона у потпуности је демантовала сва ова тврђења.

Приликом израде поменутих објеката Фабрици је пошло за руком да у техничком погледу постигне одличне резултате. У питању је била производња за коју се је морала тек створити одговарајућа техничка организација. И постојећа постројења морала су се проширивати. Међутим све техничке тешкоће савладане су са лакоћом. Нови објекти које је израдила Бродска фабрика не само да по квалитету не заостају иза одговарајућих страних производа, него их у извесном погледу чак и надмашују. Нашим читаоцима је познато, да је Бродска фабрика вагона и пре прошле године имала прилике да докаже своју велику индустријску способност и спремност за првокласну продукцију сваког возног објекта, па и осталих конструкција, машина, парних котлова, уређаја за централно ложење, као и разних ливених објеката. Израђена курсна кола за међународни саобраћај, моторни возови за пругу Београд—Дубровник, нове локомотиве за нормални колосек, нова трамвајска моторна кола за Београд и Нови Сад итд. су јасан доказ способности Бродске фабрике вагона и њезиних инжењера и радника. Треба споменути и нови железнички мост преко Саве у Загребу, чија је израда као најповољнијем понуђачу такође била поверена Бродској фабрици. Тај објект спада међу највеће железничке мостове таквог система у свету.

Бродска фабрика вагона постоји само 17 година, а већ два пута је, због губитака, вршила редукацију своје главнице. У првим годинама после оснивања Фабрика је понекад имала и доста посла, али је са наплатом рачуна ишло веома тешко, тако да су претрпљени знатни губици на каматама. Највеће тешкоће долазиле су јој ипак отуда, што није могла да добија сталне поруџбине. У току 1927 главница Бродске фабрике вагона била је редуцирана са 55 на 27,5 мил. дин. Следеће године главница је путем нових уплата опет повишена на 110 милиона, али је и појава нових губитака била неизбежна, с обзиром на сталне

потешкоће око финансирања државних лиферација, као и због тешке конкуренције коју је чинила Немачка са својим репарационим лиферацијама. Због тога се у току 1932 морало приступити поновном смањењу главнице са 110 на 55 мил. дин. Као што се види, у ова два маха главница је редуцирана за 82,5 мил. дин. Толико су ефективно изгубили акционари Бродске фабрике вагона. Томе би требало додати и губитак који су они имали услед тога, што им је уложени капитал остао без икаквог укамаћења.

Када су у јесен 1931 престале репарационе лиферације, стање се није поправило, јер су државне поруџбине због штедње биле скоро сасвим престале. Све до пред крај 1937 Бродска фабрика вагона није добијала већих поруџбина од државе, иако су иностраној индустрији давале и знатније нове поруџбине возних средстава и железничког материјала. Изгледало је као да Бродска фабрика вагона не постоји или као да држава не верује у њену индустријску способност. Због општег оживљења на домаћем тржишту, у току 1937 одељења за производњу, комерцијалних предмета радила су са задовољавајућим резултатом. Радионице за градњу мостова и општу градњу машина са ливницом биле су у тој години такође добро упослене, али су изостале поруџбине за железничка возна средства, тако да је капацитет фабрике био још увек слабо искоришћен. Тек пред крај 1937 добивена је једна поруџбина за 10 локомотива. Као што је већ споменуто, прошлогодишња запосленост фабрике може се означити као задовољавајућа. Пошто је данас потреба за железничким превозним средствима врло велика, оправдана је нада да ће прилике убудуће бити повољније. Довршена је и унутрашња консолидација предузећа, како у техничком, тако и у административном погледу. Да би се Фабрици обезбедило рентабилан рад, а радништву и инжењерима запослење, треба једино да држава постојеће потребе тако распореди, да се Фабрици обезбеди стално запослење. У другим државама индустријама ове врсте и оваквог калибра поруџбине се дају и без лицитације, непосредно, на основу познатих тржишних цена за односне објекте. Нема оправданог разлога који би говорио против сличног поступка и код нас.

По својој финансијској структури Бродска фабрика вагона је ванредно здрава. С обзиром на стварање одговарајуће организације за производњу нових објеката, њена комерцијална вредност је у току прошле и неколико претходних година чак и знатно порасла. Главне билансне позиције за четири последње године овако изгледају:

Актива:	Рачун изравњања			
	1935	1936	1937	1938
	у хиљадама динара			
Инвестиције	97.351	97.815	98.345	99.563
Нове инвестиције	510	586	1.236	3.413
Материјал и радови	9.211	22.308	32.912	68.683
Благајна	302	552	438	550
Ефекти	775	3.436	513	1.224
Дужн. (држ. и разни)	9.096	11.359	22.357	32.897
Губитак	2.473	2.288	2.132	1.957

Пасива:				
Главница	55.000	55.000	55.000	55.000
Резервни фонд	1.000	1.000	1.000	1.000
Фонд амортизације	19.398	19.398	20.915	22.463
Облигације	20.600	20.600	20.600	19.788
Повериоци	23.720	42.346	60.418	68.783
Аванси поручилаца	—	—	—	41.253
Збир биланса	119.718	138.344	157.933	208.287

Рачун губитка и добитка

Расходи				
Општи трошкови	1.349	1.478	2.008	2.675
Порези	627	798	2.003	2.324
Камата	2.563	2.880	3.386	5.374
Амортиз. фонду	—	—	1.517	1.547
Отписи	—	15	—	—
Губитак из рањ. год.	1.876	2.473	2.288	2.132
Приходи				
Бруто зарада	3.942	5.357	9.070	12.095
Губитак	2.473	2.288	2.132	1.957

Збир биланса, који се је од 1932 до 1935 кретао између 115 и 125 мил. дин., порастао је у 1936 години за 18,6 мил., у 1937 за даљих 19,6 мил., а у прошлој години за преко 50 мил. дин. До прошле године битније промене у пасиви показивали су само „повериоци“, а у активи — „дужници“ и „материјал и радови“. Са 18,4 мил. у 1934 „повериоци“ су постепено порасли на 60,4 мил. крајем 1937. У току прошле године повећани су за даљих 8,3 мил., на 68,78 мил. дин. крајем 1938. У последњем билансу јавила се је и једна нова позиција у пасиви, „аванси поручилаца“, који износе 41,25 мил. дин. „Недовршени радови“ на које се ови „аванси“ односе исказани су у активи са 57,5 мил., а књижени су на рачуну „материјал и радови“, који је билансиран са 68,68 мил. У претходној години на „недовршене радове“ отпадало је 24,2 мил., у 1936 г. — 18,76 мил., у 1935 г. — 4,7 мил., а крајем 1934 г. — 3,7 мил. дин. Иако позиција „недовршени радови“ не пружа прецизне податке о степену запослености предузећа, ипак њено стално повећање треба сматрати значајним, а у овом случају и повољним знаком. Крајем 1934 били су и „дужници“ најмањи. Износили су непуних 6 мил. дин., док су крајем 1938 исказани са 32,9 мил. У току прошле године повећани су за преко 10 мил. дин.

Крајем 1938 инвестиције су биле билансиране са непуну 103 мил. дин., што значи да је на њих отпадало скоро 50% целе активе (према 60,2% у 1937 г.). Око 75% инвестиција покривено је фондом амортизације и осталим сопственим средствима, — а остатак — средствима добивеним путем облигационог зајма. Однос између дугорочне активе и дугорочне пасиве је, дакле, здрав. Фонд амортизације, који је од 1932 до краја 1936 исказиван непромењено са 19,4 мил., у току прошле две године повећан је дотацијама из брутоприхода за 3 мил. дин. Иначе, у току последњих 6 година за нове инвестиције издато је око 8 мил. дин., а од тога 3,4 мил. у прошлој пословној години.

Повериоци, облигације и аванси поручилаца заједно износе 129,8 мил., а сопствена средства Фабрике, урачунавши и фонд амортизације, 78,5 мил. У поређењу са претходном годином, у којој су сопствена средства била готово равна туђим средствима, однос је нешто погоршан. То не треба да забрињује, јер се мора приписати у првом реду „авансима поручилаца“, а затим и бољем упослењу Фабрике.

На рачуну губитка и добитка видимо да су „брутоприходи“, који су у 1932 и 1933 износили по 1,8 мил. годишње, после 1933 постепено расли. У 1938 износили су 12 мил., за 3 мил. дин. односно за око 33% више него у претходној години. Брутозарада је ипак још увек сразмерно

доста малена. То значи да су поруцбине и у прошлој години преузимане већим делом само из разлога запослења, да техничка способност предузећа не би остала неискоришћена.

У току последње три године из брутозараде могли су се подмирити сви непосредни издаци — трошкови, порези, као и камате — а у 1937 и 1938 могао се је издвојити и износ од 1,5 мил. дин. годишње за дотацију фонду амортизације. Као што је већ споменуто, од 1932 до претпрошле године амортизација није ни вршена. Општи трошкови у 1938 години износили су 2,67 мил. Иако су у поређењу са 1935 или 1936 скоро удвостручени, ипак се може рећи да су они још увек доста умерени. Последњих година су знатно повећани и порези. У 1938 износили су 2,32 мил. према 2 мил. у 1937 и 800 хиљ. дин. у 1936. С обзиром на повећавање туђих средстава, природно је да су опет повећани и издаци за камате. У 1938 износили су 5,37 мил. према 3,38 мил. у претходној и 2,88 мил. дин. у 1936 години. Просечна камата коју предузеће плаћа на своје укупне обавезе не достиже ни 5%.

Чисти добитак за 1938 износио је 175 хиљ. према 156 хиљ. у претходној и 185 хиљ. дин. у 1936. Сви ови износи употребљени су за смањење преноса губитка из 1935 и ранијих година. Крајем 1938 пренос губитка био је исказан још са 1 мил. 957 хиљ. дин.

У управном одбору Бродске творнице вагона, стројева и мостова су г. г.: Миливој Црнадак (председник), инж. Светозар Аранђеловић, Едгар Ауснит, Макс Ауснит, Марсел Бард, Максо Боснић, Курт Френкел, инж. Отмар Хен, Чедомир Јовановић, Драгољуб А. Лазаревић, Османбег Османбеговић, д-р Бранко Пливерич и Фриц Рајснер. У надзорном одбору налазе се г. г.: д-р Адолф Цувај, Коломан Ђанешић и Фердинанд Медек. Генерални директор је г. инж. Отмар Хен.

GARGOYLE
MAZIVA

и дају им онај квалитет, који гарантује сигуран и економичан погон.

Jugoslovenska
STANDARD — VACUUM
Oil Company d. d.
ЗАГРЕБ БЕОГРАД