

Zaloge, cene in dobiček

Letos vse bolj čisto naletimo v komercialnem ali finančnem poslovanju gospodarskih organizacij na take pozitivne pojave kot so n. pr. naslednji:

— podjetja bolj oprezno in bolj mirno nabavljajo razni material na tržišču;

— bolj pazijo na to, da nabavljajo v okviru razpoložljivih sredstev in s tem pravočasno zagotavljajo sredstva za izplačilo družbenih obveznosti in plač;

— pri prodaji svojih izdelkov bolj proučujejo vrednost kupcev, pri nerednih plačnikih pa vnaprej zahtevajo potrebno jamstvo;

— organi samoupravljanja v podjetjih so se bolj neposredno začeli ukvarjati s temi vprašanji, in to tako glede večje koordinacije med različnimi strokovnimi službami v podjetjih kakor tudi glede kontrole njihovega poslovanja.

V prejšnjem obdobju so podjetja dostikrat pošiljala posamezne izdelke kupcem ne glede na to, ali jih bodo lahko in pravočasno plačali. To je imelo zlasti neugoden vpliv na tržišče, vselej ko je šlo za razni investicijski material, opremo in podobno. To je omogočalo, da je del investicij temeljil na bodočem, šele pričakovanim dotoku potrebnih finančnih sredstev in da je šel obseg investicij pred stvarnimi materialnimi možnostmi naše države.

Ureditev tržišča zahteva večje zaloge

Omenili smo že, da so v zadnjem času mnoga podjetja že precej prenehala s tako prakso. Taka sprememba je nujno privedla do tega, da ponekod niso mogli prodati kupcem vseh izdelkov in da so zato narasle zaloge izgotovljenih izdelkov.

Do ustvarjanja zalog je prišlo zlasti pri posameznih podjetjih strojogradnje, strojne industrije, industrije gradbenih strojev, elektroindustrije, črne metalurgije itd.

Vprašanja zalog se je treba lotiti s širokega aspekta. Sami naporji za ureditev tržišča zahtevajo, da se v naši državi postopoma ustvarijo večje zaloge, ki naj bi predstavljale najpripravnije sredstvo za ekonomsko urejevanje različnih gibanj svobodnega tržišča. Zato menimo, da ni na mestu nikakršna nervoznost, ki se ponekod pojavlja, kadar se naberejo določene zaloge posameznih proizvodov. Kjerkoli so povečane zaloge potrebne s stališča zagotovitve normalnih pogojev v gospodarstvu, je vsekakor potrebno, da se ob enem z njimi ustrezajoče povečajo v ta namen tudi obratna sredstva gospodarskih organizacij.

Družbena skupnost je dajala pomoč v obliki posebnih kreditov tudi za kritje tistih zalog, ki so nastale zaradi odpovedi pogodb s kupci in zaradi pomanjkanja potrebnih sredstev za plačanje s strani kupcev.

Treba je pripomniti, da danes te zaloge ne pomenijo neakčne pomembne postavke v našem gospodarstvu, zlasti ne, če upoštevamo, da zahteva svobodno tržišče večji asortiment izdelkov in večje bogastvo blagovnih skladov.

Dejstvo, da so se na posameznih mestih v gospodarstvu začele ustvarjati take zaloge, je začelo gospodarske organizacije

bolj usmerjati k iskanju drugih možnosti prodaje in k razmišljanju, kaj bi bilo treba v prihodnji proizvodnji v pogledu asortimenta spremeniti, da bi zagotovili prodajo.

Toda pri proučevanju teh možnosti prodaje blaga na zalogi nismo do zdaj dovolj pazili na neko dejstvo, ki bo v bodoče imelo odločilen pomen. To je vprašanje prodajnih cen.

Kredit ni edina rešitev

Tovarna avtomobilov v Priblju ima danes na zalogi 88 tovornjakov. Podjetje je za kritje teh zalog zahtevalo poseben kredit in se je sklicevalo na to, da teh tovornjakov danes ni mogoče prodati na tržišču, ker so kupne možnosti kupcev omejene. Prodajna cena teh tovornjakov se giblje danes okrog 17,3 milijona dinarjev in vsebuje tudi dobiček 7,5 milijonov dinarjev na vsak tovornjak.

Podjetje »Djuro Djakovič« v Slavonskem Brodu je lani zadržalo na zalogi določene količine parnih in motornih valjarjev in dizelovih lokomotiv, ker so kupci odpovedali pogodbe, saj niso imeli s čim plačati.

Na tej podlagi je podjetje že lani oktobra dobilo odobren poseben kredit za kritje teh zalog, in sicer v višini njihove cene. Letos so poskušali, da bi te proizvode prevzelo od tovrstne neko specializirano trgovsko podjetje, ki bi že po naravi svojega dela imelo več možnosti, da jih v določenem času vnovči. Toda ob tej priložnosti so ugotovili, da ni podjetje v tem času ničesar storilo, da bi tudi z določenim znižanjem cen omogočilo prodajo svojih proizvodov. Tako stane na primer dizelova lokomotiva 3.956.000 din, medtem ko znaša dobiček 1.573.000 din. Pri motornih valjarjih znašajo proizvodni stroški 2.382.000, dobiček pa 771.000 din.

V trgovski mreži in pri posameznih proizvodnih podjetjih so pomembna sredstva zamrznjena v tako imenovanem nekurantnem blagu, v izdelkih, ki zaradi sezone in drugih vzrokov ne gredo v denar. Taki predmeti vežejo sredstva trgovske mreže in s tem otežujejo nabavo novega blaga, ki bi spopolnilo njihovo izbiro in zadovoljilo povpraševanje kupcev. Tudi v teh primerih je zelo malo pojavov, da bi trgovska mreža resneje spustila cene.

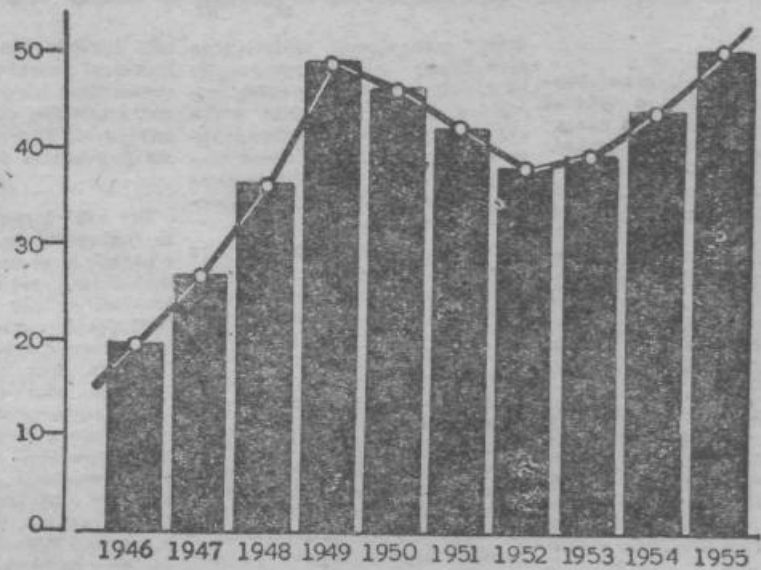
Namesto tega se ponavadi dogaja, da ta podjetja zahtevajo nove kredite, kar povzroča samo dokajšnje stroške, ki obremenjujejo prodajo.

Poudarili smo, da je treba povečati obratna sredstva v tistih primerih, kjer je potrebno povečati zaloge zaradi normalizacije gospodarskega življenja. Po drugi strani pa bi bilo popolnoma nepravilno, če bi take kredite dajali za dalj časa tudi tistim podjetjem, ki niso skušala najti izhoda iz začasnega položaja tudi v znižanju cen, če objektivne možnosti dopuščajo tako znižanje. To se nanaša zlasti na tiste izdelke, ki so pomembni za investicije. V takih primerih bi morale gospodarske organizacije proučiti možnosti za znižanje cen.

Znižanje cen gre vsekakor lahko na račun dela dobička. Pri določenem številu podjetij bi bil tudi preostali dobiček zadosti visok. Po drugi strani pa se

PREVOZ BLAGA PO ŽELEZNICAH

V tisočih ton



Naše železnice so v letu 1955 prepeljale do zdaj največjo količino blaga. S 50 milijoni ton v letu 1955 so za 4 odstotke presegle obseg prevoza najmočnejšega povojnega leta (1949), leto 1939 pa za 24 odstotkov.

Prevažanje na krajše razdalje, povprečno do 50 km, se opravlja vse bolj s tovornjaki. Dejstvo da železnice vse manj prevažajo blago na krajše razdalje, je privedlo do tega, da se je povprečna razdalja prevažanja blaga po železnicah povečala na 231 km, to se pravi povprečno za 10 km v primerjavi s zadnjimi leti. To

dejstvo je omogočilo železnicam, da so povečale izkoriščanje svojih prevoznih sredstev.

Med tistim blagom, ki se množično prevažajo po železnicah, je leta 1955 zavzel premož prvo mesto z blizu 16 milijoni ton ali 32 odstotkov. Na drugo mesto pride mineralni gradbeni material z 9 milijoni ton ali 18 odstotki, od česar odpade samo na cement nad milijon ton. Dalje sledijo les, rudnine, sladkorna pesa in drugo množično blago.

Čeprav gre naš zunanjetrgovinski promet po morju, vendar imajo tudi železnice zelo po-

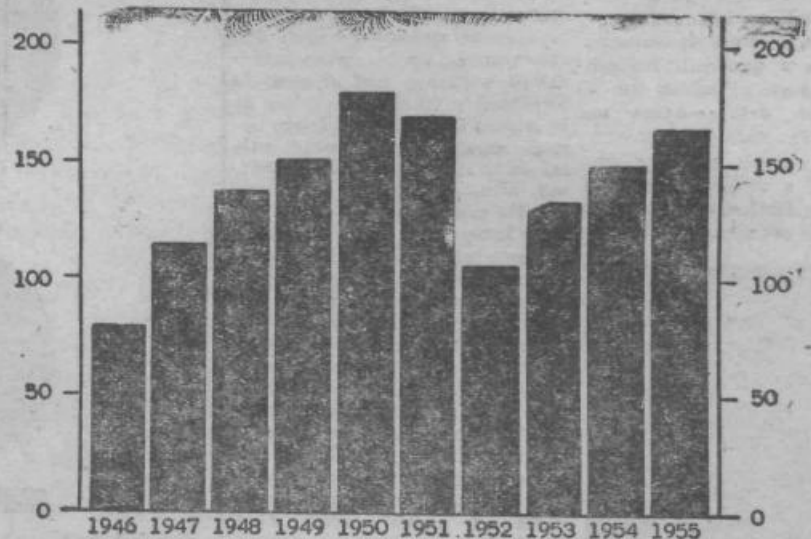
memben delež. Skoraj vse blago, ki ga izvažamo, razen cementa, pride v naša pristanišča po železnicah. Tudi uvoženo blago se, razen tistih količin, ki ostanejo za potrebe samih pristanišč, razvažajo v notranjost države po železnicah. Imamo pa tudi neposredni izvoz in uvoz po železnicah, ki je v letu 1955 znašal nad 2 milijona ton.

Zaradi ugodnega zemljepisnega položaja je zlasti glede na dotok deviz važen mednarodni tranzit blaga po železnicah. Lani so železnice dosegle tranzit nad 2,6 milijonov ton blaga.

POTNIKI NA ŽELEZNICAH V L. 1955

Prepeljani potniki v milijonih

Prepeljani potniki v milijonih



Kakor smo že poročali v prejšnji številki, je lani odpadlo na železnice okrog 80 odstotkov skupnega prevoza potnikov, ki ga opravljajo naša prometna podjetja. Lani so naše železnice prepeljale skupno 164 milijonov

potnikov. Več potnikov se prepeljalo l. 1950 (179 milijonov) in l. 1951 (170 milijonov). Med tem pa so se znatno izboljšale udobnosti prevoza, ker so železnice dale v promet vsako leto več vlakov. Od leta 1950 do danes so

se vozni kilometri potniških vlakov povečali za 32 odstotkov.

V našem grafikonu pomenijo črni stolpci število potnikov, ki so jih prepeljali po železnicah v posameznih letih. Številke ob robu so merilo v milijonih potnikov.

zmanjšanje dobička lahko nadomesti z zmanjšanjem proizvodnih stroškov, z uvedbo bolj racionalne proizvodnje in s povečanjem delovne produktivnosti. Čeprav je normalno, da se med urejevanjem tržišča ustvarjajo določene blagovne zaloge, je pa

toliko bolj normalno in pozitivno, da zmanjšano povpraševanje zahteva pri določenih izdelkih revizijo cen in s tem v zvezi tudi zmanjšanje proizvodnih stroškov. Podjetja ali njihovi organi upravljanja imajo največ možnosti, da neposredno v praksi

ugotove, kdaj je opravičeno in potrebno določeno znižanje prodajnih cen. Kar pa zadeva znižanje lastne cene, je pa to tako in tako ena najbolj aktualnih nalog ne samo organov upravljanja temveč celotne skupnosti.

Janko Smole