

## Saobraćaj u Jugoslaviji

Mladost predratne Jugoslavije kao države, koja je nastala na ruševinama jedne razvijene, ali zaostale imperije i njena opća privredna zaostalost između dva svjetska rata, morala se odraziti i na njenu saobraćajnu mrežu. Naime, ova mreža je bila nedovoljna i neravnomjerno raspoređena, a kapaciteti pojedinih grana saobraćaja slabo razvijeni i zaostali. Nerazvijenost je bila naročito izražena u južnim i jugoistočnim krajevima zemlje. Pošto su naslijeđene disproporcije privrednog razvika Jugoslavije bile veoma velike, očigledno je da se one u tako kratkom, iako intenzivnom periodu poslijeratnog razvika, nijesu mogle likvidirati. Zbog toga one još uvijek predstavljaju ozbiljnu smetnju za brži privredni razvitak Jugoslavije, za njenu industrijalizaciju i potpuno korištenje prirodnih bogatstava zemlje, Tome treba dodati, da je željeznička mreža, na koju otpada oko 80% čitavog prevoza, još neizgrađena i relativno zaostala, nepotpuna je u tome i u početnim fazama elektrifikacije, i dizelacije, što čini glavnu karakteristiku razvika moderne željezničke mreže.

Cestovna mreža je nešto razvijenija, ali nesavremena, jer se i ona razvijala pod sličnim uslovima, kao i željeznička. Zbog slabog tempa razvoja proizvodnih snaga između dva svjetska rata, mreža puteva nije dovoljno proširivana niti rekonstruirana na modernoj osnovi. Da bi se mogla pratiti brza industrijalizacija neophodni su moderni putovi, sposobni za teška opterećenja, naročito zbog porasta transporta, koji je na sebe primila savremena motorizacija. Iako je po broju upotrebljenih puteva s elementima prošlog i početkom ovog vijeka relativno dobro razvijena, cestovna mreža zahtijeva kompletnu rekonstrukciju i modernizaciju, u kojoj će novogradnje činiti najveći dio.

Slično je stanje trgovačke mornarice, morkih luka i riječnih pristaništa. Kao agrarna zemlja, za koju su željeznički putevi imali glavnu ulogu u unutrašnjem transportu: izvozu, uvozu i tranzitu, Jugoslavija, zbog slabo razvijene trgovine, nije mogla razviti pomorsku flotu na značajnijem i višem nivou od onog koji je postignut između dva svjetska rata.<sup>1</sup>

Dinamični poslijeratni razvitak privrede socijalističke Jugoslavije brzo se sukobio sa zaostalim saobraćajem. To je stvorilo još jednu ozbiljnu teškoću u procesu razvika proizvodnih snaga, koji se odigrao tako brzo, da ga saobraćaj, zbog izvanredno velikih sredstava koja je trebalo ulagati u saobraćajnu mrežu i u prevozna sredstva, nije mogao bez teškoća slijediti. Zato ni izgradnja (za proteklih 10 godina) oko 1.300 km novih pruga oko 1.300 km modernih puteva i 250.000 BRT brodova i t. d., nije mogla zadovoljiti potrebe privrede i saobraćaja i omogućiti svrsishodnije i ekonomičnije obavljanje saobraćaja i prevoza robe.

U poslijeratnom razvoju našeg željezničkog saobraćaja karakteristične su tri etape: *etapa obnove* (koja se još nije završila, jer je dobar dio provizorno obnavljanje) koja je trajala intenzivno do kraja 1949. godine: *etapa relativno brže i obimnije izgradnje* novih željezničkih pruga do 1952. godine i *etapa poslije 1952.*, u kojoj je smanjen opseg iz-

gradnje novih željezničkih pruga, a povećan obim održavanja, zamjene, rekonstrukcije i modernizacije postojećih kapaciteta.

Putevi i motorna vozila izgrađivani su neravnomjerno u poslijeratnom periodu. Dužina puteva, s modernim kolovozom povećala se za preko 1.300 km, tako da je ukupna dužina savremenih puteva krajem 1957. iznosila oko 4.000 km ili 5% cjelokupne mreže puteva, što ni izdaleka ne zadovoljava potrebe ekonomije, jer joj je potrebno još bar 4-5 hiljada km modernih cesta, da bi se mogao pratiti razvoj privrede i dati impuls za dalji razvitak privrednih snaga. Stanje naše mreže puteva traži velika i planomjerna napezanja nacionalne privrede u jednom relativno dužem razdoblju, da bi se izgradili i modernizirali osnovni putevi i najnužniji priključci, koji bi omogućili povezivanje privrede u jednu cjelinu.

Naša trgovačka mornarica je tek 1957. godine dostigla nosivost predratne trgovačke flote (koja je iznosila nešto preko 400.000 BRT i približno odgovarala tadanjem razviku zemlje i robne razmjene s inostranstvom)<sup>2</sup> potrebe zemlje, na današnjem nivou razvijenosti, i robne razmjene prekomorskim putem, zahtijevaju znatno povećanje trgovačke flote. Takvim povećanjem flote naša vanjska trgovinska bilanca bila bi znatno poboljšana, jer u tome znatno utječu devizni izdaci u prevozu za izvoz i uvoz robe morem na tržištu brodskog prostora, koje je značajno za nerobni devizni priliv za potrebe jugoslavenske privrede. Da bi pretovarni kapaciteti mogli zadovoljiti potrebu sve veće razmjene morskim putem, etapno se izgrađuju i dvije nove luke, Ploče i



Predsjednik Tito, oprašta se pred ukrcaj na »Galeb«, sa drugom Veljkom Beticom, predsjednikom NO općine.



Predsjednik Tito, oprašta se pred polazak sa drugom Nikolom Kovačevićem i sa predsjednikom NO kotara Dubrovnika drugom Nikolom Ivanovićem.



Maršal Tito i drugarica Jovanka Broz, opraštaju se na obali sa vojnim rukovodiocima.



Maršal Tito i drugarica Jovanka Broz, opraštaju se sa partijskim rukovodiocima Dubrovnika: sekretarom Općinskog komiteta SKH-e drugom Brunom Šišićem, drugom Tomislavom Buškom i organizacionim sekretarom Kotarskog komiteta SKH-e drugom Ivom Bautovićem.

Bar, za osiguranje tokova robe iz već formiranih gravitacionih područja.

Porast privrede Jugoslavije, privrede susjednih i ostalih zemalja, uslovio je pojačanu robnu razmjenu sa drugim zemljama, pa prema tome i izraženu potrebu jačanja međunarodnog saobraćaja. Jugoslavija zbog svog geografskog položaja, kao raskrsnica puteva Zapad-Istok, imala je i sve više će imati važnu ulogu u tranzitnom saobraćaju Evrope i veze Evropa—Bliski Istok. Njena dalja uloga u međunarodnom saobraćaju u mnogome će zavistiti od unapređenja i rekonstrukcije važnih međunarodnih puteva, koji prolaze preko našeg teritorija i od izgradnje novih željezničkih veza i puteva od Podunavlja do jadranskih luka. Sadašnja nerazvijenost saobraćajnih puteva otežava intenzivniju međunarodnu razmjenu dobara, naročito između Istoka i Zapada preko Jadrana i Sredozemlja. Interesi jugoslavenske i evropske privrede zahtijevali bi da se ubrza slobodniji tranzit preko te važne saobraćajne raskrsnice. Obim međunarodnog saobraćaja, posebno tranzita, pokazuje u 1955. godini porast za oko 60% u odnosu na 1939. godinu i ima tendenciju daljeg povećanja. To povećanje će se ostvariti rekonstrukcijom, elektrifikacijom i dizelacijom željezničkih pruga prema glavnim lukama i mehanizacijama pretovara u lukama, pristaništima i na željeznicama (koja je u toku), zatim modernizacijom i izgradnjom mreže puteva i znatnim povećanjem motornih vozila.

U željezničkom saobraćaju opseg prevoza u uvozu, izvozu i tranzitu pokazuje u 1955. prema 1939. godini značajan porast i tendenciju daljeg rasta. Na međunarodnom tržištu naša trgovačka flota je cijenjena i tražena, tako da ne obavlja prevoze samo između inostranih luka i zemlje, nego sve više i između stranih luka u linijskoj i slobodnoj plovidbi.

U međunarodnom saobraćaju važno mjesto zauzimaju i naše PTT usluge, koje sve više dolaze do izražaja kao važno sredstvo komercijalnog komuniciranja, naročito uvođenjem modernih sredstava za veze.

Povećanjem obima međunarodnog saobraćaja, naročito tranzita, povećava se i netto devizni priliv iz saobraćaja, što je od naročite važnosti za poboljšanje platnog bilanca zemlje. Jugoslavenski saobraćaj, obzirom na povoljni geografski položaj zemlje, obavlja važnu međunarodnu funkciju u tom domenu privrede. On omogućava zemljama srednjeevropskog bazena da na određenim pravcima na najekonomičniji način plasiraju svoju robu na druga tržišta i da im dovezu potrebnu robu. Tranzit robe, kao važan nerobni priliv, povećan je liberizacijom tarifa i normalizacijom odnosa s istočnoevropskim zemljama. On pokazuje dalju tendenciju rasta, jer odgovara normalnim tokovima robe, koji tim putem nalaze najekonomičniji izlaz na tržišta.

Jugoslavija je, bez obzira na naslijeđenu zaostalost, morala krenuti putem intenzivne industrijalizacije zemlje, jer je to bio jedini način da se stvore uslovi za likvidiranje svestrane zaostalosti zemlje, pa i zaostalosti u saobraćaju. U uporedbi s industrijom, kao osnovnom karikom bržeg razvoja, u saobraćaju poslije rata nije moglo biti dovoljno ulagano za intenzivno proširenje kapaciteta. Zato se on još bori sa dosta velikim teškoćama da bi zadovoljio potrebe prevoza u unutrašnjem saobraćaju, a dobrim dijelom i za izvoz i uvoz. Jasno je, da će brz razvitak naše industrije, kao osnovni preduslov razvika produktivnih snaga, osigurati razvitak svih grana privrede, pa i saobraćaja.

Izgledalo je da nedovoljan željeznički park, u kome je oko 50% sredstava prešlo granicu propisanog doba tra-

janja, ne će moći obezbijediti porasle potrebe jugoslavenske privrede i da će zakočiti dalji razvitak industrije i rudarstva, razmjenu između sela i grada i rastuće potrebe međunarodne razmjene. Svake godine u sezoni velikog transporta bilo je sve više teškoća. Ali su ljudi i s oskudnim i zastarjelim sredstvima učinili sve za bolju organizaciju prevoženja, iskorišćenja kapaciteta i svladavanje teškoća. To je bio jedini izlaz, da bi se odgovaralo neprekidnom porastu trgovine, turizma, razmjene selo-grad i međunarodne razmjene. Željezničari su shvatili, da nije bilo moguće više ulagati u saobraćaj (godišnje je u prosjeku za sve grane saobraćaja ulagano 80-90 milijardi dinara, a od toga samo 50 milijardi za željeznice) i sa svoje strane omogućili, da se do maksimuma pokriju potrebe u prevozu robe i na tom nivou ulaganja.

U periodu između dva svjetska rata jugoslavenska industrija transportnih sredstava nije razvijena za ozbiljniju serijsku proizvodnju. Međutim u poslijeratnom periodu industrija šinskih vozila u poduzećima: »Đuro Đaković«, »Kraljevo«, »Goša«, »Niš«, »14 oktobar«, »Kruševac« (koje je karakterizirala ranija zanatsko-industrijska proizvodnja, te još u nekim manjim poduzećima za remont), u vezi s ulaganjima i rekonstrukcijama, koja su izvršena u ovom periodu, u stanju je da proizvodi potrebne vagona, a djelomično i lokomotive, i da na taj način obezbijedi održavanje našeg vagonskog i lokomotivskog parka. Prvu veliku narudžbu u iznosu od 2.000 savremenih teretnih vagona za tekući petogodišnji plan ova industrija je dobila 1956. godine, a ove godine treba da zaključi ugovor za još 10.000 vagona po programu petogodišnjeg plana. Zahvaljujući sve većoj solidnosti proizvodnje, ova industrija izvozi svoje proizvode u Tursku, Indiju i neke druge zemlje. Sa izvjesnom modernizacijom i dopunom njeni kapaciteti mogu dati godišnje, pored podmirenja domaćih potreba, od 1.000 do 2.000 kola i izvjestan broj lokomotiva za izvoz. Takav stepen razvitka industrije šinskih vozila i kooperacija s nekim domaćim i stranim poduzećima, koja treba da se ostvari u najskorije vrijeme za proizvodnju električnih i dizel lokomotiva, obezbijedit će u perspektivi bržu i jeftiniju modernizaciju, elektrifikaciju i dizelaciju jugoslavenskih željeznica. A time se jedino mogu osigurati dalje potrebe privrede u cjelini, normalni tokovi robe na nekim opterećenim prugama i potrebna razmjena s inostranstvom. Vanjska trgovina Jugoslavije će, daljim općim razvitkom privrede, osiguravati sve veću i solidniju razmjenu dobara s inostranstvom, što će postaviti nove zadatke i saobraćaju.

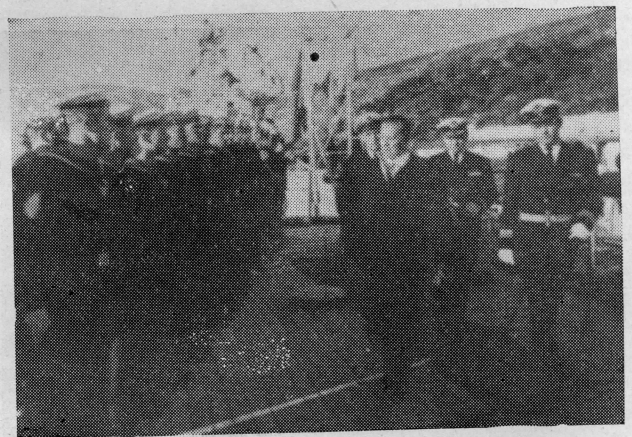
Industrija kamiona i automobila počela se razvijati tek poslije Drugog svjetskog rata. Njena proizvodnja će, uz intenzivnija ulaganja i širu kooperaciju, moći zadovoljiti znatan dio potreba naše privrede. Jugoslavenska poduzeća za proizvodnju kamiona i putničkih automobila, u kooperaciji s još nekim sličnim poduzećima, mogu da proizvedu godišnje 4-5.000 kamiona lake i srednje nosivosti i preko 1.500 putničkih automobila i kamioneta. Dalja ulaganja u ovu industriju, koja su u toku, obezbijedit će veći nivo proizvodnje. Sadašnjim ulaganjima u ovu industriju je svrha, da uz širu kooperaciju zadovolje potrebe zemlje u teretnim vozilima lakše i srednje kategorije i putničkih vozila za individualnu upotrebu. Međutim, pošto ova industrija — ni uz intenzivnija ulaganja u narednom periodu ne će biti u stanju pokriti sve naše potrebe, neka vozila (prvenstveno teška) će se i nadalje uvoziti, jer će zemlja u pogledu motorizacije još zaostajati.

Brodograđevna industrija Jugoslavije je poslije Drugog svjetskog rata solidno razvijena i rekonstruirana. Danas

raspoložemo s velikim brodogradilištima u Puli, Rijeci i Splitu i s nekoliko srednjih i manjih poduzeća duž čitave obale. Kapaciteti i solidnost tih poduzeća omogućuju postepenu izgradnju jugoslavenske trgovačke mornarice i izvoz gotovih brodova. U januaru 1958. godine u našim brodo-



Maršal Tito i drugarica Jovanka Broz, nakon oproštaja sa predstavnicima narodne vlasti, vojnim i političkim rukovodiocima polazi u pratnji predsjednika Sabora NRH-e druga Vladimira Bakarića, komandanta JRM admirala Mate Jerkovića, te šefa protokola druga Zdenka Štambuka, da se ukrcaju na brod »Galeb«



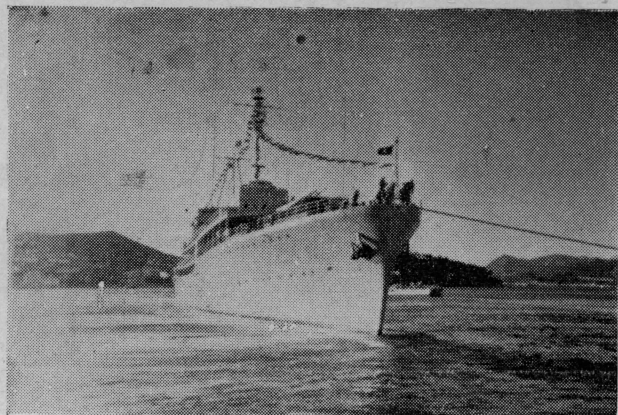
Maršal Tito u pratnji komandanta »Galeba«, obilazi počasnu četu na palubi.

gradilištima su inostrani brodovlasnici (Švicarska, Grčka, Engleska, Panama, Južna Amerika, Švedska, Norveška, Poljska, Liberija, Indija i Egipat) naručili 62 broda sa 570.000 BRT u ukupnoj vrijednosti od oko 150.000.000 USA dolara. Sada se nastavlja razvijanje i kompletiranje brodogradilišta za potrebe domaće trgovačke mornarice i izvoz gotovih brodova, kao i osvajanje brodskih motora u nekoliko poduzeća. To će obezbijediti kompletiranje proizvodnje brodograđevne industrije i povećanje proizvodnje brodova za vlastitu trgovačku flotu i za izvoz, a time i vanjskoj trgovini više robe i bolje saobraćajne uslove za razmjenu. Programom izgradnje, odnosno već zaključenim ugovorima novogradnja, naša će trgovačka mornarica krajem 1961. godine raspolagati sa oko 540.000 BRT, dok je krajem prošle (1957) godine imala 328 jedinica sa 394.473 BRT.

Razvoj domaćeg i stranog turizma u Jugoslaviji također postavlja mnoge zadatke našem saobraćaju. Turizam je veoma važna grana naše privrede, jer ima uslove da nam namakne dobar dio nerobnog priliva i da omogući kontakt Jugoslavije s vanjskim svijetom. Međutim ulaganja u turizam u našoj zemlji, koja ima značajne prirodne ljepote i povoljne klimatske uslove, zahtijeva velika sredstva i dugoročna ulaganja i u saobraćaj i van njega. Jugoslavenska privreda to čini u okviru svojih mogućnosti, premda su zahtjevi stranih i domaćih turista i potrebe razvitka među-



Ogromne mase naroda pred »Galebom« pozdravljaju Predsjednika, koji im u društvu Jovanke Broz i predsjednika Narodne skupštine NR CG Blaža Jovanovića srdačno uzvraćaju



»Galeb« napušta Grušku luku, na odlasku u velikoj misiji prijateljskim zemljama.

narodnog turizma znatno veći. Ulaganja u Jadranski put, koji se rekonstruira i gradi na relaciji Rijeka—Zadar—Split—Dubrovnik—Crnogorsko Primorje, da bi se odatle vezao preko Crne Gore i Skopja s Grčkom, omogućit će savremenom turizmu, koji se orijentira na motorizirana sredstva, slobodan pristup ljepotama Jadrana, i time mu dati novi podstrek za dalji razvitak i tranzit turista za Grčku. Pored toga gradit će se, ili rekonstruirati magistrala Ljubljana—Zagreb—Beograd—Skopje—Đevđelija i neki drugi putovi unutrašnjeg i međunarodnog značaja.

Petogodišnjim planom razvitka privrede Jugoslavije predviđen je dalji porast industrije, poljoprivrede, saobraćaja, trgovine i razmjene s inostranstvom svih grana privredne djelatnosti. U tom aspektu našem saobraćaju postavljaju se novi i krupni zadaci u oblasti transportnih potreba industrije, rudarstva, trgovine, a naročito razmjene dobara selo-grad, međunarodne razmjene, turizma i t. d. Zato će mu u ovom i slijedećim periodima biti posvećena posebna pažnja u investicijama, da bi se što prije otklonila nastala disproporcija između ove privredne oblasti i ostale privrede u cjelini.

Ulaganja u saobraćaj bit će sve veća, iako se u doglednom periodu ni tako povećanim ulaganjima ne mogu riješiti svi nagomilani problemi iz prethodnih perioda. Međutim modernizacijom saobraćaja i ubacivanjem novih transportnih sredstava, omogućit će se bolje saobraćajne usluge za robnu razmjenu u zemlji, za razmjenu s inostranstvom i za turizam. Postepena elektrifikacija i dizelacija pruga i rekonstrukcija i izgradnja novih saobraćajnica, kao i postepena modernizacija, rekonstrukcija i izgradnja naše osnovne cestovne mreže pojačat će razvoj unutarnje i međunarodne trgovine, tranzita i turizma i učiniti naše tržište znatno pristupačnije stranom svijetu.

Da bi odgovorila toj tendenciji i na polju saobraćaja, a na osnovu politike aktivne i miroljubive koegzistencije, i da bi obezbijedila širu razmjenu dobara, doprinijela unapređenju saobraćaja u Evropi i uključila se u rješavanje evropskih saobraćajnih problema, Jugoslavija je, pored aktivnog učesća u radu većine međunarodnih transportnih organizacija, 1955. godine pristupila Evropskoj konferenciji Ministara transporta i društvu »Eurofima«, konstruktivno saradujući na svim problemima, koje je Konferencija pokrenula. A konstruktivna uloga jugoslavenskih predstavnika pomaže ostvaranju ciljeva daljeg unapređenja saobraćaja i razmjene dobara u svijetu.

<sup>1</sup> Na dan 15. V. 1945. godine od naše predratne tonaže ostalo je sposobno za plovidbu samo 34%, i to: 32 broda duge plovidbe sa 126.559 BRT i 83 broda obalne plovidbe sa 11.270 BRT, to jest ukupno 115 brodova sa 137.829 BRT.

Evropske zemlje su iz rata izašle sa 57% predratnih kapaciteta, dok je ukupna svjetska tonaža po završetku ratnih operacija bila za 13% veća u odnosu na stanje u 1939. godini (»Le transportes maritimes« — izdanje OEEC za 1954 godinu).

<sup>2</sup> Interesantno je zabilježiti da je Jugoslavija naslijedila jednaku tonažu poslije ovog i Prvog svjetskog rata — oko 140.000 BRT. Isto tako je interesantno, da trgovačka flota u bivšoj Jugoslaviji nije bila orijentirana za robnu razmjenu s inostranstvom, već za slobodnu plovidbu, tako da je najmanje dolazila u naše vode.