

PUT I SAOBRAĆAJ

VIA VITA



1965

SADRŽAJ

Vlada Ćosić –

Neka pitanja integracije u saobraćaju.

Dipl. ing. Milan Milivojević –

„Le Centre de recherches routieres“ centar naučno istraživačkog rada na polju putogradnje u Belgiji.

Tehn. Živka Savić –

Rekonstrukcija i modernizacija postojećeg puta prvog reda Sip-Kladovo-Negotin.

Iz naše štampe



PUT I SAOBRAĆAJ

ČASOPIS DRUŠTVA ZA PUTEVE SRBIJE

God. XI Br. 10

Oktobar

Beograd 1965. g

Vlada ČOSIĆ

Neka pitanja integracije u saobraćaju

Razvoj proizvodnih snaga i proizvodnih odnosa u svetu pokazuje da je integracija zakonitost koja je stalno prisutna u savremenom razvitku. Zbog toga ovaj proces i mi moramo stalno pratiti i sagledavati u cilju našeg uklapanja u svetska zbivanja. Ovo utoliko pre što smo mi mala zemlja sa relativno suženim proizvodnim mogućnostima i ograničenim tržištem, pa je nužno, produbljujući ovaj proces u granicama nacionalne ekonomike i njenog usaglašavanja sa kretanjima u svetskoj privredi, akcenat dati onim integracionim zahvatima u oblasti i granama, gde se menja tehnika, struktura naše privrede pa prema tome i saobraćaja gde se sve više izražava tendencija automatizacije i elektronskog procesa. Potreba za udruživanjem nije slučajna, ona ima svoju objektivnu stranu u elementima razvoja savremenih proizvodnih snaga kao materijalne baze za dalji razvoj društveno-ekonomskih odnosa i međunarodne podele rada. Naime, razvoj moderne proizvodnje, njene tehnike i tehnologije uopšte zahteva sve širu i detaljniju podelu rada ne samo u nacionalnim već i u međunarodnim razmerama odnosno sve viši nivo ekonomske saradnje, koordinacije i integracije. Otuda se danas integracija ostvaruje u svim oblastima, a

norocito u oblasti društveno-ekonomskog života. Ona je postala sredstvo i uslov savremenog privređivanja u cilju podizanja produktivnosti, ekonomičnosti i rentabilnosti društvenog rada.

Organizacioni oblici ekonomske integracije u našoj zemlji su vrlo raznovrsni. Neki su sasvim uprošćeni (dogovorna, usmena poslovna saradnja) drugi vrlo elastički (poslovno tehnička saradnja na bazi pismenog ugovora). Neki su u ovom času uglavnom iz objektivnih i opravdanih razloga preovladajući, mada ne i najcelishodniji (fuzija), drugi sasvim specifični, po zakonu obavezni, a regulativnim i upravnim funkcijama (zajednica preduzeća). Karakteristike privrednog razvitka su vrlo različite, u pojedinim etapama pune specifičnosti. Stare odnose zamenjuju novi, ali i oni donose nove probleme. Protivrečnosti nisu karakteristične samo za sukob starog i novog, već i za ono što nastaje, što ne učvršćuje i što opet kreće napred. Tako je i sa organizacionim oblicima integracije. Nužno je da se teži novim, daleko razvijenijim oblicima poslovnog povezivanja. Upravo onim oblicima integracije koji odgovaraju nivou visokoproizvodnih snaga i socijalističkih proizvodnih odnosa na bazi radničkog i društvenog samoupravljanja. Tako mnoga pitanja postaju

aktuelna, postaju predmet proučavanja stručnih i društveno-političkih organizacija i foruma. Tako je slučaj sa „asocijacijom proizvođača“ na novom višem integracionom obliku u privredi o čemu je privredna reforma dala veoma povoljne impulse.

Otuda polazeći od toga da pod integracijom u privredi podrazumevamo sve oblike međusobnog povezivanja privrednih organizacija, grana i oblasti od najlabavije poslovne saradnje do potpunih spajanja (fuzija), kao i izjednačavanje uslova privređivanja a u cilju društvene produktivnosti rada, možemo konstatovati da su se u poslednje vreme počeli razvijati uglavnom takvi oblici integracije koji vode stvaranju krupnih saobraćajnih preduzeća. Mislim da su navedeni oblici uglavnom dobri i zbog toga što dosadašnji razvoj saobraćaja karakteriše usitnjenost, nedovoljna tehnička opremljenost, neorganizovani nastup saobraćajnih preduzeća na planu unutrašnjeg i međunarodnog tržišta saobraćajnih usluga, nelojalne konkurencije, nelojalni odnosi kod akvizicije transporta, zaostalosti u tehnologiji i organizaciji procesa prevoza, menjanja uslova za kadrovsku opremljenost itd. Ono što karakteristiše razvoj saobraćaja jeste to da je on vrlo skup i da znatno opterećuje troškove naše privrede.

Sve ove slabosti i nedostaci su u određenoj meri uticali i na rentabilnost poslovanja pojedinih grana saobraćaja i slabije zadovoljenje potreba privrede i stanovništva u saobraćajnim uslugama.

Usmeravanje razvoja saobraćajnih kapaciteta i drugih uslova za njegov rad nije uvek bilo usmereno ka optimalnom zadovoljenju društvenog rentabiliteta, već su uglavnom to bila rešavanja saobraćajnog rentabiliteta. Razume se da su ovakva rešenja saobraćaja veoma skupa za

privredu SR Srbije, kao i da se iz godine u godinu stalno povećavaju troškovi privrede za saobraćajne usluge i da to sve ima bitnog odraza na razvoj svake privredne oblasti, odnosno njenog položaja u okviru naše zemlje.

Usled ovakvog stanja saobraćaja, da kažemo dobrim delom, jer ima i drugih problema, (naročito nepravilne lokacije proizvođačkih organizacija) učešće saobraćaja u troškovima poslovanja privrede u SR Srbiji iznosi oko 19⁰/₀ a u vrednosti proizvodnje oko 6⁰/₀. Međutim, ovo su samo procesi dok pojedine privredne organizacije imaju daleko veće učešće saobraćaja u svojim troškovima (naročito poljoprivreda, građevinarstvo, rudarstvo, šumarstvo itd.).

Naime, poznato je da transportni troškovi utiču na formiranje cena svih proizvoda kod kojih se ne poklapa mesto proizvodnje i potrošnje. U ove troškove ne ulazi samo vozarina već i sve dodatne operacije — utovar, istovar, dovoz i ostalo. Tako se uglavnom sagledavaju svi troškovi rada i sredstava u izvršavanju transporta koji su vrlo značajni a o čemu bi privredne organizacije i organi koji vode ekonomsku politiku trebalo da posvete više pažnje i to kroz dalje sagledavanje razvoja i unapređenja saobraćaja kako bi se što više snizili transportni troškovi. Ako bi privreda skratila prosečni prevozni put u željezničkom saobraćaju samo za 1 km., onda bi platila na ime transportnih troškova po cenama 1961 g. manje za oko 500 miliona dinara. Ako bi se prevoz putnika u železničkom i drumskom saobraćaju skratio samo za 10 km. privreda bi uštedela 10 milijardi dinara.

Dakle, potreba za modernim, bezbednim, urednim i racionalnim prevozom robe i putnika, za pravilnom podelom rada između organa upravljanja i organa rukovođenja i unutar

njih, postala je toliko aktuelna i goruća tako da ona nužno vodi ka koncentraciji sredstava i tehnološkoj integraciji. Na razvoj u tom pravcu posebno vrši pritisak aktuelna privredna situacija, u kojoj su uslovi privređivanja zaoštreni, pa preduzeća za svoje proizvode moraju da traže nova domaća i strana tržišta, u čemu saobraćaj ima velikog uticaja.

I u okviru dosadašnjih rešenja u oblasti saobraćaja, nesumnjivo je da se mogu postići bolji rezultati ako se unutrašnje rezerve u saobraćaju iznađu i ako se sve faze rada saobraćaja i drugi problemi reše na takav način, koji će dati bolje i efikasnije rezultate u zadovoljenjima potreba privrede.

U tom smislu mislim da nisu u dovoljnoj meri iskorišćene sve mogućnosti za bolju saradnju (integraciju) između pojedinih grana saobraćaja. Ovo zbog toga što je svaka grana deo integralnog saobraćajnog sistema, a u krajnjoj liniji elementa čitavog privrednog procesa, pa se u savremenom razvoju ne postavlja više samo pitanje integracije saobraćaja u okviru grana, nego i integracija između pojedinih saobraćajnih grana.

Društvena rentabilnost saobraćaja može se obezbediti u najpunijoj meri ako se organizacija saobraćaja posmatra i organizaciono prilagođava zahtevima društvene rentabilnosti. A to postavlja zahtev za integracijom saobraćajnih grana što se može postići raznim oblicima kooperacije: kombinovani prevoz železnica - reka, drum - železnica i reka - drum, izrada kombinovanih tarifa kao i koordinacije saobraćaja. Koordinacija saobraćaja treba uglavnom da obezbedi:

— što usklađeniji i ekonomičniji razvoj i poslovanje pojedinih grana saobraćaja prema privrednim i društvenim potrebama;

— ekonomičan izbor investicija iz društvenih sredstava za razvoj pojedinih grana saobraćaja i modernizaciju transportnih kapaciteta - sa što većim efektom za društvenu jeftinost;

— što manje troškove prevoza sa gledišta društva, po transportnim preduzećima i granama saobraćaja i

— što racionalnije korišćenje transportnih kapaciteta pojedinih grana saobraćaja i stvaranje uslova za usmeravanje prevoza na ekonomski povoljniji prevozni put sa gledišta privrede kao celine, — prvenstveno putem politike koordinacije tarifa usklađenih na realno potrebnim troškovima prevoza, privrednim merama i instrumentima privrednog sistema naročito u odnosu na režim osnovnih sredstava i merama za veću efikasnost pojedinih grana saobraćaja.

— Kakva su dosadašnja integraciona kretanja u pojedinim granama saobraćaja?

Putevi

U smislu novih integracija naše privredne reforme ono što nas naročito treba da zainteresuje to je, kako bolje savremeniji organizovati putnu privredu - službu. Nedovoljna obezbeđenost finansiskim sredstvima privrednih organizacija na putevima, nerešeno pitanje poslovanja ovih organizacija na ekonomskim principima, ekonomska zavisnost preduzeća za puteve od putnih fondova, nerazrađeni sistem upravljanja putevima, kao i druga nerešena pitanja uslova su da privredne organizacije na putevima nisu u mogućnosti da svoje poslovanje vrše na osnovu ekonomskih principa, niti da izvršavaju svoj osnovni zadatak zašto su i osnovane. Savezna privredna komora analizirala je, probleme iz putne privrede pa je između ostalog konstatovala sledeće:

1) Iako su u dosadašnjoj izgradnji i unapređenju putne mreže učinjeni izvanredni naponi, angažujući znatna finansijska sredstva, današnja mreža naših puteva još uvek nije u stanju koje bi omogućilo intenzivniji razvoj drumskog saobraćaja, a time i zadovoljenje potreba privrede.

2) Formiranjem preduzeća za puteve odpočeo je proces uvođenja ekonomskih odnosa i radničkog samoupravljanja u ovoj grani privrede, što je već do sada dalo određene pozitivne rezultate u unapređenju putne mreže.

3) Iako su preduzeća za puteve u dosadašnjem razvoju dokazala opravdanost ovakvog sistema upravljanja i privređivanja u oblasti javnih puteva, te uglavnom prevazišla početne teškoće u svom poslovanju, ispoljava se još uvek izvestan broj nerešenih problema kao što su: usitnjenost organizacije na nekim područjima, još uvek nedovoljna opremljenost mehanizacijom, nedovoljan broj stručnih kadrova i dr.

4) Nerešeni ekonomski uslovi privređivanja koji se ogledaju u protivurečnosti između obaveze preduzeća da odgovara za integritet osnovnih sredstava i činjenice da sredstvima za finansiranje reprodukcije javnih puteva u pretežnom iznosu raspolažu faktori (putni fondovi) van radnih organizacija.

5) Nedovoljnost sredstava za normalno održavanje i zamenu amortizovanih delova putne mreže, što nameće potrebu preispitivanja mogućnosti neophodnog povećanja sredstava i njihove stabilnosti u pogledu pritanja saobrazno dinamici potreba putne mreže.

Za rešavanje istaknutih problema u oblasti uslova privređivanja preduzeća za puteve i obezbeđenje odgovarajućeg obima sredstva za potrebe dalje izgradnje i unapređenja putne mreže, daju se sledeći predlozi mera koje bi trebalo preduzeti:

a) Da Savezno izvršno veće prihvati predloženu Odluku o određivanju visina prihoda preduzeća za puteve od benzina i plinskog ulja i Odluku o izmenama Odluke o određivanju najviših prodajnih cena za naftine derivate kojima se povećavaju prihodi preduzeća za puteve za 20.— dinara po 1. litru benzina i plinskog ulja na račun smanjenja poreza na promet ovih proizvoda.

Smanjenje stope poreza na promet sproveo bi Savezni sekretarijat za finansije putem izmene Zakona o saveznom porezu na promet.

b) Da Savezno izvršno veće preporuči socijalističkim republikama da povećaju iznose svojih sredstava za potrebe održavanja i zamene putne mreže koja bi trebalo da iznosi najmanje 40% u odnosu na sredstva koja se formiraju za puteve od korisnika puteva (naknade od pogonskog goriva i društvenih vozila). Radi obezbeđenja sigurnosti pritanja sredstava za puteve ovu obavezu bi trebalo procentualno utvrditi u odnosu na realizaciju ukupnih prihoda političko-teritorijalnih zajednica a na taj način osigurati automatizam u formiranju prihoda. Sličnu obavezu treba predvideti i za druge društveno-političke zajednice na njihovom području.

c) Budući da je prema programu zadataka predviđeno donošenje novog Osnovnog zakona o preduzećima za puteve u mesecu aprilu 1966. godine, to je neophodno za pripremu predloga ovoga Zakona da Savezno izvršno veće usvoji sledeća načela:

— Preduzeća za puteve su osnovni i odgovorni nosioci upravljanja i privrednog iskorišćavanja javnih puteva;

— Predmet poslovanja (osnovna delatnost) preduzeća za puteve je iskorišćavanje javnih puteva;

— Preduzeće za puteve osniva Republičko izvršno veće za mrežu puteva I, II i III. reda, na teritoriji koja

čini saobraćajno-ekonomsku celinu i obezbeđuje ekonomske uslove za samostalno privređivanje preduzeća;

— Visina sredstava za finansiranje javnih puteva obezbeđuje se na osnovu troškova normalnog održavanja i zamene (amortizacije) putne mreže.

— Sredstva za prostu reprodukciju (održavanje i zamenu) javnih puteva obezbeđuju se putem naknada za korišćenje puteva. Vidove, visinu i način naplate naknade utvrđuje društvena zajednica;

— Sredstva namenjena za prostu reprodukciju puteva čine prihode preduzeća za puteve kojima ona samostalno raspolazu;

— Sredstva za proširenu reprodukciju (izgradnju - rekonstrukciju) javnih puteva obezbeđuju se učešćem društvenih zajednica, privrednih organizacija i kreditnim mehanizmom;

— Delatnost preduzeća za puteve od posebnog je društvenog interesa. To uslovljava primenu nekih specifičnih principa i mera.

Sa stanovišta problema putne privrede u SR Srbiji postoje različita mišljenja i sugestije u njihovom razrešavanju. Tako na primer na nedavno održanom sastanku u Privrednoj komori SR Srbije prihvaćene su sledeće sugestije:

— Preduzeća za puteve, kojima su javni putevi predati na upravljanje i privredno iskorišćavanje, treba da budu osnovni i odgovorni nosioci procesa reprodukcije.

U cilju pravilnog izvršavanja tog zadatka njima je potrebno obezbediti odgovarajuću materijalnu bazu.

— Troškove proste reprodukcije javnih puteva (održavanje i namena), treba prvenstveno pokriti iz sredstava koja se akumuliraju po svim osnovima korišćenja puta. U svrhu realizacije ovoga, neophodno je obezbediti podršku predloga za smanjenje poreza na promet tečnih goriva i usmeravanje ove razlike za potrebe puteva. Isto tako podržati i predlog

za povećanje naknada od motornih vozila u proseku od 50%.

— Društveno - političke zajednice treba i nadalje da budu obavezne u pokrivanju razlike nedostajućih sredstava zbog nemogućnosti da se društveno priznati troškovi proste reprodukcije puteva pokriju iz sredstava akumuliranih od naknada koje plaćaju korisnici puta. Istovremeno obezbediti stalnost u pritanju ovih sredstava, kako bi preduzeća za puteve mogla na vreme i sa sigurnim elementima donositi svoje godišnje programe radova.

— Uvođenje amortizacije puteva treba da budu uslov za obezbeđenje pravilnog procesa reprodukcije javnih puteva, a time i očuvanja njihovog integriteta. U vezi sa tim, i puteve III, reda na užem području SR Srbije treba predati preduzećima za puteve, kako bi se obezbedio jedinstven režim amortizovanja svih puteva iste kategorije, bez obzira na kom se području oni nalaze.

— Visina sredstava za finansiranje javnih puteva treba da bude utvrđena na bazi troškova normalnog održavanja i zamene putne mreže i ona u celini treba da čini neposredne prihode preduzeća za puteve.

— Vidove, visinu i način naplate naknada za korišćenje puteva biće potrebno da i nadalje utvrđuje društvena zajednica najvećim delom jedinstveno za celo područje SFRJ.

— Sredstva za rekonstrukciju i izgradnju puteva (proširenu reprodukciju) u načelu treba da obezbedi na odgovarajući način društvena zajednica. Preduzeća za puteve u ovome sa svojim sredstvima, koja bi se formirala iz dohotka, mogu imati samo neznatnog udela.

— Osnovna delatnost preduzeća za puteve (predmet poslovanja trebalo bi da bude privredno iskorišćavanje javnih puteva, pri čemu bi ovim preduzećima trebalo omogućiti da kao i ostale privredne organizacije u

skladu sa postojećim propisima mogu utvrđivati vrednost svoga rada.

— Konfrontiranje interesa preduzeća za puteve i korisnika puteva, imalo bi se regulisati propisivanjem tehničko saobraćajnih normativa, koji treba da omoguće odgovarajuću kontrolu realnosti angažovanja sredstava za prostu reprodukciju, prvenstveno u pogledu kvaliteta radova na održavanju i modernizaciji puteva.

— Za preduzimanje mera u otklanjanju postojećih protivurečnosti u današnjoj organizaciji koja se brine o unapređenju puteva, imajući pri tom u vidu preduzeća za puteve i njihov status, kao i druge organe koji se takođe bave ovom problematikom, nepohodno je pre svega rukovoditi se principima koji maksimalno treba da osiguraju dalje usavršavanje radničkog somoupravljanja i u ovoj oblasti privrede.

— U SR Srbiji putna služba je pretrpela 11 raznih reorganizacija, koje se nisu mogle ustaliti, radi čega su mnoge dobre stvari započinjane narednom reorganizacijom zanemarivane, tako da danas imamo nagomilanih problema koji se ogledaju u slabom stanju putne mreže, usitnjenosti sredstava, neefikasne organizacije u smislu pune primene naučno-istraživačkog rada itd. itd.

Kakva je sadašnja organizacija putne privrede u SR Srbiji?

Razbijenost službe

Sadašnje organizacije putne službe:

- Republički fond za puteve
- Pokrajinski fond za puteve Vojvodine
- Pokrajinski fond za puteve APKM
- Direkcija autoputa
- 1 preduzeće za puteve u APV
- 1 preduzeće za puteve APKM
- 9 preduzeća za puteve u užoj Srbiji
- Inspekcija za puteve.

Republički fond za puteve vrši prava i dužnosti investitora za radove na rekonstrukciji i izgradnji puteva, koji se finansiraju iz sredstava fonda, a sa preduzećima za puteve zaključuje ugovore o vrsti i obimu radova na održavanju puteva. Fond vrši i sve stručne poslove u vezi puteva I i II reda za Republički sekretarijat za saobraćaj i veze.

Pokrajinski fondovi za puteve vrše prava i dužnosti investitora za sve radove koji se finansiraju iz sredstava fonda.

Direkcija za izgradnju autoputa „Bratstvo-jedinstvo“ vrši prava i dužnosti investitora za izgradnju autoputa Niš - Dimitrovgrad i Jadranskog puta Rožaj - Priština - Skoplje. Uredbom o osnivanju Direkcije data je mogućnost i obavljanja investitorskih poslova na izgradnji i rekonstrukciji i drugih puteva. Republički fond za puteve, po odobrenju Izvršnog veća, ugovorio je sa Direkcijom vršenje investitorskih poslova za izgradnju nekih putnih pravaca.

Početkom 1963. godine preduzeća za puteve osnovala su svoje poslovno udruženje „Srbijaput“ koje ima zadatak obavljanja izvesnih zajedničkih poslova za udružena preduzeća. Aktivnost udruženja do sada se ogledala pretežno na komercijalnim poslovima, a u zadnje vreme i na nekim organizacionim pitanjima putne službe.

Iskustvo od 2—3 godine već je jasno pokazalo da ovako organizovana služba ima niz nedostataka koji se negativno odražavaju na puteve uopšte:

- nema jedinice za studije
- nema jedinice za unapređenje građenja i održavanje puteva
- nema jedinice za naučno - istraživački rad i nove metode građenja
- nema jedinice za organizaciju rada

- nema jedinice za finansiske ekonomske studije organizacije
- kvalitet održavanja puteva pokazuje tendenciju opadanja.

Međutim, ako bi se postojeće snage i sredstva organizovali pravilno, takva organizacija bi mogla dati daleko bolje rezultate na svim poljima delatnosti, nego što daju te iste snage i sredstva rasparčana u niz nekompletnih organizacija.

Domen i delokrug rada preduzeća za puteve

Pitanje utvrđivanja domena i delokruga rada preduzeća za puteve u našoj teoriji i praksi još uvek nije rešeno. Postavlja se pitanje, da li preduzeće za puteve svojim radom proizvodi uslugu i prodaje je neposredno korisnicima puta u kom slučaju kroz cenu usluge preduzeće treba da ostvaruje svoj ukupan prihod u kome je sadržan iznos amortizacije puta, sredstava proste i proširene reprodukcije u celini, ili preduzeće za puteve održava, modernizuje i rekonstruiše javni put u granicama raspoloživih sredstava i ostvaruje svoj ukupan prihod po ugovoru, iz čega proističe zaključak da put nije osnovno sredstvo preduzeća za puteve u klasičnom smislu.

Prema tome svako od ovih rešenja ima svojih prednosti i nedostataka i da se proces privređivanja preduzeća za puteve ne može adekvatno primeniti kao u drugim privrednim organizacijama. Jer ako bi delokrug rada preduzeća za puteve bio samo „iskorišćavanje javnih puteva“, onda bi ova došla u položaj da ostvaruju prihod neposredno od korisnika nezavisno od kvaliteta, pa ni obima učinjene usluge, gde bi došao do izražaja i monopolski položaj preduzeća. S obzirom na činjenicu da naplata korišćenja usluga ne bi bila konkretna već paušalna neza-

visno na vid naknade, to bi prihodi uvek bili nezavisni od stvarnih troškova održavanja i usluženog rada preduzeća za puteve, što bi narušilo čitav mehanizam raspodele sredstava u celini, a interne posebno. Ako bi se zadržao dosadašnji mehanizam formiranja sredstava za puteve i sva sredstva išla neposredno preduzećima za puteve, postoji izvesna opasnost da će usluge koje se čine korisnicima biti znatno ispod nivoa koji je unapred plaćen. Ovo zato što bi u tako pretpostavljenim uslovima preduzeća slobodno raspolagala sredstvima koja mogu ostvarivati i bez ulaganja rada i sredstava. Pretpostavka da će put kao osnovno sredstvo preduzeća samim tim što je njihov, biti predmet posebne brige, nije u dovoljnoj meri garant korisnicima puta, zato što preduzeće za puteve nije u istom odnosu prema putu kao što je to korisnik puta, odnosno privredne organizacije druge delatnosti prema svojim sredstvima (železnica, PTT, industrija i sve druge delatnosti).

Neposredno formiranje sredstava na nivou radne organizacije i njihovo korišćenje u skladu sa ekonomskim koncepcijama preduzeća, nije dovoljna garancija društvu da će ista biti angažovana u okviru programa perspektivnog razvoja šire društvene zajednice čiji je interes za razvoj putne mreže vrlo veliki.

Samostalnost radnih organizacija drugih delatnosti u raspolaganju ostvarenim sredstvima rada je u potpunom skladu sa koncepcijama privređivanja, jer iste raspolažu sredstvima, što je garancija da će ista biti i korišćena u skladu sa zahtevima ekonomije. Međutim, s obzirom da formiranje prihoda nije neposredno zavisno od obima rada odnosno učinjene usluge kod preduzeća za puteve, posledice neadekvatnog trošenja sredstava ne reperkutuje se direktno na preduzeće, već na korisnike puteva, što uslovljava posebnu brigu

društva, odnosno poseban tretman ove oblasti kod projektovanja sistema privređivanja.

Isto tako i koncepcija koja polazi od toga da put nije osnovno sredstvo preduzeća za puteve nije prihvatljiva u uslovima privređivanja u nas. Ovo zbog toga, što put kao sredstvo na kome se i privređuje praktično ne bi imao svoj status, bio bi praktično ničiji odnosno svačiji, a preduzeća sticajem takvih okolnosti imala bi pasivan odnos prema putu, što bi uslovljavalo stalno propadanje putne mreže. Preduzeća bi angažovala sredstva po ugovoru za konkretan rad, sticala dohodak po opšte važećim normama privređivanja, a brigu i staranje o putnoj mreži morala bi da preuzme druga institucija koja u svakom slučaju ne bi mogla da se o putevima efikasno stara s obzirom na karakter i funkciju putne mreže.

S obzirom na sve ove okolnosti ocenjuje se neophodnim da javni put i dalje bude osnovno sredstvo preduzeća za puteve, gde bi preciznim zakonskim odredbama definisala prava i obaveze preduzeća prema putu i skladu sa specifičnostima funkcije puta. Odredbama zakona shodno predhodnim postavkama utvrdio bi se delokrug rada na preduzeća za puteve.

Pošto predstoje mere za sređivanje putne privrede to smatramo da pri predlogu odnosno pri stvaranju nove organizacije putne službe u Srbiji treba poći od tehnologije poslovanja, ekonomičnosti, rentabilnosti i razvoja društveno-ekonomskih odnosa, te za sve potrebne delatnosti stvoriti odgovarajuću jedinicu, čiji rad i funkciju takođe treba usaglasiti sa ostalim radnim jedinicama.

Posle raznih kombinacija imajući u vidu privredni sistem i postojeće stanje predlažemo **jedno preduzeće za puteve za teritoriju uže Srbije.**

Nadležnost preduzeća:

- studije putne mreže
- projektovanje puteva
- održavanje puteva
- građenje puteva
- naučno - istraživački rad u oblasti puteva
- finansijsko - ekonomsko poslovanje.

Svoju delatnost pedruzeće bi obavljalo preko preduzeća sa 9 pogona (sadašnja preduzeća) sa samostalnim obračunom.

Upravljanje

Upravljanje bi trebalo da bude opšte društveno tj. da Savet ili Radnički savet bude sastavljen od predstavnika iz radne organizacije (uprave preduzeća i pogona) i predstavnika šire društvene zajednice i drugih zainteresovanih institucija, tada kad se rešavaju u Savetu opšta pitanja (donošenje godišnjeg plana, rasporeda novčanih sredstava, završni račun i dr. važni problemi), onda učestvuju svi članovi Saveta (iz radne organizacije preduzeća i predstavnici društvene zajednice) a kad se rešavaju pitanja koja se tiču samo radne zajednice (društveno-ekonomski odnosi, podela ličnih dohodaka, odmora i sl.) onda učestvuju samo članovi Saveta iz radne zajednice. Ovo omogućuje čl. 13 novog Osnovnog zakona o preduzećima.

Upravni odbor trebao bi da bude iz radne zajednice, (iz Uprave preduzeća), koji bi radio na osnovu odluka Saveta.

Svaki pogon bi trebao da ima svoj organ upravljanja, kome bi se Statutom odredila nadležnost i odnos prema Savetu i Upravnom odboru radne zajednice.

Principijelno pogon treba organizovati sa samostalnim obračunom a Statutom mu dati maksimum samostalnosti.

Politika puteva

Politiku puteva na osnovu studija i rezultata predlagao bi Upravni odbor radne zajednice Saveta, koji bi određivao opšti pravac putne politike, predlagao Izvršnom veću i Skupštini ono što ne bi bilo u njegovoj nadležnosti. Savet bi bio inicijator za nova građenja i koordinirao rad sa autonomnim pokrajinama.

Finansiranje

Sva određena sredstva za puteve, bilo kao prihodi po postojećim propisima bilo kao dotacije društveno-političkih zajednica (republike, pokrajine, sreza) treba da prima preduzeće na svoj račun.

Savet (prošireni) vrši raspored u finansijskom planu preduzeća. On bi određivao odgovarajuće sume pogo-

nima za redovno održavanje, modernizaciju i druge poslove, određivao bi odgovarajuća novčana sredstva na pojedine puteve za rekonstrukciju i za novu izgradnju.

Takođe sva novčana sredstva, koja bi federacija davala za pojedine pravce išla bi na račun preduzeća.

Trebalo bi propisima obezbediti da se svi javni putevi moraju graditi pod nadzorom ovog preduzeća bez obzira ko ih finansira.

Organizacija preduzeća

Treba od Republičkog fonda za puteve. Direkcije za građenje autoputa i Udruženja preduzeća za puteve obrazovati upravu preduzeća za puteve na užoj teritoriji Srbije sa sedištem u Beogradu.

Ove organizacije imaju sada službenika:

Organizacija	Inženj.	Tehnič.	Admin.	Radnika	Ukupno	
Republ. fond	10	4	8	4	26	12%
Direkcija autoputa	26	51	30	53	160	80%
Udruženje pred. za puteve	1	—	14	3	18	8%
Svega:	37	55	52	60	204	
	17%	27%	26%	30%	100%	

Razumljivo u izvesnim kategorijama službenika bilo bi viška, no organizacija mogla bi to pitanje savladati.

Verovatno da bi i u pogonima došlo ovakvom organizacijom do izvesnog viška radne snage, pa možda i do raskida radnog odnosa.

U prednjoj tabeli je obuhvaćen ceo kadar, tj. i onaj koji uvek mora

biti na terenu, bilo na građenju ili na transiranju puteva.

Funkcionisanje službe

Predložena organizacija mogla bi se sprovesti bez bojazni da dođe do zastoja u radu, što obično prati svaku reorganizaciju, ovo iz razloga što bi se doneli odgovarajući akti koji bi regulisali odnose i prava svih radnih jedinica.

Prednost predložene organizacije

1. Na jednom mestu, bar za užu Srbiju u stručnoj organizaciji, studirala bi se putna mreža, izrađivala i predlagala politika puteva organima nadležnim za određivanje te politike, a potom bi je ta stručna organizacija sprovodila i usavršavala.

2. Na jedno mesto bi se slili svi prihodi za puteve: redovni, dotacije i dr. Ta stručna organizacija u tesnoj saradnji sa pogonima preduzeća vršila bi se po rasporedu nadležnog organa (Saveta i Izvršnog veća ili Skupštine) utrošak novčanih sredstava na određene radove. Na taj način bi cela putna mreža bila pod istim uslovima, tako bi se mogli glavni i opterećeni putni pravci održavati sa potrebnim sredstvima i stvarno da se ukupna sredstva utroše prema stvarnoj potrebi, što nije slučaj danas.

3. Sredstva — mašine i dr. — mogli bi se pravilnije i više koristiti, nego što je to moguće pri postojanju više preduzeća. Posebno se ukazuje na zimsku i mehanizaciju za održavanje saobraćaja u toku zime. Nemoгуće je i neracionalno je svakom nabaviti sve, jer tako moraju mašine i druga sredstva stajati neiskorišćena.

4. U većoj organizaciji lakše je naučiti, koristiti i unapređivati nauku, vezati teoriju i praksu, proveravati nove metode, organizovati naučno istraživački rad, jednom rečju lakše je unapređivati tehniku građenja i održavanja puteva, a to znači pojednostiniti transportne troškove i omogućiti udobniji transport ljudi i robe.

5. Fondovi jednog preduzeća mogu biti racionalnije korišćeni i više da doprinesu poboljšanju života radnih ljudi, nego kad ima više sitnih preduzeća.

6. Može se bolje i lakše raditi na stručnom usavršavanju kadra, što je veoma važno s obzirom da se saobraćaj uvećava i sve više opterećuje pu-

teve, to treba pratiti i odgovarajuće mere na vreme preduzimati.

7. Produktivnost radnika i cele organizacije moguće je kod jednog velikog preduzeća podići na veći stepen, nego kod sitnih preduzeća. Tu se mogu raznim stimulansima uz pravilnu tehnologiju izvođenja radova postići vanredno dobri rezultati.

8. Naročito se naglašava da se može i treba u novom preduzeću organizovati blagovremeno i dobro održavanje puteva svih kategorija i da se raspoloživa novčana sredstva mogu neuporedivo racionalnije utrošiti, nego kad su sredstva rasparčana nekom automatskom raspodelom na više manjih preduzeća.

9. I u slučaju manjih novčanih sredstava ukupno uzevši moći će se više odvojiti za puteve ako tim sredstvima raspolaže jedan organ upravljanja sastavljen i od predstavnika društvene zajednice, koja je zainteresovana za stanje i izgrađenost putne mreže.

Da bi se bolje sagledali problemi putne privrede neka posluže i tabele 1, 2, 3, 4, 5, 6 i 7.

Integracija u železničkom saobraćaju

Nedavno su se železničari SR Srbije izjasnili u prilog stvaranja jedinstvenog ŽTP-a. Iz datih materijala za odlučivanje mogle su se sagledati tehničko - tehnološke i ekonomske prednosti nove organizacije. Tako se između ostalog konstatuje da je železnička mreža u osnovi integralna i da se na njoj obavlja proces rada svih železničkih transportnih preduzeća - zajednički se koriste sredstva prevoza i ostvaruje poslovna saradnja kroz zajedničke propisane normative, što proističe iz interesa JŽ kao celine.

Proces rada na železnici bitno se razlikuje od drugih privrednih delatnosti, jer se proces prevoza, od po-

Tabela 1

INDEKSI RAZVOJA DRUMSKOG SAOBRAĆAJA SR SRBIJE U PERIODU 1959-1965. VERIŽNI INDEKSI

	1960	1961.	1962.	1963.	1964.	I-VII 1965.
	1959.	1960.	1962.	1962.	1963.	I-VII 1964.
Preveženo putnika	116,6	113,1	105,8	126,1	142,7	137,1
Ostvareni PKM	115,4	117,3	99,6	115,3	142,0	134,0
Preveženo tona robe	109,5	116,3	116,1	167,0	122,7	117,9
Ostvareni TKM	149,1	147,0	107,8	140,0	123,1	129,8

BAZNI INDEKSI (1959 — 100)

	1959.	1960.	1961.	1962.	1963.	1964.
Preveženo putnika	100	116,6	131,9	139,3	175,9	251,0
Ostvareni PKM	100	115,4	135,3	134,6	156,2	221,0
Preveženo robe	100	109,5	128,0	148,9	248,5	305,8
Ostvareno TKM	100	149,1	218,5	236,3	330,8	407,0

Tabela 2

STRUKTURA PRODAJNE CENE BENZINA PO KORISNICIMA (RASPODELA)

Prodajna cena benzina	= 125 din = 100%
„ „ proizvođača	= 25 „ = 41,6%
Porez na promet (prihod budžetu)	= 53 „ = 42,4%
Sredstva namenjena putevima	= 20 „ = 16,0%
Prodajna cena pl. ulja	= 112 din = 100%
Prodajna cena proizvođača	= 48 „ = 42,8%
Porez na promet (budžetski prihod)	= 44 „ = 39,3%
Sredstva namenjena putevima	= 20 „ = 17,9%

- U ukupnoj potrošnji benzina i plinskog ulja SR Srbija učestvuje sa cca 33%.
 - Ukupni prihodi budžeta koji potiču od poreza na promet benzina cene se na 90 milijardi dinara.
 - Nedostajuća sredstva za redovno, investiciono održavanje i zamenu 15,040 milion dinara.
 - Sredstva koja nedostaju mogu se u celini nadoknaditi ustupanjem samo 50% od poreza na promet benzina i plinskog ulja.
- $20.000 \times 33\% = 29.700 \times 50\% = 14.850 \text{ mil. dinara.}$

četne do završne operacije, po pravilu, obavlja istim sredstvima, uz učešće više železničkih transportnih preduzeća, pa je i efekat rada svakog preduzeća zavisao i uslovljen radom svakog železničkog transportnog preduzeća koje učestvuje u zajedničkom procesu prevoza. Ta međusobna zavisnost prevoza na celom prevoznom putu predstavlja osnovnu specifičnost koja utiče na jedinstvo ekonomskih interesa svih preduzeća. Svako da ove specifičnosti tehnologije rada u procesu prevoza na železnici moraju imati uticaja na organizovanje železničkog saobraćaja.

Najočigledniji primer za to je izbor težine veza pri postojanju različitih vučnih sredstava i stanja pruga i pružnih postrojenja. Bolje korišćenje teretnog kolskog parka i ubrzanje prevoza robe zahteva maksimalnu težinu voza u neizmenjenom sastavu (maršrutni voz) na što dužem putu. Ostvarenje ovakvog zahteva moguće je realizovati u uslovima postojanja jedinstvene organizacije pre-

voza, koja će to omogućiti i zadovoljiti.

U sadašnjim uslovima, skoro po pravilu, preduzeća na svom užem području postavljaju organizaciju procesa prevoza pre svega prema svojim interesima, koji, sa gledišta celine i interesa drugih preduzeća, vrlo često izazivaju znatne poremećaje u efikasnosti i racionalnosti rada.

Poseban značaj pri izboru organizacije železnice mora se dati pitanju iskorišćenja odnosno ekonomičnosti rada vučnih kapaciteta - lokomotiva. Ovo je utoliko značajnije što troškovi vuče učestvuju sa 30⁰% u ukupnim troškovima poslovanja železničkih transportnih preduzeća.

Veličina ovih troškova upravo zavisi od načina korišćenja lokomotivskog parka u odnosu na vrstu voza i karakteristike pruge pojedinih železničkih transportnih preduzeća.

U postojećim uslovima železnička transportna preduzeća razmeštaju i koriste lokomotive prema svojim interesima. Pri tom često nije uskla-

Tabela 3

Prihodi preduzeća prema izvorima sredstava

o p i s	(u mil. din.)					
	Ukupno SRS	Svega uže područje	Beograd	Kragujevac	Zaječar	Titovo Užice
I Ukupni prihodi preduzeća	13.596,9	7.550,5	1.508,5	1.500,7	1.235,4	942,1
1. Iz sredstava pol. ter. jed.	8.014,0	4.660,7	428,4	1.188,8	737,3	547,4
a) od federacije						
b) od republike	6.029,0	3.765,0	162,2	1.072,4	401,5	528,7
c) od sreza	1.438,8	526,6	104,8	61,5	312,0	48,3
d) od opštine	540,5	368,1	161,4	54,9	23,8	20,2
e) ostala sredstva	5,7					
2. Iz nepored. sred. pred.	3.463,2	1.735,6	827,3	161,1	163,2	110,0
a) naknade od goriva	3.386,4	1.694,7	812,1	161,1	144,7	110,0
b) ostali prihodi	76,8	40,9	15,2	77,6	18,5	3,0
3. Iz sred. drugih invest.	1.671,1	855,0	151,0		328,9	214,1
4. Sredstva dobijena kredit.	43,9	43,9	43,9	76,1		49,0
5. Prihodi iz sred. delat.	297,6	208,6	64,0	10,5		
6. + vanredni prihodi	175,5	89,0	14,3	13,4	7,2	23,7
7. — vanredni rashodi	68,4	42,3	20,4		1,2	2,1
						5,8
						0,6
						2,1

Tabela 4

Nastavak

Prihodi preduzeća prema izvorima sredstava

(u mil. din)

o p i s i	Vranje	Novi Pazar	Požarevac	Svega A P V	Novi Sad	Zrenjanin	Subotica	Pančevo	Ruma	Priština na APKM
1 Ukupni prihodi preduzeća	472,3	393,3	348,8	4719,2	122,1	713,7	1186,8	902,1	694,5	1327,2
1. Iz sredstava pol. ter. jed.	367,1	317,7	264,2	2181,1	654,5	337,6	674,9	124,1	390,0	1172,2
a) od federacije										
b) od republike	341,7	313,1	205,1	1090,8		205,0	589,0	38,0	258,8	1172,2
c) od sreza				912,2	546,7	125,6	60,0	60,0	119,9	
d) od opštine	25,4	4,6	59,1	172,4	107,8	7,0	25,9	26,1	5,6	
e) ostala sredstva				5,7						
2. Iz neposrednih sred. pred.	71,1	57,5	52,3	1594,6	483,8	314,4	314,5	245,6	236,3	133,0
a) naknada od goriva	66,9	57,5	52,3	1558,7	447,9	314,4	314,5	245,6	236,3	133,0
6) ostali prihodi	4,2			35,9	35,9					
3. Iz sredstava drug. invest.	25,5	18,0	4,9	801,6	77,1	27,3	171,5	525,7		14,5
4. Sredstva dobijena kred.										
5. Prihodi od spor. delat.	2,5		17,0	89,0		3,6		6,6	50,8	
6. + vanredni prihodi	7,0	0,8	11,2	73,4	9,7	3,7	33,9	7,0	19,1	13,1
7. — vanreni rashodi	1,0	0,7	0,8	20,5	3,0	0,9	8,0	6,9	1,7	5,6

Tabela 5

MREŽA PUTEVA KOJU ODRŽAVAJU PREDUZEĆA ZA PUTEVE I IZNOS
SREDSTAVA ZA REDOVNO ODRŽAVANJE UTROŠEN U 1964. g.

NAZIV PREDUZEĆA	Mreža pnteva koju održavaju preduzeća													
	ukupno	sa savrem. kolovoz. zastorom	sa tucanič. kolovoz. zastorom	zemljani putevi	ukupno utrošena sredstva za održ. tucanič. i savr. u 000	sa savremen. kolovozom zastor. u 000	sa tucanič. kolovozom zastor. u 000	u tome zimski služba održavanja u 000						
									km	km	km	din.	din./km.	din./km.
Beograd	832	618	214	—	382,590	526,5	1 3,7	71,9						
Kragujevac	743	502	435	6	211,856	261	306	23,2						
Zaječar	629	184	445	—	212,749	314	348,5	16,4						
Titovo ušice	793	248	545	—	298,500	397	367	51,7						
N i š	512	254	245	13	172,535	277	416,5	27,4						
Valjevo	542	148	349	45	204,748	431	404	3,3						
Vranje	449	180	231	38	137,022	322	342,5	65,9						
Novi Pazar	395	47	335	13	174,239	595	436	68,4						
Požarevac	436	91	326	19	133,013	231	344	25,2						
Uža Srbija	5,331	2,072	3,125	134	1,907,252	387	354	39,7						
Novi Sad	755	317	408	—	456,199	564	680	62,2						
Subotica	755	205	397	153	312,792	1,105	216,5	9,4						
Zrenjanin	661	204	263	194	261,150	348	723	—						
R u m a	698	224	474	—	356,639	601	468	65,9						
Pančevo	538	154	246	138	161,303	450	374	20,9						
APV	3,377	1,104	1,788	485	1,548,083	616	485	32,5						
Put Priština	1,157	153	946	58	322,773	186,6	311	4,6						
Ukupno SRS	9,865	3,329	5,859	677	3,778,108	435	387	331						

Tabela 6

NABAVNA VREDNOST ORUĐA ZA RAD PO ZAPOSLENOM RADNIKU
(u 000 din.)

	1963.	1964.	$\frac{1964.}{1963.}$
1. Beograd	1.234	1.673	135
2. Kragujevac	824	1.074	130
3. Zaječar	670	662	98
4. Titovo Užice	750	1.149	153
5. Niš	314	681	216
6. Valjevo	606	1.070	176
7. Vranje	951	729	76
8. Novi Pazar	643	866	134
9. Požarevac	778	1.037	141
10. Uže Područje	745	961	128
11. Novi Sad	889	1.150	125
12. Zrenjanin	923	1.456	157
13. Subotica	1117	1.472	131
14. Pančevo	1 155	1.352	117
15. R u m a	804	1.327	165
16. Svega APV	978	1.335	136
17. Priština	611	672	109
18. SR Srbija	774	983	127
19. SR Hrvatska	655	801	122
20. SR Slovenija	1.021	1.151	112
21. SR B I H	798	822	103
22. SR Makedonija	498	578	116
23. SR Crna Gora	1.480	1.434	96
24. S F R J	797	923	115

Tabela 7

PREGLED VREDNOSTI ORUĐA ZA RAD PO NABAVNOJ CENI
(u mil. din.)

Preduzeće — područje	1963.	1964.	1964/63
1. Beograd	3 7	512	138
2. Kragujevac	853	859	101
3. Zaječar	238	472	198
4. Titovo Užice	397	583	146
5. Niš	148	281	189
6. Valjevo	161	265	164
7. Vranje	251	293	118
8. Novi Sad	191	253	132
9. Požarevac	244	274	112
10. Uže područje	2.856	3.793	133
11. Novi Sad	374	512	136
12. Zrenjanin	183	345	188
13. Subotica	338	560	165
14. Pančevo	269	322	119
15. R u m a	164	312	190
16. Svega APV	1.329	2.051	154
17. Priština AKMO	616	980	159
18. SR Srbija	4 802	6.830	142
19. SR Hrvatska	3.978	5.249	131
20. SR Slovenija	5.178	5.648	109
21. SR B i H	3.105	4.088	131
22. SR Makedonija	697	814	116
23. SR. Crna Gora	629	697	110
24. SFRJ — Ukupno	18.389	23.322	126

dena međusobna povezanost vučnih snaga lokomotiva s racionalnom tehnologijom prevoza. Tako se dešava da su vučni sektori kraći od onih koje dozvoljava ekonomičnost. Na nekim deonicama saobraćaju lokomotive jačih serija od potrebnih, a na drugih slabije snage, čime se postižu manje brzine prevoza i uvodi veći broj pari vozova.

Kada se pak, lokomotivski park ne koristi na najpovoljnijim vučnim sektorima, pokazatelji eksploatacije su slabiji od mogućih, tako da se to odražava u skupljoj vuči ili većoj potrebi lokomotiva i na kraju u povećanju ukupnih troškova vuče. Na primer, pokazatelj, eksploatacije lokomotiva izražen kroz učinak jedne KS godišnje u bruto-tonskim kilometrima pokazuje:

Godina	Parna vuča	Dizel-vuča
1960	32,43	35,73
1961	26,80	41,55
1962	22,02	59,06
1963	23,30	59,06
1964	23,95	64,57

Iz ovoga se vidi da je 1961. godine, u odnosu na 1960. učinak parnih lokomotiva opao za oko 20%. Na prvi pogled moglo bi se zaključiti da je do ovog opadanja došlo zbog uvođenja dizel-vuče. Međutim, učešće dizel-vuče u toj godini bilo je neznatno, jer se ona koristila uglavnom za vuču brzih i međunarodnih putničkih vozova.

Stvarni uzroci opadanja učinka rada parnog lokomotivskog parka dolazi najvećim delom kao posledica izvršene organizacije železnice, jer se od postojećih 2 formirala 9 želez-

ničkih transportnih preduzeća. Isto tako, učinak u 1964. godini, u odnosu na 1962. porastao je oko 9%. Tada su, polovinom 1963. god., ponovo izvršene organizacione promene i od 9 formirana 3 železnička transportna preduzeća. Pored konstatacije da se na malim područjima ne stiču uslovi za najekonomičniju eksploataciju lokomotiva, treba imati u vidu i činjenicu da je park parnih (pa i dizel) lokomotiva vrlo različit i da su razbacani po svim ložionicama.

Na teritoriji Zajednice železničkih preduzeća Beograd ima:

2 ložionice sa 10 raznih	serija parnih lokomotiva
3 ložionice sa 9 raznih	serija parnih lokomotiva
2 ložionice sa 7 raznih	serija parnih lokomotiva
2 ložionice sa 6 raznih	serija parnih lokomotiva
2 ložionice sa 5 raznih	serija parnih lokomotiva

Pitanje stvaranja najpovoljnijih uslova eksploatacije i tipizacije vučnih sredstava već je aktuelno, a naročito će doći do izražaja sa novom nabavkom savremenih vučnih jedinica, koja uskoro predstoji, s obzirom

na elektrifikaciju glavne magistralne pruge Tovarnik-Preševo.

Teretni kolski park raspoređen je takođe na železnička transportna preduzeća. Zakonom je zagarantovano da se svakom železničkom transportnom preduzeću na njegov zah-

tev mora obezbediti pripadajući broj kola. Međutim, kako tokove teretnih kola na mreži JŽ određuje privreda, preko utovarnih i istovarnih stanica, to se pri prevozu bruta tokova kola sasvim drukčije raspoređuje od izvršene raspodele po železničkim transportnim preduzećima. Što je veći broj ovih preduzeća, veća je i razlika između stvarnog i pripadajućeg broja kola. Pošto se razlika između jednog i drugog broja kola mora izravnati, i to praznim kolima, znači da kod postojanja većeg broja železničkih transportnih preduzeća mora se prevoziti veći broj praznih kola da bi se svakom železničkom transportnom preduzeću obezbedio pripadajući broj kola. U ovom slučaju kola se posle istovara često ne upućuju za najbliži istovar, već se moraju otpremiti prazna na druga železnička transportna preduzeća, što uslovljava povlačenje većeg broja praznih kola i na većoj udaljenosti, čime se umanjuje ukupan kapacitet kola, jer se povećava obrt kola zbog dužeg trčanja u praznom stanju, a isto tako povećavaju se i troškovi prevoza.

Tako, na primer, u toku 1964. godine, zbog toga što su na teritoriji Zajednice železničkih preduzeća Beograd postojala tri železnička transportna preduzeća i što se svakom preduzeću na njegov zahtev morao obezbediti pripadajući broj kola, od dirigovanih 43.031 praznih kola, radi izravnjanja teretnog voznog parka, nepotrebno je prevučeno 34.860 praznih kola.

Još jasniji uvid u korišćenje teretnog kolskog parka dobije se preko pokazatelja koeficijenta praznog trčanja kola:

1960 godina	0,355
1961 godina	0,410
1962 godina	0,410
1963 godina	0,407
1964 godina	0,385

Koeficijent trčanja praznih kola u potpunosti potvrđuje uticaj broja železničkih transportnih preduzeća na stepen korišćenja teretnog kolskog parka, jer prelaskom sa dva preduzeća 1960 godine na 9 u 1961, ovaj koeficijent se povećao za 16% odnosno u 1964 godini, u odnosu na 1962, prelaskom od 9 na 3 železnička transportna preduzeća ovaj koeficijent je smanjen za oko 7%.

Trčanje praznih kola kako na mreži JŽ tako i na mreži SR Srbije u porastu je počev od 1961 godine, tj. od vremena kada su formirana brojna železnička transportna preduzeća. Tako se iz statistike JŽ vidi da je mreži JŽ do 1961 godine na 100 km tovarnog trčanja kola bilo 36 km praznog trčanja, a od 1961 god. do 1963. prazno trčanje se povećalo na 39 km. Na mreži SR Srbije na 100 km tovarnog trčanja, kola su trčala prazna: u 1960 god. 35,5 km, u 1961 i 1962. god. 41 km. u 1963 — 40,7 km, a u 1964. godini 38,5 km. Kod mreže SR Srbije jasno se vidi da je sa smanjenjem broja železničkih transportnih preduzeća (od 1. VI. 1963. god.) odmah došlo i do smanjenja praznog trčanja kola.

Odnos bruto i neto - rada, kao vrlo važan pokazatelj u ekonomiji železničkog saobraćaja, pokazuje da je broj preduzeća uticao na njegovo ostvarenje. U 1960. godini, kada su na našoj mreži postojala 2 železnička transportna preduzeća, odnos bruto i neto-rada ostvaren je sa 2,030, da bi se u 1963 godini, pri postojanju 9 železničkih transportnih preduzeća pogoršalo na 2,108. Ovaj odnos bruto i neto-rada poboljšan je u 1964 godini na 2,104, u uslovima rada 3 železnička transportna preduzeća.

Radi podeljenosti mreže na veći broj železničkih transportnih preduzeća bilo je onemogućeno da se na najbolji način usklađuje rad većih utovarnih, rasporednih i ranžirnih stanica u pogledu sastava kao i pre-

vlačenja direktnih i maršrutnih vozova. Takve mogućnosti imaju samo veća železnička transportna preduzeća, koja imaju uvid u stanje bruta na većem području.

Slična situacija je i kod korišćenja putničkih kola. U uslovima postojanja većeg broja železničkih transportnih preduzeća, svako preduzeće raspolaže svojim putničkim kolima sa kojima pravi turnus garnitura i određuje procenat rezerve, što angažuje veći broj kola nego kada bi se turnus garnitura i rezerva određivali prema ukupnom raspoloživom putnom parku na mreži železničkih pruga u SR Srbiji. U ovom slučaju sa istim putničkim parkom može se uvesti veći broj putničkih vozova.

U korišćenju osnovnih transportnih kapaciteta ostvareni rezultati ukazuju da su, pored ostalog, bili uslovljeni i organizacijom železnice u SR Sbjiji i tehnološkim procesom prevoza. Očito je da se u uslovima postojanja većeg broja preduzeća ostvaruju nepovoljniji rezultati u eksplotaciji železničkog saobraćaja, nego u uslovima kada je broj preduzeća manji.

Integracija u PTT saobraćaju

U PTT saobraćaju pitanje integracije postalo je aktuelno i akutno naročito kad se ima u vidu izmenjeni Zakon o organizaciji JPPT, nastale promene u razvoju tehnologije (automatizacija, izgradnja tranzitnih kapaciteta itd) kao i uticaj i dejstvo mera privredne reforme na radne oragnizacije u PTT saobraćaju.

O tome da je sam proces modernizacije PTT saobraćaja nametnuo pitanje integracije u PTT saobraćaju svedoče i sledeće činjenice:

a) izgradnjom tranzitnih centrala, područja koja su ranije bila uglavnom neovisna jedna od drugih, sada su u pogledu tehnologije čvrsto in-

tegrisana u jednu celinu. Ta činjenica upućivala je PTT preduzeća sa tih područja da traže i rešenja korišćenja tranzitnih kapaciteta u novim uslovima obzirom da imaju i zajednički ekonomski interes. Sve to ukazuje na potrebu usaglašavanja organizacije PTT sa novim odnosima u tehnologiji i ekonomskim odnosima u PTT saobraćaju.

b) PTT preduzeće Beograd u procesu modernizacije TT saobraćaja sve više je izlazilo sa područja za koje je formirano i obuhvatilo sve više celo područje Socijalističke Republike Srbije. To se vidi iz sledećih činjenica:

— održava relejne UKT stanice na Ovčaru (na teritoriji preduzeća Čačak) i Zlatiboru (na teritoriji preduzeća Titovo Užice) putem kojih se obezbeđuje TT saobraćaj sa Socijalističkom republikom Crnom Gorom i Bosnom i Hercegovinom.

— održava relejnu UKT stanicu Jastrebac (na području PTT preduzeća Niš) putem koje se obezbeđuje PTT saobraćaj sa Južnom Srbijom. Autonomnom pokrajinom Kosovom i Metohijom i SR Makedonijom.

— Održava relejnu UKT stanicu Crni Vrh koja obezbeđuje veze sa područjem sreza Kragujevac.

— Izgradnje telefonske veze od Jastrepca do Bugarske granice radi povezivanja sa Sofijom i Bugarskom.

— Zajedno sa RTV Beograd ovo preduzeće preuzelo je izgradnju relejne stanice u Vršcu (znači na teritoriji Vojvodine) radi povezivanja sa Bukureštom.

— Ovo preduzeće izgradilo je zajedno sa PTT preduzećem Zagreb koaksialni kabl Beograd - Zagreb i drži deo kabla do Šida tj. preko područja koje pripada Autonomnoj pokrajini Vojvodini.

— Ovo preduzeće otpočelo je izgradnju koaksialnog kabla Beogra-Skoplje.

— Ovo preduzeće vrši prevoz pošte na osnovnim magistralnim pravcima u SR Srbiji itd.

Sve ovo ukazuje da ovo preduzeće u procesu modernizacije, gradi i drži određene TT kapacitete koji povezuju TT mrežu sa područja naše Republike sa TT mrežom SFRJ i obratno. To pokazuje da TT mreža na području naše Republike postaje sve čvršća integraciona celina i to putem postojećih tranzitnih preduzeća, a naročito putem Beogradskog preduzeća kod koga se sve više koncentrišu tranzitni kapaciteti bilo da su izgrađeni na području ovog preduzeća ili na području ostalih PTT preduzeća u SR Srbiji.

Ako tome dodamo do ovo preduzeće postaje sve veći centar za stručnu pomoć ostalim preduzećima, (projektovanje itd.) još jasnije se uočava proces koji se takoreći spontano odvija a koji ukazuje da je sazrelo vreme da se potraže adekvatnija organizaciona rešenja. Preciznije rečeno treba ovu praksu i spontani proces osmisлити i ozakoniti kroz promenu organizacije koja će garantovati PTT preduzećima na ovom području sinhronizovaniji, efikasniji i ekonomičniji proces modernizacije i eksploatacije PTT kapaciteta.

Nesumnjivo da bi ovaj proces otišao još dalje u dubinu i da bi se još jasnije ispoljio da nisu postojale zajednice PTT preduzeća i da se nisu neki uski interesi suprostavili ovom objektivnom procesu koji je u interesu svih PTT radnika.

Privredna reforma, takođe, sa svoje strane upućuje na to da PTT radnici preispitaju pored ostalog i mogućnost integracije da bi i tim putem postigli efikasniju i ekonomičniju organizaciju te da bi na taj način koristeći svoje unutrašnje rezerve obezbedili povećanje dohotka a na toj osnovi stvorili realne uslove za dalji porast ličnih dohodaka odnosno porast životnog standarda a istovreme-

no i sredstva za dalji razvoj PTT saobraćaja.

Integracija u javnom drumskom saobraćaju

Takođe se nužno nameće i problem integracije u JAS-u o čemu je već u časopisu PUT i SAOBRAĆAJ pisano. Ali je danas nužno potrebno napraviti nova tehničko - tehnološka ekonomska obzloženja. Možda u pravcu združenih preduzeća sa specijalizovanim pogonima za putnički i teretni saobraćaj, za održavanje i remont.

U vezi sa napred navedenim integracionim kretanjima koja vode stvaranju krupnijih privrednih organizacija stavljaju se zamerke da takvo ukupljivanje vodi ka monopolističkim tendencijama. Međutim, u ovom pogledu postoje uglavnom dve dileme: ili ćemo imati zaostali saobraćaj sa visokim troškovima koji teško opterećuju našu privredu a bez formalnih monopolističkih manifestacija (što je u suštini monopol najgore vrste), ili ćemo imati moderan, bezbedan i uredan saobraćaj sa maksimalnom ekonomijom transportnih sredstava i rada, sa mogućnošću monopolnih tendencija koje društvo može i mora da suzbije svojim političkim i drugim sredstvima. Mislim, da nije teško utvrditi što je oportunije, naročito ako pođemo od toga da je mnogo teže likvidirati monopol velikog broja sitnih zaostalih transportnih organizacija.

Međutim, ono što treba posebno istaći i čemu treba posvetiti najveću pažnju jeste **pitanje kako konstituisati društveno - ekonomske odnose**, koji bi omogućili nesmetan razvoj procesa integracije, tj. najbrži razvoj produktivnosti rada, a istovremeno obezbedili položaj čoveka proizvođača, omogućili njegovu punu inicijativu i potreban uticaj na sve odluke u tako velikim i složenim saobraćaj-

nim organizacijama. To je ujedno i najkrupniji društveno - ekonomski problem koji se postavlja pred sindikalne podružnice, odbore, organe upravljanja počev od osnovnih jedinica do zajednica i poslovnih udruženja u saobraćaju. Položaj čoveka, njegova zainteresovanost i vezanost za proces modernizacije i integracije transporta, njegove mogućnosti da vrši što neposredniji uticaj na taj proces treba da bude stalno u centru pažnje stručnih rukovodilaca, sindikalnih podružnica, partiskih organizacija i organa upravljanja. Dosadašnja praksa rada naših sindikalnih podružnica i organa upravljanja je pokazala da je u našim uslovima moguće rešavati oba zahteva: modernizacija i integracija saobraćaja uz istovremeno jačanje samoupravnih prava, uz takav položaj čoveka da je on zainteresovan za integracione procese. Postignuti uspeh u razvoju proizvodnih snaga, novi odnosi u proizvodnji i raspodeli, pozitivna praksa i orijentacija omogućuju i ujedno zahtevaju da radni ljudi naročito iz izvršnih službi i neposredne proizvodnje daleko snažnije dođu do izražaja u podizanju produktivnosti rada kroz razne oblike razvijanja savremene podele rada i integracije. U tom svetlu moramo da gledamo i na pitanje centralizacije ili decentralizacije materijalnih sredstava - i za prostu i proširenu reprodukciju - što je do sada u izvesnoj meri zapostavljeno.

Otud je nužno i dalje raditi na tome da radni ljudi saobraćajnih organizacija sve više postaju nosioci usklađivanja obeju strana istog procesa: dalje decentralizacije, odnosno jačanje svojih realno raspoređenih samoupravnih prava, počev od osnovnih jedinica sekcija pogona, preduzeća sve do zajednica i poslovnih udruženja i raspolaganja društvenim sredstvima kao i istovremeno demokratske centralizacije materijalnih

sredstava aktivnosti i funkcija, koje su od zajedničkog interesa. Znači, uporedo sa jačanjem i osposobljavanjem organa samoupravljanja u osnovnim i ekonomskim jedinicama, sekcijama, pogonima takođe treba jačati one demokratski centralizovane aktivnosti i funkcije kod putne privrede, ŽTP-a i drugim krupnim saobraćajnim preduzećima, zajednicama, poslovnim udruženjima, koje upravo obezbeđuju funkcionisanje sistema upravljanja bez kojih je nemoguće stvoriti optimalne uslove za afirmaciju tog sistema. U vezi sa tim tesno je vezan i problem raspodele u integrisanim preduzećima. Naime, već je odavno prevaziđeno shvatanje da je za upravljanje dovoljno samo rešavanje proizvodnih problema, da bez neposredne demokratske raspodele dohotka, bez prava na učešće u raspodeli novostvorene vrednosti, bez povezanosti dohotka i produktivnosti, bez ostvarenog principa da se jedino radom može postići dohodak - nema u stvari samoupravljanja, nema stvarnih socijalističkih društvenih odnosa.

Otuda je problem produktivnosti i s njima vezana raspodela od zajednica na preduzeća, od preduzeća na sekcije, pogone i dalje prema radu je a naročito u integrisanim preduzećima saobraćaja vrlo ozbiljan.

Nivo produktivnosti rada u našem saobraćaju nije na zavidnoj visini. Ako železnički saobraćaj u našoj zemlji, koji je kod nas najveća i naj-sveobuhvatnija grana saobraćaja obeležimo sa 100, onda je produktivnost rada, merena brojem realizovanih redukovanih tonskih kilometara na jednog radnika, ostvarena: u Austriji 105, Belgiji 116, Francuskoj 135, Italiji 145, Zapadnoj Nemačkoj 112, ČSSR 175, Poljskoj 154 itd. Da bi mogli pristupiti povećanju produktivnosti rada, moramo pored ostalih mera, povećati stepen tehničke opremljenosti sredstava, modernizo-

vati tehnološki proces uvođenjem novih i savremenih sredstava rada u saobraćaju.

Problemi društvene organizovanosti naše privrede sve više izbijaju u prvi plan funkcionisanja ekonomskog sistema.

U poslednjih nekoliko godina sve aktuelnije se razmatraju pitanja kao što su specijalizacija i kooperacija, integracioni procesi i podela rada.

Naša privreda i u njoj saobraćaj postaje sve razvijeniji. Otuda on i zahteva i bolju organizovanost. U dosadašnjem razvoju naša pažnja je bila više okrenuta razvijanju inicijative radnih kolektiva a manje problemima tzv. društvene organizovanosti privrede.

Široko razvijena inicijativa radnih kolektiva dala je vidne rezultate, ali ne umanjujući tu inicijativu, već uz njeno dalje razvijanje sada treba više raditi u pravcu što bolje društvene organizacije saobraćaja u širim razmerama.

Modernizacija, specijalizacija, kooperacija, razvoj integracije uključivanje u širu međunarodnu podelu rada, sve više izbija u prvi plan našeg rada.

Saobraćaj kao četvrta oblast materijalne proizvodnje ima poseban značaj u procesu društvene reprodukcije. Za razliku od ostalih oblasti proizvodnje on ima funkciju povezivanja svih faza procesa društvene reprodukcije. Kao takav on predstavlja krvotok svake privrede od čijeg funkcionisanja zavisi normalan tok procesa društvene reprodukcije.

Razvijanjem proizvodnih snaga društva i društvene podele rada uloga saobraćaja je sve značajnija. Stoga je saobraćaj jedan od osnovnih uslova ne samo privrednog razvoja pojedinih zemalja nego i međunarodne podele rada i formiranja svetskog tržišta.

Da li će on postići tu svoju ulogu zavisi pored ostalih faktora i od nje-

gove organizovanosti sa stanovišta društvenog i sopstvenog rentabiliteta.

I na kraju u vezi ovog što je napred izloženo smatram da treba naročito istaći i to da kad govorimo o integraciji da onda moramo imati u vidu u prvom redu i „integraciju“ svesnih faktora. Ovo zbog toga što sa gledišta delovanja ekonomskih zakona čitava naša pa i svetska privreda predstavljaju na ovaj ili onaj način jednu integralnu celinu, što drugim rečima znači da svaka privredna pojava ima svoj značajniji ili manje značajan odraz na sva ostala kretanja u čitavoj privredi. Međutim, kada svesni faktori u privredi deluju nepovezano privredni procesi se odvijaju sledeći ekonomske zakone najčešće stihijski, obzirom na to da subjektivni faktori koji su nosioci tih procesa ne mogu unapred znati kako će se ostali, subjektivni faktori posatviti u odnosu na te procese. Kada pak svesni faktori deluju povezano tj. jedinstveno, privredni procesi će slediti ekonomske zakone ali će se oni odvijati celovitije i svrsishodnije. Otuda smatramo da je nužno angažovanje svih organa upravljanja i rukovođenja na stvaranju „integracije“ svesnih faktora kao preduslova za što pozitivniju ekonomsku integraciju.

Iako je jasno da se integracijom ne može sve postići, ipak je sigurno da se njenim pravilnim sprovođenjem mogu rešavati mnogi problemi koji tište naš saobraćaj kao što su: bolje korišćenje transportnih kapaciteta, modernizacija, specijalizacija, prosta i proširena reprodukcija, sniženje transportnih troškova naše privrede. Bolje korišćenje kapaciteta predstavlja jedno od centralnih pitanja našeg saobraćaja, jer se time smanjuju troškovi prevoza i omogućava pravilniji raspored novih investicija.

Prema tome integracija je opravdana samo ako dovodi do sniženja

troškova prevoza i do povećanja akumulacije. Otuda je integracija objektivna društvena potreba, jedna trajna akcija a ne kampanja, to je trajan zadatak, jedan proces za koji treba da se založe svi društveni faktori vodeći računa da na osnovu ekonomskih studija, analiza i podataka o tome odlučuju samo radni kolektivi. Iz integracije moraju rezultirati povoljniji ekonomski efekti za sve udružene proizvođače. Ako toga nema kao logične konzekvence poslovnog udruživanja u svim oblicima, onda to nije integracija, onda je to prosto zbir nominalne i realne vrednosti osnovnih sredstava. Osiguravanjem izrade Statuta, zatim Pravilnika o unutrašnjoj raspodeli dohotka u preduzećima, pravilnim rasporedom samoupravnih prava na sekcije, pogone, ekonomske jedinice, otklanjaju se sve prepreke koje stoje na putu udruživanja i drugih oblika

integracije u većim preduzećima. Na taj način pojedini kolektivi, radne jedinice, ništa ne gube od svojih prava, već dobijaju mogućnost da preko svojih predstavnika saodlučuju o raspolaganju udruženim sredstvima, da utiču na proširenu reprodukciju, na specijalizaciju i podelu rada, jednom rečju na borbu za veću produktivnost rada i smanjenje kako svojih tako i transportnih troškova cele privrede. Prema tome, radni kolektivi rukovođeni jasno sagledanim ekonomskim računicama mogu i moraju biti inicijatori integracije. Inače, nijedna korisna ideja se neće moći ostvariti ako nije dobro argumentovana i ako ona ne daje garancije za brži napredak u proizvodnji i većoj produktivnosti društvenog rada i time i većeg životnog standarda kao i pravilnim socijalističkim odnosima čemu svi naši ljudi teže.

Dipl. ing. Milan MILIVOJEVIĆ

» Le centre de recherches routieres « centar naučno istraživačkog rada na polju putogradnje u Belgiji

U okviru specijalizacije koju sam obavio kao stipendista tehničke pomoći, pored stažiranja u drugim laboratorijama u Belgiji, obišao sam i upoznao sam se sa „Centrom za naučna istraživanja na polju putogradnje“. Namjera mi je da u vidu jedne informacije prikazem najpre istorijat razvoja ovog centra, da dam opis postojećih laboratorija kao i da prikazem domen naučno istraživačke delatnosti ovog centra.

Razvoj automobilske i avionske saobraćaja u Belgiji postavio je velike probleme stručnjacima koji se bave razvojem i građenjem putne i aerodromske mreže u zemlji. Potrebno je bilo postojeću mrežu modernizovati i izgraditi takođe nove saobraćajnice koje će moći da prime ovako naglo narasli saobraćaj. Postavio se problem ne samo tehničke realizacije izgradnje već i pitanje ekonomičnog građenja, jer ulaganja koja zemlja vrši za izgradnju saobraćajnica (puteva i aerodrom) su dosta velika tako da je neophodno potrebno graditi ekonomično. S druge strane, porast brzine kretanja vozila po putu zahtevao je da put bude siguran i bezbedan u svako godišnje doba za odvijanje brzog saobraćaja.

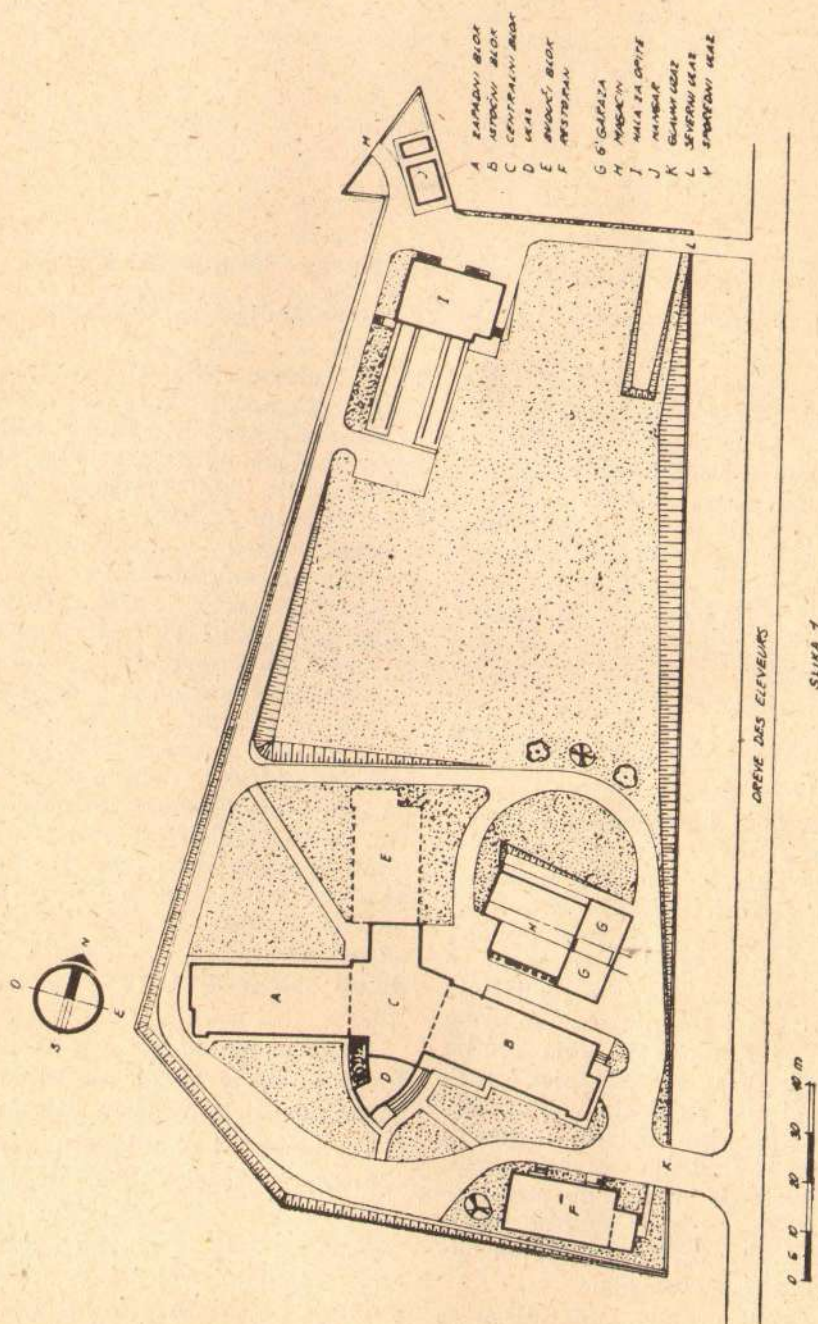
Gore izneti problemi morali su se rešavati na jednoj naučnoj bazi uz upotrebu raznih laboratorija koje će omogućiti da se svaki rad reši kvali-

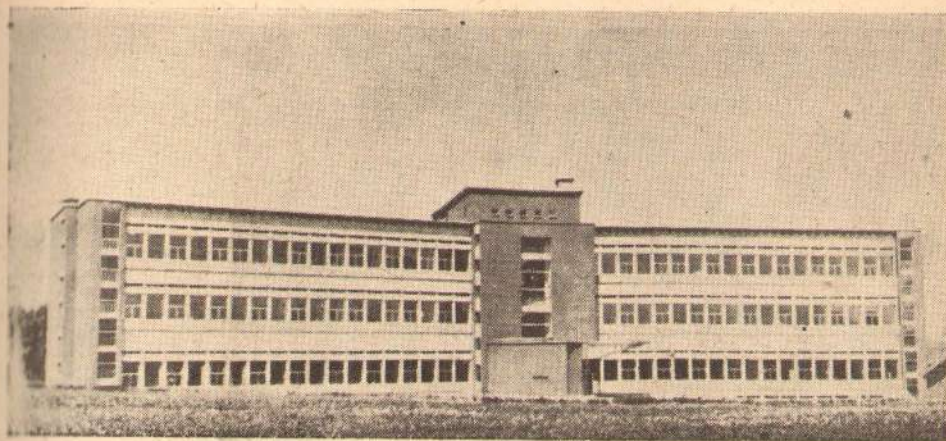
tetno i ekonomično. U tom cilju od strane preduzeća koja se bave izgradnjom puteva kao i od strane države formiran je najpre jedan specijalni servis, koji treba da se bavi studijom putne problematike. Iz ovog servisa razvio se sadašnji centar. Ovaj servis najpre je bio situiran u Brislu i zahvatao je 930 m² korisne radne površine i 110 m² magacinske površine. Ova površina je razumljivo bila mala za novonastale potrebe tako da se pristupilo traženju terena za izgradnju centra. Prilikom izbora lokacije vodilo se računa o sledećem: da ima dosta prostora za budući razvoj, da ima slobodnog prostora za izgradnju malih eksperimentalnih deonica, da je tlo ocedno i povoljno za lociranje pojedinih građevina kao i eksperimentalnih deonica, da postoji dobra saobraćajna veza sa Brislom itd.

U zavisnosti od gornjih uslova uslovni teren je nađen na 14 km. istočno od Brisla u mestu Sterrbeek.

Na slici br. 1 data je situacija Centra sa svim građevinama koje danas postoje.

Smatram da je glavna zgrada interesantna po svojoj koncepciji razmeštaja pojedinih prostorija pa ću o njoj reći nekoliko reči. Ova zgrada je dužine 85 m., građena je u obliku V i ima podrum, prizemlje i dva





Sl. 2 — (Izgled glavne zgrade)

sprata sa ukupnom korisnom površinom od 4.400 m².

U krilu A smešteno je odeljenje **Genie Civil**, zatim direkcija instituta, administrativno osoblje, sala za sastanke i biblioteka. U krilu B smešteno je odeljenje za hidrokarbonske zastore i odeljenje za specijalna ispitivanja, kao i odeljenje za geometriju. Deo C sadrži pomoćne prostorije (radionice, sanitarne uređaje, foto laboratoriju itd). Deo E predviđen je za odeljenje koje će se baviti problematikom cement betonskih zastora. Sada je instrumentarij za to odeljenje smešten u delu „A” glavne zgrade.

Na slici br. 2 dat je izgled glavne zgrade.

Valja naglasiti da je raspored pojedinih prostorija na spratu tako izvršen da se sa severne strane nalaze laboratorije a sa južne strane kancelarije istraživačkog osoblja. Između laboratorija i kancelarija postoji jedan centralni hodnik koji ide duž zgrade.

Laboratorijske prostorije imaju jednu konstantnu dubinu (dužinu) od 7,0 m a sa promenljivim širinama u zavisnosti od potrebe i to $2 \times 1,8$ m; $3 \times 1,8$ m; $4 \times 1,8$ m.

Na slici br. 3 dato je tipsko rešenje jedne laboratorijske prostorije.

Po pitanju opremljenosti laboratorijskom opremom može se reći da je ovaj centar snabdeven sa najmodernijom opremom i aparaturama za vršenje svih opita i analiza počevši od najprostijih pa do najkomplikovanih.

Sa nekoliko fotografija prikazaće se izgled pojedinih laboratorija sa instrumentarijom.

U cilju ispitivanja kolovoznih konstrukcija raznih vrsta i debljina u razmeri 1 : 1 izrađena je opitna hala sa svim potrebnim uređajima i to:

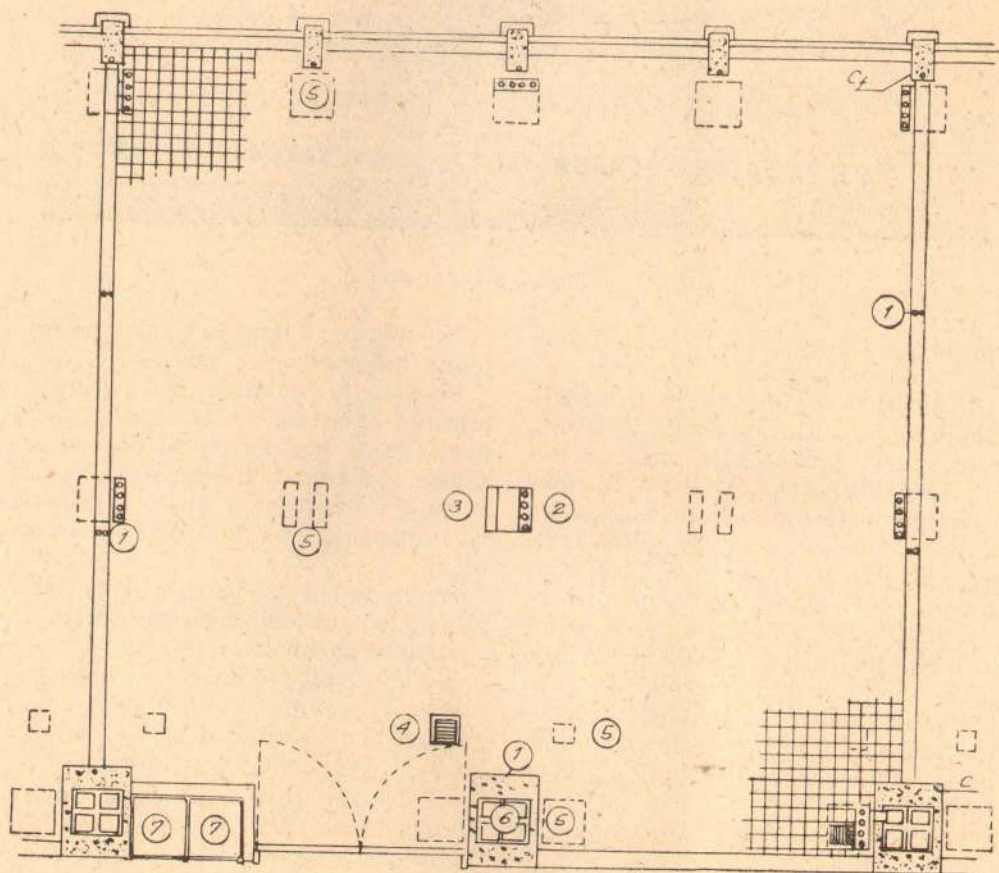
— Jednog prostora (kade) dužine 40 m i širine 12 m, dubine 2,5 m, koji je oivičen dvema gredama a koji služi da se u njemu izradi kolovozna konstrukcija koja će se ispitivati.

— Dve grede od betona koje u stvari predstavljaju oivičavanje „kade” s jedne strane i služe kao kranska staza s druge strane.

— Pokretni most širine 12 m i visine 3,0 m koji služi kao kontra teg prilikom ispitivanja (njegov je kapacitet 60 t).

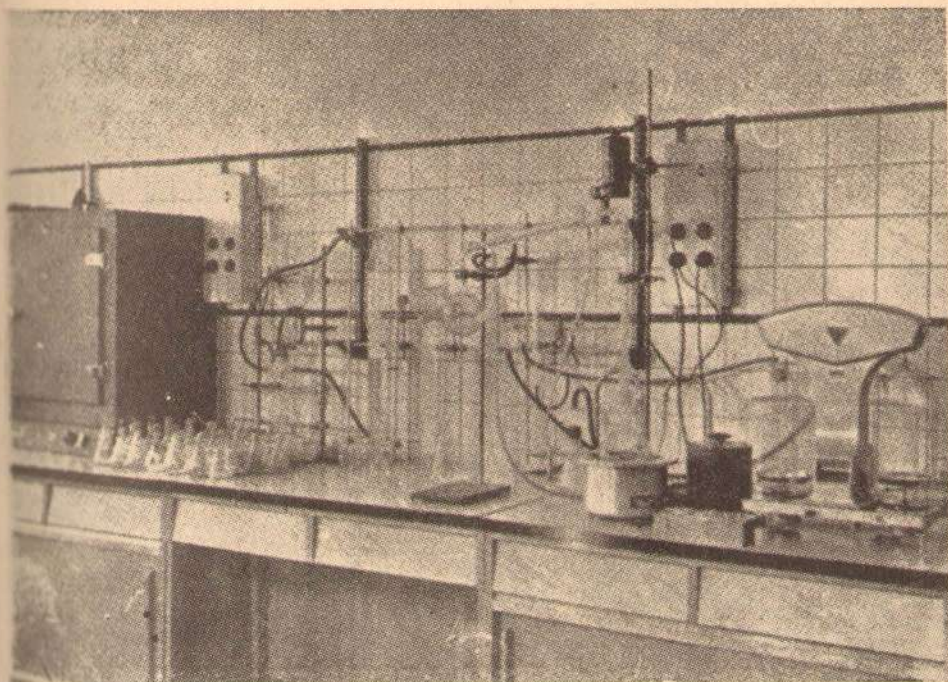
— Ostalih instalacija za regulisanje nivoa vode temperature i to:

TIPSKA LABORATORIJA

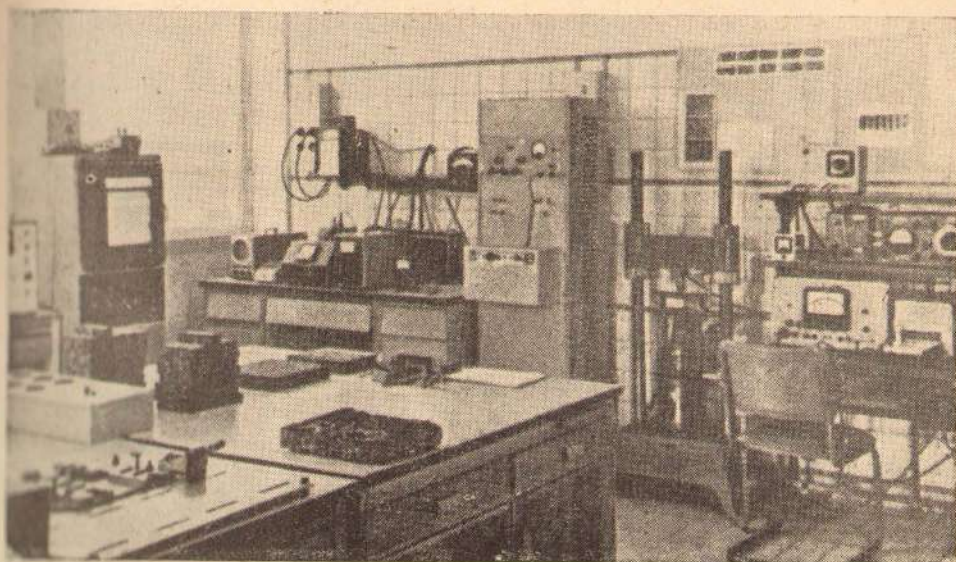


- C₁ STUBOVI FASADE
 C CENTRALNI STUBOVI
 1. ELEKTRIČNI VODOVI
 2,3. LABORATORIJSKI STOLOVI
 4. Vrata
 5. BLOKOVI LAKOG BETONA
 6. VENTILACIJA
 7. GARDEROBA

Sl. 3 Tipsko rešenje osnove laboratorije



Sl. 4 — Izgled laboratorije za specijalna ispitivanja



Sl. 5 — Izgled laboratorije za ispitivanje fizičko mehaničkih karakteristika asfaltnih mešavina

Napred izloženi opis pojedinih zgrada i laboratorija omogućava da se sagleda kolika je važnost pridata ovom centru od strane onih koji su finansirali izgradnju novog centra.

U daljem izlaganju daće se domen delatnosti ovog centra, organizacija centra i finansiranje centra. Delokrug rada ovog centra je sledeći:

— Naučna istraživanja na polju primene savremene tehnologije i upotreba savremenih materijala u cilju ekonomičnijeg i kvalitetnijeg građenja kolovoznih konstrukcija na putevima (izgradnja i ispitivanja na probnim deonicama).

— Permanentno praćenje savremenih dostignuća u svetu na polju putogradnje.

— Izdvajanje raznih preporuka, upustava i smernica.

— Saradnja sa stranim sličnim institucijama.

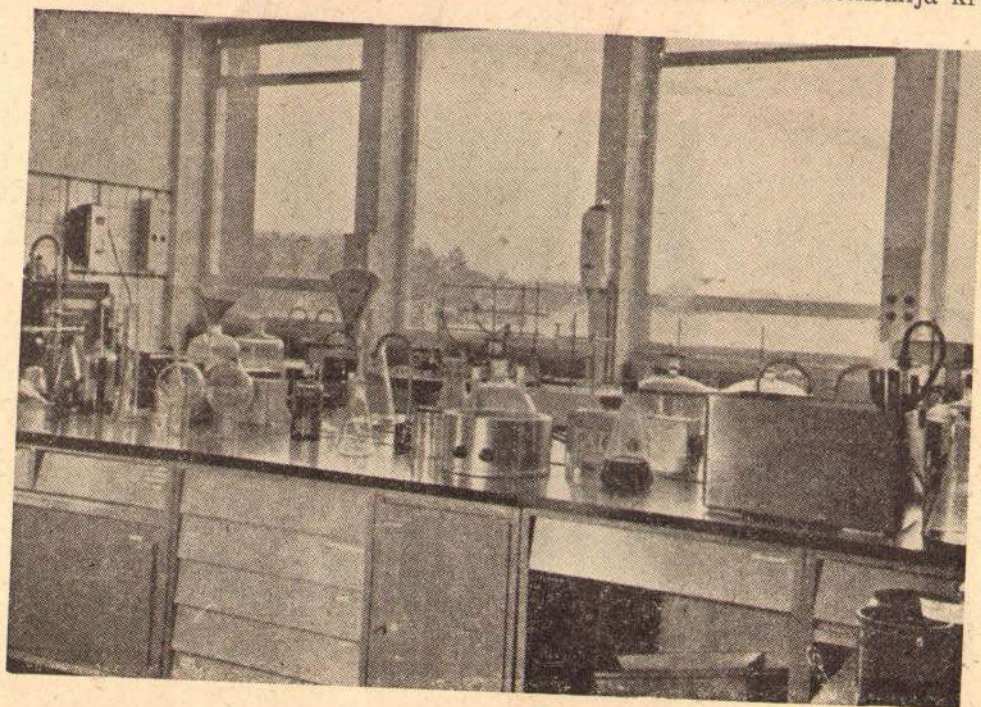
— Organizacija kongresa, izložbi i saradivanje u stručnoj štampi.

Rezimirajući napred izneto izlaganje o domenu delatnosti „CRR” možemo zaključiti da se njegova delatnost odvija u tri glavna pravca i to:

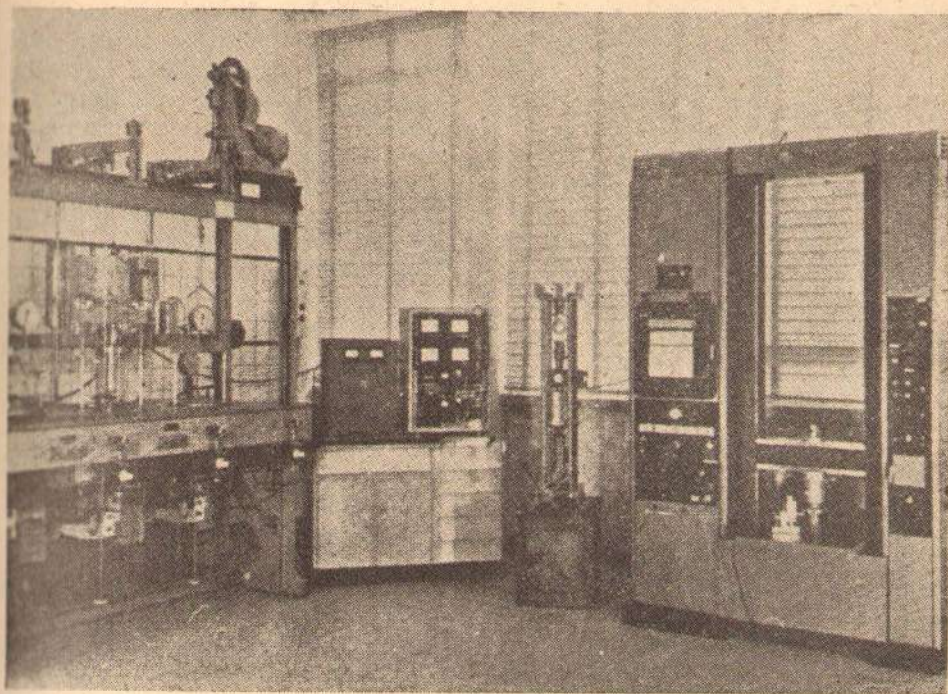
- a) Ispitivanja u laboratoriji i ispitivanja na eksperimentalnim deonicama
- b) Permanentne studije progresa tehnike građenja puteva
- c) Informacije o rezultatima istraživanja u laboratoriji i rezultatima studiranja stranih dostignuća.

U zavisnosti od osnovne delatnosti „CRR” je podeljen na nekoliko servisa i to:

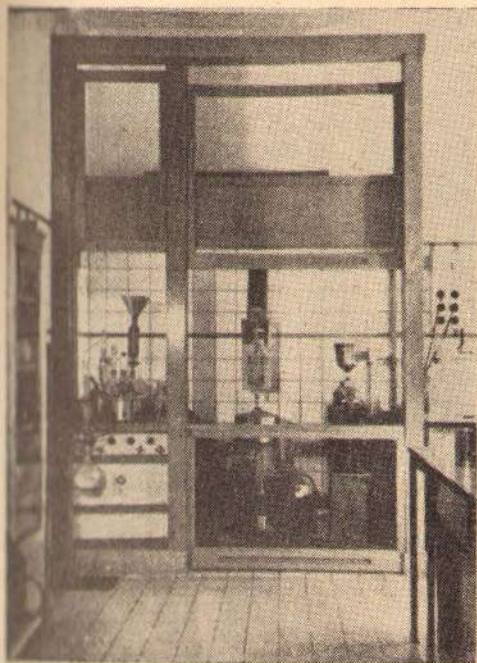
— Sekcija „Genie Civil” koja se bavi problematikom fundiranja putnih konstrukcija i uticaja vode na stabilitet donjeg stroja puteva kao i problematikom dimenzionisanja kru-



Sl. 6 — Izgled laboratorije za ispitivanje hidrokarb. veziva



Sl. 7 — Izgled laboratorije „Genie Civil“



Sl. 8 — Izgled laboratorije „Genie Civil“

tih i fleksibilnih kolovoznih konstrukcija.

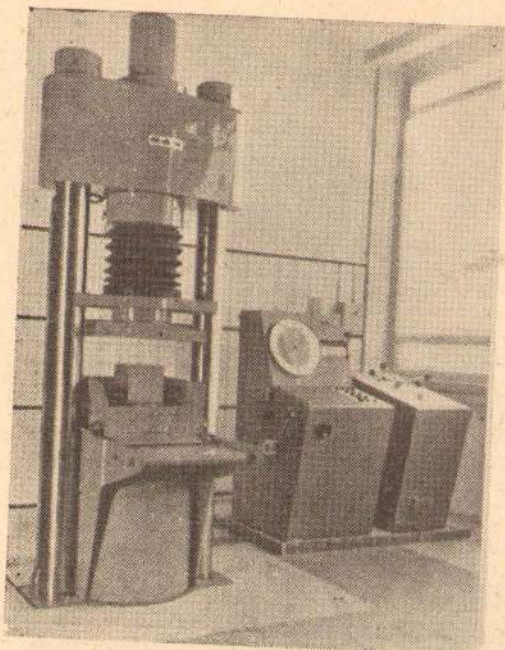
— Sekcija za zastore od cement betona, koja se bavi problematikom cement betonskih zastora kako pri proizvodnji na gradilištu tako i laboratorijskom kontrolom.

— Sekcija za asfaltne zastore koja se bavi problematikom izrade i ispitivanja asfaltnih zastora.

— Sekcija za specijalna istraživanja bavi se izvesnim fundamentalnim istraživanjima, unapređenjem merne opreme i tehnike za rešavanje problematike ostalih triju sekcija.

— Administrativna i tehnička sekcija.

Za sada u okviru „CRR“ ne postoji jedna specijalna sekcija koja se bavi isključivo samo studijom stranih dostignuća i izdavanjem raznih informacija, već to čini svako odeljenje za



Sl. 9 — Presa za ispitivanje bet. uzoraka

sebe premda u budućnosti predviđaju osnivanje jednog ovakvog odeljenja. Potrebno je naglasiti i istaći da ovaj centar poseduje jako bogatu biblioteku u kojoj ima svih mogućih svetskih časopisa koji proučavaju putnu problematiku.

Organi centra su: Generalni savet, Upravni odbor i direktor koji upravlja sa celokupnim servisima centra.

Generalni savet čine 25 članova od kojih 15 članova predstavljaju preduzeća koja se bave izgradnjom puteva; 1 član imenovan je od strane udruženja industrijalaca Belgije, 3 člana od strane radničke organizacije iz ove branše, 6 članova visokih nauka koji se bave bilo tehničkim ili ekonomskim pitanjima zemlje. Koliko je ovom centru pridata važnost vidi se još i po tome što je na čelu generalnog saveta „Generalni direktor drž. uprave za puteve i mostove”. Upravni odbor ima 5 članova.

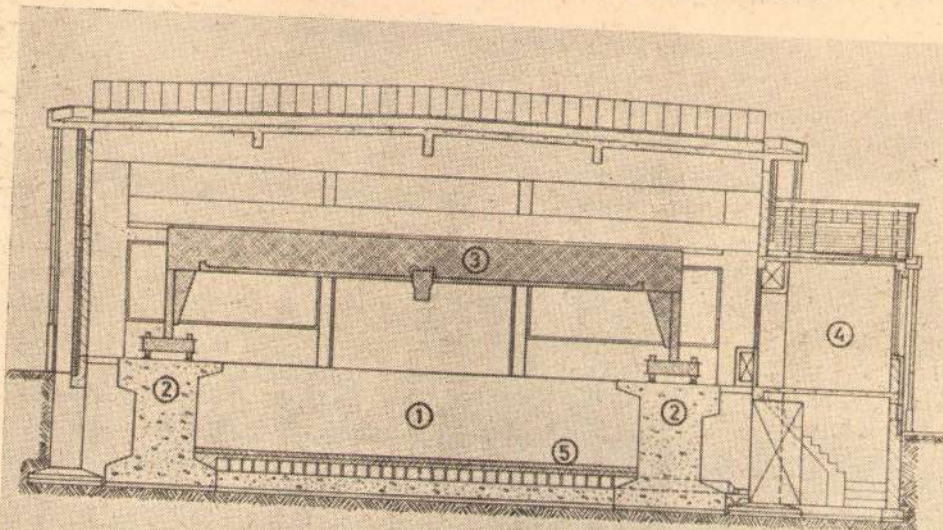


Fig. 27
Hall d'essais
Coupe transversale

- 1 Cais.
- 2 Poutres de roulement.
- 3 Pont de chargement.
- 4 Niveau.
- 5 Douvres.

Sl. 10 — Poprečni presek hale



Sl. 11 — Izgled hale

Finansiranje centra vrše preduzeća za građenje puteva koja uplaćuju po 0,5% od pogođene cene za građenje puta. Svako preduzeće kao uslov da može da učestvuje na licitaciji jednog posla mora pored ostalog da uplati i zahtevani iznos „CRR”. Na ovaj način obezbeđena su finansijska sredstva za naučno istraživačku delatnost. Smatramo za potrebno da damo naslove nekih važnih publikacija preporuka i studija koje je ovaj centar izdao do sada:

- Preporuke za građenje zastora od cementa betona
- Preporuke za građenje asfaltnih zastora
- Preporuke za građenje puteva uz upotrebu stabilizacije sa cementom
- Studija o uticaju ponovljenog opterećenja na jednu fleksibilnu kolovoznu konstrukciju koja

je fundirana na prašinastom materijalu

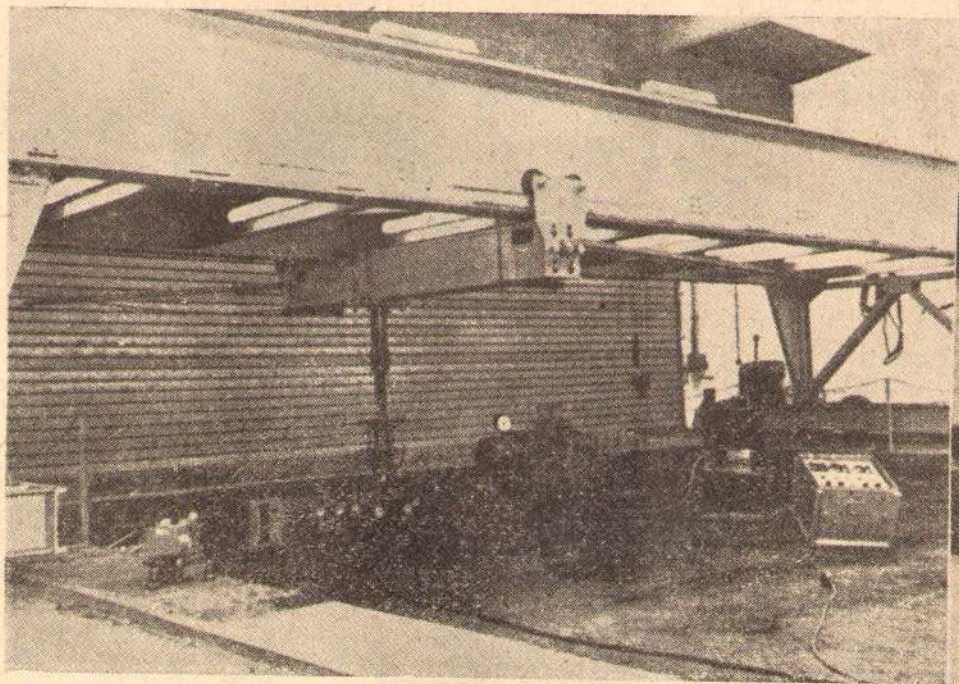
- Konceptija i studija jednog eksperimentalnog puta od prednapregnutog betona
- Studija problema vode pri konstrukciji puteva
- Određivanje sadržaja vode i zapreminske težine upotrebom radiativne sonde.
- Izvođenje opitne deonice na putu Šarlema — Šato
- Studija o reologiji bitumena i asfaltnih mešavina
- Metodika merenja koeficijenta vodopropustljivosti na zastoru
- Zbijanje tla u tehnici puteva.

Napred sam izneo samo neke od studija koje je ovaj centar izdao. Svaka studija posebno je lepo tehnički opremljena, štampana sa proredom tako da je lako snalaženje prilikom izučavanja. Pored pojedinih studija

na kraju svake godine Uprava centra izdaje tz. Izveštaj o aktivnosti centra za proteklu godinu. Ovaj izveštaj sadrži u najkraćim crtama šta je sve centar uradio na području istraživanja. Pored toga što centar izdaje posebne studije publikovane od strane centra svi stručnjaci aktivno sarađuju u pisanju članaka za časopis koji nosi naslov „La technique Routiere” i koji izlazi svaka tri meseca.

Kao zaključak ovom izlaganju o „CRR” iznećemo jednu misao koja nije nova a koja se sastoji u slede-

ćem: skoro sve veće zemlje u svetu (Engleska, Francuska, Nemačka, SSSR, Poljska itd.) imaju jednu naučno istraživačku ustanovu koja se bavi problematikom razvoja građevna putne mreže uz primenu savremene tehnologije. Ako ovome dodamo da isto takvu ustanovu imaju i manje zemlje kao što su Švajcarska, Austrija, Holandija i Belgija, onda se sa pravom možemo zapitati: zašto jedna takva ustanova ne postoji i u našoj zemlji ili makar u Republici? Za sada se kod nas putna problema-



Sl. 12 — Izvršenje opita u hali

tika razvija i istraživanja odvijaju u okviru odeljenja i laboratorija Instituta za ispitivanje materijala pojedinih Republika. Diskusija koja je vođena u okviru društva za puteve SRS poslednjih meseci, pokazala je da ima različitih mišljenja po pita-

nju osnivanja jednog instituta za puteve u okviru SRS. Bilo je diskutovano koji su se borili da ostane ovakvo stanje kakvo je a bilo je i to mnogo više onih koji su da se osnuje jedan institut koji će se baviti isključivo putnom problematikom. Smatramo da osnivanje jednog instituta

za puteve makar u okviru SRS je ne-
minovna stvar ukoliko hoćemo da
gradimo kvalitetno i ekonomično uz
upotrebu savremene tehnologije. Da
je to tako govore nam iskustva na-

prednih zemalja u svetu a takođe i
razvoj saobraćaja u našoj zemlji koji
će nas naterati ne samo da gradimo
već da to građenje bude ekonomično
i kvalitetno.

Tehn. Živka SAVIĆ

Rekonstrukcija i modernizacija postojećeg puta prvog reda Sip - Kladovo - Negotin

Investicionim programom za građenje hidroenergetskog i plovidbenog sistema „Đerdap” predviđeno je građenje novog puta pored Dunava na delu Sip-Tekija-Donji Milanovac-Dobra-Golubac na mesto puta koji se potapa, a za spoljni automobilski transport koji se mora realizovati preko postojeće železničke mreže uzeta je kao najpovoljnija varijanta drumska veza sa železničkom stanicom Negotin postojećim putem Sip (Brana) - Kladovo - Negotin, koji je predviđen da se rekonstruiše odnosno modernizuje.

Izgradnjom novog tzv. Dunavskog puta koji počinje kod Osipaonice-veza sa autoputem Bratstvo Jedinstvo i ide preko Požarevca-Golubca-Tekije-Kladova do Negotina - omogućice se veza naše zemlje sa Rumunijom preko Brane kod Sipa, a sa Solunom i Istanbulom preko puta Niš-Dimitrovgrad i Autoputa. Pored privrednog i kulturnog značaja za Srbiju i ostali deo naše zemlje ova moderna saobraćajnica je od velikog značaja za razvoj turizma u području Dunava i Istočne Srbije. (O ovome je pisano u članku Ing. R. Jaukovića objavljenom u Časopisu „Put i saobraćaj” br. 7/64).

Stanje postojećeg puta Sip-Kladovo-Negotin pre rekonstrukcije

Trasa i niveleta

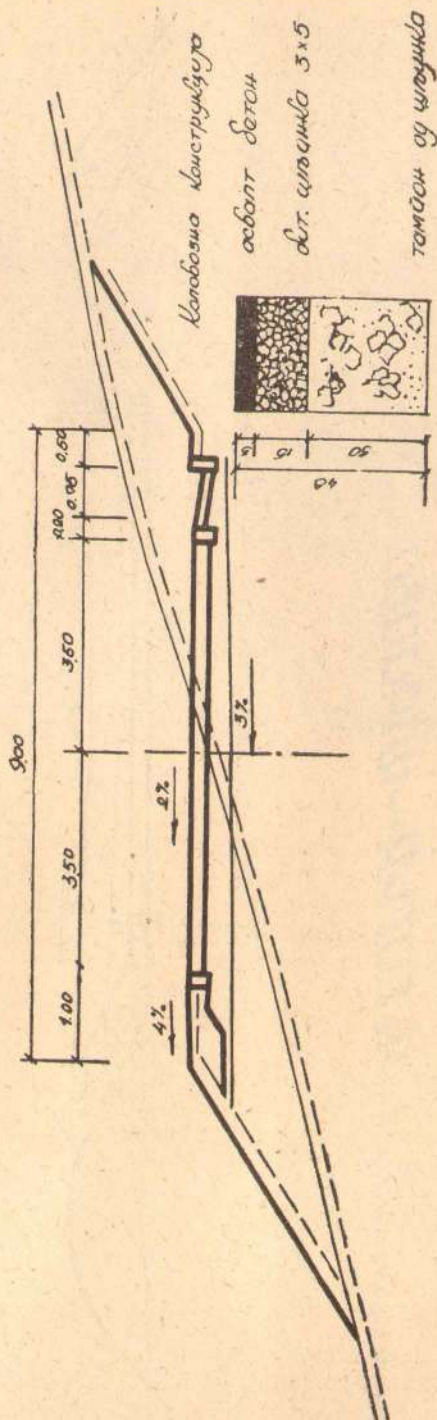
Put br. 17 Sip-Kladovo-Negotin počinje od osovine brane HE „Đerdap” u Sipu a završava se na ulazu u Negotin. Put od Sipa do Kladova ide desnom obalom Dunava sa vrlo rdavim elementima. Horizontalnih krivina radijusa 20 — 50 m na ovoj dužini ima 21, a nagibi nivelete su česti sa usponima odnosno padovima 5%, 6% i 8%. Put prolazi kroz sela Davidovac, Kladušnicu i varoš Kladovo.

Najteži deo puta je od izlaza iz Kladova do mosta preko Podvrške reke kod Milutinovca. Na ovom delu trasa se penje usponom 9% i 10% na Milutinovačko brdo, dalje se spušta blagom terasom sa 6% pa se razvijanjem spušta sa 8% do gvozdenog mosta kod Milutinovca. Radijusi horizontalnih krivina su: 20, 25, 50, 70, 150 i 170. Najveći je broj krivina sa $R = 20 - 50$ m.

Od Milutinovca do km 16 takođe ima loših mesta. Na delu od km 11 + 000 — 13 + 000 trasa je položena nisko tako da je put za vreme velike vode u Dunavu često puta bio plavljen. Između km 13 i 14 i 15 i 16 postoji nekoliko nagiba nivelete sa 7% i 8%. Horizontalne krivine su oštre i nepregledne sa velikim bro-



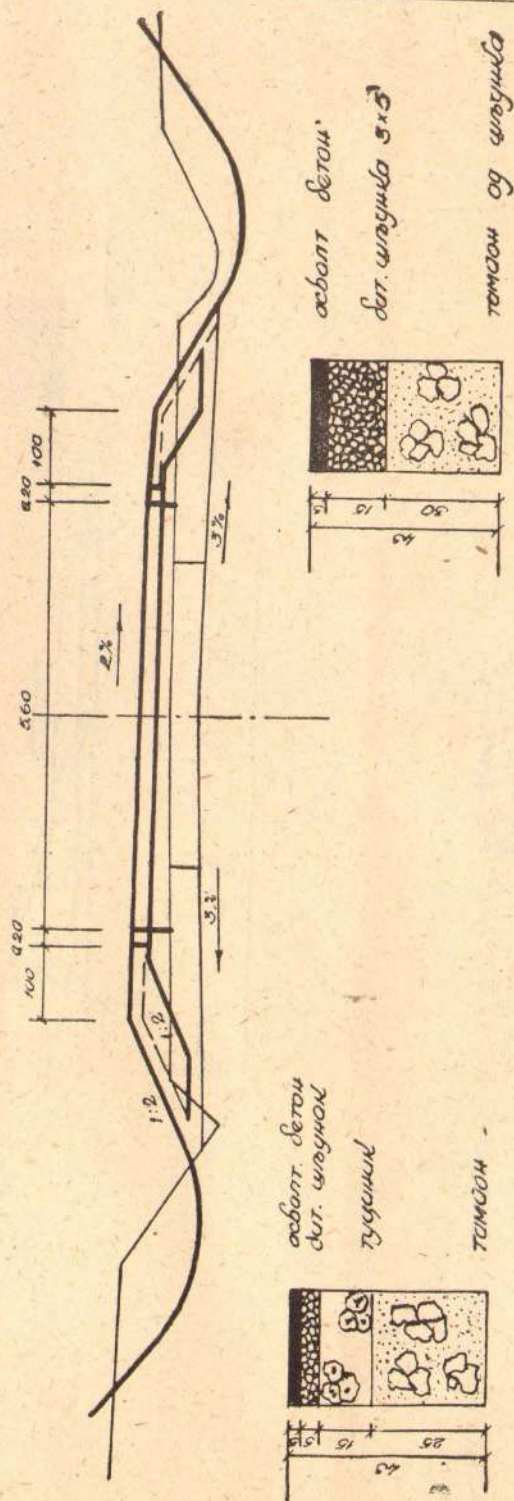
~ објекти средњег пута ~ СЛП ~ КЛАДОВО



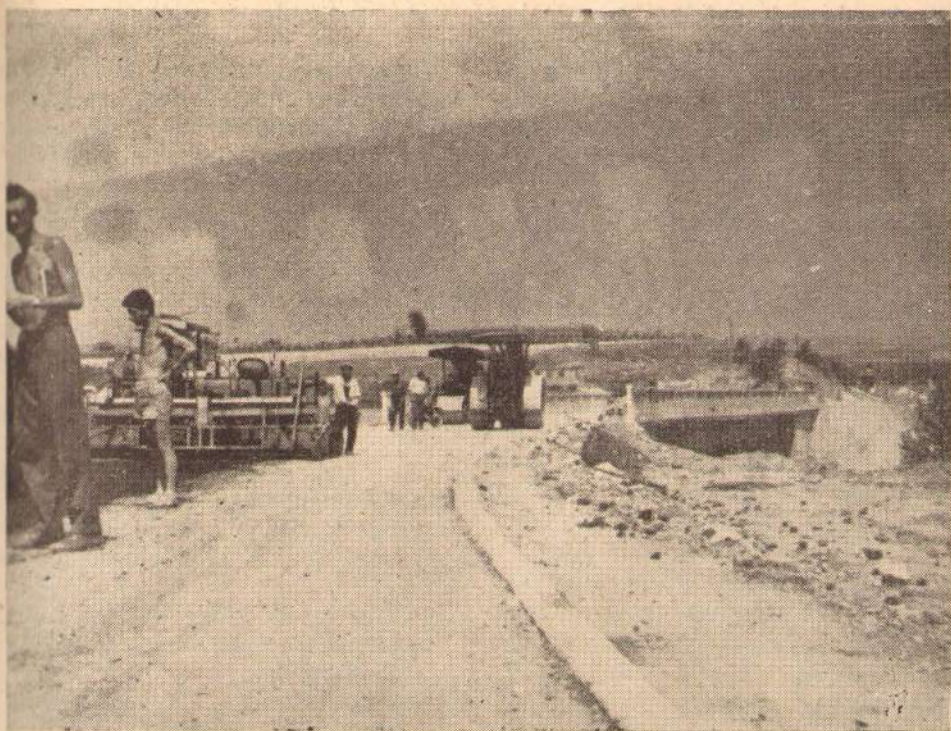
Sl. 2

НЕГОТИЦИ ~ УЛАДОВО

— бодренски оросан пута —



Sl. 3



Sl. 4

jem radijusa od 20, 25, 30 i 50. Od km 16 + 000 do Negotina put ide ravnim terenom sa blagim usponima i padovima i malim radijusima horizontalnih krivina.

Put prolazi kroz naselja Velesnicu, Grabovnicu, Brzu Palanku, Mihailovac i Samarinovac.

Na delu od starog naselja Kusjak do izlaza iz sela Mihailovac (km 47 + 500 — 37 + 000) put je uklješten između Dunava i nestabilnih strmih padina sa aktivnim klizalištima kod Kusjaka i Mihailovca.

— 50 m' 6 komada i mostova otvora 6 — 15 m' = 2 komada. Širine ovih objekata uglavnom su zadovoljavajuće. Pored navedenih objekata postoji jedan broj polustalnih propusta i pet privremenih mostova otvora do 30 m'. Privremeni mostovi nalaze se preko Crkvenog potoka, reke Suvaje, reke Velesnice, reke Latinke i reke Kladašnice. Preko Podrške reke kod Milutinovca nalazi se most dužine 55 m', širine kolovoza 4,5 m' građen 1911 godine sa donjim strojem od kamena i gvozdenom čeličnom konstrukcijom.

Objekti

Posle rata izrađeno je u betonu i kamenu propusta 3 — 5 m' otvora oko 13 komada, mostova otvora 20 —

Kolovozna konstrukcija

Postojeća kolovozna konstrukcija je od šljunka i tucanika vodom vezanog širine 4,00 i 5,00 m. Kroz Brzu Palanku i na delu Samarinovac-N-

gotin izrađena je asfaltna površinska obrada na polupenetraciji širine 5,00 i 6,00 m. Debljina kolovozne konstrukcije od vodom vezanog tucanika i šljunka iznosi u proseku od 15 — 25 cm a rađena je po deonicama od 1943. do 1958. godine.

Prosečna širina planuma je 8,00 m.

Obim rekonstrukcije i modernizacije postojećeg puta

Imajući u vidu sadašnji i budući značaj ovog puta koji će odmah služiti za jedan deo spoljnog automobilskeg transporta za vreme građenja HE „Đerdap” a kasnije kao sastavni deo Dunavskog puta koji će omogućiti vezu naše zemlje sa Rumunijom (preko Brane) a Solunom i Istanbulom preko puta Niš-Dimitrovgrad i autoputa „Bratstvo Jedinstvo”, Direkcija za izgradnju autoputa „Bratstvo Jedinstvo i HE Đerdap” odlučile su da umesto prvobitno predviđene modernizacije izvrše rekonstrukciju puta vodeći pri tome računa da je investicionim programom predviđeno svega 35 miliona dinara po 1 km puta računajući tu zamenu objekata i saniranje klizišta.

Početkom 1964. godine prišlo se izradi investiciono tehničke dokumentacije preko građevinskih preduzeća koja su u isto vreme i izvođači radova. Ceo put je podeljen u četiri projektne i tri izvođačke deonice.

— potok Valja Mare	km 3	+ 336 dužina mosta 62, 0 m
— Davidovački potok	km 5	+ 533 dužina mosta 90,20 m
— potok Prlja Turi	km 6	+ 228 dužina mosta 63,00 m
— potok Sati Luj	km 7	+ 797 dužina mosta 54,00 m

Izrada glavnog projekta puta započeta je u drugoj polovini februara 1964. godine a građenje maja meseca 1964. godine.

I deonica Sip-Kladovo

Investiciono tehničku dokumentaciju za put i mostove izradilo je Preduzeće „Hidroprojekt” iz Beograda. Građevinske radove izvodi Građevinsko preduzeće „Partizanski put” iz Beograda. Ova deonica počinje od osovine buduće brane kod Sipa a završava se u Kladovu na raskršću ovog puta i ul. Maršala Tita. Dužina deonice po novoj trasi puta je 9.300 m, što je za 1,7 km kraće od trase po postojećem putu.

Na ovom delu projektovan je nov put I reda kojim se omogućava veza sa Rumunijom preko brane i obilaze sela Kladušnicu i Davidovac. Postojeći put koristi se osovinski na dužini oko 2,3 km od Kladova prema Sipu.

Postignuti su sledeći elementi puta: najmanji radijus horizontalnih krivina 500 m

najmanji radijus vertikalnih krivina od 12 000 — 50 000

najmanji uspon 030% a najveći 2,60%

računska brzina 80 km/čas

širina kolovoza 7,00 m

širina ivičnih traka 2×025 m

širina rigola 075 m

širina planuma 9,00 m

Kolovozna konstrukcija projektovana je za težak saobraćaj.

Asfalt beton 3 cm

Bit. šljunak 3×5 cm = 15 cm

Tampon 32 cm

Trasa puta preseca četiri vrlo duboka potoka koji se premošćavaju mostovima i to: (sl. 2)

km 3	+ 336 dužina mosta 62, 0 m
km 5	+ 533 dužina mosta 90,20 m
km 6	+ 228 dužina mosta 63,00 m
km 7	+ 797 dužina mosta 54,00 m

Očekuje se vrlo veliki gradilišni saobraćaj na ovoj deonici za vreme građenja HE Đerdap zbog čega je i projektovana širina kolovoza 7,0 m sa ivičnim trakama 2×25 cm.

II deonica Kladovo-Velesnica od km 0 + 404 — 14 + 245

Investiciono tehničku dokumentaciju izradio je Projektni biro Građevinskog preduzeća „Partizanski put“ a radove izvodi takođe Preduzeće „Partizanski put“. Projektovanje je započeto u toku juna meseca a građenje deonice od Suve Jaruge prema Milutinovcu u toku septembra 1964. godine.

Na ovoj inače teškoj deonici projektovan je samo jedan radijus horizontalnih krivina od 85 m' i to iza mosta preko Podvrške reke kod Milutinovca zbog korišćenja postojećeg mosta kod Milutinovca, dok su ostali radijusi veći. Najveći uspon je 7% i to na kratkoj dužini. Postojeći put iskorišćen je maksimalno.

Predviđa se zamena drvenog mosta preko potoka na izlazu iz Kladova i kod km 10 + 330.



Sl. 5

III deonica Velesnica - Brza Palanka od km 14 + 245 — 26 + 097

Investiciono tehničku dokumentaciju i građevinske radove izvodilo je Preduzeće za puteve „Zaječar“ iz Zaječara. Projektovanje je započelo u toku marta 1964. godine a paralelno

sa projektovanjem započete su i pripreme za građenje.

Na ovoj deonici trasa novog puta poklapa se sa trasom postojećeg puta s tim što su vršene manje ispravke kako trase tako i nivelete.

Postignuti su sledeći elementi:

— najmanji radijusi horizontalnih krivina 150 m', dva puta primenjen

i jedan od 120 m' kroz varoš Brzu Palanku;

— minimalni radijus zaobljenja kod vertikalnih krivina, konveksne 1800 jedanput primenjen a konkavne 3500 dva puta primenjen;

— maksimalni podužni nagib nivelete 4‰;

— na ovoj deonici radi se nov most preko reke Velesnice 49. km dužine a projekat za njega izradio je Zavod za studije i projektovanje „Trasa” iz Beograda.

IV deonica Brza Palanka - Negotin od km 26 + 097 — 56 + 080

Investiciono tehničku dokumentaciju radilo je Preduzeće „Putogradnja” iz Niša a građevinske radove izvodi „Putogradnja”.

I na ovom delu maksimalno je korišćen postojeći put izuzev kod klizišta „Kusjak” gde je izrađena varijanta dužine 3,6 km koja sa desne strane zaobilazi vrlo aktivno klizište „Kusjak” i kod klizišta Mihailovac gde se na području klizišta postojeći put izmešta levo pored Dunava koristeći pri tom izrađene paralelne građevine.

Na celoj deonici postignuti elementi puta su vrlo dobri:

— najmanji radijusi horizontalnih krivina su 120 m' i to jedanput primenjen ne uzimajući u obzir ostavljene oštre radijuse u selima kroz koja se moralo proći;

— najveći nagib nivelete je 5,57‰ a najmanji radijusi vertikalnih krivina - konveksnih 2000 a konkavnih 1400 m i to vrlo retko primenjivani.

Projektovana su četiri nova armirano betonska mosta:

— preko Crkvenog potoka	dužine 35,4
— preko reke Suvaje	dužine 14,50
— preko reke Latinke	dužine 25,30

Projekte je izradio Zavod za studije i projektovanje „Trasa” iz Beograda. (sl. 3)

Elementi planuma puta

Na celoj dužini puta od Kladova do Negotina širina kolovoza je 5,60 m'.

Širina ivičnih traka $2 \times 0,20$ m'.

Širina planuma 8,00 m.

Širina rigola 0,75 m'.

Postignuta prosečna računaska brzina je 65 — 70 km/čas — izuzetno kroz naselja 40 km/čas.

Kolovozna konstrukcija rađena je za težak saobraćaj (sl. 4)

— asfalt beton	3 cm.
— bitumenizirani šljunak	5 cm.
— tucanički sloj	15 cm.
— tamponski sloj	30 cm.

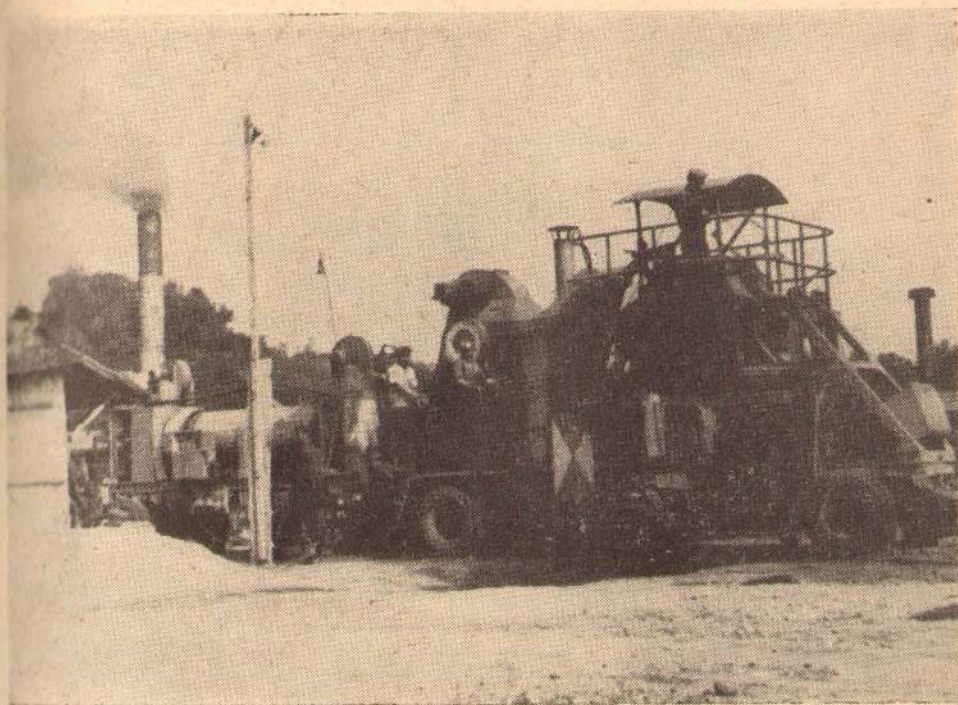
UKUPNO: 53 cm.

Zbog nedostatka finansijskih sredstava maksimalno je korišćen postojeći put te su ostavljeni svi prolazi puta kroz naselja. Osim ovog nedostatka put će kao osnovnu manu nositi širinu kolovoza od 5,60 m', ostaću mnoga mesta sa lošom trasom i niveletom i stari gvozdeni most preko Podvrške reke širine kolovoza 4,5 m'.

Zahvaljujući stalnom kontaktu Direkcije sa projektantima preko svoje stručne komisije za reviziju projekata učinjeno je mnogo da se trasa i niveleta postojećeg puta dosta poboljšaju i da građevinska operativna ne čeka na projektante.

Od Kladova do Negotina u toku 1964. godine uglavnom je izrađena investiciono tehnička dokumentacija i izrađeno kolovozne konstrukcije sa slojem bitumeniziranog šljunka oko 16,0 km.

Nadzor na građenju i projektovanju kao prethodna i kontrolna geo-



Sl. 5

mehanička i asfaltna ispitivanja vršila je Direkcija za izgradnju autoputa „Bratstvo Jedinstvo” iz Beograda.

Zbog nedostatka finansijskih sredstava neće se graditi ranije modernizovani delovi puta kroz Brzu Palanku i deonica Negotin - Samarinovac. Ovi delovi samo će se popraviti izradom abajućeg sloja asfalt betona od 3 cm, preko postojeće modernizacije.

Glavni projekat za saniranje klizišta kod Mihailovca izradio je Zavod za studije i projektovanje „Trasa”. Zbog vrlo visokog vodostaja Dunava koji se dugo održao - glavni projekat je zakasnio a samim tim i dovršenje ove deonice. Obzirom da stari put ostaje, prekid saobraćaja za vreme građenja deonice u domenu klizišta ne dovodi se u pitanje. Pred-

viđa se da ovaj deo puta sa bituminiziranim šljunkom bude gotov do kraja ove godine.

Preduzeće HE „Đerdap” izradilo je projekte za regulaciju potoka Davidovac u koji uvodi i potok Prlja Turi pa je izrada mosta preko potoka Prlja Turi zamenjena sa izradom cestovog propusta i visokog nasipa.

Do 1. X 1965. godine na celoj deonici od Sipa do Negotina završen je bituminizirani šljunak a asfaltni beton završili su „Partizanski put”, „Zaječar” a „Putogradnja” na 50% od cele dužine.

Građenje Đerdapskog puta nastavljeno je od Sipa do Tekije u 1965. godini. Radove izvode preduzeća „Partizanski put” i „Autoput” iz Beograda a glavni projekat puta i mostova izradilo je Preduzeće „Hidroprojekat” iz Beograda.

Dužina deonice je 12.821 km.

P R E G L E D
korišćenja postojećeg puta SIP - KLADOVO - TEKLIJA

Red. br.	NAZIV DEONICE	Ukupna dužina deonice	Dužina korišćenja postojećeg puta	$\frac{0}{0}$ korišćenja postojećeg puta	Primedba
1.	Sip-Kladovo	9.319	2.300	25	62 $\frac{0}{0}$ postojeći put je korišćen osobinski što ne znači da niveleta puta na ovim delovima nije pravljana.
2.	Kladovo-Velesnica	13.862	6.406	46	
3.	Velesnica-B. Palanka	11.646	10.646	91	
4.	B. Palanka-Negotin	29.729	20.729	70	
UKUPNO:		64.556	40.081	62	

PREGLED VREDNOSTI RADOVA

NAZIV DEONICE	Ukupna dužina deonice	Vrednost radova bez mosta	Vrednost po 1 km	Vrednost mostova	Ukupna vrednost radova	Vrednost po 1 km	Vrednost gornjeg stroja	Vrednost gornjeg stroja po 1 km
Sip-Kladovo	9.319	875.277	94.000	250.000	1.125.277	121.000	452.422	48.500
Kladovo - Milutinovačko brdo	4.313	355.777	82.489	15.000	370.777	85.500	214.652	45.000
Milutinovačko brdo-Velesnica	9.549	835.727	87.920	10.000	845.727	89.000	903.152	42.000
Velesnica - Brza Palanka	11.646	668.727	57.000	33.000	701.727	60.000	343.401	29.000
Brza Palanka-Negotin	29.729	1.983.430	67.000	50.085	2.033.515	68.000	1.064.213	36.500
UKUPNO:	64.556	4.718.938	74.000	358.085	5.077.023	78.500	2.477.840	38.500

Pada u oči velika cena radova za deo SIP-KLADOVO. To je uglavnom zbog toga što je širina kolovoza na ovom delu 7,00 m' a planuma 9,00 dok je na ostalim delovima širina kolovoza 5,60 širina planuma 8,00 m.

U gornju sumu nije ušao iznos za izradu 1,5 km puta na prolazu pored klizišta u Mihalovcu. Vrednost radova za klizište iznosi 394.391,468.—

Tačna vrednost radova dobiće se posle definitivnog obračuna. Vrednosti u tabeli uzete su iz pogodbenih predračuna.

IZ NAŠE ŠTAMPE

U registru saobraćajnih udesa koji su se dogodili na tragičnoj drumskoj pozornici u okolini Čačka za devet meseci i deset dana ove godine ubeležene su trideset i tri žrtve!

To je suva statistička brojka upisana u „crnu kolonu“ protokola odseka za bezbednost saobraćaja Sekretarijata za unutrašnje poslove u Čačku zaključno sa desetim oktobrom.

Životi ljudi, socijalističkih ljudi stasalih za udaju i Armiju, iskusnih stručnjaka tako potrebnih našoj privredi, roditelja mnoge nejači — postaju sve jevtiniji na drumskom „tržištu smrti“. Naša nacija, a u njoj i čačanski kraj, postižu rekodre koje teško mogu do obore daleko motorizovanije zemlje.

Trideset i tri žrtve!

To je saobraćajni debakl od koga počinje koža da nam se ježi, da unosi nemir i strepnje čim izađemo preko kućnog praga, ili pomislimo na put. To je zov na uzburu, jer je broj žrtava već do sada dupliran u odnosu na celu prošlu godinu. Mi svakodnevno pročitamo vest sa južnovijetnamskog bojišta i puni smo tuge za pet-šest poginulih u nekom okršaju gde sevaju rafali, granate i avionske bombe. Međutim, činjenica je da i ovde kod nas, u mirnom životu i razvoju, imamo jedno bojište na kome se, takoreći, svakodnevno gine. To su naši drumovi!

Čuvari reda i bezbednosti saobraćaja zaboravili su šta je to san i počeli su nemoćno da šire ruke. Kao u nekom sudbonosnom trenutku, oni

se obraćaju celokupnoj našoj javnosti, ne da joj saopšte samo tragične brojke, već za pomoć na zajedničkoj straži, za smišljenu i trajnu akciju na jednom humanom poslu.

U ime živih:

Vozači, pešaci, biciklisti, vlasnici stočnih zaprega, poštuju saobraćajne propise i znake. Saobraćajna kultura je postala nužnost i nerazdvojna karika u brzom hodu našeg razvoja. Bez nje, na tesnim ulicama i drumovima, naši životi zadržaće jevtinu cenu pretvorenu u danak naše neobazrivosti, neznanja i nediscipline.

U ime živih!

Ne utrkujmo se sa vremenom tamo gde je vreme pre nas stiglo! Jer, jedan deo našeg standarda manifestovan kroz porodičnu i društvenu tehniku počevši od električnog štednjaka do putničkih kola i razvijenih industrijskih preduzeća nalazi se na višim lestvicama od naših drumova i gradskih ulica. Mi na magistralama — Ibarskoj i Barskoj koje prolaze kroz naš kraj — nemamo paralelnih puteva za stočne zaprege. Na ulicama nemamo obeležene trake za bicikle. Ispred drumskih kafana nema uređenih parking prostora. Nema, nema.... Još dosta nema. Shvatimo to, okrenimo se oko sebe.

U ime živih:

Ne zaboravimo na trideset i tri ovogodišnje žrtve i na njihovu poruku!

Omladinci grade put

Članovi Saveza omladine Donjeg Stopanja izveli su prošle nedelje dobrovoljnu radnu akciju na putu koji prolazi kroz njihovo selo i vodi do plantažnog vinograda. Na rad je izašlo sedamdeset od ukupno osamdeset omladinaca Stopanja.

Radna akcija planirana je i za sledeću nedelju. Omladincima će se toga dana pridružiti članovi Socijalističkog saveza.

Kada sledeće godine radovi koje najvećim delom finansira „Plantaža“ budu završeni Donje Stopanje će biti jedno od retkih sela koje je sa gradom povezano pokockanim putem.

Ašanja bez putara

Godinama svaki putar na kaldrimisanim putevima imao je svoju deonicu koju je brižljivo uređivao kada je čemu vreme. U proleće vodio je nadzor da li voda otiče pravilno kroz propuste, u leto sakupljao gomile rasutog šljunka, a u jesen nadasipao manja ulegnuća. I tako je to išlo sve donedavna, odnosno do pre godinu dana. Kad su međutim putari naše komune povučeni sa svojih određenih deonica i počeli da rade čas ovde čas onde kao fabrički radnici, stanje na našim putevima se sasvim izmenilo — putevi su sve neuredniji: propusti su zapušeni, svuda po drumu rupčage! Ako se dalje nastavi ovako zaista ćemo mi seljaci u dogledno vreme biti primorani da upregnemo četvornu zapregu kao pre sto godina besputnim krajevima, da bismo prošli na nekim mestima ovim putevima kuda smo do pre godinu dana išli tako lako i bez brige.

Zar ne bi bilo bolje da se na mesto tako zaposlenih putara uzmu obični fizički radnici i rade kao leteći, a ovi

naši putari da se vrate svojim deonicama, i to što pre, da ne bude kasno, dok se putevi nisu sasvim upropastili. — Zdravko Ilić, Ašanja, Ulica maršala Tita 1, l. k. 14065.

Nova varijanta izgradnje deonice Titovo Užice — Vardište

Posle dužih diskusija, ovih dana u Titovom Užicu sastali su se stručnjaci za gradnju puteva i konačno usvojili varijantu o izgradnji deonice magistrale Beograd — Dubrovnik između Titovog Užica i Vardišta na granici Bosne i Srbije.

Novi automobilski kolovoz na ovoj relaciji biće nešto drukčiji od postojećeg puta i na izvesnim mestima njegov pravac biće izmenjen. Nova trasa ide od Titovog Užica preko Kneževca i Mokre Gore na Vardište, zaobilazeći dobar deo puta koji je dosad prolazio nepogodnim terenom. Na taj način ova relacija skraćena je za 9 kilometara.

Politika, Beograd

Moderan put

Subotičko preduzeće „Vojvodina-put“ počelo je izgradnju moderne saobraćajnice koja će povezivati Bačku Palanku i Bač. To je, u stvari, deonica puta između Bačke Palanke i Sombora u dužini od 23 kilometara. „Vojvodina-put“ izvodi radove u samom centru grada i želi da do zimskih dana izgradi put bar do pumpne stanice van grada prema Baču. Očekuje se da će ovaj put biti završen i asfaltiran do jeseni sledeće godine kada će se nastaviti radovi od Bače prema Somboru.

Večernje novosti, Beograd

Kratak vek putokaza

Druže uredniče,

Decenijama se put Raška — Novi Pazar krpio i silom održavao. Onaj za Sopoćane, od Novog Pazara, izgrađen je tek pre petnaestak godina, kako bi centrala, izvorište Raške, manastir i Tuistički dom postali dostupniji čoveku. I on je sve do ovog leta bio težak za saobraćaj i razrovan.

Zahvaljujući jubileju manastira Sopoćana, ove godine je Skupština opštine obezbedila kredite u visini od blizu dvesta pedeset miliona dinara za izgradnju ovih puteva. Brojni istorijski spomenici u dolini Raške, postali su time dostupniji i domaćim i brojnim strancima koje ovi spomenici i te kako interesuju. Istovremeno stanovnici ovih krajeva dobili su dobre puteve, udobne i sigurne za vožnju, a transportna preduzeća ušparaće mnogo na gumama i motorima mašina.

Nema još ni mesec dana od kako su putevi pušteni u javni saobraćaj, a već su neki objekti na njima upropašćeni. Čovek savestan i dobronameran, ne može ostati miran kada na čitavom putu od Sopoćana preko Novog Pazara do Raške, vidi pored puta polomljene i izvaljene putokaze sa semaforima. Samo od Novog Pazara, s jedne i druge strane puta, polomljeno ih je ili izvaljeno četrnaest. Postavlja se pitanje: može li se tako dušmanski upropašćavati društvena svojina? Očigledno je da neko treba da potraži krivce i kazni ih pri-

merno. Preduzeće za puteve u Novom Pazaru dužno je da preduzme sve potrebne mere u tom pravcu i da istovremeno povučene putokaze postavi na svoje mesto.

Gradi se put Bela Crkva — Radevski Belotić

Polovinom marta ove godine na zboru birača, koga je organizovala Mesna zajednica Socijalističkog saveza u Beloj Crkvi, pored ostalih pitanja bilo je reči i o opravci puta Bela Crkva — Radevski Belotić. Oko 130 birača jednoglasno su doneli zaključak da se gradi put u dužini 2,5 km i da se sredstva obezbede mesnim samodoprinosom, a jedan deo sredstava da obezbedi Poljoprivredna zadruga iz Bele Crkve iz svojih fondova. Ovaj put je od velike važnosti za stanovnike Belotića, jer svoje proizvode dovoze i predaju zadrugi u Beloj Crkvi. Izgradnji puta se prišlo odmah prvih prolećnih dana, pa je ovo pitanje skinuto s dnevnog reda. Sada je Bela Crkva povezana tvrdim putevima sa pet okolnih sela.

Večernje novosti, Beograd

Nasipaju put u čast VI kongresa SSRNS

U čast VI kongresa Socijalističkog saveza radnog naroda Srbije meštani sela Prčilovice u aleksinačkoj opštini od planiranih 1.500 metara, već su nasuli glavni put kroz selo u dužini od 500 metara. Do kraja novembra Prčilovčani će nasuti i preostalih 1.000 metara. Ukupna vrednost radova ceni se na 1,200.000 dinara.

Ekspres, Beograd

Redakcijski odbor

Ing. Miladinka Milosavljević, ing. Jovan Šutić, ing. Ljubomir Filipović,
ing. Predrag Braunović, ing. Mihailo Danilović, ing. Živorad Đukić, ing.
Branislav Todorović, ing. Dragoljub Ivanović, ing. Radojica Jauković, ing.
Dobrivoje Stevanović, ing. Slobodan Đorđević i ing. Miodrag Đenisijević

Glavni i odgovorni urednik:

Ing. Miodrag Đenisijević, Beograd, Nušićeva 4, tel. 334-688

Rukopise slati uredništvu na poštanski fah 453

Knez Mihailova 2—4

Pretplatu slati na tekući račun Društva za puteve kod Narodne
banke 101-18-608-49

Oglase i ostalo slati na Društvo za puteve SR Srbije, poštanski
fah 453, Nušićeva 4, tel. 334-688.

Pretplata za pojedince 100 dinara za jedan broj. Pretplata za usta-
nove i preduzeća godišnje 10.000 din., tarifa za oglase: cela strana u
tekstu 30.000 dinara; pola strane 20.000 dinara, na koricama cela strana
spolja 50.000 dinara, unutra 35.000 dinara.

Cena 100 dinara

Tarifa za oglase koji se štampaju cele godine manja je za 50%

Izdavač:

Društvo za puteve SR Srbije

Časopis izlazi mesečno

