

ПУТ И САОБРАЋАЈ

VIA VITA



САДРЖАЈ

Милан Дракулић — Актуелни проблеми друског саобраћаја у СР Србији

Инж. Арон Камхи — Запажања о путној служби и путевима у САД

Из наше штампе
Службени део

СРБИЈАТРАНСПОРТ-БЕОГРАД

УЛИЦА „14 ДЕЦЕМБРА“ БР. 84

Телефони:

Директор 44-826

Секретар 47-149

Рачуноводство 47-150

има у свом саставу и следеће службе и објекте:

1. АУТОБУСКЕ СТАНИЦЕ ЗА ПРЕВОЗ ПУТНИКА У МЕЃУГРАДСКОМ САОБРАЋАЈУ

Београд — улица Железничка број 4, телефон 21-304

Ниш улица „12 фебруара“ број 11, телефон 39-88.

2. ТРАНСПОРТНЕ БИРОЕ ЗА ОРГАНИЗАЦИЈУ ПРЕВОЗА РОБЕ КАМИОНИМА

Београд ул. Гаврила Принципа 58, телефон 25-904 и 29-222

Загреб — ул. Гајева бр. 59, телефон 37-504.

Ријека — ул. Долац бр. 13, телефон 23-645.

Нови Сад — ул. Јована Суботића бр. 23,
телефон 52-015.

Лозница — Фабрика „Вискоза“ II улаз,
телефон 82-010-18/206

Краљево, Трг октобарских жртава бр. 30, телефон 672.

Крагујевац — ул. ЈНА бр. 14, телефон 20-54.

Ниш — ул. „12 фебруара“ бр. 21, телефон 31-70.

Крушевац — ул. Цара Лазара бр. 3, телефон 20-509.

Смедерево — просторије АУТОМОТО друштва,
телефон 88-119.

Шабац — ул. Партизанска бр. 28, телефон 20-53.

3. СЛУЖБУ ЗА СНАБДЕВАЊЕ ПРЕДУЗЕЋА основним средствима, аутоматеријалом и гумама са седиштем у Београду — ул. Гаврила Принципа бр. 60, телефон 29-727.

Путници и корисници превозних услуга нај-
економичније ће те обавити све врсте превоза
возилима аутотранспортних предузећа • Обра-
ћајте се за превозне услуге аутотранспортним
предузећима чија се седишта налазе у свим
већим местима на територији србије.

ПУТ И САОБРАЋАЈ

ЧАСОПИС ДРУШТВА ЗА ПУТЕВЕ СРБИЈЕ

Год. IX Бр. 10

ОКТОБАР

Београд 1963. г.

Милан ДРАКУЛИЋ

Актуелни проблеми друмског саобраћаја у СР Србији — Осврт на интеграциона кретања —

Одмах у почетку желимо истаћи да су упорна настојања свих друштвених фактора на побољшању стања у нашој привреди била основни курс у мобилизацији свих снага на ликвидацији ових слабости и на сектору друмског саобраћаја. Држећи се закључака свих друштвених форума а нарочито IV Пленума Савеза комуниста и говора друга Тита у Сплиту предузимали смо све мере како би друмски саобраћај као и друге привредне области што боље развиле своју активност у складу са потребама повећања динамике производње и извоза.

Посебна је пажња посвећена интеграцији и кооперацији предузећима, као и потреби разних облика удруживања у циљу рационализације производње и повећања продуктивности.

Чињеница да су предузећа друмског саобраћаја ницала више стихијски, без плана и потпуног економског оправдања, без одређене политике у друмском саобраћају, условљава да њихов развитак прати одређена стихијност са свим осталим последицама слабости наше привреде. Све ово констатовано је још на априлском саветовању Управног одбора Пословног

удружења одржаног у Чачку прошле године и том приликом донети и одговарајући закључци који у себи садрже два основна проблема.

Први проблем обухвата констатацију превеликог броја малих предузећа оформљених у местима где нема довољно услова за правилну експлоатацију истих, услед чега долази до нелојалне и неекономске конкуренције, нарочито у* путничком саобраћају, због чега је веома ниска продуктивност рада. Тада је нарочито подвучена потреба предузимања мера за организационо сређивање стања у циљу концентрације средстава кроз спровођење интеграције — фузије у друмском саобраћају.

Други проблем обухвата интеграционо кретање кроз рад Пословног удружења које ће преузимањем одређених задатака помоћи да се постојеће слабости отклоне и да се стање у друмском саобраћају у делини што пре побољша.

На основу ових закључака, комисија одређена од Извршног одбора Пословног удружења, сачинила је документовану анализу која је достављена свим предузећима и осталим друштвеним факторима.

Крајем прошле и почетком ове године ова анализа разматрана је на седници Извршног одбора Пословног удружења, затим на Колегијуму Секретаријата за саобраћај и путеве, на Пленуму Републичког одбора синдиката за саобраћај и везе, као и на Савету за саобраћај Привредне коморе СР Србије.

На свим овим форумима дошло је до једногласног закључка да је ова анализа у потпуности доказала правилност закључака донетих на саветовању у Чачку, те да је даљи опстанак оволиких, нарочито мањих економски слабих предузећа штетан за развитак ове гране саобраћаја. Исто тако прихваћен је и став по коме Пословно удружење треба да се реорганизује и да из основа промени метод рада.

Овом анализом поред осталог утврђено је да предузећа ако би се пошло од данашњих услова уситњености капацитета, међусобне нелојалне конкуренције, слабог искоришћења попуњености возила не би могла да остварују средства у фондовима за набавку потребних основних средстава.

Из резултата пословања у 1962. години види се да ће сва предузећа моћи да издвоје за фондове укупно 700.000.000 динара, што представља свега 100 возила средње носивости за проширену репродукцију. На садашњи возни парк од 2.500 возила то представља повећање за свега 4% а планирани темпо развоја привреде предвиђа повећање од 10%.

Анализа показује да велика предузећа и поред ниже продајне цене превозних услуга остварују знатно веће фондове од мањих предузећа. То недвосмислено указује на потребу јачања предузећа и остварења њихове интеграције.

Кроз интеграцију предузећа треба да остваре и боље локације транспортних средстава у односу на изворе робе и путника, **што значи да се пре-**

возни капацитети треба да лоцирају тамо где ће се моћи најрационалније користити без обзира где ће бити седиште предузећа.

Из података изнетих у анализи види се да ће се после спроведене интеграције како је то предложено остварити већи финансијски ефекти за преко 3,5 милијарди динара, чиме ће се ојачати фондови предузећа и омогућити проширење капацитета и на тај начин створити услови за смањење цена превозних услуга и трошкова привреде, а што ће утицати и на повећање друштвеног стандарда.

На Савету за саобраћај Републичке привредне коморе донет је закључак да се формира одбор који је добио задатак да осигура што бржи процес интеграције у читавој републици и да преко Среских привредних комора усмерава све акције у спровођењу интеграције транспортних средстава у друмском саобраћају. Исто тако је закључено да би се овакви одбори требали формирати при свакој среској комори са задатком да организују израду детаљних анализа о стању друмског саобраћаја на свом подручју у односу на потребе привреде тог подручја. Према нашем мишљењу основни задатак одбора при Среским привредним коморама био би:

— Да утврди број и стање друмских моторних возила и превозних капацитета других саобраћајних грана на том подручју и да прорачуна њихове могућности у количинама превоза путника и робе.

— Да добро проучи и анализира токове робе у циљу правилног разматрања транспортних средстава ради њиховог економичнијег пословања;

— Да изврши анализу постојећих аутобуских редова вожње и броја полазака аутобуса на одређеним правцима, да утврди степен искоришћења аутобуса на досадашњим аутобуским линијама и да на бази тога и на бази расположивог броја аутобуса напра-

ви нови ред вожње имајући у виду потребе комуна и грађана, а у циљу правилног одвијања аутобуског саобраћаја на одређеним релацијама;

— Да сагледа каква ће бити перспектива новог предузећа и како ће се оно уклапати са својим пословањем у привреду као целину, да ли ће ново предузеће после интеграције имати боље резултате рада и то како у обиму услуга рада тако и финансијском погледу, са каквим средствима и обавезама ће почети са радом обзиром на већ настале обавезе код предузећа која треба да се припоје новом предузећу. При том треба водити рачуна да предузеће не преузме на себе већ проузроковане губитке који проистичу из пословања предузећа која треба да се припоје, јер би се тиме умањила материјална база новог предузећа;

— Да предложи локацију предузећа будућег носиоца друмског саобраћаја на том подручју, која по правилу треба да буду тамо где су и највећи извори робе, или тамо где технички и кадровски услови најбоље одговарају будућој локацији предузећа.

Без обзира на седиште предузећа распоред возила преко погона треба тако подесити како би се најбоље задовољиле потребе привреде, односно путника и постигла највећа продуктивност и економичност возила. Овај распоред — локација возила треба да буде плод једне свестране анализе — плод изграђене саобраћајне политике једног краја где ће одговорни фактори комуна изграђујући ову политику сагледавати своје потребе у саобраћају, бити у току ових потреба и чинити одговарајућа акта у свом делокругу — на свом нивоу, на нивоу среза и ако треба одговарајућим уговорним односима са предузећем носиоцем интеграције. Тиме ће уједно одпасти и свака бојазан појединих комуна да ће кроз интеграцију — фузију поједина

подручја остати непокривена са потребним транспортним средствима, било то за теретни или путнички саобраћај.

Овако изанализиран привредни односно срески базен; издискутован од свих друштвених форума среза и комуна отклониће све приговоре и евентуалне препреке и омогућити да се на најдемократскији начин реши фузија транспортних предузећа; јер ће после овога органи управљања појединих предузећа било оних која се фузионишу или оних која су носиоци фузија моћи много лакше доносити коначну одлуку.

Третирајући ове проблеме у нашем извештају за годишњу скупштину Управног одбора, која је одржана у фебруару месецу о. г., ми смо истакли да приликом спровођења интеграције — фузије у друмском саобраћају треба бити свестан чињенице да поред свих припрема и пуне мобилизације радних колектива и одговорних фактора, неће бити лак ни једноставан задатак. Досадашња пракса је показала, а из искуства знамо да се сваком прогресивном акту супростављају негативне стране које вуку назад, јер се обично код ових лични интереси претварају у опште без обзира да ли се одређена акција може спречити или не. Зато је веома важно да овај задатак сви заједно правилно сагледамо и да његовом извршењу осигурамо јединство мисли и акције.

Том приликом ми смо констатовали да ће се при спровођењу овог задатка испречити и проблем постојања неких законских прописа који су дошли у раскорак са потребама насталим у пракси и због тога представљају кочницу већ успостављених односа у привреди. Ту треба истаћи неке одредбе Закона о пословној сарадњи у привреди као и Закона о банкама, Закона о успостављању камата на фондове у привреди, Уредбе за оснивање предузећа и радњи, уредбе

о тарифи и порезу на промет и др. При овоме нарочито треба истаћи потребу о доношењу новог Закона о удруживању и пословној сарадњи којим треба предвидети могућност формирања фондова при Пословним удружењима, а што ће у сваком случају обезбедити ефикасније и садржајније пословања пословних удружења. Ми нарочито истичемо потребу што хитнијег доношења републичког закона о друмском саобраћају.

Поред изнетих проблема треба имати на уму да за време и после спровођења интеграције — фузије неће се у свему отклонити нагомилани проблеми код ове привредне гране, нити правилно решити питање саобраћаја у целини. Биће потребно стално анализирати могућности координације и са предузећима других народних република и предузећима других привредних грана. И даље ће постојати извесне диспропорције у саобраћају које ће резултирати због досадашњих различитих фаза кроз које су прошла транспортна предузећа у свом појединачном развоју. Саобраћај треба пре свега посматрати са гледишта утицаја на трошкове пословања привреде и индиректног активирања развоја привреде кроз правилно задовољење потреба у саобраћају.

Све ово захтева да се унапређење и развој саобраћаја третира пре свега са становишта задовољења друштвеног рентабилитета, и стога се развој саобраћаја не може у свему посматрати са аспекта задовољења потреба ужих подручја већ у односу на задовољење потреба републичког односно југословенског подручја. То значи да ће после интеграције — фузије постојати потреба на спровођењу координације у раду међу аутотранспортним предузећима и при смањеном броју ових предузећа, као и потреба за остварење чвршће координације са другим саобраћајним и привредним гранама. Та координација и пословна

сарадња данас се углавном само делимично остварује преко Пословних удружења. Зато смо ми приликом анализирања рада Пословног удружења дошли до јасног закључка да би наше Пословно удружење у циљу извршења ових задатака морало оформити одговарајуће службе које би биле у могућности да обављају заједничке послове аутосаобраћајних предузећа споразумно пренете на Пословно удружење. У том циљу обрађена је и анализа и предложена организациона форма о будућем садржају и методу рада пословања нашег Пословног удружења.

Анализе које су рађене показале су низ слабости са којима је бременита ова грана саобраћаја. Њих овом приликом не желимо све понављати, али треба ипак истаћи она која су постала тако хитна и горућа и за које смо на Годишњој скупштини фебруара месеца дали конкретне предлоге за њихова решења.

Путнички саобраћај

Трка аутобуса по нашим друмовима и борба за путника постала је већ класична. Ми смо овај проблем правилно сагледали и заузели чврст став да треба прићи изради реда вожње тако да он одговара потреби путника, што значи да се у ред вожње заведе оне линије које имају своје економско и друштвено оправдање.

Посматрана ова служба кроз број аутобуса и број аутобуских линија изгледала је у 1962. години овако: број аутобуса у 1961. години износио је 793 а у 1962. години 837 индекс 105. Укупан број седишта у 1961. години износио је 28.236, а у 1962. години 30.963 индекс 110. Пређена километража у 1961. години 34,910.000 км а у 1962. години 36,400.000 км. индекс 107. У 1961. години превезено је 25,000.000 путника, а у 1962. години 26,710.000 путника што чини повећање за 7⁰о.

Укупан број аутобуских линија у СР Србији у 1961. години износио је 493 а у 1962. години 482 — индекс 98, укупна дужина линија у километрима 1961. године 39.600 а у 1962. години 31.500 — индекс 94. Према овим подацима број аутобуса повећан је за 5%, број седишта за 10%. Разлика произилази из набавке нових аутобуса са већим бројем седишта и расходовање старих аутобуса мање носивости. Међутим, иако је превезено 1.710.000 путника више или за 7% овај проценат је мањи од процента броја седишта. Општи просек искоришћења аутобуса у 1961. години је 63% што је за 5% мањи од просека у 1962. години. Међутим треба напоменути да има доста предузећа која су на појединим релацијама користила аутобусе испод 50%.

Поред других истакнутих мера у решењу путничког саобраћаја постављен је проблем аутобуских станица и стајалишта. Постављање више аутобуских станица у једном месту неekonomично је а сем тога за путнике ствара непотребне тешкоће и дезоријентацију приликом путовања. Зато је истакнута потреба за оформљењем — изградњом јединствених аутобуских станица и стајалишта и то под руководством Удружења које би поред осталих користи служиле као главни ослонац за сигурнији, културнији и уреднији саобраћај. Зато је удружење у циљу решења организације ове службе добило следеће задатке:

— Да изналази могућност обезбеђења потребних средстава за изградњу аутобуских станица и стајалишта;

— Да врше избор места у којима према садашњој развијености путничког саобраћаја морају да се изграде аутобуске станице;

— Да обезбеди штампање најпогоднијих аутобуских карата и најприкладнију евиденцију у манипулацији са превозним исправама;

— Да изради преглед реда вожње који ће најбоље одговарати потребама путника;

— Да пружа помоћ предузећима у изради калкулација о трошковима пословања, цени коштања и продајној цени превозних услуга;

— Да у вези с тим организује код предузећа вођење уредне евиденције о трошковима експлоатације возила по врстама путева и возила, као и вођење евиденције о штетама које предузећа носе због разних запрека на путевима;

— Да организује вођење евиденције по предузећима о фреквенцији путника по линијама као основу за са-чињавање што економичнијег реда вожње;

— Да у вези ових и других задатака приступи организовању курсева за евидентичаре и билетаре како би у новим условима могли што правилније пословати.

Теретни саобраћај

Што се тиче проблема и слабости које постоје у служби теретног саобраћаја они имају своју сличност са проблемима у путничком саобраћају. Ево неких од главних проблема: у 1961. години у свим нашим предузећима било је око 1.400 камиона, а у 1962. години око 1.530 камиона — индекс 105, носивост у тонама у 1961. години 9.255, у 1962. години 10.101 — индекс 109. Број превезених тона робе у 1961. години 3.318.344, а у 1962. години 3.746.148 — индекс 113. Укупно пређених километара у 1961. години 50.969.480, а у 1962. години 52.997.405 — индекс 105.

Пређених километара са теретом у 1961. години 36.279.975, а у 1962. години 37.960.174 — индекс 105. Проценат искоришћења пређеног пута 72% а у 1962. 72%, — индекс 100.

Искоришћење пређеног пута под теретом било је у нашој земљи увек испод просека оствареног у другим

земљама и због тога се још раније по захтеву предузећа пришло организацији транспортних бироа при Пословном удружењу који су као основни задатак добили да се брину о организацији изналагања терета за возила у повратним вожњама, нарочито кад се возила налазе на раду ван седишта предузећа.

Пракса из рада постојећих бироа, нарочито оних у Словенији, показује да је овај начин најефикаснији и најпогоднији за смањење празних вожњи што представља иначе један од основних проблема транспортних предузећа.

Организацијом транспортних бироа при Пословним удружењима република у свим саобраћајним центрима, односно у местима где постоје веће количине робе аутоматски чини излишним разноразна представништва која су предузећа имала у овим местима.

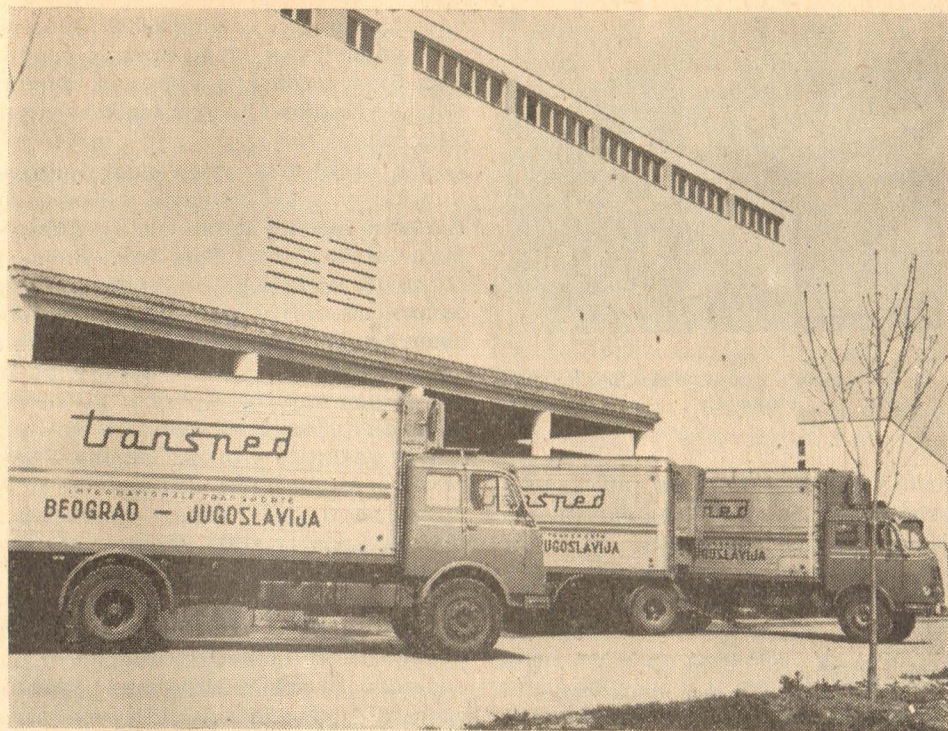
Према нашем прорачуну свако индивидуално представништво кошта предузеће годишње преко 3,000.000 динара. Према томе за сада познати број појединих представништва (има их много за које се не зна) кошта годишње преко 200,000.000 динара, док би се кроз плаћену провизију бироима Пословних удружења ови трошкови могли да сведу на једну четвртину.

Анализом је утврђено да кроз добро организовану мрежу транспортних бироа Пословно удружења повезану са добрим средствима везе, могао би се знатно повећати проценат искоришћења пређеног пута камиона под теретом, а сваки проценат повећања пређеног пута камиона под теретом за цео возни парк предузећа јавног друмског саобраћаја СР Србије повлачи повећање прихода за око 100,000.000 динара, што значи ако би се проценат повећао за 10% предузећа би остварила већи годишњи приход за око једну милијарду динара.

Кроз транспортне бирое Пословног удружења сузбила би се нелојална конкуренција међу предузећима која нарочито долази до изражаја у повратним вожњама и приликом закључивања уговора о превозу великих количина робе, нарочито у данашњим условима кад је и режијски саобраћај добио право јавног саобраћаја. Све ово указује на потребу што бржег формирања густе мреже заједничких транспортних бироа и ликвидирање представништава. Због правилног схватања улоге заједничких транспортних бироа, добро организовање мреже у читавој земљи, добрих средстава веза, планског усмеравања возила, чврстих уговора између имаоца робе, транспортних бироа и превозника зависи интеграционо кретање средстава за превоз робе не само на територији једне републике већ и у читавој земљи. Према томе, правилно организовани транспортни бирои за превоз робе, јединствене аутобуске станице за превоз путника основне су карактеристике односно карике за интеграцију у друмском саобраћају.

Што се тиче проблема формирања мреже транспортних бироа на територији СР Србије он је углавном решен, формиран су транспортни бирои на Ријечи и у Загребу али то није све. Није решен проблем добре везе, избор кадрова, а многа предузећа још увек држе своја представништва у седиштима транспортних бироа. Проблем интеграције на југословенском нивоу, сем са Удружењем Босне и Херцеговине, није решен, што чини да се организација транспортних бироа дуплира а тим повећава трошкове транспорта робе. Зато ове проблеме треба ставити у први план наредних задатака.

Сви ови услови као и други елементи чине да су јединачни трошкови пословања у друмском саобраћају веома различити по републикама, а то се види из следећег прегледа:

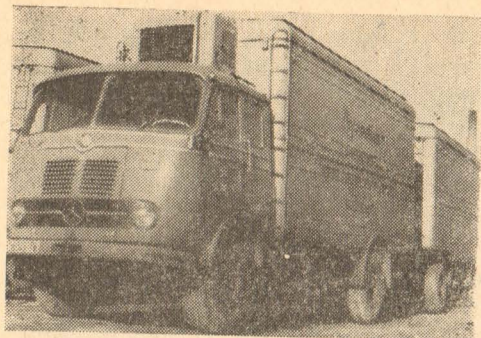


Сл. 1. Хладњаче предузећа „Траншпед“ Београд превозе лако кварљиву робу у земљи и иностранству

Друмски саобраћај робни	СФРЈ	СРС	СРХ	СРСл.	СРБиХ	СРМ	СРЦГ
1. Јединич. трош. по нето ткм Дин/ткм.	19,80	20,60	13,50	18,48	31,15	32,80	32,40
2. У томе: трош. материјала, одржавање и амортиз. дин/нткм	11,83	13,17	8,80	7,93	19,35	22,42	20,50
3. Трошкови рад. снаге и остало дин/нткм	7,97	7,43	4,70	10,55	11,80	10,38	11,90

Из изнетог прегледа трошкова експлоатације у друмском саобраћају види се да су у СР Србији ови трошкови изнад југословенског просека, нарочито су изнад трошкова у СРХ и Словенији. Ово резултира делимично због различитих услова рада, стру-

ктуре превозних средстава и стања путева, али има утицаја и нерационално трошење код неких наших предузећа. Овоме треба додати и чињеницу да су многа предузећа лоцирана изван главних извора робе, услед чега камиони прелазе велики пут



Сл. 2. Хладњаче предузећа „Војводина”
Нови Сад

празни у одласку по терет, што такође знатно повећава трошкове експлоатације и цену превоза робе.

Велико учешће трошкова транспорта у трошковима пословања привреде СРС, поред осталих фактора последица су дугачких превоза како у унутрашњој тако и у међународној робној размени. Ни размештај производњачких и прерађивачких објеката не одговара по правилу условима економског транспорта.

Активирање луке Бар

Међународна робна размена преко-морским путем великих количина робе из Србије и за Србију одвија се углавном преко северних поморских лука, што условљава врло дугачке вожње. Извршена анализа кретања робе показује да је превозни пут у међународној прекоморској размени за СРС дужи за око 800 км. у односу на могуће природне везе. Стога се морају токови робе из многих крајева Србије скренути према луци Бар, чиме ће се скратити пут робе из прекоморских земаља за потребе Србије од Бара до Ријеке и од Ријеке до Србије. Кроз то ће се у привреди ове републике остварити велике уштеде на сниженим транспортним трошковима. По једној глобалној рачуници производи Треп-

че скупљи су за 300,000.000 динара, због повишених транспортних услуга. Кад буде готов пут Косовска Митровица — Бар ови ће трошкови потпуно опдасти.

На последњем саветовању одржаном 11. јула 1963. године у Врњачкој Бањи по питању организације превоза робе из Бара и у Бар, закључено је да до 15. септембра о.г. треба организовати све потребне елементе за овај задатак. Наше Удружење са Заједницом железница за СР Србију треба да утврди тарифе, врсту и количину робе, потребан број возила и да припреми текстове уговора између Удружења и Железница, Железнице и Удружења и Луке Бар, Удружења и превозника имајући у виду да превозници са територије СР Црне Горе имају исте услове као и превозници са територије СР Србије. Даље је одлучено да се пожури изградња и опправка путева, сигналних уређаја средстава за везе због размимоилажења возила на уским деловима пута. И на крају саветовања са предузећима спољне трговине због усмерења одређених количина робе у Бар и из Бара.

Кад говоримо о трошковима транспорта онда треба истаћи да је њихово учешће у укупним трошковима пословања привреде у нашој земљи сувише високо. У 1960. години они су износили 17,9%, а у 1961. години 19,4% — пораст од 8,8% (овде су укључени трошкови свих саобраћајних грана и превоза сопствених потреба). Стална тенденција пораста ових трошкова је лош показатељ за нашу привреду. Трошкови транспорта треба да расту у мањој пропорцији у односу на процентуално повећање развоја привреде јер у противном транспортни трошкови могу да доведу у питање рентабилност пословања многих привредних грана. Стога у новим условима пословања наше привреде и примењеном успореном развоју, морају се тра-

жити сви узроци слабости у пословању предузећа друмског саобраћаја.

Зато ми и овога пута подвлачимо потребу остварења чврсте координације између свих грана саобраћаја а нарочито када су у питању превози у дуголинијском саобраћају.

Броblem набавки

У прошлој 1962. години наша предузећа су вршила набавку преко Удружења и то: возила у вредности од 412,216.999 динара, док је укупна потреба предузећа у истој години била

2,720.000.000 динара. Према томе Удружење је у набавкама возила и основних средстава учествовала са 15,15%.

Годишње потребе у гумама за потребе наших предузећа износе око 19.000 комплета.

Набавка поменутих гума преко Удружења у 1963. години износи 6.000 комплета или 31,58%.

Набавка од стране предузећа непосредно преко трговачке мреже износи 13.000 комплета или 68,42%.

Ако узмемо у обзир да је просечна цена гума по комплету 75.000 динара излази да:

Набавка преко Удружења	$6.000 \times 75.000 = 975.000.000$ динара.
Непосредна набавка	$13.000 \times 75.000 = 450.000.000$ динара

Непосредна набавка гума од стране наших чланова преко трговачке мреже поскупљује овај износ у просеку за 200% што износи да:

На 13.000 комплета набављених непосредно наша предузећа су платила скупље гуме у износу од 195.000.000 динара.

— Делова са домаћег тржишта набављено је преко Удружења за 253,069.373 динара, а годишње потребе наших чланова рачунају се на око 3 милијарде динара што значи да је Удружење учествовало у овој набавци са свега 8,43%.

— Преко Удружења је набављено за чланове делова из увоза за 401,603.470 динара. Код набавке делова из увоза треба истаћи тешкоће око добијања динарских средстава од предузећа за откуп девиза нарочито у првом полугођу 1962. године, због чега је на крају године остало неоткупљено 4 милиона девизних динара.

Поред тога што Удружење врши набавку ауто делова и гума по много повољнијим условима још увек вели-

ки број наших предузећа врши набавку непосредно преко трговачке мреже.

Изнећемо само неколико примера:

Код набавке комплет клипова „kolbenshmit” за возила ФАП Удружење испоручује по цени од око 17.000 динара.

Ови исти клипови за возило ФАП код „ИТВ-а” коштају 38.000 динара.

Клипови за возила „Chapel” при набавци преко Удружења коштају око 15.000 динара а преко трговачке мреже 28.000 динара.

Клипови за возило „Шкода” преко Удружења коштају око 23.000 динара, а преко трговачке мреже око 38.000 динара.

Клипови за возила „Deutz” коштају преко Удружења око 32.000 динара, а преко трговачке мреже око 50.000 динара.

Главе за возило „Chapel” ово Удружење набавља непосредно преко Иностраног заступништва „Динара” по цени од око 28.000 динара, док су

исте главе код трговачке мреже 38 до 43.000 динара.

Комплет радилица за возило „ФАП” преко Удружења набавља се по цени од 537.000 динара, а преко трговачке мреже од 700—900.000 динара.

Према непотпуним подацима годишње потребе наших чланова, у возилима, основним средствима, ауто гумама, деловима из увоза и са домаћег тржишта износи око 7.720.000.000 динара, а у 1962. години преко Удружења је извршена набавка само за износ од 1.521.171.440 динара. Остатак од 6.399.928.560 динара реализован је од стране наших предузећа код трговачке мреже.

Да су све ове набавке извршене преко Удружења плански и организовано уз остваривање најмањег рабата остварио би се чист приход од 237 милиона динара.

У протеклом периоду многа предузећа нису одговарала својим обавезама тако да је на пример удружење почетком четвртог квартала прошле године потраживало од предузећа 380 милиона динара.

Ни данас ситуација није много боља, још увек има предузећа која нису одговарала својим обавезама из прошле године, скоро је правило да предузећа кад се задуже код Удружења престају да врше даље набавке преко њега и задужују се код других испоручиоца. Од многих предузећа присиљени смо да потраживања вршимо судским путем.

Међутим да би се заједничке набавке у будуће са успехом остваривале неопходно је да предузећа унапред планирају своје потребе за годину и дужи период. Чврсти планови предузећа који ће сачињавати потребе основних средстава, ауто гума, резервних делова и репродукционог материјала омогућиће Удружењу да ствара чврсте уговоре како са предузећима

ма за која набавља тако и са произвођачима односно трговинском мрежом ових артикала. Кроз овакве масовне набавке Удружење ће омогућити произвођачу да унапред може да планира производњу што ће му олакшати продају и смањити трошкове пословања. У заједничким интересима произвођачи ће наћи услове за повољније цене, дуже рокове плаћања, обезбеђење резервних делова, а Удружење ће имати већег утицаја на бољи квалитет и путем формирања складишта од стране произвођача опашће потреба предузећа за држање залиха по сопственим магацинима, чиме ће се смањити потребна обртна средства и трошкови камата за обртна средства.

Није потребно нарочито доказивати да планска привреда иде на корист и произвођача и потрошача и обострано смањује трошкове производње. Зато се у закључцима Четвртог пленума СКЈ између осталог каже:

„У даљој изградњи и усавршавању механизма привредног система највећу пажњу треба посветити проблемима планирања и механизму планског усмеравања привредне активности, као и проблему расподеле дохотка, систему инвестирања, политична цена, спољнотрговинском и девизном режиму као и кредитном и банкарском систему.”

Такође није потребно нарочито истичати да приликом састављања планова за робу иностраног порекла треба сводити на минимум, тј. узимати само оно што нам не даје домаћа производња. Посебан је проблем недостатка возила велике носивости за дуголинијски транспорт робе, због чега су возила марке ТАМ и ФАП неекономична. Намеће се као хитна потреба да наша домаћа индустрија отпочне да производи економичнија возила веће носивости. Стручњаци ове гране као и одговорни друштвени фактори у СР Србији оцењују да би за наше

потребе најбоље одговарало возило марке „Leyland” које се у досадашњој пракси показало као најквалитетније, зато ми и подржавамо ову акцију јер сматрамо да би се на овај начин најбоље решио овај проблем.

Неочекиван пораст токова робе и изградња путева, овај проблем још више заоштрава. Удружење ИТВ је узело на себе да овај проблем што пре реши. Зато је већ уградило мотор „Leyland” у прерађену шасију „ФАП” која према досадашњим изгледима има све изгледе у успех.

Према предвиђањима Удружења ИТВ серијска производња почела би половином идуће године.

Интересантно је напоменути да су на исту идеју дошли и Мађари уграђивањем „Leylanda” мотора у шасију „Chepel”. Али и овога пута морамо истаћи чињеницу да се поред производње возила обезбеде и производње резервних делова, јер је то до сада био један од најтежих проблема наших превозника.

Ми смо предузели мере да службу снабдевања Пословног удружења организујемо да буде што спремнија за извршење задатака. Поред куповине инвестиционих средстава у новој београдској аутобуској станици планира се изградња просторија за набавну службу тако да би наша предузећа преко возача аутобуса могла свакодневно робу поручивати и истог или најдаље следећег дана поручену робу добити са чим би се избегли и непотребни трошкови.

Поред ових просторија за набавку биће у оквиру аутобуске станице обезбеђена просторија за консигнацију оног складиште најпотребнијих резервних делова као и делова са којима располажу предузећа у својим магацинима, а желе да их продају. У саставу аутобуске станице предвиђа се и смештај транспортних бироа, као и изградња других објеката чији ће приходи покривати већи број потреба из-

државања аутобуске станице, тако да ће предузећима бити смањен проценат учешћа који дају за коришћење аутобуске станице.

Кредит за изградњу ове станице обезбедио је Народни одбор града Београда кроз Друштвени план. Изградња је задоцнила због разноразних припремних мера, пројеката и других решења, што нам је овог лета причињавало велике тешкоће — нарочито због наглог пораста путника с једне стране и веома тешких услова рада с друге стране.

Предузеће „Аутопревоз” из Чачка изградило је у Чачку аутобуску станицу монтажног типа која ће добро одговорати своме задатку, нарочито ако се имају у виду досадашњи услови у овом месту.

Предузеће „Стрела” из Ваљева у месту је добро решило проблем аутобуске станице адаптацијом једне зграде на веома повољном месту. У Нишу предузеће за путнички саобраћај подиже аутобуску станицу у Нишу, а Предузеће „Космет-превоз” припрема подизање аутобуске станице у Приштини, итд.

Сви ови проблеми разматрани су на седници Управног одбора одржаној фебруара месеца о.г. и донети одређени закључци односно одлуке. Поред осталог одлучено је да због обезбеђења потребних средстава при служби за снабдевање Пословном удружењу у циљу бржег и уреднијег снабдевања чланова обезбеди потребан обртни кредит и то по следећем кључу расподеле на предузећа: по 5.000 динара по тони носивости код камиона, по 2.000 динара по тони носивости код камиониских приколица и по 2.000 динара по седишту аутобуса, с тим што обртни кредит не може прећи 6.000.000 динара по предузећу. Међутим, и поред многих опомена и накнадних одлука Управног одбора до сада су обртна средства уплатила 9 предузећа. Укупна средства за ове

сврхе планирана су за 110 милиона динара, а уплаћено је свега 32 милиона.

На истој седници Управног одбора одлучено је да предузећа уплате за потребе инвестиција Пословном удружењу износ од 24 милиона динара, а уплатила су свега 6,000.000 динара. Ови примери а и многи други говоре да се многи чланови Удружења не држе датих обавеза, а све то иде на штету заједничких задатака, на штету свих предузећа а то значи на штету колектива и појединаца. То су оне снаге које вуку назад, коче прогрес и продуктивност у раду.

Стање интеграције — фузије

После фебруарског саветовања и донешених конкретних одлука ми смо себи поставили као основни задатак како и на који начин донешене одлуке извршити. Са свим овим одлукама — ставовима сагласили су се и остали друштвени фактори републике: Секретаријат за саобраћај и везе, Савет за саобраћај привредне коморе СРС, као и Синдикат.

На састанцима који су одржани по питању интеграције — фузије, по правилу поред представника Среских привредних комора као сазивача присуствовали су и представници осталих друштвених фактора среза и комуна, представници саобраћајних предузећа као и представници Републичког секретаријата за саобраћај и везе, Републичке привредне коморе и Синдиката. Оцене о стању у друмском саобраћају биле су углавном једногласне: претерана децентрализација на железници, пошти, путевима и друмском саобраћају пореметила је технолошки процес, успорила модернизацију, смањила фондове, поскупила трошкове, погоршала квалитет и изазвала нелојалну конкуренцију. А поред тога непостојање међусобне ко-

ординације основна је карактеристика оцене стања у друмском саобраћају. Зато је на свим састанцима дошло до једнодушних закључака да је у сектору саобраћаја нужно што организованије убрзати процес интеграције — фузије као и решења осталих горућих проблема у саобраћају. Дана ми можемо слободно констатovati да је наш задатак остварења процеса интеграције у друмском саобраћају углавном **отворен** и он је постао задатак — политика не само наших предузећа него и осталих друштвених фактора.

На свим овим састанцима истакнуто је да су основни видови интеграције у друмском саобраћају углавном следећи:

1. Фузијом предузећа смањити број постојећих предузећа на што је могуће мању меру, а у привредним центрима организовати јака предузећа, предузећа која треба да имају основне услове за добро пословање, средства, фондове и кадрове. Водити рачуна о томе да се средства без обзира на седиште предузећа лоцирају према потреби путника односно токова робе.

2. За потребе путничког саобраћаја изградити заједничке аутобуске станице и стајалишта помоћу којих се може осигурати тачнији, сигурнији и културнији превоз путника. Исто тако сачинити ред вожње који ће бити одраз потреба путника — нарочито радног човека водећи рачуна и о развоју туризма.

3. За потребе превоза робе у циљу смањења празних вожњи, економичнијег и сигурнијег превоза формирати транспортне бирое у свим привредним центрима, да би ови бирои могли одговорити својим дужностима потребно је поред способних кадрова завести и најефикаснија средства веза.



Сл. 3. Возила аутомобилског предузећа „Београд” често се срећу на иностраним путевима

4. организовати најекономичнију и најподеснију службу снабдевања.

5. За решење изнетих проблема створити изворе за заједничка средства, и формирати заједнички фонд.

Али овога пута морамо констатovati чињеницу да на овим проблемима нисмо у нашим редовима постигли јединство мисли и акције. Задњи састанци Управног и Извршног одбора то су очигледно потврдили. Има још негативних снага које процес интеграције задржавају, покушавају да вуку назад. Наши конкретни предлози о прикупљању средстава за заједнички фонд наишли су на отпор и код већих предузећа. Став према резервацији и њеној намени је најбољи пример за то; лични интереси предузећа или појединаца супростављају се општим интересима, зато ми морамо бити свесни чињенице да ови

задачи нису ни мало лаки и да решење ових проблема захтева српљење тим пре што знамо да у борби за нове методе, модернији — савременији — дисциплинованији и културнији саобраћај у нашим колективима има доста несхватања па и отпора.

Зато ми морамо бити веома упорни у објашњавању наших ставова. Пракса је већ потврдила да су наша гледишта прихваћена у оним колективима где су правилно и детаљно објашњена. Зато је потребно да се објашњењу ових решења тј. проблема приђе што организованије и истрајније. Ако и поред тога неко буде против, то ће бити појединци који неће моћи задржати процес кретања напред. Што се тиче проблема комуна нарочито оних које имају слабо развијен саобраћај и лоше путеве, њихов проблем може се веома успешно ре-

шити путем стварања погона али и овде су потребна правилна објашњења која треба да задовоље потребе и гледања друштвених фактора комуна.

Досадашњим радом по питању интеграције — фузије остварени су следећи резултати:

1. У покрајини Косова и Метохије од 6 предузећа оформљено је једно са седиштем у Приштини.

2. На територији среза Ваљево од 4 предузећа а сада постоје 2, у Ваљеву и Шапцу.

3. У Нишу се предузеће „Шпедиција” припојило предузећу „Србија-транс” из Ниша.

4. Предузеће „Слога” из Црвенке, припојило се предузећу из Куле.

5. У прошлој години предузећа из Сурдулице и Бујановца припојила су се предузећу из Враћа.

6. Предузеће из Кикинде је ликвидирало.

Укупно је мање 12 предузећа.

Ускоро треба да дође до припајања предузећа из Светозарева, Ђуприје и „Шпедиције” из Крагујевца, Аутотранспортном предузећу из Крагујевца.

Поред рада на интеграцији — фузији предузећа, Удружење је поред осталог посветило нарочиту пажњу даљој организацији и коришћењу аутотранспортних бироа; а из области путничког саобраћаја много времена употребљено је на усклађивању и изradi редова вожње, на припреми за штампу реда вожње, увођења резервације, пакетске службе, припрема за израду тарифа у путничком саобраћају, евиденције трошкова експлоатације аутобуса по линијама и врстама путева, на изради предлога јединственог униформисања саобраћајног особља у путничком саобраћају, јединственог обележавања аутобуских станица и стајалишта, на предлогу правилника о раду посаде моторних возила и др.

По питању усклађивања редова вожње од постојећег стања аутобуских линија смањено је 27 полазака што у проценту износи 12% и у км. 2,500.000 км. годишње или за 14% од укупне километраже постојећих линија.

Од новоподнетих захтева усвојено је свега пет полазака и то: Београд — Лазаревац као стална, Ваљево — Лозница стална линија, Београд — Крагујевац сезонска, Београд — Чачак сезонска, и Београд — Шабац сезонска. Укупно смањење броја полазака на републичким и покрајинским линијама износи 60 полазака са укупном годишњом километражом од 6,000.000 км. што у проценту износи 35% од постојећих линија и нових захтева.

Имајући у виду да ће ово смањење повећати проценат попуњености седишта у аутобусима за око 10% и при услову запослености слободних капацитета у слободном саобраћају и увођењу нових приградских линија, онда ће финансијски ефекат бити следећи:

1. За мању километражу на постојећим линијама од 2,142.000 км. $\times$ 70 дин. променљивих трошкова по 1 км.
= Дин. 149,940.000

2. За смањену километражу по захтевима за отварање нових линија од 3,320.000 км $\times$ 70 дин. променљивих трошкова
= Дин. 232,400.000

Што годишње износи уштеде на променљивим трошковима

= Дин. 382,340.000

Овде треба истаћи да су предузећа и поред стварне потребе постојећих полазака на републичким линијама, поднела у већим случајевима неоправдане захтеве за повећање броја линија и полазака, а што резултира углавном из бојазни да се друга предузећа не појаве са захтевима да

раде на линијама на којима она већ одржавају путнички саобраћај.

Данас пракса показује да је у извршењу овог задатка било и грешака а то све због недовољне евиденције. Негде се појавила потреба за новим линијама а негде су предузећа тражила да престану са радом на одобреним линијама. Случај линија Скопље — Београд, Пећ — Титовград итд.

Редови вожње су тако постављени да ће се исти број путника са бољим процентом искоришћења седишта превести са мањим бројем аутобуса и да ће са добром организацијом изнађени вишак аутобуса бити искоришћени на среским и приградским линијама и у слободном саобраћају за туристичке потребе који има тенденцију сталног повећања. На овај начин финансијски ефекат биће знатно повећан. Рачунамо да ће од напред смањене километраже искористити најмање 4,000.000 км. у градском, приградском, „БИС” и ванредним вожњама. Просечан приход по 1 пређеном км. аутобуса износи 180 динара у ком случају би приходи предузећа од наведених аутобуса били повећани за 4,000.000 км. $\times$ 180 дин. = 720,000.000 динара.

Укупан финансијски ефекат од напред изнађених уштеда на променљивим трошковима од смањења километраже и од повећане реализације изнађеног вишка аутобуса при раду у слободном саобраћају износиће годишње Дин. 1,102.340.000

Према напред утврђеној смањеној годишњој километражи на основу просечне годишње километраже једног аутобуса од 37.000 км. произилази да постоји вишак аутобуса код свих аутотранспортних предузећа од 150 аутобуса. Ако узмемо да је просечна набавна вредност једног аутобуса од 12,000.000 динара, онда излази да смо непотребно више инвестирали 1,800.000.000 динара у набавци извесно време не би требало повећа-

вати број аутобуса и расположива средства треба улагати у инвестирање у друга потребна основна средства. Предузећа са територије Космета и пре спајања у заједници са Удружењем направила су јединствен ред вожње и кроз то повећала дневну километражу аутобуса и добила вишак од 40 аутобуса, са којима ће да појачају градски и приградски саобраћај у свим местима и да преузму градски саобраћај у Косовској Митровици где сада не постоји Ауто-транспортно предузеће.

Код предузећа са територије Војводине тешко је било да се изнађе најбољи ред вожње услед недостатка података о искоришћењу линија. Таквих ће случајева бити и за неке линије на подручју уже Србије. С тога у овој години предузећа треба да обезбеде добре евиденције и фреквенцију путника по линијама и поласцима, на основу којих ћемо моћи у идућој години да направимо боље редове вожње нарочито на међурепубличким линијама, и кроз то да остваримо најекономичнију експлоатацију аутобуса. Пораст путника у овој години нарочито у летњој сезони показао је да су превозна средства недовољна и да се код неких предузећа број путника скоро дуплирао. Зато се намеће као врло важан и хитан задатак да се сви ови елементи узму у обзир код усклађивања новог реда вожње, и код планирања куповине нових возила.

Формирање заједничког фонда — увођење резервације

У циљу изналагања средстава за формирање заједничког пословног фонда Удружења уведена је резервација од 50 динара за сваку карту на аутобуским станицама. Међутим, предузећа по овом питању нису имала јединствен став. Већина их је тражила да средства иду у ко-

рист предузећа и тако је поред многих дискусија и одлука на задњој седници Извршног одбора која је одржана 25. јуна о.г. а нарочито на инсистирање предузећа „Ласта” и „Војводина”, донешена одлука да се систем резервације наплаћује на дан раније и више пре поласка с тим што ће се приход од резервације користити тако што ће 50% ићи у фонд, а 50% предузећу. Овом одлуком је резервација односно приход од исте сведен на минимум што у суштини мења првобитну намену и став предузећа донесених на Управном одбору фебруара месеца о.г.

Да је остао систем резервације како је предлагало Удружење створио би се фонд који би за непуне две године омогућио изградњу аутобуских станица у свим већим саобраћајним местима; а кроз јединствене аутобуске станице решио би се проблем историја за смештај транспортних бироа за теретни саобраћај, приручних магацина за најкурентније резервне делове, сервисне и пумпне станице, паркинг простор за сва возила, просторије за прихват возача, чиме би друмски саобраћај у аутобуским станицама добио све оно што сада имају железничке станице за железнички саобраћај. Без такве организације немогуће је остварити координацију у раду транспортних предузећа ни правилну организацију корисника наших превозних услуга, за све услуге друмским моторним возилима, а нарочито сигуран, тачан и културан превоз путника. Задња одлука и колебања наших предузећа одгодиле су извршење ових задатака али важност и хитна потреба решења ових проблема силиће их да се поново ставе на дневни ред.

Превоз пакета

Поред напред предузетих мера за побољшање финансијског стања наших предузећа, увели смо и превоз

пакета и експресне робе уз наплату услуга по тарифи коју смо већ огласили преко дневне штампе. На основу извршеног снимања на аутобуској станици у Београду, утврдили смо да скоро сви возачи и кондуктери сва кодневно довозе по неколико пакета и да услугу наплаћују за свој рачун и од пошиљаоца и од примаоца пакета.

Рачунамо да ће када се ова служба ухода трговачка предузећа, апотеке, стоваришта денчане робе и трговачка мрежа за продају на мало знатно користити превоз својих пошиљки аутобусима, пошто ће тиме добити јевтинију и бржу услугу него када их шаљу поштом.

Према прорачуну од превоза пакета и експресне робе треба да се повећа приход предузећа од најмање 140,000.000 динара годишње. И ма да је превоз пакета и експресне робе оцењен као веома рентабилан посао за наша предузећа и не изискује скоро никакве инвестиције за овај нови извор прихода, предузећа још нису ништа учинила у увођењу ове службе. Наша тарифа нижа је од поштанске за 25%. Удружење је дало оглас и штампало тарифу и плакате за пропаганду ове службе, оштампало обраске пропратних докумената, дало писмено упутство предузећима за манипулацију са овим пошиљкама, па и поред свега тога предузећа никако да отпочну са пријемом и преносом пакета и експресне робе. Предузећа би требало да пропацирају ову службу код трговачке мреже и грађана и да настоје да је у свом будућем раду што више јачају, јер ће кроз то знатно побољшати приход аутобуса.

Нажалост задатак се још не извршава, пакети се још увек преносе у режији возача, јача је стихија и лични интереси појединаца од интереса колектива и друштва. Време би било да се са оваквом праксом прекине.

Пренос поште

Пошто су предузећа до сада преносила пошту по знатно нижим ценама, него што пренос поште врше предузећа из других република, то смо код ПТТ предузећа покренули питање за измену садашњих уговора о превозу поште које су предузећа појединачно склапала са Поштом и дали предлог нове тарифе. И тиме ће се приходи предузећа знатно повећати. Према рачуници коју су израдили само поштари наша предузећа примала су мање око 40,000.000 динара годишње.

Измена тарифе

Удружење је предложило принципе по којима би требало приступити изради тарифе за превоз путника, пошто по новом Закону сама предузећа треба да донесу своје тарифе. Да не би имало много различитих тарифа и да предузећа не би радила по различитим ценама на истим линијама, што би још више заострило међусобну конкуренцију, предложили смо:

— Да у односу на квалитет путева буду три врсте тарифа, с тим што би за асфалтиране путеве остала садашња тарифа, за путеве средњег квалитета садашња тарифа да се повећа за 10%, а за рад на изразито лошим путевима за 20%. За комбиноване путеве изнашла би се и средња продајна цена;

— Да сва предузећа која раде на истој линији ускладе превозне цене;

— Да се поред превозних цена изради и јединствен текстуални део тарифе;

— Да се нове тарифе објаве најкасније до 15 јула, а да се примењују од 1. јула о.г.

На седници Управног одбора у Врњцима предлог Удружења је одбијен, међутим, представници предузећа сутрадан су тражили да се предлог Удружења прихвати јер је хитан и неопходан. И по овом питању се по-

казала слабост чланова удружења и чланова Управног одбора који нису били у току проблема па су их стручни представници из колектива дезавуисали. Недовољно познавање материје имало је свог одражаја и у самој пракси, тако да се и данас појављују разнолике тарифе код неких предузећа што у пракси ствара потешкоће и негодовање путника.

Евиденција и статистика

По проблемима евиденције и статистике одржан је семинар у заједници са Заводом за статистику СР Србије на дане 29, 30. и 31. маја о.г. где су били представници скоро свих предузећа.

Кроз досадашње праћење рада предузећа констатовано је да су статистички и разни евидентни подаци непотпуни и нетачни. На овоме семинару утврђени су сви они показатељи које треба пратити кроз статистику и евиденцију као и метод и начин праћења ових података. Очекује се да ће предузећа овај задатак схватити озбиљно, јер без добре евиденције и добрих статистичких података не може се руководити са предузећем нити се може пратити развој ове гране саобраћаја.

Неке напомене о режијском саобраћају

По новом Основном закону о организацији превоза моторним возилима у друмском саобраћају, јавни превоз могу вршити и друге привредне организације као своју споредну делатност, ако за вршење те делатности оснују посебан погон који самостално врши обрачунавање дохотка и региструју га према важећим прописима.

Чињеница је да је број друмских моторних возила режијског саобраћаја много већи него што је број друмских моторних возила јавног друмског саобраћаја, што се из приложене табеле јасно види:

СТАЊЕ ДРУМСКИХ МОТОРНИХ ВОЗИЛА ОД 30 СЕПТЕМБРА 1961. Г.

	СФРЈ Свега	Србија	СРХ	СРС.л.	СРБ и Х	СРМ	СРЦГ
А. СФРЈ							
Аутобуси	5.673	2.208	1.323	720	895	344	206
Камиони	37.226	12.604	10.439	4.897	5.962	1.937	1.387
Терет. прик.	21.891	11.694	5.617	1.733	1.789	734	324
Б. ПРЕДУЗЕЋА ЈАС-а							
Аутобуси	3.218	908	728	538	625	258	161
Камиони	7.557	1.963	2.116	1.308	1.192	697	279
В. РЕЖИЈСКИ САОБРАЋАЈ							
Аутобуси	2.460	1.300	595	164	270	86	45
Камиони	29.669	10.639	8.323	3.589	4.770	1.240	1.108

Напомена: Под Б) заједно са предузећима ЈАС-а налазе се пред. „Путник” „Турист” и ПТТ.

Ми до сада још нисмо извршили детаљну анализу режијског саобраћаја, али са подацима којима располажемо несумњиво је утврђено да се ова средства користе много мање него у јавном друмском саобраћају; Зато су она по правилу нерентабилна. Многа предузећа која су ово стање правилно оценила предала су своја возила предузећима јавног друмског саобраћаја, а многа и дан данас још то не желе да учине.

По овој табели број укупних аутобуса СР Србије износи 2.208 од тога у режијском саобраћају 1.300, а у јавном саобраћају 908. Чињеница је да се аутобуси у режијском саобраћају користе свега неколико часова у току 24 часа и да су због тога сигурно нерентабилни. Ако је око 900 аутобуса или тачније речено 837 колико их је било стално у саобраћају остварили приход од 7.500.000.000 динара онда је сигурно да би аутобуси у СР Србији режијског саобраћаја могли остварити приход од преко 11 милијарди динара. Поред осталог сигурно је

да се ради и о неповерењу у јавни друмски саобраћај, али било како било, намеће се потреба да се овај проблем што пре изучи, јер његово данашње постојање и пракса у садашњим условима нема никаквог друштвеног а још мање економског оправдања. Наше је мишљење да у садашњој ситуацији постоје услови да се кроз чврсте уговоре имаоца режијских возила са саобраћајним предузећима овај проблем успешно решава.

Што се тиче аутобуса ту се углавном ради о приградској и градској возњи што наша предузећа у многим местима већ са успехом свршавају.

Кадрови

У 1962. години у свим нашим предузећима било је запослено 7.680 радника и службеника и 685 ученика у привреди. Од укупног броја запослених 5.559 су радници а 2.121 службеници.

Стање стручности код запослених радника је следеће: висококвалифи-

кованих 2.712 или 49⁰/₀, квалификованих 1.629 или 29⁰/₀, полуквалификованих 713 или 13⁰/₀ и неквалификованих 505 или 9⁰/₀.

Структура квалификација код радника је задовољавајућа, јер већи број неквалификованих радника је запослен код утовара и претовара робе и на другим споредним пословима.

Много слабије квалификације су код запослених службеника, тако да их са високом школском спремом има 40 или 2⁰/₀, са вишом 43 или 2⁰/₀, са средњом 523 или 25⁰/₀ са нижом 519 или 24⁰/₀ осталих 521 или 27⁰/₀.

Ови подаци јасно показују да је у нашим предузећима запослен веома мали број лица са високом и вишом школском спремом, а то нарочито произилази из података да у свим предузећима има укупно 9 инжењера, 13 економиста са факултетом, 18 правника, 73 саобраћајна и 17 машинских техничара.

Напомињемо да је од ослобођења до данас школовано 300 саобраћајних инжењера и 500 саобраћајних техничара, што значи да је највећи број ових отишао у предузећа других привредних грана. Узрок оваквом стању треба тражити у томе што систем унутрашње расподеле код предузећа и унутрашњи економски односи још нису довољно проучени, а самим тим није правилно решен и систем награђивања запослених у овим предузећима.

Нека предузећа нису правилно схватила потребу ангажовања стручних кадрова на кључним радним местима и због слабог тарифирања таквих радних места не могу ни да обезбеде одговарајуће кадрове. Ни систем награђивања возача ни ауторемонтног особља у многим предузећима није правилно решен с обзиром да се за ова радна места одређују релативно ниске стартне базе личног дохотка а онемогућава им се да кроз прековре-

мени рад и пребачај норми остварују и већа додатна примања. Пошто овим радницима та додатна примања не улазе у основицу за пензију, они су при одласку у пензију оштећени јер добијају ниске пензионе основице и и због старости и физичке кондиције тешко могу да обављају досадашње своје послове.

Наше је мишљење да једно квалитетно предузеће, предузеће које треба да буде носиоц интеграције једног привредног подручја, поред директора мора да има и остало најнужније језгро, стручног руководећег кадра, техничког руководиоца инжењера или искусног техничара, економисту за план и анализу, јер без квалитетног руководећег кадра, немогуће је у даљој перспективи замислити правилно пословање једног аутотранспортног предузећа. Без добре организације, без добре евиденције, без добро сагледаног плана и доброг финансијског пословања, не може бити ни доброг предузећа. Оно предузеће које не осигура ове најпотребније кадрове неће моћи да издржи у конкурентним односима и неминовно ће заостајати и губити перспективу.

После спроведене интеграције и смањења броја предузећа доћи ће до одређене концентрације кадрова, али без узимања нових стручних кадрова споља — инжењера, економиста, правника и техничара неће бити услова за потпуно обухватање постављених задатака приликом интеграције. Свакако да би се обезбедио овај кадар за ова радна места стартне базе треба да буду стимулативније у односу на досадашње.

Да би се проблем кадрова у наредном периоду успешније решавао потребно је код предузећа носиоца интеграције оформити кадровску службу са задатком да у сарадњи са одговарајућим факторима плански решава ове проблеме.

Треба имати у виду да нови Закон о организацији превоза робе и путника предвиђа оформљење републичких и среских инспекција које по слову овог Закона имају велика овлашћења која се нарочито одражавају у висини казна.

Више је него сигурно да ће курс ових инспекција бити веома оштар и ригорозан у отклањању слабости код предузећа у друмском саобраћају.

Предузећа морају бити свесна да ће само добром организацијом својих служби моћи избећи оштрице ових инспекција. Наше је мишљење да успостављањем републичке и среских инспекција треба да отпадне потреба или ће се смањити на најмању меру унутрашња инспекција предузећа која је иначе у многим случајевима била не само неквалификована него и неефикасна, тако да је њезино постојање постало пуки формализам, иако су годишњи издаци на ове инспекције износили 80,000.000 динара.

Но, кад говоримо о слабостима предузећа у овој грани саобраћаја сматрамо за дужност да треба истаћи чињеницу да су ова предузећа иако су ницала стихијски ипак у одређеној етапи нашега развитака извршила своју улогу. Колективи који су формирали ова предузећа, већином су остављани само себи, без неке планске и организационе помоћи. Многи од њих су почињали са коњским запрегама, без неопходних објеката, да би до данас израсли у веома велика и способна предузећа, па и највећа у земљи, а неколико од њих има солидну организацију и добре услове за даљи развитак: Београдско аутомобилско, „Траншпед“ и „Ласта“ из Београда, „Стрела“ из Ваљева, „Аутопревоз“ из Чачка, „Војводина“ Нови Сад и др. Ова предузећа имају чврсти курс ка правилној кадровској политици, што им је свакако помогло да дођу у овакав положај нарочито Београдско аутомобилско предузеће ко-

је је благодарећи dobrим кадровима дошло у ред најбољих предузећа у земљи, а са успехом може да конкурише и за прво место, нарочито у дуголинијском саобраћају увозу и извозу. Треба истаћи посебан положај предузећа „Ласте“ из Београда која после извесних криза поново оживљује и чини све напоре да одговори свом задатку руководећег предузећа у путничком саобраћају Србије.

Београдско предузеће „Аутотранспорт“ формирало је посебан погон за превоз робе на територији Београда. За ову сврху набављено је 100 возила — такси камиона од 0,500 тона — која су већ у саобраћају и показују добре резултате. Према оцени потребно је набавити још око 200 оваквих возила да би се решио постојећи проблем настао нарочито забраном запрежних возила. И без обзира на резултате интеграције — фузије у СР Србији ова предузећа треба да одиграју главну улогу у организацији и извршењу задатака јавног друмског саобраћаја. Врло добру перспективу има и предузеће „Космет-превоз“ које је организовано од 6 досадашњих предузећа јер има веома добре економске услове. Потребно је само пронаћи одговарајуће кадрове зашто је управа предузећа предузела одлучне мере.

Саветовање о значају и активности проблема интеграције

Дана 20. и 21. јуна о.г. одржано је Саветовање кога је организовало **Извршно веће СР Србије, Привредна комора СР Србије и Републичко веће савеза синдиката СР Србије.**

У материјалима који су за ово Саветовање припремили група стручњака сазивача истакнути су сви проблеми интеграције — фузије у републици и њихова гледања су у основи истоветна са нашим гледањима. Поред осталог у материјалима је истакнуто

низ тешкоћа које отежавају интеграционо кретање као: „**Проблеми који произилазе из система инструмената:**”

„Читав наш инструментариј у привреди који је донет почетком 1961. године, није у довољној мери респектовао процес интеграције, по чему би постао и сам један од значајних стимулирајућих фактора. Овде се првенствено мисли на формирање и расподелу укупног прихода привредних организација, обавезе према друштвеној заједници, пореза на промет, извозних премија и сл. Такође се у погледу кредитирања основних и обртних средстава интегрисане организације нису на неки начин посебно третирали. Нереспектовањем процеса интеграције кроз привредни систем путем материјалне стимулације од стране друштвене заједнице сводио би се овај процес на интерну ствар предузећа за коју друштвена заједница није нарочито заинтересована.

Пошто је процес интеграције наша трајна политика, друштвена и привредна оријентација то инструменте привредног система треба у овом смислу и кориговати, уносећи таква побољшања која подстичу овај процес.

У најтешњој вези са овим је и постојећи Закон о пословном удруживању у привреди. Овај законски пропис без обзира на извесне допуне које су уследиле у последње време, не стимулише у довољној мери интеграциони процес. Управо ради тога несразмерно је већи број фузија између привредних организација него пословних удружења, пошто се кроз пословна удружења тешко данас још могу да обезбеде постављени циљеви интегрисане привреде. И даље: „Услед постојања чврсте и органске везе у пословном удруживању између самих чланова врло је тешко у Удружењима остваривати значајне захвате на специјализацији производње, на усклађивању техничко-технолошких питања, на развијању таквих односа у

Удружењу из којих привредне организације не могу сасвим лако да излазе.

Из горњих разлога, по правилу сва наша Удружења пате од озбиљних слабости. Недостаје чврста унутрашња веза између самих чланова, упућеност једних на друге, код свакога постоји жеља да задржи максимално своју индивидуалност, нема довољно материјалних обавеза. Произилази да је нужно ићи на продубљење процеса интеграције, на кораке који ће квалитетно обогатити пословну сарадњу...”

Проблеми који произилазе из недостајућих и недовољно разрађених законских прописа...

Још недостају подесни облици радничког управљања на нивоу Пословног удружења. До данас није путем позитивних законских прописа омогућено да се извесна права и компетенције самоуправљања удружених привредних организација пренесу на Пословна удружења, при чему би се истовремено проширила права сваке привредне организације у Пословном удружењу.

Није регулисано прописима стварање фондова у Пословним удружењима који би били усмерени у инвестиције од значаја за пословање удружених привредних организација. Такође није регулисано ни питање удруживања средстава намењених инвестиционим улагањима.

У погледу расподеле чистог прихода потребно је омогућити Пословним удружењима да ову расподелу могу вршити на начин какав је предвиђен и за привредне организације...

„Сви ови предлози налазе се на линији јачања пословне способности пословних удружења. Постојање одређене материјалне базе којом би орган управљања Удружења самостално располагао допринело би афирмацији Пословних удружења. Овим би се Пословна удружења у далеко већој ме-

ри представила као подесна форма за озбиљну и трајну пословну сарадњу, чиме би се свакако смањиле данашње тенденције у процесу интеграције да се иде на фузионисање привредних организација јер се за сада само кроз фузију нешто озбиљније може постићи.

Непостојање наведених законских прописа не само да у пракси чини озбиљне тешкоће у процесу интеграције, већ и разни облици пословне сарадње који су до сада остварени не могу да реализују основне циљеве због којих су и створене, а привреди и друштву причињава се материјална и политичка штета."

Улога и задаци друштвених органа и организација

Под овим насловом у материјалу стоји и ово:

„Све више се осећа потреба да се у наредном периоду јаве као још значајнији фактор интеграционих кретања привредне коморе. Захваљујући ширем и солиднијем увиду у привредну ситуацију и развој појединих грана и групација у привреди у целини, оне могу да пруже већу стручну помоћ привредним организацијама, да организују контакте њихових представника, да посредују у току преговора итд..."

...„Пред друштвено политичким организацијама, у првом реду Савезом комуниста и Синдикатима, такође стоје крупни и веома одговорни задаци. На њихов обим и сложеност указује нарочито чињеница да је интегрисање наше привреде на почетку и да отуда има велику важност правилно политичко усмеравање интеграционих кретања, отклањање постојећих слабости, борба против негативних схватања и несоцијалистичких тенденција, а подједнако и учешће у решавању разних актуелних проблема,

Првенствени задатак друштвено политичких организација је у томе да помогну члановима колектива да остваре што непосреднији и ефикаснији утицај колектива на формирање и спровођење у живот јединствене политике интегрисаног предузећа односно на остварење оних циљева на којима се интеграција заснива."

Изнели смо неколико ових констатација из поменутог материјала са намером да се наши чланови из области друског саобраћаја увере да су наша досадашња гледања по овим питањима била истоветна.

У уводној речи на овом Саветовању друг Михаило Швабић између осталог је рекао:

„Када се данас дискутује о проблемима интеграције мислим да треба напоменути да производно, комерцијално, организационо и у опште пословно удружење спада у најважнија питања наше опште привредне политике и нашег привредног развоја. Ово због тога, што се основни задаци који стоје пред нашом привредом у повећању производње, уз истовремени пораст продуктивности, економичности и рентабилности, не могу, у данашњим савременим условима привређивања и при постојању све јаче међународне поделе рада и конкуренције на светском тржишту, ни замислити без високе производно-технолошке и организационе специјализације и јединствености у исто време. Мора се, међутим, одмах рећи да је то један веома сложен и дуготрајан процес који ће увек бити присутан у нашем даљем привредном развоју. Потребан ниво интегрисаности наше привреде мораће увек да се паралелно креће и да буде на оном степену на коме се налази и ниво наших производних снага. Према томе, интеграција није кампања већ процес, који с једне стране прати, а с друге стране, убрзава привредни развој.

Садашњи степен развитка привреде и производних снага захтева да се интеграционим процесима приђе, веома озбиљно и са пуно одговорности, јер се у овом периоду морају правилно разрешити и нека питања принципног значаја и низ практичних проблема и субјективне и објективне природе.”

... „Интерес друштвених и друштвено-политичких органа и организација у интеграционим процесима је веома значајан. Зато њихово присуство у процесу интеграције треба да буде стално, али и јасно одређено. То присуство и интерес органа и организација ван колектива мора да се покаже, али на такав начин да не замењује органе управљања, предузећа, нити да умањују њихову одговорност. За федерацију, републику, срезове и општине тј. за њихове органе и организације учешће у овом процесу треба да буде пре свега у отклањању сметњи и стварању бољих услова који погодују интеграцији, у решавању проблема који коче и сметају, у утврђивању политике и ставова који помажу интеграцији у изучавању и преношењу искустава, извлачењу закључака из процеса, у саветима и отклањању могућих партикуларистичких утицаја.

При овој функцији савезних и републичких организација је двострука. С једне стране, општим дејством преко прописа и политике, а с друге стране, конкретном помоћи за организацију појединих привредних групација. Разуме се, у овом другом случају федерација се јавља само код оних групација за коју је заинтересована да се нађу решења од значаја за целу земљу, република само у оним случајевима где је заинтересована да се нађу решења од значаја за целу републику, а срезови и општине морају бити од помоћи, практично узевши, код свих интеграција. Према томе, нити бежање од тог посла, нити мешање са

наредбама нису прави однос који морају имати друштвено-политичке и државне организације.

Привредне коморе морају бити највише ангажовани органи у интеграционим процесима.

За развој научног рада интеграција има велики значај. Интеграција по природи ствари подстиче стварање нових института и институција, јер су овакве институције неопходно потребне за развијање производње и њено подизање на виши ниво. С друге стране и пред разним научноистраживачким институтима и институцијама стоје одговарајући задаци. Преко њих се морају научно и стручно продубљивати сва питања процеса која су везана за развој наше привреде и производних снага. Према томе, научно истраживачки рад и интеграција једно друго условљавају и представљају два момента једнаке вредности за кретање унапред...”

... ”Интеграциони процеси постали су саставни део привредног живота. Проблеми који се у вези удруживања у привреди појављују, с обзиром на њихов значај с гледишта даљег привредног развоја, закључују све политичке, привредне и друштвене факторе у нашој земљи. У остварењу видова удруживања активно учествују разни заинтересовани органи од органа радничког управљања, коморе, политичких и друштвених организација до политичко-територијалних органа општине, среза, републике и федерације.

Радећи на овим питањима сви смо ми, нарочито у току последње годину две дана, стекли нека искуства и дошли до неких ставова о најважнијим питањима и појавама са којима смо се на проблемима привредне интеграције сусретали. Сада се осећа потреба за тим да се осврнемо на резултате досадашње праксе, да још једном резимирамо ближе и даље циљеве интеграције, да одмеримо тежину пробле-

ма који нас у даљем продубљивању започетих интеграционих процеса очекују и да утврдимо задатке пред којима се налазимо. Укратко, неопходно је нашу активност оценити у њеној целокупности, како њене позитивне, тако и њене негативне стране, да би се ближе одредили правци развоја и отклониле препреке на путу интеграције, односно потпомогао процес од изванредог значаја за наш будући привредни и друштвени развитак. Данашње саветовање и размена искустава и мишљења треба да приближе и уједначе наша гледишта и тиме олакшају заједничке напоре, да би будући рад био успешнији и резултат већи.”

На овом Саветовању као први дискусутант Председник Савета за саобраћај Привредне коморе СР Србије друг Ђосић поднео је исцрпан реферат о стању интеграционог кретања у саобраћају, а поред њега било је око 30 дискусутаната који су скоро сви по правилу износили тешкоће које су својствене и нашем сектору и подвлачили потребу вишег учешћа и помоћи друштвених фактора по питању интеграције и потреба за боље услове пословања Пословних удружења. Изношени су многи примери локалистичких кретања нарочито на нивоу комуна, а многи дискусутанти су подвукли тешкоће око интеграције на југословенском нивоу, а поред многих примера истакнут је и случај Удружења „ИТВ-а” и „Фамос-а”.

У завршној речи председник Извршног већа СР Србије друг Пенезић је рекао:

„Ја бих хтео да предложим закључке у вези са овим нашим саветовањем. Закључци би били следећи.

Прво, да ове материјале преузме Привредна комора и да организује рад на њиховом даљем изучавању и тражењу одговора на поједине проблеме. Мислим да ми не морамо чекати да се сва ова питања реше одједном и да их онда огласимо, него, како које

питање решимо и рашчистимо ставове, да их стављамо у праксу и оживљујемо, даље проверавамо и поправљамо.

Друго, да републичка Привредна комора сређене материјале са овог саветовања достави среским привредним коморама, народним одборима и републичким друштвено-политичким организацијама.

Треће, предлагем да се Савезној привредној комори пошаље један извештај о овом саветовању који би њој и другим савезним органима остварио увид у наше досадашње резултате и наше проблеме и наше мишљење.

Поред предлога закључака, смо трам за потребно да кажем неколико речи о неким питањима о којима смо јуче и данас расправљали. Можда и о неким о којима нисмо говорили, али без којих није могуће имати комплетан став о интеграционим процесима како у нашој Републици тако и у целој земљи. Наиме, ради се о друштвено-политичким аспектима ових процеса. Они су у реферату и материјалу додирнути, али је остала чињеница да су овде донекле пренебрегнути. Чињеница да нико од секретара комитета и председника народних одбора није узео реч у дискусији сама за себе говори о томе

Упркос свега тога, мислим да је овај састанак углавном успео и да је циљ који смо имали пред собом, добрим делом постигнут. Биће потребно да се на овим питањима даље ради и то на један другојачији начин, изучавањем појединих проблема преко разних научних установа, друштвено-политичких организација, у предузећима, и наравно у удружењима и другим интеграционим облицима. Ми не треба да очекујемо да одмах дамо одговор на свако питање, јер прво морамо бити сигурни да смо тај одговор нашли. Биће потребно мање нервозе, а више озбиљног рада да се такви одговори нађу. Томе морамо прићи на

друкчији начин баш због тога што сматрамо да су ови процеси неопходни и баш због тога што су пуни различних тешкоћа. Ради се о једном таквом проблему који не трпи шаблоне и где је немогуће наћи одговоре који ће важити за свагда.

Питање о коме расправљамо има велики и далекосежни значај за даљи развој наше привреде. Он у исто време има огроман друштвено-политички значај”

. . . „Хтео бих неколико речи да кажем у вези са самоуправљањем. Код нас се доста дискутује о радничком самоуправљању у вези са интеграцијом. Ја те дискусије увек сматрам као измену мишљења, начина и стила говора, тако да не мислим да ту постоје неки неспоразуми. Међутим, једни говоре о сметњама, које тобоже, изазива радничко самоуправљање у интеграционим процесима. Одмах да кажем да мислим да се овде много претерује. Мислим да је то сасвим једностран прилаз ствари. Други кажу да су браниоци радничког самоуправљања и оправдавају сваку акцију која потиче од ових органа чак и у случају када је она очито једнострана, штетно локалистична и тсл. Мислим да је то исто један апсурд. Мислим да смо утврдили сви за те органе да су они за те процесе, а уколико су ту и тамо против, ја бих поставио следеће питање: шта нама вреде интегрисана предузећа у којима су колективи и њихови органи управљања против тога? Ми онда имамо илузија да имамо интегрисана предузећа, имамо идеје које се не могу провести. Морамо да учинимо да се код органа радничког управљања боримо да они схвате и буду иницијатори и покретачи тога. Када дођемо до тог степена ми ћемо имати срећене послове и интегрисану организацију по свим линијама, јер ћемо имати максималну подршку од стране органа радничког управљања.

С те стране требало би да учинимо озбиљан напор код убеђивања колектива и њихових радничких савета кад предузимамо овакву акцију. Не можемо ми прићи једном колективу само са једне рачунске радње па рећи: ти ћеш бити то и то ако се ујединиш. Морамо гледати ствар и са гледишта психологије људи, састава колектива, са становишта нашег менталитета. Морамо ствар добро припремити. Код нас све теже и теже иде да неко само има добре идеје, а други да је прихватају. Код нас се створила ситуација, која је, по мом мишљењу, веома повољна. Она је стварена од прошлог Пленума, о свим стварима се дискутује и људи се сматрају одговорним да кажу своје мишљење. Ми морамо добро да се припремимо кад прилазимо предузећу и његовим органима радничког управљања, да знамо шта од њих тражимо. Онда морамо дуготрајно и, ако треба, мукотрпно да се договарамо. Имали смо проблем железнице који је трајао скоро годину дана. Било је пребацивања зашто тако поступамо. Сматрали смо да треба у претходним разговорима да изборимо једну битку за сутра. То значи до сутра, када ујединимо та предузећа, да нам нико не прави сметње. Таквих је случајева било и биће. Мислим да се тај напор ипак исплатио, без обзира колико то може да кошта људе који раде и који на томе инсистирају. Мислим да је то добар пут.

Исто тако мислим да морамо водити рачуна о одређеним интересима комуне и среза. Не можемо преко тога прелазити као преко занемарујуће чињенице. И они имају своје интересе, своје идеје о сопственом развоју, своје планове и настоје исто тако да у том погледу нешто остваре и остварују. Мислим да баш наша Република веома много дугује баш томе за свој развој. Такође морамо ствар гледати и у вези са међурепубличким односима. Ми морамо прилазити читавој

ствари тако конструктивно да су наши ставови у овој фази мање-више прихватљиви. Не можемо себе поставити у ситуацију да и наши ставови делују конкурентски и да су подложни разним сумњичењима. Не мислим да су они такви, али мислим да морамо добро водити рачуна нарочито у погледу расправљања ових односа. Питање управљања привредом је исто тако и политичко питање. Морамо њему сасвим одговорно прилазити и прилагодити му своје идеје и решења. Данашња расположења су много боља него она која су била пре годину дана. Друг Тито је говорио на Пленуму и ми смо такође говорили о потреби интеграционих процеса. Немамо никаквих бојазни да смо на правом путу. Међутим, ми не смемо због неких погрешака, које можемо направити да читав процес ставимо под знак питања. Таквих тенденција и таквих поступака понекад има од стране појединих органа, поготову ако не будемо флексибилни за све проблеме, добићемо двоструке отпоре. Један је од саме привредне организације и комуне, а други од савезних органа и из других република”...

По мишљењу, изнетом у материјалу о економској политици развоја саобраћаја кроз седмогодишњи друштвени план развоја привреде, привредне инструменте саобраћаја треба изједначити (или их бар приближити) инструментима осталих привредних грана. У том случају би друмски саобраћај требао да плаћа камату на пословни фонд 4⁰/о уместо 2⁰/о, да обавезно обрачунава функционалну амортизацију, да плаћа порез на промет и на приход од путничког саобраћаја, да плаћа дуплу таксу за путни фонд и скупље гориво због повећања пореза на промет на нафтиним дериватима, а што ће све повећати трошкове пословања аутотранспортних предузећа. Укупно повећање наведених трошкова код свих аутотран-

спортних предузећа на подручју СР Србије износиће годишње преко 2 милијарде динара, или у проценту за 14⁰/о би се повећали материјални трошкови предузећа.

Ово повећање трошкова моћи ће да поднесу само велика аутотранспортна предузећа и она предузећа која су организационо и кадровски способна да поднесу и веће промене у структури трошкова пословања кроз бољу организацију рада и кроз то изналагање унутрашњих резерви. Предузећа са малим превозним капацитетима и она предузећа која пате од слабе организације, која су и до сада при повољнијим инструментима једва покривала личне дохотке, неће моћи да поднесу ове повећане материјалне трошкове. У будућем пословању предузећа ће морати све више из сопствених акумулација да формирају средства за просту и проширену репродукцију, пошто ће се учешће заједнице у инвестицијама постепено смањивати. Све ово треба да послужи аутотранспортним предузећима као крајња опомена да се досадашњи систем пословања мора мењати и да се мора ићи на рационализацију рада кроз укупњавање капацитета и интеграцију одређених послова.

На крају треба истаћи да проблеми које смо истакли не исцрпљују ни из далека све оно што треба решавати у друмском саобраћају, многе од њих ће регулисати нови Републички прописи, Закони и Правилници. Сем тога ми мислимо да наши предлози и гледања иако су плод економских анализа и искустава досадашње праксе не морају бити најбоља и једина решења. Ми зато о њима и пишемо са циљем да са овим проблемима што боље упознамо шири круг наших људи из колектива као и оних који раде на сектору друмског и других грана саобраћаја, јер уколико горући проблеми буду што брже стално пред очима наших људи сама та чињени-

ца присутности мобилисаће их да о њима више мисле, да траже и предлажу њихова решења.

Ми до сада нисмо имали нашег гласила нити часописа што је у сваком случају недостатак. Поједина предузећа издају своје локалне билтене или листове из свог локалног предузетног домена; Међутим, проблематика наше гране је веома сложена, она кипти од проблема, њих треба

јавно третирати, међусобна искуства размењивати, заоштравати јавну борбу мишљења јер је то пут да се дође до бољих решења. Сваки лист или часопис је у неку руку мобилизатор за акцију. Зато смо и ми решили да кроз овај часопис остваримо ту потребу. Расположиви простор у овоме часопису и овај чланак треба да буде почетак акције.

Инж. Арон КАМХИ

Запажања о путној служби и путевима у САД

УВОД

1962. године, у трајању три месеца боравио сам у САД, на терет америчке техничке помоћи.

Тема и предмет проучавања били су: Материјали за стабилизацију тла и асфалтне коловозне путеве и проучавање савремених метода на пољу ове активности.

Специјализацију сам остварио стажом код управе за путеве (State Highway Departments) држава Аркансас, Колорадо и Орегон и кратким посјетама фабрикама грађевинских машина за путеве у Чикагу и другим мјестима државе Илиноис.

Програм специјализације је садржавао: грађење доњег строја пута и подлога коловоза пута, методе збијања и стабилизација, грађење коловозних застора, дренажа путева и путни јаркови, испитивање и контрола материјала за грађење, пројектовање и др.

Избор држава за остварење програма специјализације подешен је тако, да топографски и карактеристикама тла одговарају што више Југославији, а посебно Босни и Херцеговини.

Претежни део времена провео сам у упознавању неких служби управа за путеве и у обиласку путева.

Своја запажања изложићу у три чланка:

1) Организација и активности путне службе;

2) Изградња националног система међудржавних и обранбених путева

и 3) Стање и модернизација савезних и државних путева.

I. ОРГАНИЗАЦИЈА И АКТИВНОСТИ ПУТНЕ СЛУЖБЕ

Биро за јавне путеве при савезном министарству за трговину

Department of Commerce, Bureau of Public Roads је савезна организација путне службе. Основне функције ове установе су управљање савезним фондом за изградњу путева, побољшање путева и путне службе, унапређење научно-истраживачког рада, подизање безбједности саобраћаја, пружање помоћи у изградњи путева ван земље, усавршавање страних стручњака и др.

— Савезни фонд за изградњу путева има изворе финансирања од савезних такса на гориво, регистрација возила и др. Користи се за давање помоћи у финансирању изградње свих савезних, државних и неких среских путева; националног система међудржавних обранбених путева и др. Помоћ се даје у виду учешћа, с тим да федералне државе учествују у финансирању. Однос њихових учешћа је око 50% : 50%, сем код изградње

међудржавних путева, гдје је висина помоћи федерације око 90%. Изузетак од предњег, чине путеви који пролазе кроз националне паркове и савезна подручја, такви се граде у циљелости из средстава федерације.

Расподјела савезне помоћи врши се по утврђеним критеријумима, који узимају у обзир површину земље, број становника и дужину путних релација поједине државе у односу на федерацију. Додијељена финансијска помоћ служи за студије и пројектовање, истражне радове, експропријацију, грађење и одржавање путева и научно истраживачки рад.

— Управљање савезном помоћи врши се расподјелом помоћи, усаглашавањем са програмирањем и давањем сагласности на техничке пројекте управа за путеве, теренским увиђајем за вријеме грађења, учествовањем у техничком пријему и др.

— Активности ове установе у области унапређења путева и путне службе, као и научно-истраживачког рада су многоструке. Оне обухватају све дјелатности путне службе и грађења путева. То се остварује у научним установама и лабораторијама, контактирањем са управама за путеве, сарадњи са универзитетима и др.

— У САД је врло разграната научно-истраживачка делатност у области путева. Споменућу само неке:

— Highway Research Board, Washington, DC даје у обраду научне теме и објављује радове билтенима, публикацијама, специјалним извештајима. Организује годишња саветовања и објављује радове и дискусију — Proceedings.

— AASHO — American Association of State Highway Officials, Washington DC издаје прописе и стандарде из области пројектовања, грађења и одржавања, лабораторијског рада и др.

AASHO је организатор опитних путева — Roads Tests.

— Пословна удружења произвођача цемента, битумена и др. као што су The Asphalt Institute, Portland Cement Association издају своје приручнике, прописе и др. Овај материјал је врло користан у пракси.

— State Highway Departments издају своје прописе, стандарде и др. из области пројектовања, грађења и одржавања.

— Универзитети, институти и научни радници баве се врло активно научном дјелатношћу.

Горње активности на пољу унапређења технике путева и многе друге, допринијеле су да је америчка стручна литература разноврсна и савремена и на врло високом научном нивоу.

— Биро јавних путева се састоји из централне установе у Washingtonu и територијалних организација широм земље. Постоје одјељења за неколико држава и дистрикти у свакој држави. Из предњег се види да и савезна установа путне службе има огранке у свим државама, што омогућава непосредан контакт са локалним управама за путеве и ефикасно усмјеравање и контролу утрошка савезне помоћи за изградњу путева.

Управа путева у федералним државама

Свака федерална држава има самосталну управу или министарство путева — State Highway Department. Ова организација је административно неовисна од федерације.

Управа за путеве управља свим путевима, чију изградњу и одржавање финансирају федерација и федерална држава.

Постоји централна установа у главном граду федералне државе, а у унутрашњости одјељења и одјељци.

Основне функције управе за путеве су изградња, одржавање и регулисање саобраћаја. Овоме су прилагође-

не све службе и ради тога су организације управе за путеве приближно исте у свим државама.

Управљање овом установом је прилагођено систему управе сваке поједине државе, услед чега постоје извесне разлике у подели дужности, називима и правима особља које руководи, називима организације у унутрашњости итд.

Врховни орган управе за путеве је комисија за путеве, чије чланове именује гувернер. Комисија има мандат да у одређеном временском периоду у име гувернера доноси одлуке, прописе, уступа послове, тј. да води путну политику федералне државе.

На челу управе је директор путева. Помоћник за административне послове руководи општим пословима и рачуноводством, а генерални савјетник управља пословима правне природе.

Техничке службе обједињене су у техничком сектору, на чијем челу је главни инжењер, који је и замјеник директора. Технички сектор чине одјељења за механизацију, планирање и истраживање, материјале и опите (лабораторијска служба), грађење, одржавање, пројектовање мостова, надзор, пројектовање путева, програм срезова, експропријација и др.

Територија државе Arkansas је подијељена на десет дистрикта — велике организационе јединице, које управљају пословима одржавања и надзора над грађењем.

Непосредно одржавање обављају управници одржавања, а надзор над грађењем мјесни инжењери. То су одвојене организационе јединице.

— У државама Colorado и Oregon постоје сличне организације путне службе. Разгранатост, стање опреме и кадрова и стручни ниво овисни су од специфичних услова, као што је густина мреже, интензитет саобраћаја, топографија, клима и сл.

— Дужина путне мреже, број становника и возила, годишњи приходи и расходи и обим радова једне од управа за путеве могу се сагледати из следећих података:

Управа за путеве државе Oregon управља са сса 7.500 миља или 12.000 км путева, у које спадају сви међудржавни, савезни и државни путеви. Извјесну ингеренцију има и над 4.000 км среских путева, чију изградњу и одржавање помаже федерација давањем помоћи.

Oregon има 1.800.000 становника и регистрованих 970.000 моторних возила.

Управа за путеве имала је у периоду од 1. јула 1958. до 1. јула 1960. године тј. за двије године приход од 218,8 милиона долара. Приходе чине путарина у износу 124,1 милион или 57% помоћ федерације 88,6 милиона или 40% и остало 6,1 милион или 3%. Тај приход је умањен у корист срезова, полиције и др. за 39,6 милиона, тако да је остало свега 179,2 милиона.

У истом временском периоду утрошено је 178,9 милиона долара, а од тога на грађење 100,3 милиона долара или 57%, одржавање 23,9 милиона или 13% и остало 54,7 милиона или 30%. Остале издатке чине експропријације, таксе за каменоломе и шљункаре, трошкови администрације, истражни радови и пројектовање, одржавање зграда и др.

Издаци за грађење употребљени су за новоградње и реконструкције путева. Извршено је земљаних радова на 456 миља, бетонског коловоза 16 миља и асфалтног на 237 миља путева. Изграђено је пропусти и мостова на 211 миља путева.

— У Arkansas-у постоји 11.171 миља међудржавних, савезних и државних путева о којима брине управа за путеве. По врстама коловоза има 631 миља са коцком и ц. бетоном, 5.091 миља са асфалтбетоном, 5.365 миља са разним средњим и лаким асфалт-

ним засторима, 45 миља са шљунчанним застором и 37 миља са профилисаним земљаним застором. Види се да су путеви државе Arkansas, а сигурно и осталих држава САД, скоро у цјелини са модерним коловозима.

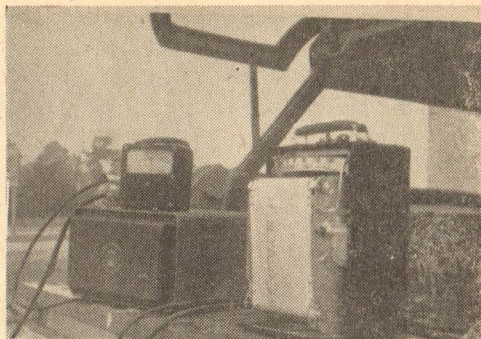
— Описивање активности свих служби Управа за путеве одузело би много времена. Кратко ћу описати одјељења за планирање и научно истраживање, за пројектовање, за материјале и опите у централи управе за путеве и службе у једном дистрикту. По потреби, користићу запажања из све три државе, у којима сам обавио стаж.

— **Одјељење за планирање и научно истраживање** развија врло важну активност, неопходну за функционисање путне службе. Анализе, студије, извештаји, публикације и др., које даје ово одјељење, основне су подлоге за планирање инвестиција, израду дугогодишњих планова грађења, подизање безбједности саобраћаја и унапређења путне службе.

У ту сврху проучава се саобраћај, води се евиденција о стању и употребљивости путева, врше се анализе извора финансијских средстава и дају се економске студије региона, проучава се развој технике путева и сл.

— У држави Arkansas постоје у овом одјељењу одсјеци за надзор и анализу саобраћаја, вијек, катастар и способност путева; израду мапа и цртежа: финансије, економику и статистику; саобраћајну технику и научно истраживање.

— Бројање саобраћаја је једна од основа за анализу саобраћаја. Бројање је аутоматизовано. Користе се стални аутомати — бројачи за регистровање интензитета саобраћаја у одређеним временским интервалима и покретни апарати, који региструју непрекидно. Токови саобраћаја установљују се анкетањем. Сложене рачунске операције из ове области о-

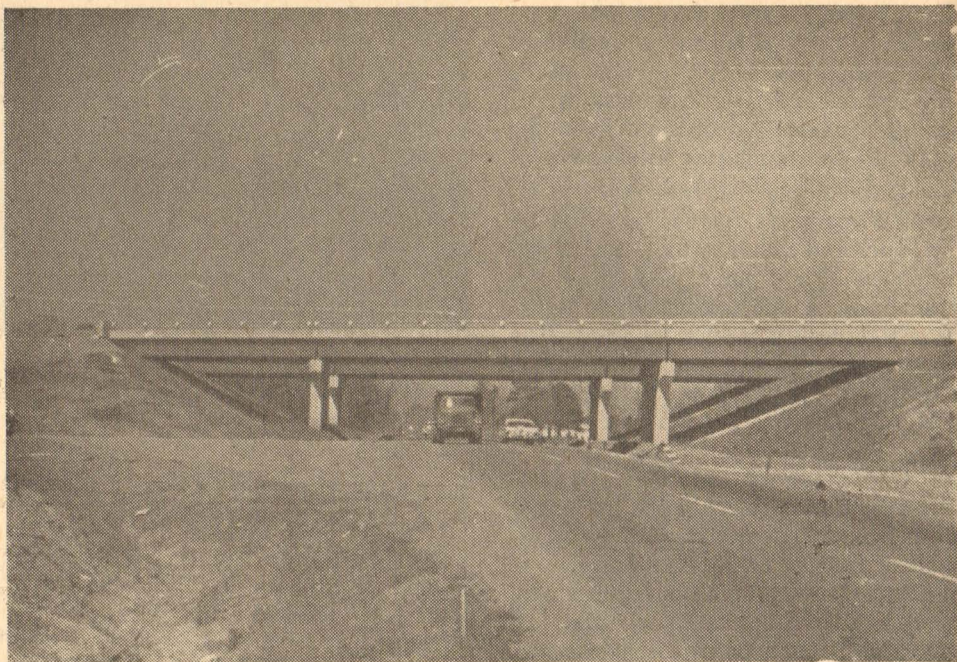


Сл. 1. Радар апарат за контролу брзине возила

бавља електронска рачунска машина, која послужује читав Arkansas.

У Arkansasu има 400—500 саобраћајних несрећа мјесечно, а око 400 смртних случајева годишње. Из тога разлога, посвећује се велика пажња евиденцији и проучавању саобраћајних несрећа и подузимању мјера за повећање безбједности саобраћаја. Ограничење брзина возила постоји на свим путевима. Максимална брзина је 75 миља или 120 км на аутопутевима и 60 миља или 96 км на савезним путевима. На осталим путевима су дозвољене мање брзине. Контрола брзине возила обавља се радар апаратима (види сл. 1).

— У одјељењу са планирање и научно истраживање управе за путеве државе Colorado разрађен је систем планирања, којим се одређују елементи пута за све путеве у тој држави. Основа је 20-годишњи перспективни саобраћај. Разликују се седам случајева перспективног саобраћаја за интензитете 200—50.000 возила у 24 часова просјечно годишње. За интензитете од 4.400 до 25.000 возила дневно предвиђају се четири саобраћајне траке, а за 25.000 до 50.000 шест. У оба случаја обавезни су укрштаји ван нивоа. За интензитет мањи од 4.400 возила, довољне су двије траке. На



Сл. 2. Мост аутопута бр. 30 преко 65 улице у Little Rock-y, Arkansas

путу са двије траке, предвиђа се на одсјецима са успонима преко 4—5⁰/₀ уздужног нагиба и додатна саобраћајна трака — Climbing Lane — за спора возила. Ширина саобраћајне траке је 12 стопа или 3,6 м а ширина банкина је овисна од мјеста банке и врсте терена.

Прираст саобраћаја ван градова у Сoloradu био је праволинијски од 1940. године, па се на основу тога врши оцјена перспективног саобраћаја. За утврђивање перспективног саобраћаја у градовима потребна је студија привредног развоја и будућа урбанизација.

— Одјељења за пројектовање мостова и путева управе за путеве обављају редовно сва пројектовања за управе за путеве, а изузетно, пројектовања обављају и приватни технички бирои. Нисам видео ниједан пројекат грађевинског предузећа.

У Управи за путеве државе Oregon пројектовање спада у одјељење за грађење. У држави Arkansas постоје одвојено самостална одјељења за пројектовање путева и мостова. У оба случаја, технички елаборат садржи пројекат пута и свих објеката. Има случајева, да се ради одвојено технички елборат за труп пута, коловозну конструкцију, фундирање великог моста и др.

Пројектовање у смислу и обиму како смо ми навикнути, не обављају пројектанти управе за путеве. Многе фазе пројектовања обаве друге службе у централној установи и у десетриктима. Тако нпр. будући саобраћај, елементе пута, избор варијанти и сл. даје одјељење за планирање и научно истраживање, теренске радове обавља особље мјесног инжењера, димензионирање коловоза геолошки одсјек односно лабораторија итд.

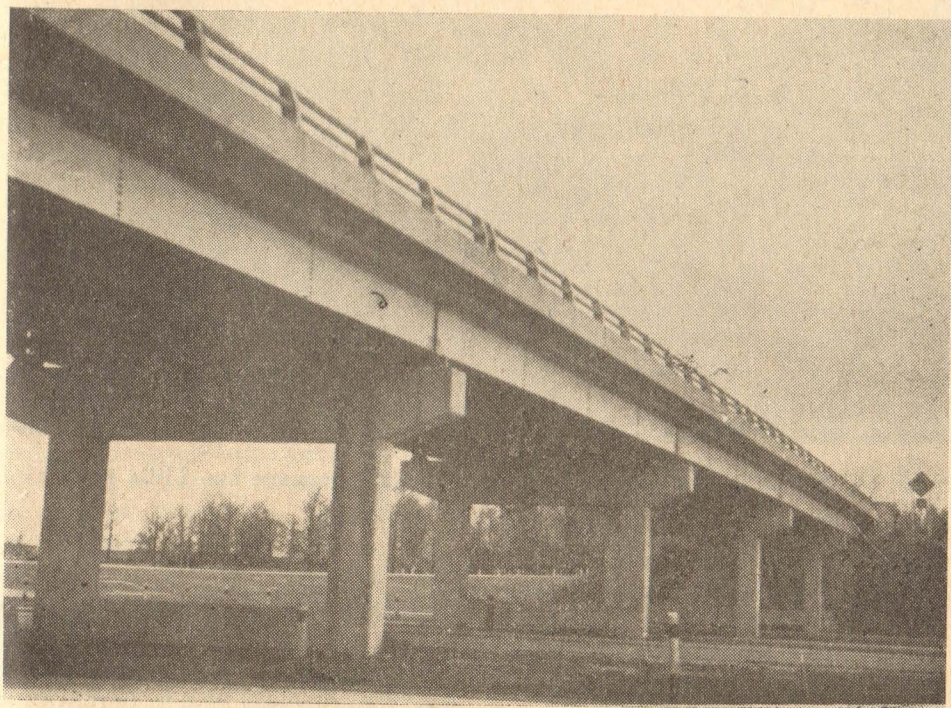
Рад пројектантских одјељења своди се на конструкторску примјену прописа о пројектовању и на пројектантску разраду добивених података. То је и разлог да пројекти не садрже рјешења стабилизације трупца пута на нестабилном терену и др. Таква рјешења дају надзор у току грађења.

— Технички елборат чини свеска нацрта истог формата, која је по обиму врло мала, ако се упоређи са нашим пројектима. Карактеристично је, да технички елаборат садржи поред индивидуалних цртежа, још и многа типска рјешења. Пројекат моста садржи стандардне нацрте пресека моста, детаље шипова, ограда, сливника, облагања насића под мостом и др. Пројекат пута има типска рјешења пропуста, укрштања, прилаза, путне оп-

реме и сл., табеларне податке витоперења коловоза, проширења у кривинама, прелазних кривина и др.

Прописи за пројектовање ААШО-а и прописи за пројектовање и грађење, који садрже стандарде, типска рјешења, конструктивне детаље и опис радова а које публикују управе за путеве знатно поједностављују пројектовање.

— Уочио сам у области мостоградње да се много примјењују спрегнуте конструкције статичког система простих греда. Такви мостови изведени су на новоградњи међудржавног пута бр. 30 код Little Rock-а у држави Arkansas и на многим реконструкцијама у Arkansasu, као и у државама Colorado и Oregonu. Такве конструкције примјењују се за разноврсна премошћења (види сл. 2, 3 и 4).



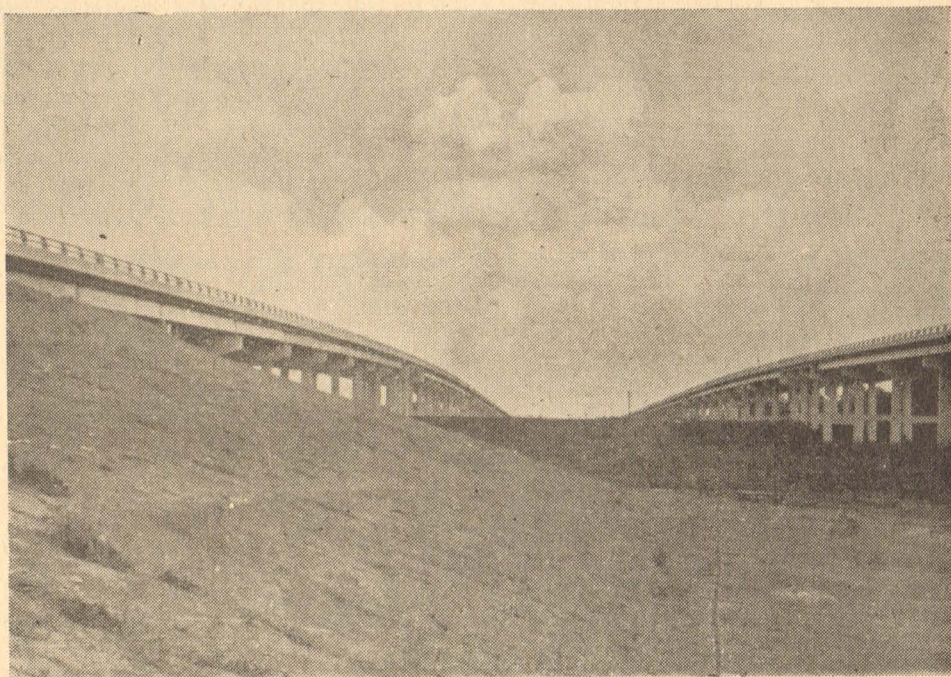
Сл. 3. Мост једне петље аутопута бр. 30 Little Rock — Benfon, Arkansas

Пројектовање ових мостовских конструкција много је поједностављено и своди се на израду нацрта фундаирања, прелаза и др. Све остало је садржано у стандардним цртежима. Израда пројекта моста са три отвора, у правцу, и са нормалним условима фундаирања траје око недјељу дана. Тежи услови продужују пројектовање највише још недјељу дана.

Грађење оваквих мостова има велике предности ради великих могућности извршења истовремено свих фа-

за грађења и механизовања процеса рада; чим се постиже уштеда у времену и трошковима. На градњи дугачког моста реконструкције савезног пута бр. 67 у држави Arkansas рађене су истовремено све фазе градње. Тако нпр. на првим пољима моста, који има више отвора, била је завршена коловозна плоча и постављена ограда, док се код задњих отвора вршила монтажа челичних ваљаних профила.

Монтажа оплате за стубове и коловозну таблу, постављање главних но-



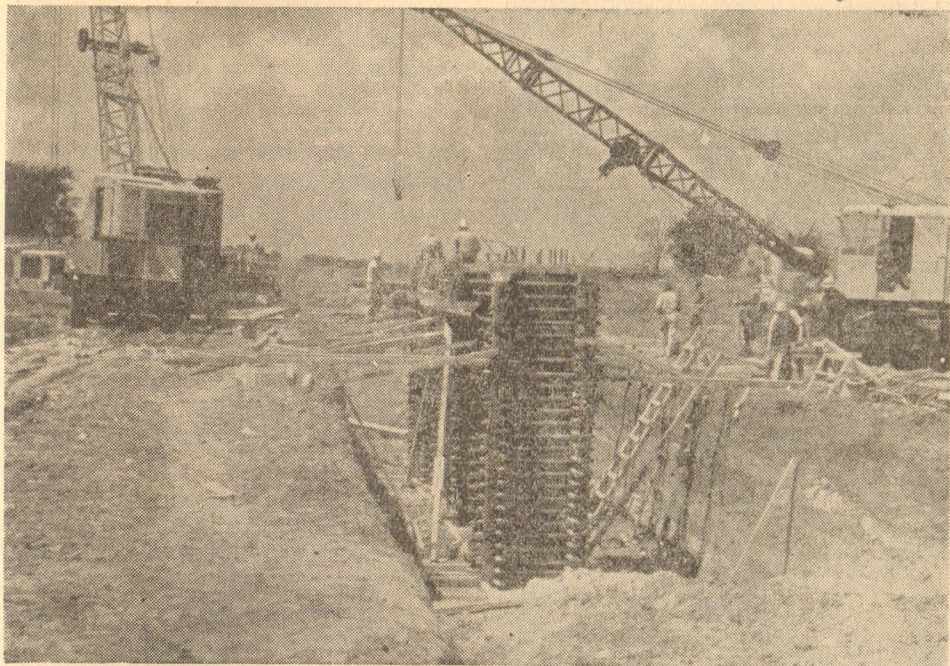
Сл. 4. Два вијадукта аутопута бр. 30, обилазне дионице око Little Rock-а

сача и сл. врши се покретним крановима (види сл. 5 и 6).

Оплата за бетон ради се од панел плоча. Примјењује се арматура од истог челика. Транспорт бетона врши се јапанерима на моторни погон. Вибрирање бетона коловозне табле из-

води се решеткама — вибраторима, чији облик даје потребан попречни нагиб.

Не ради се изолација коловозне табле. Ако пут има цемент бетонски коловоз, користи се армиранобетонска плоча моста за коловозни застор. Из-



Сл. 5. Монтажне оплате за стубове моста покретном дизалицом

тог разлога даје се нешто јача димензија.

— Одјељења за материјале и опите је централна лабораторија управе за путеве.

Основни задаци централне лабораторије су усмјеравање на употребу квалитетних материјала, посебно из локалних извора, рационално дозирање и испитивање свих врста бетона, испитивање тла и рационално димензионирање коловозних конструкција и фундација, проучавање стабилизације и њене употребе у коловозним конструкцијама, итд.

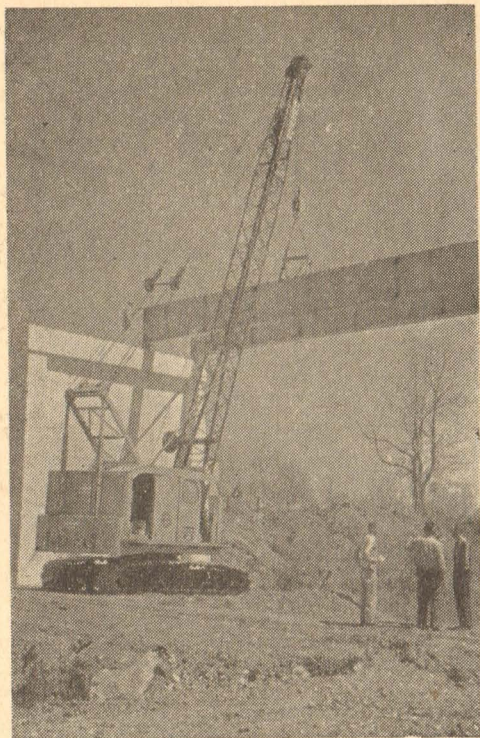
Рад се обавља у специјалним лабораторијама за тло, агрегате, везива, бетоне, конструкције и др.

Поред оперативних задатака, централна лабораторија се бави и научно истраживачким радовима из области технике путева.

Одржавањем семинара централна лабораторија припрема кадрове за лабораторије дистрикта и градилишта, а инструктажом и приручницима доприноси квалитетном вршењу опита и квалитету грађења и одржавања.

Прописи за грађење темеље се на истраживачком раду и дневној пракси централне лабораторије, а то је допринијело да свака управа за путеве издаје своје прописе усклађене специфичним условима државе у којој дјелује.

У државама које сам обишао видео сам централне лабораторије различито опремљене и на разним стручним нивоима учио сам међутим, да се посвећује велика пажња тој служби, како средствима, тако и бројем стручног особља. У држави Arkansas, централна лабораторија има око 50 служ-



Сл. 6. Монтажа челичних носача моста покретном дизалицом

беника. У држави Colorado централна лабораторија има знатно више службеника, а смјештена је у великој згради опремљеној са најсавременијом опремом.

У данашњем излагању споменут ћу само пар опита:

— Опити збијености и влажности утврђују се класичним методама Проктора и др. Запремина шупљине након узимања узорка, а која је потребна за прорачунавање збијености, утврђује се на разне начине. Врло брзо и прецизно може се установити помоћу калибриране посуде са лијевком, која је испуњена сухим пијеском. Количина сухог пијеска, који истиче из посуде и испуни шупљину иза извађеног узорка, даје тражене запремине. Такав апарат производи Soiltest, Chicago,

Illinois. (види сл. 7).

Утврђивање збијености и влажности помоћу изотопа примјењује се у најновије вријеме у централној лабораторији путне службе државе Colorado. Апарат производње Nuclear Corporation, Chicago, Illinois користи изотопе Cesium 137. Гама зраци који емитишу изотопи продиру у тло. Један дио апсорбује тло, а остатак зрачи назад. Ови посљедњи проузрокују импулсе проласком кроз цијев која је испуњена плинком. Регистровање импулса обавља се Геигер бројачем. Мање збијено тло зрачи назад више од добро збијеног. На том принципу је разрађен метод опита.

— Испитивање асфалтних маса произведених врућим поступком обавља се углавном методама Marshalla, Hubarda — Fielda, Hveema Smitha.

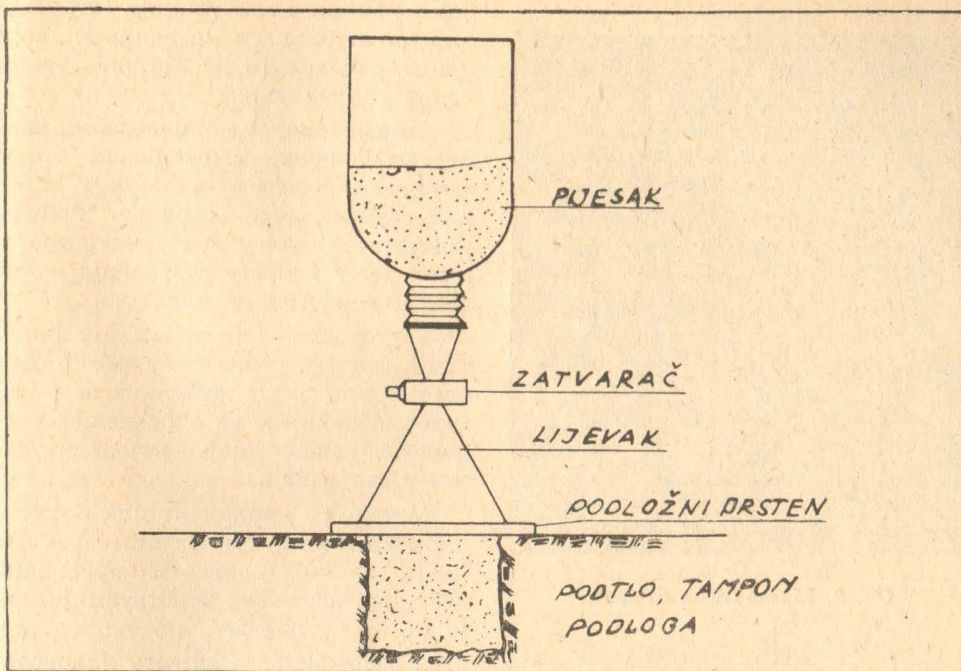
У држави Arkansas примјењују Marshallovu, а у Coloradu и Oregonu Hveemovu методу.

Marshallova метода је разрађена током II свјетског рата на тражење инжењерије америчке армије у циљу грађења аеродрома. Методу је извео Bruce Marshall из управе за путеве државе Mississippi. На опитним деоницама изграђени су асфалтни застори са различитим процентима везива и др. Након многих прелаза оптерећених возила и провјере збијености постављени су критерији.

Критерији Marshallovог поступка изражени су стабилношћу и течењем узорака и процентом шупљина асфалтне масе и агрегата испуњеног везивом.

Проценат шупљина одређује се на уобичајени начин. Стабилност и течење одређују се Marshallovим апаратом оптерећивањем цилиндричних узорака ϕ 2,5 и висине 4 инча, загријаних на 140°F. (види сл. 8).

Стабилност асфалта је оптерећење при лому узорка. Течење је деформација узорка од почетног стања до лома.



Сл. 7. Апарат за утврђивање на градилишту запремине геомеханичког узорка

Испитују се 4 мјешавине, чији се проценат везива разликује у 0,5%.

У циљу изналагања оптималног дозирања уносе се подаци изведених опита у дијаграме, у којима су изражени односи процента везива и свих напријед наведених критерија (стабилности и др.). Оптимални садржај везива добива се посебно утврђеним поступком.

Оптимални проценат везива даје она мешавина, која најбоље задовољава постављеним критеријима. Пожељно је постићи што већу стабилност. Међутим, нису пожељне мјешавине са абнормално високом стабилношћу и исто тако ниским текућем, јер је такав асфалт крут и крт и лако напрсне под тешким саобраћајем, а нарочито на еластичној подлози.

Нвемова метода је разрађена у централној лабораторији управе за

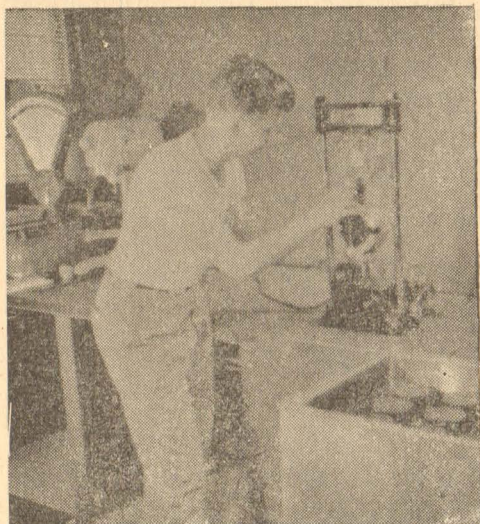
путеве, државе California. Методу је извео Francis N. Нвеем. Она се примјењује за испитивање густих асфалтних мјешавина, чији агрегати пролазе кроз сито 1 инча.

Нвемова метода утврђује стабилност и кохезиометарску вриједност мјешавине. то су критерији, којима се долази до оптималног садржаја везива.

Опити се изводе на 4 цилиндрична узорка, промјера 2,5 и висине 4 инча, чије мјешавине варирају у 0,5% везива, а које су најближе проценту по прописима.

Припрема агрегата врши се по утврђеном поступку.

Стабилност се утврђује стабилнометром. То је триаксиални цилиндрични апарат са двоструким зидовима од којих је унутарњи од гуме. Између два зида је вода. Апаратом се



Сл. 8. Marshall-ов апарат

утврђују хоризонтални притисци које врши на стуб воде вертикално оптерећиван узорак. Том приликом се утврђује и величина деформације. Оптерећивање се врши пресом до макс 6.000 лб, а хоризонтални притисци и величина деформације региструје се код одређених оптерећења. (види сл. 9).

Стабилност се израчунава обрацем или се добија из дијаграма, а овисно је од хоризонталних и вертикалних притисака и деформације.

Чврстоћа у часу кидања добија се кохезиометром и обрачунава се обрацем у којем је она функција тежине терета, промјера и висине узорака. (види сл. 10).

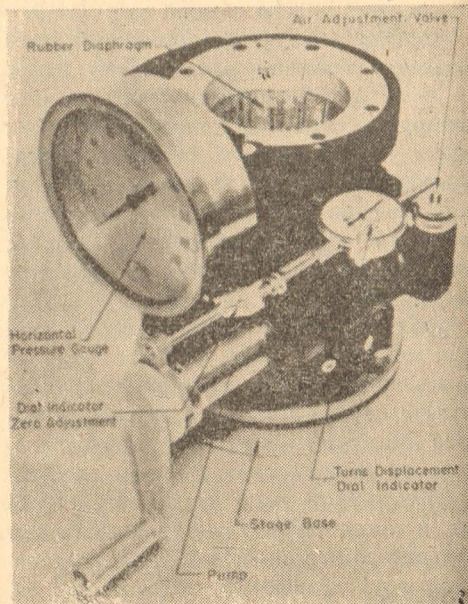
Од испитаних узорака, онај максималне стабилности треба да да оптимални проценат везива. Уколико стабилност опада нагло повећањем везива, потребно је измијенити гранулацију агрегата или смањити проценат везива, а у циљу повећања процената шупљина. Ако је чврстоћа кидања ниска, може се постићи пове-

ћање измјеном гранулације агрегата односно повећањем материјала, који пролази кроз сито No 200 или тврђом пенетрацијом везива.

Димензионирање коловозних конструкција врши се примјеном више метода, које углавном узимају у обзир геомеханичке особине подтла, климатске услове, врсту материјала, интензитет и врсту саобраћаја, осовински притисак возила и др.

У државама где се јављају ниске температуре, узима се у обзир дејство мраза, док у државама са великим саобраћајем, на одређивање коловозне конструкције утјече интензитет саобраћаја.

Методе су емпиричке или полуемпиричке и укључују испитивање или класификацију подтла и одређивање дебљине коловозне конструкције, која треба да заштити подтло од дејства саобраћаја. Заштита коловозне конструкције од дејства мраза и под-



Сл. 9. Hveem-ов стабилόμεтар

земне воде је саставни део димензионирања.

Осим мањих изузетака, примјењују се методе групног индекса, калифорнијског индекса CBR и Нвеетовог стабилметра. Карактеристично је, да су мање-више све управе за путеве разрадиле своје поступке тих метода, прилагођавањем њиховим специфичним климатским и другим условима.

Методи димензионирања који се заснивају на групном индексу подтла и индексу носивости тла CBR познати су код нас, и ради тога их не описујем.

Нвеетова метода, колико је мени познато, код нас се још не примјењује. Ова метода (као и метода индекса CBR) разрађена је у управи путева California.

Принципи су слиједећи:

— „R” вриједност отпорности подтла одређује дебљину коловозне конструкције, која је потребна да се спријечи деформација подтла под саобраћајем.

— Силе ширења материјала подтла одређују дебљину или тежину коловозне конструкције, која је потребна да сачува збијеност подтла.

Поступак Нвеетове методе садржи припрему узорка, истискивање воде, ширење материјала и утврђивање „R” вриједности.

Опит се ради на четири цилиндрична узорка различитог садржаја влажности, промјера 4,0 и висине 2,5 инча од материјала, који пролази кроз 1 инч сито.

Збијање узорка се врши механичким збијачем, чија стопа има дејство као ноге јежа или гуменог ребра ваљка на пнеуматичким точковима.

Притисци у часу истискивања воде из узорка утврђују се хидрауличком пресом.

Притисак услед ширења узорка под дејством воде у трајању од 16 сати утврђује се посебним апаратом.

Услед ширења, долази до притиска на калибрирану челичну шипку и до њеног извијања (види сл. 11).

„R” вриједност отпорности материјала или стабилност материјала утврђује се Нвеетовим стабилметром — триаксиалним апаратом, који је раније описан. Под вертикалним оптерећењем узорак се шири и врши хоризонтални притисак на стуб воде. Величина деформације узорка се добија повећањем хоризонталног притиска од 5 до 100 PSI (фунта на квадратни инч). Величина стабилности „R” израчунава се било обрасцем или дијаграмом, као функција вертикалног оптерећења, хоризонталних притисака и деформација.

$$R = 100 - \frac{100}{\frac{25}{D} \left(\frac{PV}{PH} - 1 \right) + 1}$$

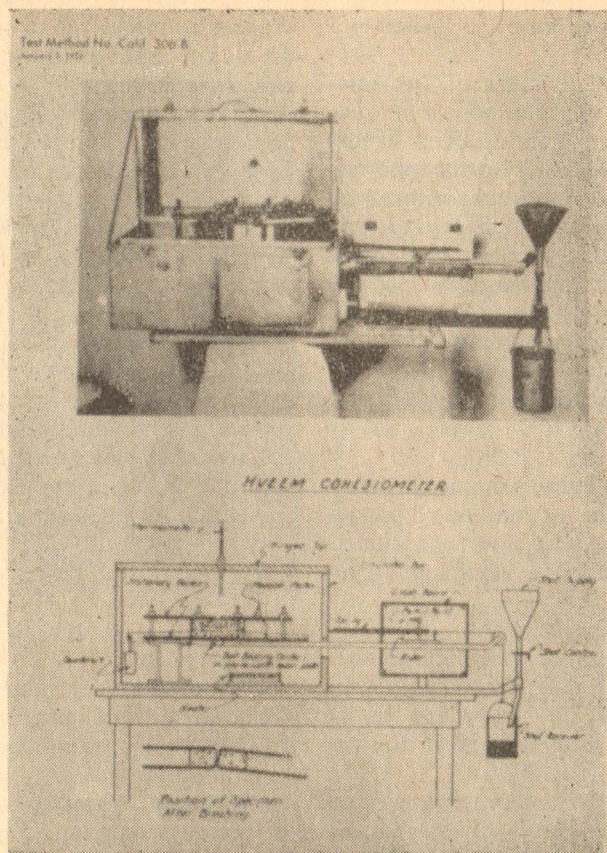
гдје је:

„R” = стабилност подтла, PV = вертикално оптерећење,

PH = хоризонтални притисак и D = деформација

У циљу утврђивања „R” вриједности које одговара горе датим принципима, ради добивања димензија коловозне конструкције која ће спријечити пластичну деформацију услед вертикалног оптерећења и ширења тла, користи се дијаграм, гдје су стављени у однос сви подаци добивени описаним опитима.

Дебљина коловозне конструкције у цјелини и појединих њених слојева (тампона, подлоге и површинског слоја или коловоза) добија се из дијаграма у којем су стављени у однос „R” вриједност, интензитет саобраћаја, дебљине коловозне конструкције или појединих слојева, од шљунка и стварног материјала и кохезионе особине стварног материјала изражене индексом. Интензитет саобраћаја одређен је бројем и врстом 10-годишњег перспективног саобраћаја у једном правцу вожње.



Сл. 10. Нвем-ов кохезиометар

— У циљу употпуњавања описа организације путне службе, дајем пар података о дистрикту бр. 2 са сједиштем у Pueblo-у, у држави Colorado.

На територији овог дистрикта има око 2.700 миља или 4.300 км међудржавних, савезних и државних путева. Годишње се модернизује и реконструише 125—150 миља односно 200—240 км путева по динамици 20-годишњег перспективног плана.

Територијално одјељење или дистрикт управе за путеве врши управну службу, обавља предпројектовање, врши надзор над грађењем које обављају приватна грађевинска предузе-

ћа, врши одржавање путева, обавља све лабораторијске радове потребне за идентификацију подтла и испитивање материјала и квалитета грађења, и обавља оправку тешких стројева за одржавање путева.

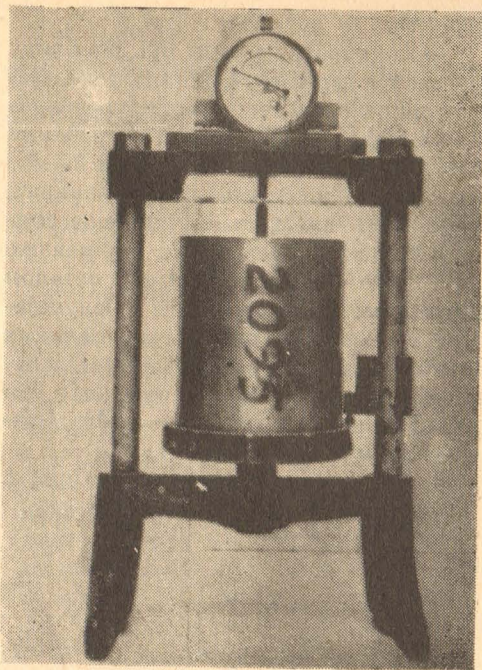
На основу простудиране трасе у централној управи путне службе или у одсјеку за пројектовање дистрикта, координираним радом више одсјека дистрикта врши се „предпројектовање”. Тако нпр. особље надзора одсјека за грађење обиљежава трасу и прикупља све теренске радове за израду пројекта пута и експропријационог елабората и шаље узорке под-

тла лабораторији дистрикта, која на основу испитивања даје информације о тлу. Пројектанти наносе теренске податке у тушу, повлаче нивелету и пројектују попречне профиле у оловци, оцјењују димензије коловозне конструкције и раде експропријациони елаборат. Такав елаборат шаље се на дораду одјељењу за пројектовање у централној управи.

Рад лабораторије или одсјека за материјале дистрикта је многостран. Тако нпр. израђује прелиминарну класификацију подтла за потребе предпројектовања, врши опите за провјеру квалитета грађења и одржавања, испитује налазишта шљунка, мајдана и шаље узорке подтла са трасе централној лабораторији.

ПРЕЛИМИНАРНА класификација садржи утврђивање граница конзистенције материјала подтла и израчунавање индекса групе. Централне лабораторије у Denver, сједишту централне управе путева државе Colorado, сређују такве податке из свих дистриката. На основу резултата, опита на сса 4.000 узорака подтла, који су извршени кроз 15 година, централна лабораторија је средила табеларно и дијаграмски односе класификације тла по AASHO-у, индексе група и индексе CBR и публиковала у циљу оцјењивања дебљине коловозне конструкције и провјере димензија, коју даје пројектант.

— Потребно је напоменути да у САД врло велики значај имају зборови корисника путева. Управа за путеве не може приступити реализацији ни једног пројекта новоградње и реконструкције пута без сагласности корисника пута. У ту сврху одржава се јавни претрес Public Hearing. Присуствовао сам таквом претресу у Colorado Springs-у. Тада је изложено на претрес идејно решење пројекта реконструкције једне дионице међудржавног пута број 25.



Сл. 11. Апарат за утврђивање ширења материјала

Концепцију пројекта објаснили су представници управе путева. Изненадило ме је велико учешће корисника, њихов интерес и познавање проблематике путне службе и стање путева. Мени је тада објашњено да има случајева да се на јавном претресу стављају примедбе на концепције пројекта у цјелини или дјеломично, и да се такве примједбе морају проучити.

— Одржавање путева је током времена усавршавано и данас се врши скоро у цијелости механизовано. Механизован рад је условио организацију, у којој не постоје путари. Редовно или појачано одржавање и зимску службу врше групе руковаоца машина и шофера, који рукују стројевима за планирање, прскање, збијање, чишћење снијега и сл. Оправку тешких машина врше радионице ди-

стрикта.

— На савезном путу бр. 285 близу Denvera у држави Colorado једна јединица за одржавање вршила је крпљење асфалтног коловоза. Група има два радника, а задужена је са 25 миља пута. Има грејдер, утоваривач, камион са уређајем за чишћење снијега и демпер. Одсјек за одржавање дистрикта снабдјева групу осталом потребном механизацијом у случајевима елементарних штета, великих сметова и др. Према добивеним подацима, трошкови одржавања једне миље асфалтног пута износе 400 долара годишње.

— На међудржавном путу број 5

јужно од Salema у држави Oregon вршена је темељита оправка застора од асфалтбетона. Оштећен коловоз је очишћен и превучен тепихом асфалтбетона дебљине 1 инч (2,54 см). Уграђивање се врши грејдером, а ваљање обичним ваљком. Група за одржавање може уградити око 300 тона дневно са 10 кипера, 1 грејдером и 2 ваљка.

Ова служба одржавања купује асфалтне мешавине од приватних предузећа по цијени 4,7 долара за тону, и допрема је киперима на радилишта. Уграђивање кошта сса 3,0 долара по тони, што чини око 21 цент за 1 м² оправке.

Биће више сервиса, мотела и бензинских станица него што се очекивало

За прве кредите пријавио се већи број предузећа и комуна заинтересованих за подизање помоћних објеката дуж путева. — Ове године око 400.000 страних аутомобила у нашој земљи

Сигнали ауто-мото друштва да нешто није у реду са нашим путевима изгледа неће остати без уезултата. Одобрени су први кредити за подизање сервиса, бензинских станица и мотела а број пријављених инвеститора већи је него што се очекивало. Након многобројних и учесталих примедби моторизованих (домаћих и страних) путника на рачун помоћних објеката, ова организација је почетком године прикупила податке из којих се види стварно стање дуж наших путева.

Статистика каже да на сваких 170 километара пута има по једну бензинску станицу, а дуж свих свега три сервисне. Мотели су такође сасвим ретки. А још крајем прошле године имали смо преко 160.000 возила са домаћом регистрацијом. Данас је тај број свакако већи. Ако овоме додамо близу 400.000 страних кола, колико се рачуна да ће ове године проћи кроз нашу земљу, онда је лако закључити какву им услугу можемо пружити.

Када су подаци доспели у јавност почело се са дискусијама ко да финансира ове објекте, како да се обезбеде средства, ко да буде инвеститор. Једно време је изгледало да ће се дискусија продужити у недоглед. Међутим, Југобанка је из својих средстава издвојила милијарду и по динара за подизање пратећих туристичких објеката у овој години. Близу 800 милиона дато је на изградњу сервисних и пумпних станица. Кредити су давани уз 50 одсто учешћа инвеститора,

Из добијених кредита и сопствених средстава „Југопетрол” из Београда подиже пет бензинских станица на Ауто-путу кроз Србију. Две код Београда (на улазу и излазу Ауто-пута из града), затим код Велике Плане, Параћина и Врања. У истим местима ауторемонт „Космај” из Београда треба да гради сервисне станице за које су, такође, одобрена средства. Предузећу „Балкан” дати су кредити за набавку опреме за мотеле код Димитровграда, Велике Плане и Врања, а општини Сремска Митровица за опрему мотела који се налази у изградњи на овом делу Ауто-пута. „Југопетрол” из Новог Сада гради сервисне станице у Ађашевцима и Руми и бензинску станицу у Новом Саду.

Не тако давно на Ауто-путу је отворен мотел код Врања, а ових дана код Параћина. Јула месеца велики Ауто-камп код Алексинца примио је прве путнике који пролазе овим путем. Уз ове објекте и оне који су већ у изградњи или ће почети да се ускоро граде, већ средином идуће године Ауто-путем кроз Србију вожња ће бити знатно удобнија.

Предузећима из Хрватске одобрена су средства за девет бензинских и две сервисне станице на Јадранској магистрали. Ови објекти се већ граде, а неки су и завршени.

Тakoђе се граде и завршавају бензинске станице у Поповачи и Жупани, затим у Реснику, на Плитвицама и Вараждинском Брегу. На подручју среза Ријека у Бадерни, Великом Врху, Пули, Видиковцу и Журкову.

Транспортном предузећу „Петрол” из Љубљане одобрена су средства за изградњу бензинских станица у Марибору, Копру, Новој Горици, Постојини и Јесеницама и сервиса за мо-

торна возила на Бледу, Крањској Гори, Постојни, Порторожу и у Марибору. Уз постојеће објекте чији број такође није мали, словеначки друмови ће врло брзо бити на нивоу европских.

Из кредита Југобанке изградиће се и четири мања сервиса за моторна возила у Македонији — у Куманову, Петровцу, Гевгелији и у Титовом Велесу.

Како се у последње време све више инвестира у туризам, треба очекивати нова средства и за ове објекте. Први озбиљнији корак је већ најзад учињен. Још само пре неколико месеци на прсте би се могло избројати заинтересовани инвеститори, пре свега међу Комунама. Међутим, данас их је знатно више него што се предвиђало. Истина, и даље сви очекују средства „одозго“, а сопствена гледају да уложе у нешто што је већ уходано, што значи да ће им се брзо исплатити. Ако је веровати искуству развијених земаља, онда су помоћни објекти дуж путева једна од најрентабилнијих инвестиција која се врло брзо исплати и доноси добар приход.

(„Борба“, Београд)

Асфалтира се потиски друм

У току су радови на асфалтирању дела потиског друма од Бечеја до Аде. Асфалт се поставља на деоници дугачкој 20 километара. Местимично друм се и проширује, како би се оспособио за живљи путнички а нарочито теретни саобраћај. Радови треба да буду завршени почетком октобра.

(„Политика“, Београд)

Модернизује се пут Сомбор — Србобран

На путу који спаја Сомбор са Србобраном, врши се асфалтирање деонице од 20 километара. Тиме ће овај

пут бити потпуно модернизован, јер је већи његов део био асфалтиран у току протекле две године. Нови пут пролази кроз средњу Бачку, коју сада повезује с међународним асфалтним путем Београд — Суботица.

(„Политика“, Београд)

Банат и Бачка спојени још на једном месту

Плодну банатску и бачку равницу ускоро ће повезивати још једна важна саобраћајница. Недалеко од бачког села Жабља пре кратког времена спојена је метална конструкција новог друмског моста преко Тисе, који ће како се очекује још ове јесени бити предат саобраћају. На месту где су се безмало две деценије налазили голи стубови започетог моста, чију је изградњу прекинуо рат, сада се убрзано ради на завршетку новог моста који ће бити једна од најзначајнијих саобраћајних артерија између ова два дела Војводине.

Некадашњи мост код Жабља, који је пред рат био делом изграђен, касније је демонтиран и постављен преко Саве код Београда, па су до пре две године на Тиси стајали голи стубови. Они су лежали неискоришћени све до почетка изградње садашњег моста чију је конструкцију монтирало београдско предузеће „Мостоградња“. На постојећим старим стубовима извршена је надоградња, а после тога је постављена челична конструкција. Кооперанти у изградњи овог великог објекта су: фабрика шинских возила и челичних конструкција „Драгослав Борђевић-Гоша“ из Смедеревске Паланке и предузеће „Метална“ из Марибора, који су израдили делове за челични скелет.

Нови друмски мост на Тиси код Жабља има распон 402 метра колвоз широк 7 метара и две пешачке стазе од по један метар. Његова ли-

нија је у облику дуге греде, тако да не нарушава амбијент равнице.

Нова „метална греда“ преко Тисе је предвиђена за путеве првог реда. Када буде дата на употребу она ће знатно скратити пут између Зрењанина и Новог Сада преко Жабља и Темерина.

(„Дневник“, Нови Сад)

ЧЛАНОВИ СОЦИЈАЛИСТИЧКОГ САВЕЗА ДОБРОВОЉНИМ РАДОМ ПОПРАВИЛИ ПУТ ГЛОЂАНЕ — РАУШИЋ (22 КИЛОМЕТРА) И ТАКО УШТЕДЕЛИ ОПШТИНИ 15 МИЛИОНА ДИНАРА

У Општинском одбору Социјалистичког савеза у Пећи донет је још почетком године програм оправке путева свих категорија — I, II, III и IV реда и формирани штабови. Организују се радне акције на све стране како би што више путева било оспособљено за коришћење.

Само на акцијама које су организоване у пролећним данима учествовало је 15.079 чланова Социјалистичког савеза што претворено у динарима износи 15,169.200. Поред тога ових дана оправљен је пут Глођане — Раушић, дужине 22 километра, на коме су радили чланови месних организација Раушића, Крушевца, Барана, и Глођана. Овим путем летос нису могли да се крећу ни трактори. Сада је на целој дужини насут песак и шљунак тако да се њиме могу кретати сва моторна возила. Иначе, овај пут има велики значај за извоз шећерне репе која се највише гаји у овом делу Метохије.

У склопу покрајинске акције на оправци путева чланови Социјали-

стичког савеза месних одбора Витомирице, затим I, II и III месне организације из Пећи, Кућишта и Дреља радили су на оправци пута Пећка Бања — Пећ — Чакор. Према непотпуним подацима до сада је на овај пут извезено 350 кубика туцаника. Синдикалне подружнице ископале канале у дужини 6.000 метара, а остале организације 4.000 метара.

Такође су организоване акције за заштиту од ерозија на подручју Велика Јабланица — Радовац — Ново Село. Прошле године је само подружница у Великој Јабланици дала 542 радна дана, а ове године акција је још у току. Она ће трајати неколико година.

Ових дана приводе се крају припреме за почетак још неколико радних акција на оправци путева од којих је најзначајнија оправка пута до Радавачке Пећине, где се налази извориште Белог Дрима. На делу пута Пећ — Радавац већ су извођени радови. Овај изванредни пејзаж привлачи многе туристе, али је због лошег пута мали број успео да дође на извориште Дрима. Радавачка Пећина у многоме подсећа на Постојску, али је још недовољно испитана и због тога мање позната у југословенским размерама. Сада се врше припреме за подизање неколико барака поред Пећине, а Општински одбор Социјалистичког савеза планирао је да добровољним радом помогне изградњу мотела. Када пут буде изграђен, Радавачка Пећина ће постати позната не само у Југославији него и ван њених граница. Многи туристи ће похрлити да виде ове изванредне пределе Проклетија и да прошетају ходницима Пећине, а Пећ ће од тога имати финансијске користи.

(„Јединство“, Приштина)



ОБАВЕШТЕЊЕ

У Савету за саобраћај Привредне коморе СР Србије одржано је дана 14. септембра 1963. године састанак коме су присуствовали представници Републичког одбора синдиката саобраћаја и веза, Пословног удружења друмског саобраћаја, Покрајинске привредне коморе АПВ, Заједнице ЈЖ и др.

На овом састанку разматрана су следећа питања: 1. Питања у вези са усклађивањем редова вожње, 2. Информације о интеграционим кретањима, 3. Информације о прелазу на 42-часовну радну недељу, 4. Рад на изради 7-мо годишњег плана и 5. Усаглашавање прописа са Уставом.

Након дискусије по горњим питањима донети су следећи закључци:

1. Израда реда вожње у аутобуском саобраћају је од велике важности за предузећа друмског саобраћаја и кориснике превоза. због тога је потребно да предлозима редова вожње претходи одговарајућа документација која проистиче из досадашње евиденције односно искустава. Неопходно је потребно да се у изради редова вожње за аутобуске линије (како савезне тако републичке и среске) укључе у већој мери среске коморе и Пословно удружење.

2. Прописи — рокови за усклађивање редова вожње за Републичке и Среске аутобуске линије морају се одржати.

3. У циљу указивања помоћи предузећима и Коморама на изради адекватног реда вожње Пословно удружење треба да организује састанак са предузећима и другим заинтересованим организацијама и да се на тим састанцима пронађу најбоља решења у погледу давања редова вожње. Ови састанци треба да се обаве у периоду

до састанка за усклађивање које ће бити одржано око 1. новембра 1963. године.

4. Код израде редова вожње за Републичке линије мора се водити рачуна и о среским линијама. На ово се посебно указује због великих среских територија јер су поједине среске линије дуге и до 100 км.

Исто тако и код каснијих усклађивања среских линија мора се водити рачуна о усклађеним републичким линијама, како не би дошло до непотребних утркивања и смањивања њиховог коришћења.

5. Констатована је потреба јачања службе инспекције друмског саобраћаја по срезовима и да среске коморе треба да потпомогну формирању исте.

6. У изради реда вожње осварити синхронизацију са осталим видовима саобраћаја.

7. У сезони треба предвидети више сезонских полазака који ће у шпичевима допринети бољем регулисању саобраћаја.

Размотрити могућност преузимања од других предузећа аутобуса у закуп у строгој сезони.

Предвидети решење редова вожње кроз рад у кооперацији на линијама где раде два или више предузећа.

— По питању интеграције у саобраћају, прелаза на 42-часовну радну недељу, израда 7-мо годишњег плана и усаглашавање прописа са Уставом након информисања и дискусије донети су следећи закључци:

1. Указује се потреба да среске коморе активније разматрају све проблеме саобраћаја и да се ти проблеми разматрају преко среских и општинских скупштина.

2. По питању интеграције треба наставити започети рад и у случају потреба да коморе срезова траже помоћ од Републичке коморе и Пословног удружења.

3. У изради плана за 1964. г. и 7-мо год. плана, среске коморе треба да узму много веће учешће да би се ови послови што боље остварили. По овим питањима среске коморе треба да израде информацију о проблематици на изради планова предузећа коју треба доставити Савету за саобраћај Републичке привредне коморе до 25. септембра 1963. године.

4. Проучити материјал „Економска политика саобраћаја у друштвеном плану привредног развоја Југославије 1964—70 год.“ који је послат свим среским коморама и дати о истом мишљење и предлоге.

5. Среске коморе треба да се ангажују у пружању помоћи у изградњи сервисних радионица на путевима. У том смислу треба сагледати могућност формирања средстава за покретне радионице за помоћ на путевима.

6. Пружити помоћ у јачању зимске службе на путевима. У овој помоћи поред среских комора треба да учествују и транспортна предузећа.

7. У циљу решавања проблема транспорта и недостатака капацитета на железници, среске коморе треба да размотре питање маршрутних возова. Исто тако треба наставити са радом на убрзању утовара и истовара железничких вагона.

8. По питању преласка на 42-часовну радну недељу, потребно је да среске коморе пруже већу помоћ предузећима у изради потребних анализа и припремних радова.

9. Пошто се предвиђа формирање часописа „Саобраћај и путеви“ потребно је размотрити проблематику која ће се третирати у њему и да се ангажује на повећању броја претплатника.

10. Пошто се сада врши усаглашавање прописа са Уставом то је потребно да среске коморе укључе у овај посао и заједно са предузећима дају евентуалне измене и допуне које захтева данашња пракса. Ти прописи су следећи: Основни закон о организацији превоза моторним возилима у друмском саобраћају, Основни закон о јавним путевима, Закон о предузећима за путеве и др.

На састанку Извршног одбора Пословног удружења друмског саобраћаја одржаног 24. септембра 1963. године, разматрана су следећа питања:

1. Предлог тарифе за превоз робе за луку Бар.
2. Усаглашавање прописа о друмском саобраћају са новим Уставом.
3. Усаглашавање редова вожње и други проблеми у путничком и теретном саобраћају СР Србије.

Поред чланова Извршног одбора, састанку су присуствовали и председник Савета за саобраћај привредне коморе СР Србије Ћосић Владета, секретар Републичког одбора Синдиката радника саобраћаја и веза за Србију Николић Крста, председник комисије за активирање луке Бар Радивоје Јовановић — Брадоња, представник ИТВ, директор луке Бар Ђорђе Савићевић и др.

У вези активирања луке Бар, у начелу прихваћен је предлог тарифе за превоз робе из одређених места са територије СР Србије за луку Бар с тим,

да предузећа најкасније до 30. септембра 1963. године доставе конкретније предлоге и мишљења у вези са предложеном тарифом, односно да дају своје калкулације на бази којих ће се на састанку представника предузећа 2. октобра о.г. изнаћи просечне цене за превоз робе са одређених подручја за луку Бар.

Прихваћен је предлог да Пословно удружење буде носилац овог посла и да склопи уговор са луком Бар као и међусобне уговоре са заинтересованим предузећима.

На овом састанку у договору са представником луке Бар одлучено је у начелу и о решавању других заједничких проблема у вези са пријемом и отпремом робе у Бар (благовремено обезбеђење утовара и истовара, складиштење, обезбеђење неопходног сервиса као и смештај возног особља у Бару).

По питању усаглашавања прописа усвојене су примедбе на дати предлог и донета одлука да предузећа и даље достављају своје примедбе и сугестије, па да се на основу ових да дефинитиван предлог за усаглашавање прописа.

Извршни одбор је прихватио предлоге по питању организације усаглашавања редова вожње за наредни период.

Такође је донета одлука да се у складу са већ донетом одлуком Управног одбора убрза рад на изградњи нове аутобуске станице у Београду.

Потврђена је одлука Управног одбора да се нова аутобуска станица изграђује у режији Пословног удружења које ће и организовати у име свих предузећа експлоатацију ове станице.

Извршни одбор је донео одлуку да се у случају недобијања кредита од Комуналне банке приступи изградњи станичне зграде и санитарних уређаја и да се та изградња финансира из средстава удружених предузећа која користе или ће користити нову аутобуску станицу.

Представник предузећа „Ласта“ се изјаснио да аутобуска станица која се изграђује треба да буде у експлоатацији предузећа „Ласта“ као домицилног или да се и осталим аутобуским станицама у СР Србији да исти статус који има и аутобуска станица у Београду, тј. да све ове станице буду заједничке у саставу Пословног удружења и да под једнаким условима пружају услуге свим заинтересованим предузећима.

Извршни одбор је на основу предлога представника „Ласте“ Симоновић Славка донео одлуку да се спроведе већ донета одлука Управног одбора по питању обједињавања рада и организације аутобуских станица на територији СР Србије, тј. да се оне организују у саставу Пословног удружења.

Редакцијски одбор

Инж. Миладинка Милосављевић, инж. Јован Шутић, инж. Љубомир Филиповић, инж. Предраг Брауновић, инж. Михаило Даниловић, инж. Живорад Ђукић, инж. Бранислав Тодоровић, инж. Драгољуб Ивановић, инж. Радојица Јауковић, инж. Добривоје Стевановић, инж. Слободан Ђорђевић и инж. Миодраг Ђенисијевић

Главни и одговорни уредник:

Инж. Миодраг Ђенисијевић, Београд, палата „Албанија”, тел. 623-442

Рукописе слати уредништву на поштански фах 453
Кнез Михаилова 2—4

Претплату слати на текући рачун Друштва за путеве код Народне банке 101-18-608-49

Огласи и остало слати на: Друштво за путеве СР Србије, поштански фах 543 Кнез Михаилова 2—4

Претплата за појединце 100 динара за један број. Претплата за установе и предузећа годишње 10.000 д. тарифа за огласе: цела страна у тексту 30.000 динара; пола стране 20.000 динара, на корицама цела страна споља 50.000 динара, унутра 35.000 динара.

Цена 100 динара

Тарифа за огласе који се штампају целе године мања је за 50%

Издавач:

Друштво за путеве СР Србије
Часопис излази месечно

И Т В — ИНДУСТРИЈА ТРАНСПОРТНИХ ВОЗИЛА

БЕОГРАД

Ломина 4

Телефон: 24966.

ПРОЈЕКТУЈЕ, ПРОИЗВОДИ И ПРОДАЈЕ

КАМИОНЕ од 2,5 — 12 и више тона носивости

АУТОБУСЕ градске, међуградске и туристичке са 20—60 седишта

СПЕЦИЈАЛНА ВОЗИЛА

- силосе за цемент
- ватрогасна возила
- приколице
- возила за смеће
- возила за стоку
- разне цистерне: за воду, вино, пиво, и млеко.
- хладњаче итд.
- приколице, полуприколице и опрему

