

Danijel Kežić
Christian-Albrecht-Universität zu Kiel
Philosophische Fakultät
Historisches Seminar
Osteuropäische Geschichte
kezic@oeg.uni-kiel.de

Оригинални научни рад
примљено: 1. јул 2011
прихваћено: 1. октобар 2011

PRUGA BEOGRAD–BAR 1952–1976 ISTORIJA FINANSIRANJA NAJVEĆEG INFRASTRUKTURNOG PROJEKTA U SOCIJALISTIČKOJ JUGOSLAVIJI

Sažetak: Pruga Beograd–Bar je bila najveći i najskuplji infrastrukturni projekat u socijalističkoj Jugoslaviji. Izgradnja pruge je trajala 25 godina, i u ovom periodu između 1951. i 1976. godine je politički i ekonomski sistem u Jugoslaviji nekoliko puta bio temeljno reformisan. Sve te promene su direktno uticale na izgradnju ovog velikog projekta, a naročito na pitanje finansiranja izgradnje pruge, koje je od samog početka bilo u centru pažnje. U vezi sa ovim pitanjem su vođene diskusije između predstavnika različitih republika na saveznom nivou pedesetih godina. Krajem šezdesetih godina dvadesetog veka pitanje finansiranja izgradnje pruge Beograd–Bar dospelo je i u javno mnjenje, i postati predmet diskusija i svađa između jugoslovenskih republika. Predstava o tome da su građani SR Hrvatske i SR Slovenije protiv svoje volje morali da finansiraju dalju izgradnju pruge Beograd–Bar i da je, npr. autoput Split–Zagreb bio žrtva jedne ovakve politike, i dan-danas je živa u hrvatskom i slovenačkom javnom mnjenju. Sa druge strane je u srpskom i crnogorskom javnom mnjenju još uvek živo sećanje na veliki uspeh koji je ostvaren završetkom izgradnje ove pruge, kao i sećanje na narodni zajam u SR Srbiji i SR Crnoj Gori, kojim je pruga bila „spasena“, jer bi inače bila „žrtva“ privredne reforme i decentralizacije privrednog sistema u Jugoslaviji. Sećanja na prugu, i nepravde u vezi sa finansiranjem izgradnje pruge su živa i jasna, međutim, pravog odgovora na pitanje koliko je izgradnja pruge koštala i ko je tu izgradnju platio i dalje nema. U radu koji sledi naći ćete konkretne i precizne odgovore na ova dva ključna pitanja.

Ključne reči: Pruga Beograd–Bar, finansiranje izgradnje pruge, narodni zajam za izgradnju pruge B–B, kredit Međunarodne banke za obnovu i razvoj, udeo Federacije u finansiranju izgradnje pruge, privredna reforma, decentralizacija privrednog sistema 1971.

Pruga Beograd–Bar je jedna od najskupljih i najspektakularnijih pruga u jugoistočnoj Evropi. Istovremeno je ova pruga jedan od najvećih projekata u Evropi u

drugoj polovini 20. veka. Nju Ascanio Šnajder u svojoj knjizi o prugama u planinskim predelima Evrope opisuje kao „giganta“ među prugama tadašnje Jugoslavije.¹

Izgradnja pruge Beograd–Bar je bila najveći i najskuplji železnički infrastrukturni projekat u socijalističkoj Jugoslaviji. Pruga je građena u periodu između 1952. i 1976. godine, i sve to vreme vođene su kontroverzne diskusije oko pruge unutar savezne države, kao i između socijalističkih republika. Više puta je u ove 24 godine izgradnja pruge bila zaustavljena i čitav projekat dovođen u pitanje, jer nije bilo dovoljno finansijskih sredstava za njegovu realizaciju. Na prugu se i dan-danas u Srbiji i Crnoj Gori gleda sa ponosom i za nju se vezuju pozitivne emocije. U javnom mnjenju pruga Beograd–Bar predstavlja veliki uspeh srpskog i crnogorskog naroda koji su postigli nemoguće i priveli kraju izgradnju ovog zaista gigantskog projekta. U Sloveniji i Hrvatskoj, s druge strane, za prugu Beograd–Bar se vezuju negativne emocije i ona služi kao jedan od dokaza za to kako su megalomanske neracionalne projekte na jugu morale da finansiraju severne republike, iako od toga nisu imale nikakve koristi.

Pruga Beograd–Bar zaokupljala je moju pažnju i bila predmet mog intenzivnog istraživanja u toku dve godine, koje sam proveo radeći na naučnom projektu „Die Eisenbahn Belgrad – Bar: Eine Erfolgsgeschichte oder ein Irrweg?“.² Jedno od ključnih pitanja koje sam još pre početka rada na projektu sebi postavio bilo je pitanje finansiranja izgradnje ove pruge, jer je upravo ono od samog početka bilo stalno u centru pažnje, i ono će dovesti do toga da se i danas raspravlja o tome da li je imalo smisla graditi ovu prugu. Sve republike su smatrale da je izgradnja pruge neophodna, ali su imale potpuno različite predstave o tome ko i na koji način treba da finansira tu izgradnju. Zbog toga su oko pitanja finansiranja izgradnje pruge Beograd–Bar nastali mnogobrojni „mitovi“, koji su rasprostranjeni u nekim bivšim jugoslovenskim republikama i danas.³

Pruga Beograd–Bar i luka Bar su u 2010. godini opet postale aktuelna politička tema u Srbiji oko koje se vrlo oštro diskutuje. Argumenti koje koristi Vlada Republike Srbije kako bi opravdala kupovinu luke Bar i ulaganje u modernizaciju pruge Beograd–Bar su veoma slični onima koji su navođeni u diskusijama oko pruge 60-ih godina, i opet se u centru pažnje kao i pre 50 godina našlo upravo pitanje finansiranja.⁴

¹ Ascanio Schneider, *Gebirgsbahnen Europas*, Zürich 1982, 258.

² Projekat je trajao od 1. oktobra 2006. do 1. oktobra 2008. godine i finansirala ga je fondacija Fritz-Thyssen. Iz projekta je proizašla baza podataka u kojoj se nalaze članci o pruzi Beograd–Bar iz dnevnih novina kao i iz stručnih ekonomskih časopisa sa bibliografskim podacima, kao i kratkim sadržajem na srpskom jeziku. Informacije o projektu, kao i online baza podataka mogu se pronaći na: www.oeg.uni-kiel.de

³ U hrvatskom javnom mnjenju je rasprostranjeno mišljenje da je izgradnja autoputa Zagreb–Split bila sprečena, kako autoput ne bi bio konkurencija izgradnji pruge Beograd–Bar, kao i da su pare od zajma, koji je u Hrvatskoj bio raspisan za izgradnju autoputa Zagreb–Split, po ugušenju hrvatskog proleća bile upotrebljene za izgradnju pruge Beograd–Bar. Da je ovaj mit i danas rasprostranjen u Hrvatskoj, mogao sam se uveriti i lično. Naime, kada sam predstavljao rezultate naučnog projekta na Filozofskom fakultetu u Zagrebu, prvo pitanje koje su mi studenti istorije postavili je bilo upravo u vezi sa tim kako su sredstva prikupljena zajmom za izgradnju autoputa Zagreb–Split upotrebljena za izgradnju pruge Beograd–Bar. O zajmu za izgradnju autoputa Zagreb–Split, količini prikupljenih sredstava i ulaganju istih isključivo na teritoriji Hrvatske detaljnije ću pisati u jednom posebnom radu.

⁴ Tanjug, *Kupovina Luke Bar je interes Srbije*, B92 (25.10.2009), < http://www.b92.net/biz/vesti/srbija.php?yyyy=2009&mm=10&dd=25&nav_id=388726 > (16.06.2010) ; Tanjug, *Mrkonjić: Srbija želi Luku Bar*,

Kao izvore za ovaj istorijat finansiranja izgradnje pruge Beograd–Bar koristio sam članke iz dnevnih novina i stručnih ekonomskih časopisa koji su objavljeni između 1952. i 1976. godine, i koje sam sakupio za vreme rada na projektu. U pitanju su dva stručna ekonomska časopisa i četiri dnevna lista: *Privredni vjesnik* (Zagreb), *Ekonomska politika* (Beograd), *Politika* (Beograd), *Vjesnik* (Zagreb), *Pobjeda* (Titograd) i *Borba* (beogradsko izdanje). Takođe sam koristio i građu iz Arhiva Jugoslavije i Arhiva Srbije.

Iako je štampa u Jugoslaviji bila samo delimično slobodna, za ovu temu se ona može vrlo dobro iskoristiti kao izvor. To važi posebno za *Privredni vjesnik* i *Ekonomsku politiku*, jer se u ovim stručnim časopisima o mnogim političkim i ekonomskim temama potpuno otvoreno i kritički diskutovalo. Što se tiče dnevnih novina, tu se može vrlo jasno pratiti proces demokratizacije i sve veće slobode medija. Tako period od 1952. do 1976. godine možemo podeliti na tri dela. U periodu od 1952. do 1954. dnevne novine su bile slične onima u SSSR-u, što znači potpuno ideološki obojene, i vrlo teško ih je koristiti kao istorijski izvor. Od 1954. do 1966. dnevne novine postaju sve slobodnije i sve lakše je pronaći konkretne informacije koje nemaju ideološku konotaciju. Posle 1966. će doći do radikalne promene, jer će mediji biti potpuno decentralizovani i mnogo slobodniji. U to vreme samo će *Borba* zadržati jugoslovensku perspektivu i od tada biti jedine jugoslovenske dnevne novine. Sve ostale novine biće dnevne novine pojedinih republika. Ako koristimo dnevne novine iz različitih republika, možemo dobiti potpunije informacije o jednoj temi, jer ukoliko je neka tema bila suviše osetljiva za SR Srbiju, onda će npr. u SR Hrvatskoj o tome biti pisano otvoreno, i obrnuto. Na taj način se dnevne novine posle 1966. mogu vrlo dobro koristiti kao istorijski izvori. Najbolji način da se proveri ova moja tvrdnja je poređenje dobijenih informacija iz štampe sa arhivskom građom iz Arhiva Jugoslavije i Arhiva Srbije. Za period od 1952. do 1966. arhivska građa, u odnosu na dnevne novine, daje nam jednu potpuno novu perspektivu prema pitanjima finansiranja izgradnje pruge Beograd–Bar, dok se za period posle 1966, a posebno posle 1971. godine, u arhivskoj građi mogu pronaći samo detalji koji dopunjuju onu sliku koja se dobija iz dnevne štampe.

Na samom početku mog istraživanja u vezi sa izgradnjom pruge Beograd–Bar pokušao sam da u literaturi i dnevnim novinama pronađem podatak o tome koliki su bili ukupni troškovi izgradnje pruge. Međutim, odmah se pokazalo da podataka o ukupnim troškovima ili uopšte nema, ili su nepotpuni i nepregledni a vrlo često i potpuno pogrešni. U različitim naučnim člancima o pruži Beograd–Bar naišao sam na dva podatka o ukupnim troškovima. Najčešće se navodi suma od 211 miliona USD.⁵ Jedino Korać u svom članku navodi podatak o ukupnim troškovima od 300 miliona USD ne ulazeći u to kako je došao do ovog proračuna.⁶ U dnevnim novinama nisam pronašao nijedan podatak

B92 (01.04.2010), <[http://www.b92.net/biz/vesti/region.php? yyyy=2010&mm=04&dd=01&nav_id=421727](http://www.b92.net/biz/vesti/region.php?yyyy=2010&mm=04&dd=01&nav_id=421727) > (16.06.2010) ; Tanjug, *Treba li odustati od Luke Bar?*, B92 (12.04.2010), < http://www.b92.net/biz/vesti/srbija.php?yyyy=2010&mm=04&dd=12&nav_id=423720> (16.06.2010)

⁵ *Fallstudie: Belgrad–Bar-Eisenbahnlinie über das Dinarische Gebirge*, Büschenfeld, Herbert, Jugoslawien, Stuttgart 1981, 224–226.

⁶ Vojislav Kolaric, *Neue Eisenbahnstrecke Beograd–Bar*, Verkehrsannalen, Bd. 24(1977), 1/2, 11–17.

o ukupnim troškovima.⁷ U *Privrednom vjesniku* se jedan jedini put navodi podatak o ukupnim troškovima od 6 milijardi dinara, ali iz članka nije jasno da li se radi o vremenu od 1966. do 1976. godine ili o ukupnim troškovima od 1952. do 1976. godine.⁸ Najviše od svega me je iznenadilo da čak i kod Mirka Dokića⁹, jugoslovenskog ekonomiste, koji se ceo život bavio proučavanjem pruge Beograd–Bar, i koji je objavio niz monografija o ovoj pruzi, nema niti jednog podatka o ukupnim troškovima izgradnje pruge. Još teže je doći do podatka koliko je bilo učešće savezne države u ukupnim troškovima ove izgradnje. Često se sreće podatak da je federacija finansirala 85% troškova izgradnje, a socijalističke republike Srbija i Crna Gora 15%, ali nema jasnih i preciznih informacija o tome. Zato ću ovaj rad posvetiti pre svega pitanju finansiranja izgradnje pruge i pokušati da na kraju dam jasan i konkretan odgovor na pitanje koliki su bili ukupni troškovi izgradnje pruge Beograd–Bar, kao i koliko je od tih ukupnih troškova preuzela federacija, a koliko su morale same da investiraju SR Srbija i SR Crna Gora. Tek tada će biti moguće odgovoriti na pitanje u kojoj meri je izgradnja pruge Beograd–Bar bila finansijsko opterećenje za Sloveniju i Hrvatsku, i da li su kritike Slovenije i Hrvatske bile opravdane. Na osnovu tih podataka zatim ću pokušati da odgovorim i na pitanje da li se pruga Beograd–Bar može posmatrati pre svega kao jugoslovenski projekat, ili bi možda bilo pravednije posmatrati je kao srpsko-crnogorski projekat.

Najčešće se istorijat izgradnje pruge Beograd–Bar deli u dve faze. Prva faza je od početka izgradnje do donošenja Zakona o finansiranju završetka izgradnje pruge Beograd–Bar, odnosno od 1952. do 1966. godine. Druga faza je od 1966. do 1976. godine. Međutim, odlučio sam da istorijat finansiranja izgradnje pruge Beograd–Bar podelim u četiri faze, jer su u svakoj od njih donete ključne političke odluke koje su direktno uticale na dalji tok izgradnje pruge i jer svaka od ove četiri faze predstavlja celinu. Moja periodizacija izgleda ovako:

1. 1952–1961. godine
2. 1961–1966. godine
3. 1966–1971. godine
4. 1971–1976. godine.

Svi podaci o troškovima izgradnje pruge su izraženi u dinarima, što mi je proračunavanje ukupnih troškova izgradnje veoma otežalo i zahtevalo posebnu metodologiju, jer je u toku 25 godina izgradnje pruge Beograd–Bar inflacija bila prilično velika za tadašnje prilike, a dinar je u toku tog istog perioda nekoliko puta devalvirao. Zato sam odlučio da sve podatke koji su izraženi u dinarima preračunam u američke

⁷ U okviru rada na projektu pregledao sam dnevne novine *Politika*, *Vjesnik* i *Pobjeda* za vreme između 1965. i 1976, kao i *Borbu* za vreme između 1952. i 1976. godine.

⁸ Seška Stanojlović, *Beograd–Bar. Stvarnost na pruzi snova*, *Privredni vjesnik* (12.01.76), br. 1873, 6; Ova informacija u *Privrednom vjesniku* je od presudnog značaja za moj proračun ukupnih troškova u ovom radu.

⁹ Mirko Dokić, *Ekonomsko-saobraćajni značaj pruge Beograd–Bar*, Beograd 1966; Mirko Dokić, *Pruga Beograd–Bar i luka Bar*, Beograd 1971; Mirko Dokić, *Turistička valorizacija užeg gravitacionog područja pruge Beograd–Bar*, Beograd 1978; Mirko Dokić, *Pruga Beograd–Bar (zamisao, ostvarenje, korišćenje, unapređenje)*, Beograd 1996; Mirko Dokić, *Kompleksno istraživanje valorizacije železničkog transportnog sistema Beograd–Bar*, Beograd 2001.

dolare¹⁰ po zvaničnom kursu koji je važio u tom trenutku. U periodu između 1952. i 1963. godine zvaničan kurs dinara bio je nerealan, jer je jugoslovenska privreda bila zatvorena i planska, a dinar nije bio konvertibilan. Ali to je bio jedini način da izračunam makar približno troškove izgradnje pruge u ovom periodu, a iznosi izraženi u dolarima nam daju u svakom slučaju realniju sliku tih troškova nego oni u dinarima (naročito kada se ima u vidu problem devalvacije dinara). Između 1945. i aprila 1952. godine nije uopšte postojao zvanični devizni kurs. On je uveden tek aprila 1952. godine, u isto vreme kada je počela i izgradnja pruge Beograd–Bar, što mi je omogućilo da od početka do kraja izgradnje pruge preračunam troškove izgradnje u američke dolare. Za period posle 1963. godine situacija je mnogo jednostavnija i jasnija, jer će dinar zvanično postati konvertibilan, i postojaće zvanična devizna kursna lista, a jugoslovenska privreda će postati samim tim otvorena i deo svetske privrede.

Prve ideje o izgradnji pruge, koja bi povezivala Srbiju sa Jadranskim morem i Crnom Gorom, potiču još iz 19. veka. Kraljevina Srbija neće uspeti da sprovede ovaj plan u delo jer joj je, zbog činjenice da Srbija i Crna Gora nisu imale zajedničku granicu, bila potrebna saglasnost Osmanskog carstva (zbog dela preko Sandžaka), pa će čitav projekat još na samom početku biti osuđen na propast. Tek pošto je 1918. godine stvorena Kraljevina Srba, Hrvata i Slovenaca, prvi put su se stvorili politički uslovi za izgradnju jedne ovakve pruge – i Srbija i Crna Gora postale su deo iste države i nije više bila neophodna saglasnost velikih sila za to, ali će se vrlo brzo pokazati da Kraljevina SHS nije bila dovoljno ekonomski jaka da bi mogla uspešno da finansira jedan ovako veliki projekat. Radi izgradnje pruge od Beograda do Jadranskog mora preko Crne Gore, Kraljevina SHS će uzeti međunarodni zajam u visini od 70 miliona USD¹¹, ali će novac na kraju biti iskorišten u druge svrhe, pre svega u pokrivanje deficita u budžetu. Od dobijenog novca biće napravljeni prvi konkretni planovi izgradnje, po kojima je pruga trebalo da ide od Beograda do Kotora.¹² Kraljevina SHS će tonuti u sve dublju političku krizu, tako da će izgradnja ove pruge biti odložena za neka „bolja“ vremena.

Tek po završetku Drugog svetskog rata prvi put će se ozbiljno razmišljati o sprovođenju u delo ideje o izgradnji pruge od Beograda do crnogorskog primorja. Do 1951. godine se diskutovalo o tome da li pruga treba da ide dolinom Drine ili dolinom Lima. U avgustu 1951. biće donesena konačna odluka da se pruga gradi dolinom Lima. Ona je trebalo da prolazi od Beograda preko Valjeva, Kosjerića, Požege, Titovog Užica, Priboja, Bijelog Polja, Kolašina, Titograda do Bara, i da bude duga 476 kilometara.¹³

Od samog početka bilo je nejasno koliko će izgradnja pruge koštati. Iako se sa izgradnjom započelo još 1952. godine, prvi investicioni plan biće donesen tek 1955.

¹⁰ U daljem tekstu ću koristiti skraćenicu USD za američki dolar.

¹¹ U literaturi se često može naići na podatak da je visina ovog međunarodnog zajma iznosila 100 miliona USD. Ovaj podatak je tačan ali nepotpun, jer je od tih 100 miliona USD suma od 70 miliona USD bila predviđena za izgradnju pruge Beograd–Kotor, dok je preostalih 30 miliona USD bilo predviđeno u druge svrhe.

¹² Schneider, *Gebirgsbahnen Europas*, 258–259 ; St. Jeftimijades, *Ekonomski aspekti železničke magistrale za Bar*, *Ekonomska politika* (10.07.52), br. 15, 282–284.

¹³ Schneider, *Gebirgsbahnen Europas*, 259 ; Petar B. Jovanović, *Informativni podaci o pruzi Beograd–Bar*, Beograd 1971, 5.

godine.¹⁴ Kada se počelo sa izgradnjom, postojala su samo nezvanična predviđanja eksperata koliko bi izgradnja pruge mogla koštati. Tako se, npr., polazilo od toga da bi građevinski radovi trebalo da koštaju oko 85 milijardi dinara, dok bi kupovina 30 vagona i oko 2600 vagona koštala još dodatnih 8,6 milijardi dinara, što bi iznosilo ukupno oko 93,6 milijardi dinara.¹⁵ Ako preračunamo ovih 93,6 milijardi dinara predviđenih troškova u američke dolare po tadašnjem zvaničnom kursu od 300 dinara za 1 USD, videćemo da je po ovim nezvaničnim predviđanjima izgradnja pruge trebala da košta oko 312 miliona USD. Savezna država je u ovom periodu finansirala 100% velike projekte od značaja za celokupnu jugoslovensku privredu, a pruga Beograd–Bar bila je u tom trenutku jedan od najznačajnijih i najvećih saveznih projekata. Izgradnja čitave pruge trebalo je da bude završena do 1960. godine. Preduslov za ovo je bio da se Jugoslavija u vreme do 1960. pre svega koncentriše na izgradnju ove pruge i investira onoliko sredstava koliko je bilo neophodno da se plan ostvari.¹⁶

Izgradnja deonica Resnik–Vreoci (47 km) u Srbiji i Titograd–Bar (53 km) u Crnoj Gori počela je 1952. godine. Dve godine kasnije počele radovi na izgradnji tri velika tunela, a 1957. godine svi radovi biće obustavljeni, jer savezna država nije imala dovoljno sredstava za nastavak izgradnje. Međutim, godinu dana kasnije radovi će ipak biti nastavljeni, tako da će šinska veza na deonici Resnik–Vreoci biti završena 1958. godine, a na deonici Titograd–Bar 1959. godine. Posle toga će dalja izgradnja pruge biti zaustavljena, a svi započeti radovi konzervirani.¹⁷

Između 1952. i 1961. godine izgrađeno je ukupno 100 kilometara pruge Beograd–Bar, što je bilo malo manje od četvrtine ukupne dužine pruge. U ovom periodu bilo je investirano ukupno 22,25 milijardi dinara.¹⁸ Vrlo je teško precizno preračunati ovih 22,25 milijardi dinara u američke dolare, jer je najkasnije od 1957. godine bilo praktikovano da paralelno postoje dva važeća devizna kursa: 300 dinara za 1 USD bio je „službeni“ kurs, dok je „zvanični“ kurs bio 632 dinara za 1 USD. Između 1957. i 1959. godine u prugu je investirano oko 5 milijardi dinara, tj. 7,91 miliona USD (po kursu od 632 dinara za 1 USD), dok je od 1952. do 1957. godine ukupno uloženo 17,25 milijardi dinara, odnosno 57,5 miliona USD (po kursu od 300 dinara za 1 USD). To znači da je sveukupno u ovom periodu savezna država izdvojila za izgradnju pruge Beograd–Bar 65,42 miliona USD.¹⁹

Time je završena prva faza izgradnje pruge Beograd–Bar. Iako je na početku izgradnje pruge postojala jasna politička volja da se pruga izgradi i iako su uložena velika

¹⁴ AJ-599-45 – Elabarat Glavne uprave za izgradnju pruge B–B o izgradnji pruge B–B.

¹⁵ Jeftimijades, *Ekonomski aspekti železničke magistrale za Bar*, 284.

¹⁶ Ibid.

¹⁷ *Beograd–Bar. Specijalni dodatak posvećen pruži Beograd–Bar*, Ekonomska politika (24.11.75), br. 1234/1235, 8–9; *Pruga Beograd–Bar. Za nerazvijene prozor u svijet*, Privredni vjesnik (22.04.71), br. 1575, 13.

¹⁸ Mirko Dokić, *Od prvih ideja do realizacije. Sto godina bitke za prugu, Beograd–Bar*, Beograd 1972, 6–11; Dokić piše da je između 1952. i 1965. godine bilo ukupno uloženo 31 milijarda dinara. Za vreme između 1961. i 1965. godine raspoložem tačnim podacima koliko je sredstava bilo uloženo po godinama – 8,75 milijardi dinara. Od ukupne sume od 31 milijarde dinara oduzeo sam sumu od 8,75 milijardi i tako došao do sume od 22,25 milijardi dinara za vreme između 1952. i 1961. godine.

¹⁹ Ako bismo celokupnu sumu od 22,5 milijardi dinara obračunali po kursu od 632 dinara za 1 USD, onda bi iznos u dolarima bio 35,6 miliona USD.

finansijska sredstva u njenu izgradnju, do 1961. godine je bilo izgrađeno tek nešto više od četvrtine pruge, a tehnički najkomplicovanije deonice je tek trebalo izgraditi.

Kada je po završetku trase Bar–Titograd 1959. godine dalja izgradnja pruge Beograd–Bar bila prekinuta, istovremeno su obustavljeni i svi radovi na daljem planiranju izgradnje. Direkcija za izgradnju pruge je takođe bila ukinuta, kao i razne institucije koje su se bavile planiranjem i izgradnjom pruge.²⁰ Tek 1961. godine biće donet novi plan izgradnje pruge Beograd–Bar. Iste godine biće nastavljeni radovi na izgradnji pruge. Po novom planu su za vreme između 1961. i 1965. godine bila predviđena ulaganja u visini od 35 milijardi dinara (46,7 miliona USD).²¹

Činjenica da su za vreme između 1961. i 1965. godine predviđena ulaganja u prugu iznosila samo 46,7 miliona USD, ukazuje na to da se radilo o kompromisnom rešenju. Ova sredstva su doduše bila dovoljna da se obezbedi nastavak izgradnje pruge, ali ne i da se pruga završi. Štaviše, u tom trenutku nije još uvek bila donesena odluka da li će pruga biti završena i kada. Činjenica da je između 1952. i 1961. godine u izgradnju pruge bilo uloženo 65,42 miliona USD, a da je izgrađeno samo nešto više od četvrtine ukupne dužine pruge, vrlo jasno ukazuje na to da su odobrena sredstva od 46,7 miliona USD bila nedovoljna za završetak radova, i da je konačna odluka o završetku izgradnje odložena za period posle 1965. godine, kada je trebalo da se ponovo odlučuje o tome.

Intenzitet radova između 1961. i 1965. godine bio je vrlo nizak. Otvorena su samo četiri gradilišta: radovi na dve kratke deonice (Valjevo–Ražana i Potpeć–Prijeplje) i na dva tunela („Zlatibor“ i „Mojkovac“). Eksperti istovremeno projektuju u ovom periodu detaljan plan trase između Beograda i Bara, jer do 1961. godine detaljan plan izgradnje još uvek nije postojao i tek ga je trebalo napraviti.²² Zbog toga se ovaj period može posmatrati kao priprema za završnu fazu i završetak izgradnje pruge Beograd–Bar.

Investicioni plan iz 1961. godine je tri godine kasnije bio dopunjen. Na osnovu novog, dopunjenog investicionog plana, dalja izgradnja pruge je trebalo da bude sprovedena u dve faze. U prvoj fazi je trebalo samo uspostaviti šinsku vezu između Beograda i Bara. Ova faza je trebalo da traje 5-6 godina, a predviđeni troškovi su iznosili 115 milijardi dinara (153,3 miliona dolara).²³ Tek po završetku prve faze bi usledila izgradnja pratećih objekata – železničkih stanica, sigurnosno-signalnih uređaja, elektrifikacija pruge..., što je predstavljalo drugu fazu izgradnje pruge. Eksperti koji su izrađivali dopunjeni investicioni plan su smatrali da će pruga biti rentabilna tek onda kada se pusti u saobraćaj u celokupnoj dužini, te da bi puštanje u saobraćaj dela po dela pruge donelo samo gubitke u prelaznom periodu, dok se pruga ne završi. Iz tog razloga je napravljen ovakav investicioni plan u dve faze.²⁴

Investicionim planom iz 1961. godine bila su predviđena skromna ulaganja u prugu u vreme između 1961. i 1965. godine, ali čak ni ta, planom predviđena ulaganja

²⁰ *Posle 90 godina stvarnost*, Ekonomska politika (24.11.75), br. 1234/1235, Specijalni dodatak posvećen pruzi Beograd–Bar, 9.

²¹ *Saobraćaj. Beograd–Bar: radovi na ključnim objektima*, Ekonomska politika (03.03.62), br. 518, 289.

²² Jovanović, *Informativni podaci o pruzi Beograd–Bar*, 7.

²³ *Železnički saobraćaj. Kako graditi barsku prugu*, Ekonomska politika (29.11.62), br. 556–557, 1460.

²⁴ Jovanović, *Informativni podaci o pruzi Beograd–Bar*, 7; *Železnički saobraćaj. Kako graditi barsku prugu*, Ekonomska politika (29.11.62), br. 556–557, 1460.

nisu ostvarena. Za vreme između 1961. i 1965. godine stojale su mi na raspolaganju detaljne informacije o tome koliko je sredstava svake godine bilo uloženo. Od predviđenih 35 milijardi dinara (46,7 miliona USD) do kraja 1965. godine savezna država uložila je u izgradnju pruge samo 8,75 milijardi dinara (11,07 miliona USD)²⁵, što je bilo manje od četvrtine ulaganja predviđenih investicionim planom.

Započeti radovi na dve kratke deonice i na dva tunela nisu bili završeni. Na kraju 1965. godine je još uvek samo 100 od ukupno 476 km pruge bilo završeno. Do tada je u izgradnju pruge bilo ukupno uloženo 76,49 miliona USD. Pošto je 1965. godine u Jugoslaviji otpočeo proces privredne reforme, morala je i dalja izgradnja pruge Beograd–Bar biti prilagođena privrednoj reformi i novom načinu poslovanja. Zbog toga je iste godine investicioni plan izgradnje ove pruge još jednom bio detaljno analiziran.²⁶

Period između 1966. i 1971. godine je za realizaciju projekta izgradnje pruge Beograd–Bar bio od odlučujućeg značaja, jer je u ovom periodu doneta konačna odluka o tome da „stogodišnji san“ o izgradnji pruge Beograd–Bar postane u bliskoj budućnosti stvarnost.

U toku ovih pet godina su bile tri prekretnice, koje će biti od presudnog značaja za sudbinu pruge Beograd–Bar. Prva prekretnica je bila 1966. godina i donošenje Zakona o učešću Federacije u finansiranju investicionih radova za dovršenje izgradnje pruge Beograd–Bar.²⁷ Ovim zakonom je prvi put od početka izgradnje pruge donesen realan i precizan investicioni program, kojim je tačno bilo predviđeno koliko bi trebalo da košta završavanje izgradnje pruge, ko će da plati te troškove i do kada pruga treba da bude završena. Takođe je bilo predviđeno i šta će se desiti u slučaju da troškovi budu veći od planiranih, kao i ukoliko bi završetak izgradnje pruge kasnio. Druga prekretnica je bila 1968. godine, kada je Međunarodna banka za obnovu i razvoj odobrila kredit od 50 miliona USD u svrhu završetka izgradnje pruge Beograd–Bar.²⁸ Tek po odobrenju ovog kredita je bilo moguće krenuti sa ovim poslom jer je veliki deo tih troškova ovim zajmom bio pokriven. Treća prekretnica je, po mom mišljenju, bila 1970. godina, kada je SR Srbija donela odluku da preuzme na sebe dalje finansiranje izgradnje dela pruge koji prolazi kroz Srbiju i zbog toga organizovala narodni zajam u ovu svrhu.

Zakonom iz 1966. godine bilo je predviđeno da izgradnja pruge Beograd–Bar bude završena najkasnije do 31. decembra 1972. godine. Bilo je predviđeno da savezna država izdvoji 1,98 milijardi dinara (158,4 miliona USD) u ovu svrhu, i to za deo pruge koji prolazi kroz SR Srbiju 1,092 milijarde dinara (87,36 miliona USD), a za deo kroz SR Crnu Goru 888,4 miliona dinara (71,07 miliona USD). Preduslov za to je bio da se socijalističke republike Srbija i Crna Gora obavežu da preuzmu na sebe finansiranje

²⁵ Dokić, *Sto godina bitke za prugu, Beograd–Bar*, 10; *Domaće vijesti. 850 milijuna dinara...*, Privredni vjesnik (20.04.65), br. 1134, 6; U 1961. godini – 2 milijarde dinara (2,6 miliona USD), 1962 – 2 milijarde dinara (2,6 miliona USD), 1963 – 1,6 milijardi dinara (2,13 miliona USD), 1964 – 2,3 milijarde dinara (3,06 miliona USD), 1965 – 850 miliona dinara (0,68 miliona USD).

²⁶ AJ-130-904-1382 – Informacija za predložene nacrt Zakona o finansiranju investicionih radova za dovršenje izgradnje magistralnih saobraćajnica.

²⁷ *Zakon o udjelu federacije u financiranju investicionih radova za dovršenje izgradnje pruge Beograd–Bar*, Službeni list SFRJ (13.07.66), br. 26, 529–530.

²⁸ *50 miliona dolara zajma za prugu Beograd–Bar*, Borba (22.03.68), br. 80, 1.

17,5%²⁹ od ukupnih troškova izgradnje, kao i sva eventualna prekoračenja troškova izgradnje na teritorije svoje republike. Zakonom je bilo predviđeno da SR Srbija investira 192,83 miliona dinara (15,43 miliona USD), dok je SR Crna Gora imala obavezu da investira 156,75 miliona dinara (12,54 miliona USD). SR Srbija i SR Crna Gora su takođe morale da preuzmu ulogu investitora od savezne države, svaka na teritoriji svoje republike, kao i sva prava i obaveze koje ima investitor.³⁰ Kada se saberu svi predviđeni troškovi, proizlazi da su po zakonu iz 1966. godine ukupni troškovi izgradnje pruge iznosili 2,330 milijardi dinara (186,37 miliona USD). Zakonom je bilo takođe za svaku godinu precizno određeno, zaključno sa 31. decembrom 1972, koliko je savezna država bila obavezna da investira u izgradnju pruge. Najveći deo od predviđene sume je savezna država trebalo da uplati u 1971. i 1972. godini. Tako je npr. za izgradnju dela pruge kroz SR Srbiju savezna država u 1971. i 1972. godini trebalo da uplati 470,7 miliona dinara (od ukupno 1092 miliona dinara), što je bilo gotovo 50% od ukupne sume predviđene za izgradnju dela pruge kroz SR Srbiju. U Crnoj Gori je savezna država u 1971. i 1972. trebalo da uplati 542,85 miliona dinara (od ukupno 888,4 miliona dinara), što je bilo više od 60% od ukupnih investicija za deo pruge kroz SR Crnu Goru.³¹

Iako je Zakon o finansiranju završetka izgradnje pruge Beograd–Bar donesen još u junu 1966. godine, dalja sudbina pruge je bila i dalje neizvesna, jer je savezna država mogla da ispuni svoje obaveze predviđene ovim zakonom, samo u slučaju da Međunarodna banka za obnovu i razvoj odobri kredit za izgradnju pruge. Savezna država nije imala dovoljno finansijskih sredstava na raspolaganju, tako da je sudbina pruge bila direktno vezana za dobijanje ovog kredita. Jugoslovenski eksperti su imali zadatak da ubede nadležne u Međunarodnoj banci za obnovu i razvoj da će ova pruga biti rentabilna i da se sa ekonomske tačke gledišta isplati uložiti sredstva u izgradnju ove pruge. Pregovori predstavnika Savezne vlade sa predstavnicima Međunarodne banke su počeli još krajem 1965. godine, i trajale sve do marta 1968. godine, kada će konačno biti odobren kredit u visini od 50 miliona USD za završetak izgradnje pruge Beograd–Bar. Ovaj kredit je bio uz kamatu od 6,25% i savezna država bi počela da ga otplaćuje tek od 1. januara 1974. godine, kada bi pruga već bila završena i puštena u saobraćaj.³² Ovih 50 miliona USD su predstavljali trećinu od ukupnih sredstava koje je po zakonu savezna država trebalo da uloži u prugu, tako da je u tom momentu izgledalo realno i ostvarivo da se pruga završi do kraja 1972. godine, kako je bilo i planirano.

²⁹ U skoro svim novinskim člancima u vezi sa ovim zakonom navodi se podatak da republike moraju da učestvuju sa 15%, iako su konkretne sume od 192,83 miliona dinara, odnosno 156,75 miliona dinara, tačno navedene, i čine 17,5% od ukupnih troškova. U članu 8. Zakona o finansiranju završetka izgradnje pruge B–B stoji jasno i nedvosmisleno da su republike obavezne da učestvuju sa 17,5% od ukupnih troškova izgradnje.

³⁰ *Zakon o udjelu federacije u financiranju investicionih radova za dovršenje izgradnje pruge Beograd–Bar*, Službeni list SFRJ (13.07.66), br. 26, 529–530; *Loan Agreement (Belgrade–Bar Railway Project) between International Bank for Reconstruction and Development and Yugoslav Investment Bank. Dated March 22, 1968. Loan Number 531. YU, International Bank for Reconstruction and Development (1968), 1–16.*

³¹ *Zakon o udjelu federacije u financiranju investicionih radova za dovršenje izgradnje pruge Beograd–Bar*, Službeni list SFRJ (13.07.66), br. 26, član 7, 530.

³² Mirko Đekić, *Posle prijatih vesti o pruzi Beograd–Bar. Pruga bez znaka pitanja*, Politika (24.03.68), br. 19565, 7.

Između 1966. i 1968. godine su osnovane dve važne institucije, koje je trebalo da olakšaju ostvarenje plana završetka izgradnje pruge. U maju 1967. godine je ŽTP³³ Beograd osnovao Direkciju za izgradnju pruge Beograd–Bar³⁴, a dve godine kasnije je osnovan „B–B“³⁵ komerc³⁶. U „B–B komercu“ su bila udružena sva ona preduzeća koja su u pruži Beograd–Bar videla ekonomski interes, a njihov cilj je bio da obezbede da pruga odmah po puštanju u saobraćaj bude rentabilna.³⁷ Ubrzana izgradnja pruge je počela još 1966. godine, posle donošenja Zakona o izgradnji pruge B–B, tako da je već u novembru 1968. godine bio izgrađen deo pruge između Beograda i Valjeva dužine 92 kilometra, baš kako je bilo i predviđeno planom. Sledeći cilj je bio izgradnja dela pruge između Valjeva i Titovog Užica, dužine 93 kilometra, koji je trebalo da bude završen do 1970. godine.³⁸ Ali radovi na izgradnji pruge biće sve sporiji i dolaziće do stalnih pomeranja rokova i odlaganja završetka ove deonice, tako da će krajem 1971. godine ova deonica i dalje biti nezavršena. Već u leto 1970. godine rok za završetak pruge biće pomeren na juni 1973, dok je prvobitnim planom taj rok bio 31. decembar 1972.³⁹ U decembru 1970. ovaj rok biće još jednom pomeren, i to za kraj 1974. godine.⁴⁰

Naročito važna godina za dalju sudbinu pruge je bila 1970. Još od 1968. godine se raspravljalo o tome kako bi trebalo ukinuti savezna investiciona sredstva, i kako bi trebalo da ubuduće samo republike raspolažu investicionim sredstvima. To je na kraju sprovedeno u delo, tako da su od 1. januara 1971. godine republike bile obavezne da same finansiraju sve investicione projekte na svojoj teritoriji. Savezni investicioni fond je ukinut, a sva prava i obaveze iz ove oblasti su preneti sa savezne države na republike. Savezna država više nije raspolagala nikakvim investicionim sredstvima, pa samim tim više nisu mogli postojati savezni projekti koje finansira savezna država. Najveći problem koji je ostao nerešen bila je pruga Beograd–Bar jer je ona bila poslednji veliki nezavršeni savezni projekat, čije je finansiranje po Zakonu iz 1966. godine trebalo da finansira savezna država do kraja 1972. godine. Međutim, ukidanjem Saveznog investicionog fonda bi dalje finansiranje izgradnje pruge Beograd–Bar postalo neizvodljivo. Zbog toga su pre svega SR Hrvatska i SR Slovenija tokom 1970. godine predlagale da savezna država odustane od dalje izgradnje pruge Beograd–Bar, iako se savezna država zakonski obavezala da finansira izgradnju pruge do kraja 1972. godine.⁴¹ Na taj način je završetak izgradnje pruge ponovo doveden u pitanje, što će dovesti do spora i međusobnih optužbi između republika, posebno između SR Srbije i SR Hrvatske. Na kraju je ipak pronađeno

³³ Železničko-transportno preduzeće.

³⁴ *Izgradnja pruge Beograd–Bar. Iduće godine prvi voz u Valjevu*, Borba (18.05.67), br. 134, 7.

³⁵ Beograd–Bar.

³⁶ B–B komercu su pripadala sledeća preduzeća: ŽTP Beograd, Luka Beograd, Luka Bar, Jugooceanija iz Kotoru, Železnički institut u Beogradu...

³⁷ Dušan Dražić, *Izgradnja magistrale Beograd–Bar. Pruga okuplja luke, brodare i trgovinu*, Borba (20.02.69), br. 49, 5.

³⁸ D. Dražić, M. Jocić, *Beograd–Valjevo normalnim kolosekom*, Borba (28.11.68), br. 332, 32.

³⁹ D. Vuković, *Kasne radovi na najvećoj magistrali. Pruga Beograd–Bar tek sredinom 1973?*, Borba (23.07.70), br. 200, 4.

⁴⁰ Dušan Dražić, *Sa gradilišta pruge Beograd–Bar. Traži se 6000 graditelja*, Borba (19.12.70), br. 346, 5.

⁴¹ F. B. Singleton, J. Wilson, *The Belgrad–Bar Railway*, Geography. Journal of the Geographical Association 62 (1977), br. 274, 123.

kompromisno rešenje, tako što je SR Srbija pristala da se obaveže da na svojoj teritoriji od 1. januara 1971. preuzme dalje finansiranje izgradnje pruge,⁴² dok je za deo kroz SR Crnu Goru savezna država bila obavezna da i dalje finansira izgradnju pruge do kraja 1972. godine, onako kako je bilo predviđeno Zakonom iz 1966. godine.⁴³

Činjenica da je SR Srbija preuzela na sebe dalje finansiranje izgradnje pruge B–B nije rešila problem završetka izgradnje pruge, jer SR Srbija u tom momentu nije raspolagala potrebnim sredstvima kako bi svoju odluku sprovela u delo. Do kraja 1970. godine je federacija investirala u izgradnju pruge 529 miliona dinara (42,3 miliona USD) od ukupno predviđenih 1104 miliona dinara. Pored toga, nastala prekoračenja troškova izgradnje u tom momentu iznosila su 439 miliona dinara (35,1 milion USD), koja su po zakonu iz 1966. godine svejedno padala na teret SR Srbije, i koje je SR Srbija bila obavezna da pokrije.⁴⁴ Zbog toga je Vlada SR Srbije u decembru 1970. odlučila da raspíše narodni zajam kojim bi se finansirala dalja izgradnja pruge Beograd–Bar. Zajam je bio jedini način da se sakupe onih 575 miliona dinara investicionih sredstava koja su nedostajala jer savezna država nije bila u stanju da ispuni svoju obavezu preuzetu Zakonom iz 1966. godine.⁴⁵ Bez ovih sredstava bi dalja izgradnja pruge bila ozbiljno dovedena u pitanje, jer od 1. januara 1971. odjednom nije bilo nikakvih sredstava na raspolaganju, i pretila je potpuna obustava radova. Zbog toga je Vlada SR Srbije kao prelazno rešenje za prvi kvartal u 1971. stavila na raspolaganje 45 miliona dinara, kako radovi ne bi stali dok se ne pronađe konačno rešenje daljeg finansiranja pruge.⁴⁶

Situacija u Crnoj Gori je bila još teža. Federacija je od 1966. do 1. januara 1971. godine investirala ukupno samo 331 milion dinara (26,5 miliona USD) od ukupno predviđenih 888,4 miliona dinara, i samo 35% pruge kroz Crnu Goru je do kraja 1970. bilo završeno.⁴⁷ Federacija je u 1971. i 1972. godini trebalo da za deo pruge kroz Crnu Goru investira još 557,4 miliona dinara (44,6 miliona USD). Prekoračenja predviđenih troškova izgradnje pruge za period od 1966. do novembar 1970. godine su iznosila oko 400 miliona dinara, i njih je Crna Gora bila obavezna sama da pokrije.⁴⁸

Time je završen najkontroverzniji i najinteresantniji deo istorijata finansiranja izgradnje pruge Beograd–Bar. Za izgradnju dela ove pruge kroz Srbiju savezna država je od 1966. do 31. decembra 1970. godine investirala ukupno 529 miliona dinara (42,3 miliona USD). U istom periodu je SR Srbija sama investirala u izgradnju pruge ukupno

⁴² V. Zečević, *Radikalno ćemo smanjivati ekonomske funkcije Republike*, Politika (10.12.70), br. 20540, 5.

⁴³ *Novi budžet – stari koncept*, Privredni vjesnik (01.04.71), br. 1570, 2.

⁴⁴ Živorad Živković, *Pruga Beograd–Bar. Kako prekoračiti prekoračenja*, Borba (03.01.71), br. 359, 4; Iz ovog članka se vidi da Srbija mora da investira 575 miliona dinara kako bi se nastavili radovi na izgradnji pruge, jer je ovih 575 miliona dinara bilo predviđeno da investira savezna država u 1971. i 1972. godini. Ukupno je savezna država trebalo da investira 1104 miliona dinara. Podatak od 529 miliona dinara sam dobio tako što sam od ukupne sume od 1104 miliona dinara oduzeo 575 miliona dinara.

⁴⁵ Velizar Zečević, *Narodni zajam za prugu Beograd–Bar*, Politika (16.12.70), br. 20546, 5.

⁴⁶ Živorad Živković, *Pruga Beograd–Bar. Kako prekoračiti prekoračenja*, 4.

⁴⁷ *Koliko je potrošeno za prugu B–B*, Politika (15.04.71), br. 20664, 7; U članku je naveden podatak o ukupnim investicijama u visini od 401,6 miliona dinara. Od te sume, oduzeo sam 17,5%, jer je Crna Gora svake godine prvo morala da uloži svoj deo od 17,5% da bi uopšte dobila sredstva iz saveznog budžeta. Tako sam došao do sume od 331 milion dinara investicija savezne države za deo kroz Crnu Goru.

⁴⁸ *Teškoće zbog prekoračenja*, Politika (07.11.70), br. 20509, 6.

193 miliona dinara (15,4 miliona USD). To znači da je u ovom periodu ukupno investirano u izgradnju dela pruge kroz Srbiju 722 miliona dinara (57,76 miliona USD). Za izgradnju dela pruge kroz Crnu Goru je savezna država investirala u ovom periodu ukupno 331 milion dinara (26,5 miliona USD), dok je SR Crna Gora sama investirala 70,5 miliona dinara (5,64 miliona USD). Ukupne investicije u deo pruge kroz Crnu Goru su prema tome iznosile 401,5 miliona dinara (32,14 miliona USD). Prema gore navedenim podacima proizlazi da je u izgradnju pruge B–B u ovom periodu sveukupno bilo investirano 1123,5 miliona dinara (89,9 miliona USD). Ako ovome dodamo i investicije iz perioda pre 1966. godine, dobićemo ukupne investicije od početka izgradnje pruge u visini od 166,4 miliona USD.⁴⁹ Od toga je federacija investirala 145,4 miliona USD, dok su SR Srbija i SR Crna Gora same investirale 21 milion USD u izgradnju pruge. Do kraja 1970. je otprilike polovina trase kroz Srbiju bila završena kao i oko trećina trase kroz Crnu Goru.

Od 1. januara 1971. je veoma teško pratiti finansiranje izgradnje pruge Beograd–Bar kao jedne celine i jednog projekta, jer od ovog trenutka iz perspektive finansiranja izgradnje pruge u praksi postoje dva posebna projekta: jedan je izgradnja dela pruge od Bara do granice između SR Srbije i SR Crne Gore, koji će biti finansiran delimično iz saveznog budžeta, delimično od strane SR Crne Gore, a delom će ga finansirati i sve druge socijalističke republike. Drugi projekat je bio finansiranje dela pruge od granice između SR Srbije i SR Crne Gore do Beograda, i ovaj drugi deo će finansirati SR Srbija sama. Zato ću u ovom delu rada finansiranje svakog od ova dva dela predstaviti posebno, a tek na kraju dobijene rezultate sabrati i izračunati ukupne troškove izgradnje pruge.

a) Završetak dela pruge B–B kroz SR Srbiju

Posle 1. januara 1971. SR Srbija se našla u nezavidnoj situaciji. Politička odluka da se nastavi izgradnja pruge B–B je bila donesena, ali nije bilo sredstava da se ta odluka sprovede u delo. Zbog toga je dalja sudbina pruge B–B direktno zavisila od toga da li će uspeti ideja o raspisivanju narodnog zajma. Zbog toga su politički organi u SR Srbiji učinili sve kako bi se što pre raspisao narodni zajam za dovršenje izgradnje ove pruge. Već u februaru je Skupština SR Srbije usvojila neophodni zakon, a upis zajma je zvanično počeo od 1. aprila 1971. godine. Zajam je bio raspisan na teritoriji čitave Jugoslavije, i to u obliku vrednosnih hartija u visini od 500 miliona dinara, koje su bile ponuđene na prodaju.⁵⁰ Sam zajam je bio veliki uspeh, tako da je do novembra 1971. godine bilo prikupljeno preko 900 miliona dinara.⁵¹ Iako su vrednosne hartije bile ponuđene na prodaju na teritoriji čitave Jugoslavije, čak 94,3% od ukupne sume je bilo upisano u SR Srbiji, a 4,44% u SR Crnoj Gori. U svim ostalim republikama zajedno je upisano oko 1,26% zajma.⁵² Uspešno sprovedenim narodnim zajmom je problem daljeg finansiranja dela pruge B–B kroz Srbiju samo delimično bio rešen, jer su već u februaru 1972. godine

⁴⁹ Ova računica od 166,4 miliona USD ukupnih troškova proizlazi kada saberemo 76,49 miliona USD, koliko je bilo uloženo u prugu od 1952. do 1966. godine, sa 89,9 miliona USD od 1966. do kraja 1970.

⁵⁰ T. Mičković, Lj. Đorđević, *Srbija. Usvojen Zakon o zajmu za prugu Beograd–Bar*, Borba (20.02.71), br. 48, 6.

⁵¹ F. B Singleton, J. Wilson, *The Belgrad–Bar Railway*, 123.

⁵² I. T., *Zajam za prugu Beograd–Bar i Luku Bar. Beograd više nego svi ostali*, Borba (25.11.71), br. 325, 7.

ukupna prekoračenja troškova izgradnje iznosila preko 800 miliona dinara.⁵³ Dalja izgradnja pruge kroz Srbiju je bila nastavljena, ali je stalno bila u senci problema vezanih za finansiranje izgradnje. Tako je npr. deonica između Valjeva i Titovog Užica svečano otvorena tek u julu 1972. godine, dve godine kasnije nego što je to bilo predviđeno planom.⁵⁴

Ionako tešku situaciju je još više otežavala visoka inflacija, koja je prouzrokovala stalno poskupljenje radova i materijala. Zbog toga je bilo vrlo teško predvideti koliko je još sredstava bilo potrebno uložiti u završetak izgradnje pruge B–B. Još je teže bilo predvideti kada će pruga konačno biti završena. U 1972. je predviđeni rok završetka izgradnje pruge bio kraj 1974. godine. Godinu dana kasnije se kao rok pominje kraj 1975. godine, dok će pruga na kraju biti puštena u saobraćaj tek 31. maja 1976. godine. Iz sledećeg primera se vrlo jasno može videti kojom brzinom su rasli troškovi izgradnje pruge: Po planu iz 1966. godine su ukupni troškovi izgradnje deonice pruge B–B kroz Srbiju trebalo je da budu 1,3 milijarde dinara (104 miliona USD). Već u februaru 1972. se računalo sa troškovima od 2,3 milijarde dinara (135,3 miliona USD).⁵⁵ Do juna 1973. troškovi će se popeti na 2,41 milijardu dinara.⁵⁶ Na kraju će ukupni troškovi izgradnje deonice pruge B–B kroz SR Srbiju od 1966. do 1976. godine iznositi 3,2 milijarde dinara.⁵⁷ Izraženo u američkim dolarima je izgradnja dela pruge B–B kroz SR Srbiju u periodu između 1966. i 1976. godine koštala 205,25 miliona USD.⁵⁸ Od toga je federacija investirala samo 529 miliona dinara (42,3 miliona USD), dok je SR Srbija investirala 2,67 milijardi dinara (162,95 miliona USD).

Iako se SR Srbija nalazila u mnogo boljem ekonomskom položaju od SR Crne Gore, ipak je za ekonomiju SR Srbije preuzimanje obaveze finansiranja izgradnje pruge B–B predstavljalo veliko opterećenje. Situacija je bila posebno teška 1975. i 1976. godine. Tako npr. nije uspeo pokušaj da se 1975. godine prodaju vrednosne hartije u visini od 300

⁵³ A. Mančić, *Pruga Beograd–Bar može da se završi u roku*, Politika (09.02.72), br. 20957, 5.

⁵⁴ D. D., *Barska magistrala. Prvi voz za Titovo Užice*, Borba (01.07.72), br. 179, 1.

⁵⁵ A. Mančić, *Pruga Beograd–Bar može da se završi u roku*, 5; Autor članka piše o prekoračenjima u visini od 1034 miliona dinara do kraja 1974. godine. Kada se tome dodaju planiranih 1,3 milijardi dinara, dobiju se ukupni troškovi u visini od 2,3 milijarde dinara.

⁵⁶ V. M., *Kada pruga može biti završena?*, Politika (27.06.73), br. 21453, 10.

⁵⁷ Seška Stanjlović, *Beograd–Bar. Stvarnost na pruži snova*, Privredni vjesnik (12.01.76), br. 1873, 6; U ovom članku se nalazi podatak o ukupnim troškovima izgradnje pruge B–B u periodu posle 1966. godine. Ukupni troškovi su bili 6 milijardi dinara. Moja procena troškova izgradnje deonice pruge kroz Srbiju je izvedena iz ovog podatka o ukupnim troškovima od 6 milijardi dinara.

⁵⁸ N. Zirojević, *Nova pekoračenja u Crnoj Gori – 700 miliona*, Politika (31.03.73), br. 21367, 9; U ovom članku je naveden podatak da je od 1966. do decembra 1972. godine u deonicu pruge B–B kroz SR Srbiju ukupno uloženo 1560 miliona dinara. Pošto sam već izračunao da su federacija i SR Srbija do 31. decembra 1971. ukupno investirali 722 miliona dinara (57,76 miliona USD), onda sam oduzimanjem ovih 722 miliona dinara od 1560 miliona dinara došao do sume od 838 miliona dinara (55,87 miliona USD), koja je uložena između 1. januara 1971. i 31. decembra 1972. godine. Od 1. januara 1973. do 31. maja 1976. godine je onda moralo biti uloženo još ca. 1640 miliona dinara, ako se pođe od toga da su ukupni troškovi izgradnje dela pruge kroz Srbiju iznosili 3200 miliona dinara. Za ovih 1640 miliona dinara sam koristio devizni kurs iz 1976. godine (17,9 dinara za 1 USD) i dobio sumu od 91,62 miliona USD. Kada sve ovo gore navedeno saberemo, proizlazi da su ukupni troškovi izgradnje dela pruge B–B kroz SR Srbiju između 1966. i 1976. godine iznosili ukupno 205,25 miliona USD. (91,62+55,87+57,76).

miliona dinara, koje je trebalo da budu utrošene za izgradnju pruge B–B, iako je ponuđena kamata bila 10%.⁵⁹ Zbog toga je na kraju izabrana radikalnija metoda da bi se prikupila sredstva za završetak izgradnje pruge: Skupština Srbije je donela Zakon o obaveznom udruživanju sredstava za završetak prioritetnih objekata u SR Srbiji. Po ovom zakonu su sva republička društvena preduzeća morala da izdvoje 5% od godišnjeg ukupnog prihoda u 1975. i 1976. godini, i stave ta sredstva na raspolaganje SR Srbiji. Zvanično je Republika ovaj novac uzela u obliku kredita od preduzeća. Ukupno je uzeto od preduzeća 500 miliona dinara, a deo od ovih sredstava je trebalo uložiti u završetak izgradnje pruge Beograd–Bar.⁶⁰ Na taj način je finansiranje završetka izgradnje dela pruge B–B kroz SR Srbiju bilo osigurano, i izgradnja ovog dela pruge biće uspešno okončana.

b) Deo pruge B–B kroz SR Crnu Goru

Istorijat finansiranja izgradnje dela pruge B–B kroz SR Crnu Goru posle 1. januara 1971. godine je mnogo kompleksniji za istraživanje nego što je bio slučaj sa delom pruge B–B kroz SR Srbiju. Razlog je taj što je u finansiranju izgradnje ovog dela pruge pored SR Crne Gore učestvovala i savezna država, kao i ostale socijalističke republike.

Pošto je privreda Crne Gore bila suviše slaba da bi u potpunosti mogla da preuzme na sebe finansiranje ovako velikog projekta, sve druge republike su se složile s tim da savezna država nastavi i posle 1. januara 1971. godine finansiranje izgradnje pruge B–B u Crnoj Gori, i to do 31. decembra 1972. godine, onako kako je bilo i predviđeno zakonom iz 1966. godine. Prema tom zakonu je federacija bila obavezna da investira 248 miliona dinara u 1971. godini i u još 295 miliona dinara u 1972. godini.⁶¹ Problem je bio u tome da savezna država više nije raspolagala investicionim sredstvima, pa samim tim nije imala na raspolaganju sredstva za izgradnju pruge B–B u Crnoj Gori. Zbog toga su isplate bile neredovne i sredstva su stizala sa višemesečnim zakašnjenjem. Troškovi izgradnje pruge su rasli velikom brzinom, a ovo kašnjenje sa uplatama od strane savezne države je samo pogoršavalo situaciju i svakim danom poskupljivalo izgradnju, a sva prekoračenja troškova izgradnje je SR Crna Gora bila obavezna da pokrije sama. Već u avgustu 1971. godine su prekoračenja iznosila 720 miliona dinara (48 miliona USD)⁶², a nerazvijena SR Crna Gora jednostavno nije bila u stanju da obezbedi ova sredstva. Zbog toga će predstavnici Crne Gore u avgustu 1971. zatražiti kredit od savezne države u visini od 529 miliona dinara, kako bi pokrili nastala prekoračenja. Nekoliko meseci kasnije oni neće više tražiti 529, nego 720 miliona dinara, jer su u međuvremenu troškovi izgradnje porasli. Kredit će biti odobren tek u februaru 1972. godine, i to u visini od 330 miliona dinara (19,8 miliona USD), i to isključivo za pokrivanje nastalih prekoračenja u periodu između 1972. i 1974. godine.⁶³ Kasnije će ovaj kredit biti povećan na 510 miliona dinara, ali ni to

⁵⁹ M. Carić, *Kako se prikuplja novac za prugu Beograd–Bar. Prodato tek svaka osma obveznica*, Politika (19.09.75), br. 22255, 8.

⁶⁰ TANJUG, *Srbija. Obavezno udruživanje sredstava za prioritetne objekte*, Borba (30.10.75), br. 296, 6.

⁶¹ *Zakon o udjelu federacije u financiranju investicionih radova za dovršenje izgradnje pruge Beograd–Bar*, Službeni list SFRJ (13.07.66), br. 26, 530.

⁶² B. R., *Srbija će izvršiti obaveze*, Politika (18.08.71), br. 20786, 5.

⁶³ Sekretarijat za informacije SIV, *Postignut sporazum o planu*, Politika (12.02.72), br. 20960, 5.

neće biti dovoljno da se pokriju nastala prekoračenja.⁶⁴ Hroničan nedostatak sredstava je doveo do toga da radovi na izgradnji pruge stalno kasne, što je onda automatski poskupljivalo izgradnju. Tako je došlo do toga da je uprkos odobrenom kreditu od 510 miliona dinara 1972. godine, već u martu 1973. Crnoj Gori za završetak izgradnje pruge nedostajalo dodatnih 700 miliona dinara. Bez novog kredita od strane savezne države, Crna Gora bi bila primorana da zaustavi sve dalje radove na pruži. Posle šestomesečnih pregovora između republika pronađeno je rešenje. Federacija je trebalo da odobri novi kredit od 300 miliona dinara, koji bi bio iskorišten za finansiranje radova u 1974. godini. Dodatnih 400 miliona dinara bi dale republike u obliku kredita Crnoj Gori, i ova sredstva bi se upotrebila za finansiranje radova na pruži u 1975. i 1976. godini.⁶⁵ Na taj način je finansiranje izgradnje pruge B–B kroz Crnu Goru bilo rešeno i osiguran njen završetak. Ukupno je SR Crna Gora dobila kredita od savezne države i drugih republika u visini od 1230 miliona dinara (72,36 miliona USD). Crna Gora sama je investirala oko 500 miliona dinara. Najveći deo od tih 500 miliona dinara je poticao od novca koji je Crna Gora dobijala iz Fonda za nerazvijene republike. Kada ovome dodamo 1045 miliona dinara ukupnih troškova predviđenim investicionim planom iz 1966. godine, proizlazi da su ukupni troškovi izgradnje dela pruge B–B kroz Crnu Goru između 1966. i 1976. godine iznosili oko 2709 miliona dinara. (167,9 miliona USD). Od toga je savezna država preuzela 888,4 miliona dinara (59,3 miliona USD), 1230 miliona dinara (72,36 miliona USD) su bili krediti od strane savezne države i republika, koje je Crna Gora morala da vrati, a otprilike 590,7 miliona dinara (36,24 miliona USD) je SR Crna Gora morala sama da investira.

Međutim potrebno je ukazati na još jedan važan momenat u vezi sa finansiranjem izgradnje pruge B–B. To je činjenica da iako je kredit od 50 miliona USD od Međunarodne banke za obnovu i razvoj uzela federacija, vraćanje kredita su posle reformi privrednog sistema 1970. godine morale da preuzmu SR Srbija i SR Crna Gora. Crna Gora je pokušala na sve načine da izbegne preuzimanje obaveze vraćanja ovog kredita, i na kraju će posle dugih diskusija i pregovora sa predstavnicima drugih socijalističkih republika biti oslobođena obaveze vraćanja ovog kredita, koji će morati da vrati savezna država.⁶⁶ Ova činjenica će biti od velikog značaja kada u nastavku budem proračunavao koliko je bilo učešće savezne države u finansiranju izgradnje pruge B–B.

U periodu između 1971. i 1976. je izgrađeno dve trećine deonice pruge B–B kroz Crnu Goru i više od jedne polovine deonice kroz Srbiju. Tek po preuzimanju finansiranja od strane republika bilo je moguće završiti izgradnju pruge B–B. Izgradnja pruge B–B je 1952. godine započeta kao jedan od najvećih jugoslovenskih projekata, ali će završetak njene izgradnje postati zajednički projekat SR Srbije i SR Crne Gore. U ovom periodu je u

⁶⁴ Ljubomir Đikanović, *Kako završiti luku u Baru i prugu od Beograda do Bara*, Politika (15.03.73), br. 21351, 7.

⁶⁵ B. R., *Dodatna sredstva za prugu Beograd–Bar*, Pobjeda (17.03.74), br. 3284, 1; Lj. Đikanović, *Bliži se dan završetka značajnog privrednog objekta. Kredit za prugu Beograd–Bar*, Politika (01.03.75), br. 22055, 9; SR Srbija je finansirala najveći deo ovog kredita, jer je sama dala 215 od ukupno 400 miliona dinara.

⁶⁶ *Zakon o obezbeđenju sredstava za otplaćivanje određenih inostranih zajmova čija je protivuvrednost korišćena za finansiranje izgradnje objekata na teritoriji SR Crne Gore*, Službeni list SFRJ (27.12.1974), br. 66, 2008–2009.

izgradnju ove pruge ukupno uloženo 4785 miliona dinara (283,1 milion USD), što je bilo četiri i po puta više nego u periodu između 1966. i 1971. godine. Ukupni troškovi izgradnje pruge B–B između 1966. i 1976. godine su iznosili 373,1 milion USD (167,9 miliona USD za deo pruge kroz SR Crnu Goru i 205,2 miliona USD za deo pruge kroz SR Srbiju). Od ovih 373,1 miliona USD je savezna država na sebe preuzela 126,6 miliona USD (42,3 miliona USD za deo kroz SR Srbiju i 84,3 miliona USD za deo kroz SR Crnu Goru), što je oko trećina ukupnih troškova izgradnje. Od tih 126,6 miliona USD je 50 miliona USD poticalo od kredita Međunarodne banke za obnovu i razvoj. Taj kredit je uzela savezna država i bilo je predviđeno da ga ona mora i vratiti. Međutim, to će se od 1. januara 1971. promeniti, i republike će biti obavezne da same otplaćuju sve međunarodne kredite koje je uzela savezna država. To znači da federacija nije investirala 101,6 miliona USD, već 76,6 miliona USD (jer će 25 miliona USD SR Srbija morati sama da otplati), što znači oko šestina ukupnih investicija u prugu u ovom periodu.

Već u prethodnim poglavljima ovog rada izračunao sam da je savezna država do 1966. investirala u prugu ukupno 76,49 miliona USD. Kada tome dodamo 373,1 milion USD iz perioda posle 1966, dolazimo do ukupnih troškova izgradnje pruge B–B od 449,6 miliona USD. Od toga je savezna država investirala 153,08 miliona USD, SR Srbija 187,95 miliona USD⁶⁷, a SR Crna Gora 108,6 miliona USD.⁶⁸

Pruga Beograd–Bar je nakon 25 godina neizvesnosti, uspona i padova, ipak bila završena, i 28. maja 1976. godine svečano puštena u saobraćaj. Time je bio i zvanično završen poslednji veliki savezni projekat u Jugoslaviji. Šta nam govore rezultati ovog istraživanja o istorijatu finansiranja izgradnje pruge Beograd–Bar? Kao prvo, upada u oči da je pruga koštala mnogo više nego što se do sada iz stručne literature moglo zaključiti. Izgradnja nije koštala 210, odnosno 300 miliona USD, već oko 449,6 miliona USD. Međutim, na ovo treba dodati još i troškove koji će nastati posle svečanog otvaranja pruge, jer ona nije bila u potpunosti završena (npr. trebalo je još elektrifikovati deo od Titovog Užica do Bara), a koje u ovom radu nisam obračunao. Ni ovaj proračun koji sam predstavio u ovom radu nije potpuno precizan, ali je u svakom slučaju mnogo precizniji od svih dosadašnjih i baziran je na izvorima.

Informacije iz dnevnih novina i stručnih časopisa bile su više nego dovoljne da pokažu i potvrde tendencije koje su se pojavile u vezi sa finansiranjem izgradnje pruge B–B. Jedna tendencija, koja se vrlo jasno vidi, jeste da su troškovi izgradnje pruge bili mnogo veći nego što se to do sada mislilo. Druga tendencija, ništa manje važna, jeste da su SR Srbija i SR Crna Gora mnogo više investirale u prugu nego što se to do sada pretpostavljalo. Čak ako bi se novim istraživanjima ispostavilo da pruga nije koštala 449,6 miliona USD, nego 480 ili 420 miliona USD, ove dve gore navedene tendencije bi ostale

⁶⁷ Već ranije izračunatoj sumi od 162,5 miliona USD dodao sam 25 miliona USD kredita Međunarodne banke za obnovu i razvoj, koje je SR Srbija morala sama da otplaćuje. Pošto je kredit iznosio 50 miliona USD, pošao sam od toga da je SR Srbija morala da otplaćuje polovinu dok je drugu polovinu morala da otplaćuje SR Crna Gora.

⁶⁸ Najveći deo od ovih 133,6 miliona USD su plaćale sve republike, bilo kroz kredite koje je savezna država dala Crnoj Gori, bilo da su direktno dale kredite Crnoj Gori, bilo preko Fonda za nerazvijene republike, u koji su razvijene republike morale da uplaćuju sredstva, a Crna Gora je najveći deo ovako dobijenih sredstava uložila u izgradnju pruge B–B. Međutim, sve ove kredite je Crna Gora morala kasnije da vrati. U ovih 133,6 miliona USD su uračunati i 25 miliona USD kredita Međunarodne banke za obnovu i razvoj.

nepromenjene. Da su na kraju troškovi izgradnje pruge bili mnogo viši nego što je bilo planirano nije ništa neobično za socijalističke zemlje u izgradnji ovako velikih projekata. Međutim, činjenica da su SR Srbija i SR Crna Gora investirale mnogo više u prugu nego savezna država je interesantno saznanje, pogotovo zbog toga što se iz naučnih članaka i novinskih izveštaja o pruzi B–B dobija sasvim druga slika i sasvim drugi utisak. Ovo saznanje otvara automatski još jedno pitanje – da li se izgradnja pruge B–B posle 1971. godine uopšte može posmatrati kao jugoslovenski savezni projekat, ili se u stvari radi o projektu SR Srbije i SR Crne Gore? Smisao saveznih projekata u Jugoslaviji posle Drugog svetskog rata bio je u tome da se zajedničkim sredstvima finansiraju samo oni projekti koji su od odlučujućeg značaja za privredu čitave Jugoslavije. Pruga Beograd–Bar bila je u svakom slučaju jedan takav projekat, čija je izgradnja bila od značaja za čitavu jugoslovensku privredu. U tom pitanju su se od samog početka slagali predstavnici svih republika. Prema tome, nije sporno da je pruga B–B bila na samom početku savezni projekat. Međutim, njena izgradnja je istovremeno bio i najveći i najskuplji savezni projekat, i jugoslovenska privreda pedesetih i šezdesetih godina jednostavno nije bila dovoljno jaka da obezbedi dovoljno sredstava kako bi se pruga završila i bila puštena u saobraćaj. Na kraju će SR Srbija i SR Crna Gora morati da preuzmu skoro dve trećine ukupnih troškova izgradnje. Zbog toga je vrlo teško i problematično okarakterisati izgradnju pruge Beograd–Bar kao savezni projekat. U svakom slučaju, može se reći da je izgradnja ove pruge 1952. otpočeta kao savezni projekat, završena 1976. godine kao projekat SR Srbije i SR Crne Gore. S druge strane, bez pomoći drugih republika SR Crnoj Gori u kritičnim momentima u periodu posle 1972. godine pruga ne bi mogla biti završena. Uzimajući u obzir ovu činjenicu, izgradnja pruge Beograd–Bar može se posmatrati i kao zajednički uspeh svih šest republika.

Da je izgradnja ove pruge imala smisla, pogotovo iz ekonomskog ugla, pokazuje razvoj saobraćaja na ovoj pruzi posle 1976. godine. U toku 1977. godine je ovom prugom bilo transportovano samo 3,198 tona robe, jer ona još uvek nije bila elektrifikovana celom dužinom, niti je Luka Bar bila u potpunosti završena. Međutim, već u 1981. godini je prugom bilo prevezeno 5,827 miliona tona robe i 3,387 miliona putnika, što je prugu činilo rentabilnom. Nakon toga je iz godine u godinu prevoženo sve više putnika i robe tako da je 1985. godine bilo transportovano 6,9 miliona tona robe i 4,8 miliona putnika. Tek posle raspada SFRJ 1991. godine pruga više nije bila rentabilna.⁶⁹

Takođe se postavlja pitanje zbog čega je izgradnja pruge B–B bila toliko osporavana u SR Hrvatskoj i SR Sloveniji nakon 1965. godine, ako su više od dve trećine troškova izgradnje snosile same SR Srbija i SR Crna Gora? Smatram da postoji više razloga za to, i da nijedan od njih nije direktno vezan za ovu prugu. Jedan važan razlog je svakako bio taj da je pruga B–B bila poslednji savezni projekat, i istovremeno jedini savezni projekat posle 1971. godine, i zbog toga je podsećala na vreme i sistem pre 1971. godine. Prvenstveni cilj kritika koje su dolazile iz SR Hrvatske i SR Slovenije nije bio da se dovede u pitanje smisao izgradnje pruge B–B, već da se trajno ukinu savezni projekti

⁶⁹ Mirko Dokić, *Kompleksno istraživanje valorizacije železničko transportnog sistema Beograd–Bar*, Beograd 2001, 167–169.

kao oblik investiranja. To znači da je osporavanje pruge B–B bilo više politički nego ekonomski motivisano.

Drugi razlog je bio taj da su republike morale posle 1971. godine da kreditima finansiraju izgradnju dela pruge B–B kroz Crnu Goru, i to ne svojevolejno, nego često pod jakim političkim pritiskom. Ne treba zaboraviti ni izgradnju Luke Bar, koja je takođe u isto ovo vreme bila finansirana kreditima savezne države i drugih republika. Sama činjenica da su republike morale da i posle 1. januara 1971. finansiraju bilo kakav projekat van svoje republike bila je mnogo važnija od same visine sredstava koja je trebalo izdvojiti. U tome je, po mom mišljenju, baš i ležao glavni uzrok nezadovoljstva i negativnog stava drugih republika prema pruzi Beograd–Bar.

Tabela – Istorijat finansiranja izgradnje pruge Beograd–Bar (1952–1976)

Godina	Celokupna deonica od Beograda do Bara		Deonica pruge kroz SR Srbiju		Deonica pruge kroz SR Crnu Goru		Devizni kurs (USD:YUD)	
	Investirano (Dinara)	Investirano (USD)	Investirano (Dinara)	Investirano (USD)	Investirano (Dinara)	Investirano (USD)		
1952–1957	17,25 milijardi	57,5 miliona					1:300	
1957–1961	5 milijardi	7,91 miliona					1:632	
1952–1961	22,25 milijardi	65,41 miliona						
1961–1965	8,75 milijardi	11,07 miliona					1:750 1:1250	
1966–1971	1,1235 milijardi	89,9 miliona	Federacija 529 miliona <u>Srbija</u> 193 miliona	Federacija 42,3 miliona <u>Srbija</u> 15,4 miliona	Federacija 331 miliona <u>Crna Gora</u> 70,5 miliona	Federacija 26,5 miliona <u>Crna Gora</u> 5,64 miliona	1:12,5	
1971–1976	4,7858 milijardi	283,1 miliona	<u>Srbija</u> 2,478 milijardi)	<u>Srbija</u> 147,55 miliona	Federacija 557,6 milion <u>Krediti</u> 1230 milion <u>Crna Gora</u> 520,2 milion	Federacija 32,8 milion <u>Krediti</u> 72,36 milion <u>Crna Gora</u> 30,6 miliona	1:15 – 1:17,9 ~17,00	
				IBRD– Kredit Federacija –25 milion <u>Srbija</u> +25 milion				
1952–1976	36,9093 milijardi	449,48 miliona	Od toga: Federacija (153,08 miliona USD), SR Srbija (187,95 miliona USD) i SR Crna Gora (36,25 miliona USD + 72,36 miliona USD kredita federacije i drugih socijalističkih republika)					

Izvori i literatura:

Izvori:

- 50 miliona dolara zajma za prugu Beograd-Bar*, Borba (22.03.68), br. 80, 1.
- Arhiv Jugoslavije, Savezni sekretarijat za saobraćaj i veze, Beograd, br. 599-45, Elaborat Glavne uprave za izgradnju pruge B-B o izgradnji pruge B-B.
- Arhiv Jugoslavije, Savezno izvršno veće, Beograd, br. 130-904-1382.
- B.R., *Dodatna sredstva za prugu Beograd-Bar*, Pobjeda (17.03.74), br. 3284, 1.
- B.R., *Srbija će izvršiti obaveze*, Politika (18.08.71), br. 20786, 5.
- Beograd-Bar. Specijalni dodatak posvećen pruži Beograd-Bar*, Ekonomska politika (24.11.75), br. 1234/1235, 8-9.
- Carić, M., *Kako se prikuplja novac za prugu Beograd-Bar. Prodata tek svaka osma obveznica*, Politika (19.09.75), br. 22255, 8.
- D., D., *Barska magistrala. Prvi voz za Titovo Užice*, Borba (01.07.72), br. 179, 1.
- Dražić, D., Jocić M., *Beograd-Valjevo normalnim kolosekom*, Borba (28.11.68), br. 332, 32.
- Dražić, Dušan, *Izgradnja magistrale Beograd-Bar. Pruga okuplja luke, brodarne i trgovinu*, Borba (20.02.69), br. 49, 5.
- Dražić, Dušan, *Sa gradilišta pruge Beograd-Bar. Traži se 6000 graditelja*, Borba (19.12.70), br. 346, 5.
- Đekić, Mirko, *Posle prijatnih vesti o pruži Beograd-Bar. Pruga bez znaka pitanja*, Politika (24.03.68), br. 19565, 7.
- Đikanović, Ljubomir, *Kako završiti luku u Baru i prugu od Beograda do Bara*, Politika (15.03.73), br. 21351, 7.
- Jeftimijades, St., *Ekonomski aspekti železničke magistrale za Bar*, Ekonomska politika (10.07.52), br. 15, 282-284.
- Kolarić, Vojislav, *Neue Eisenbahnstrecke Beograd-Bar*, Verkehrsannalen, Bd. 24(1977), 1/2, 11-17.
- Koliko je potrošeno za prugu B-B*, Politika (15.04.71), br. 20664, 7.
- Loan Agreement (Belgrade-Bar Railway Project) between International Bank for Reconstruction and Development and Yugoslav Investment Bank. Dated March 22, 1968. Loan Number 531. YU*, International Bank for Reconstruction and Development (1968), 1-16.
- Lj., *Bliži se dan završetka značajnog privrednog objekta. Kredit za prugu Beograd-Bar*, Politika (01.03.75), br. 22055, 9.
- Mančić, A., *Pruga Beograd-Bar može da se završi u roku*, Politika (09.02.72), br. 20957, 5.
- Mićković, T. / Đorđević, Lj., *Srbija. Usvojen Zakon o zajmu za prugu Beograd-Bar*, Borba (20.02.71), br. 48, 6.
- Novi budžet – stari koncept*, Privredni vjesnik (01.04.71), br. 1570, 2.
- Posle 90 godina stvarnost*, Ekonomska politika (24.11.75), br. 1234/1235, Specijalni dodatak posvećen pruži Beograd-Bar, 9.
- Pruga Beograd-Bar. Za nerazvijene prozor u svijet*, Privredni vjesnik (22.04.71), br. 1575, 13.
- Saobraćaj. Beograd-Bar: radovi na ključnim objektima*, Ekonomska politika (03.03.62), br. 518, 289.
- Sekretarijat za informacije SIV, *Postignut sporazum o planu*, Politika (12.02.72), br. 20960, 5.
- Stanojlović, Seška, *Beograd-Bar. Stvarnost na pruži snova*, Privredni vjesnik (12.01.76), br. 1873, 6.
- T., *Zajam za prugu Beograd-Bar i Luku Bar. Beograd više nego svi ostali*, Borba (25.11.71), br. 325, 7.

TANJUG, Srbija. *Obavezno udruživanje sredstava za prioritete objekte*, Borba (30.10.75), br. 296, 6.

Teškoće zbog prekoračenja, Politika (07.11.70), br. 20509, 6.

V.M., *Kada pruga može biti završena?*, Politika (27.06.73), br. 21453, 10.

Vuković, D., *Kasne radovi na najvećoj magistrali. Pruga Beograd-Bar tek sredinom 1973?*, Borba (23.07.70), br. 200, 4.

Zakon o obezbeđenju sredstava za otplaćivanje određenih inostranih zajmova čija je protivuvrednost korišćena za finansiranje izgradnje objekata na teritoriji SR Crne Gore, Službeni list SFRJ (27.12.1974), br. 66, 2008–2009.

Zakon o udjelu federacije u financiranju investicionih radova za dovršenje izgradnje pruge Beograd-Bar, Službeni list SFRJ (13.07.66), br. 26, 529-530.

Zečević, V., *Radikalno ćemo smanjivati ekonomske funkcije Republike*, Politika (10.12.70), br. 20540, 5.

Zečević, Velizar, *Narodni zajam za prugu Beograd-Bar*, Politika (16.12.70), br. 20546, 5.

Zirojević, N., *Nova pekoračenja u Crnoj Gori - 700 miliona*, Politika (31.03.73), br. 21367, 9.

Železnički saobraćaj. Kako graditi barsku prugu, Ekonomska politika (29.11.62), br. 556-557, 1460.

Živković, Živorad, *Pruga Beograd-Bar. Kako prekoračiti prekoračenja*, Borba (03.01.71), br. 359, 4.

Literatura:

Dokić, Mirko, *Ekonomsko-saobraćajni značaj pruge Beograd-Bar*, Beograd 1966.

Dokić, Mirko, *Kompleksno istraživanje valorizacije železničkog transportnog sistema Beograd-Bar*, Beograd 2001.

Dokić, Mirko, *Od prvih ideja do realizacije. Sto godina bitke za prugu*, Beograd-Bar, Beograd 1972, 6-11.

Dokić, Mirko, *Pruga Beograd-Bar (zamisao, ostvarenje, korišćenje, unapređenje)*, Beograd 1996.

Dokić, Mirko, *Pruga Beograd-Bar i luka Bar*, Beograd 1971.

Dokić, Mirko, *Turistička valorizacija užeg gravitacionog područja pruge Beograd-Bar*, Beograd 1978.

Fallstudie: Belgrad-Bar-Eisenbahnlinie über das Dinarische Gebirge, Büschfeld, Herbert, Jugoslawien, Stuttgart 1981.

Jovanović, B. Petar, *Informativni podaci o pruzi Beograd-Bar*, Beograd 1971.

Schneider, Ascanio, *Gebirgsbahnen Europas*, Zürich 1982.

Singleton, F.B., Wilson, J., *The Belgrad-Bar Railway*, Geography. Journal of the Geographical Association 62 (1977), br. 274, 123.

BELGRADE-BAR RAILWAY 1952-1976 HISTORY OF FINANCING THE LARGEST INFRASTRUCTURE PROJECT IN SOCIALIST YUGOSLAVIA

Summary

After 25 years of uncertainty and ups and downs, Belgrade-Bar railway was finished and officially opened to traffic on 28 May 1976. There was officially completed the last big federal project in Yugoslavia. What do the results of this research tell us about the history of financing the construction of the railroad Belgrade-Bar? First of all, it strikes to the line that the railway cost much more than it could be concluded from the literature. The construction did not cost 210, i.e. 300 million USD, but about 449.6 million USD. Furthermore, there were additional costs made after opening of the railway, since it was not fully completed (e.g. it was necessary to electrify a route from Titovo Uzice to Bar), which was not calculated in this paper. The budget presented in this paper was not fully accurate either, but in any case it was much more accurate than all the previous calculations based on different sources.

Information from daily newspapers and professional journals were more than sufficient to demonstrate and confirm trends that emerged in relation to financing of the BB railway construction. A tendency, which was very clear, was that the costs of the railway construction were much higher than it had been previously planned.

Another, equally important tendency was that the Federal Republic of Serbia and SR Montenegro invested much more in the railway than it was expected. Even if the new research proved that the railway did not cost 449.6 million USD, but 480 or 420 million USD, the two above-mentioned tendencies would remain unchanged. A fact that the construction costs were much higher at the end of the line than it was planned was not unusual for the socialist countries, when it came to the construction of such huge projects. However, the fact that the Federal Republic of Serbia and SR Montenegro invested much more in the railway than the Federal Government was a very interesting finding, especially because the scientific papers and news reports about the BB railway presented a completely different picture and totally different impression.

This finding automatically opened another question – namely, whether the construction of the BB railway after 1971 was a Yugoslav Federal project at all, or, in fact, it was a project of SR Serbia and the Federal Republic of Montenegro? The purpose of federal projects in Yugoslavia after The Second World War was to support with the common means of financing only those projects which were important for the economy of entire Yugoslavia. In any case, Belgrade-Bar railway was such a project, since its construction was important for the entire Yugoslav economy. Representatives of all the Republics agreed in this regard, and no one questioned it. Accordingly, there was no doubt that the BB railway was the federal project at the beginning. However, construction of the BB railway was also the largest and the most expensive federal project, and the Yugoslav economy in the fifties and sixties was simply not strong enough to provide sufficient

resources to finish the railway and open it to traffic. Finally, SR Serbia and SR Montenegro had to take almost two-thirds of the total construction costs. Therefore it was very difficult and problematic to characterize the construction of the railroad Belgrade-Bar as a federal project. In any case, it could be said that the construction of the railroad Belgrade-Bar, which started as a federal project in 1952 was completed as a project of SR Serbia and SR Montenegro in 1976. On the other hand, without help of the other republics sent to the Federal Republic of Montenegro in critical moments after 1972, it would not be possible to finish the railroad. Taking into account this fact, the construction of the railroad Belgrade-Bar could be seen as a joint success of all six republics.

That the construction of the railway made sense, especially from the economic point of view, was proved by the development of traffic on this line after 1976. During 1977, only 3,198 tons of goods were transported on the BB railway, because the railway had not been electrified yet in its whole length, and the port of Bar was not fully completed. However, already in 1981, 5,827 million tons of cargo and 3,387 million passengers were transported on the railway, what made it profitable. After that, more passengers and goods were transported every year, thus in 1985, there were transported 6,9 million tons of cargo and 4,8 million passengers. Only after the collapse of Yugoslavia in 1991, the railway was no longer profitable.⁷⁰

It also raised the question why the construction of the BB railway was so challenged in SR Croatia and SR Slovenia after 1965, if more than two-thirds of the construction costs were borne by SR Serbia and SR Montenegro? I think there were several reasons for that, and none of them was directly related to the BB railway. An important reason was certainly that the BB railroad was the last federal project, and also it was the only federal project after 1971. Therefore, it was reminiscent of the time and the system before 1971. The primary aim of criticism coming from SR Croatia and SR Slovenia was not to question the purpose of construction of the BB railway, but to permanently abolish federal projects as a form of investment. It means that challenging of the BB railway was more politically than economically motivated.

Another reason was that after 1971 the republics had to finance the construction of the railway BB through Montenegro by loans, unwillingly, and often under strong political pressure. The construction of the Port in Bar should not be forgotten, since it was financed at the same time by the loans of the Federal State and the other republics. The very fact that the republics had to finance any project outside the republic after January 1, 1971 was far more important than the amount of funds which should be allocated. According to my opinion, it was exactly the main cause of dissatisfaction and negative attitudes of the other republics towards the Belgrade-Bar railway.

Keywords: Belgrade - Bar railway, financing the railway construction, national loan for the construction of the BB railway, a loan from the International Bank for Reconstruction and Development, the Federation share in financing the construction of the railway, economic reform, decentralization of the economic system in 1971.

⁷⁰ Mirko Dokić, *Kompleksno istraživanje valorizacije železničko transportnog sistema Beograd-Ba [Complex Research of Valorization of the Belgrade-Bar RailwayTransport System]*, Beograd 2001, 167-169.