

DRUMSKI SAOBRAĆAJ U OPŠTENARODNOM ODBRAMBENOM RATU

Budući da je saobraćaj u celini, a posebno drumski, jedan od osnovnih uslova za uspešno realizovanje opštenarodne odbrane, a ujedno i nerazdvojni deo veoma složenih napora oružanih snaga, privrede i stanovništva u ratu, potrebno je nešto detaljnije osvetliti ovu granu privrede u sklopu celokupne ratne ekonomike. Pogotovu što su pripreme u toj grani saobraćaja izuzetno složene i zahtevaju koordiniranje gotovo svih faktora društva.

VOJNOPRIVREDNI ASPEKT DRUMSKOG SAOBRAĆAJA U RATU

Potpuno sagledavanje problematike drumskog saobraćaja u uslovima opštenarodnog odbrambenog rata imperativno zahteva detaljno poznavanje ne samo mirnodopske organizacije i strukture ove grane saobraćaja i njene privredne funkcije, već i suštine koncepcije opštenarodne odbrane, i to, osim u domenu oružane borbe, naročito u oblasti celokupne privredne i vanprivredne delatnosti društva u ratu.

Pokazatelji stanja i rezultata rada saobraćajnih organizacija ukazuju na to da drumski saobraćaj predstavlja vrlo snažnu komponentu saobraćaja šireg teritorijalnog i lokalnog značaja. Porast njegove uloge, opšti razvoj i stalno povećavanje njegovog intenziteta jasno ukazuju na njegovu buduću funkciju u ratu, odnosno na probleme i složenost priprema za rat unutar ove grane saobraćaja. Time se ni u kom slučaju ne želi da umanji značaj drugih grana saobraćaja, već samo da ukaže na to da drumski saobraćaj zaslužuje daleko veću pažnju u okviru priprema društva za opštenarodni odbrambeni rat.

U prilog ovoj tvrdnji govore podaci o učešću drumskog saobraćaja u ukupnoj saobraćajnoj delatnosti. Tako je, na primer, u periodu od 1960. do 1970. godine u drumskom saobraćaju povećan broj prevezenih putnika za 470% (1970. god. prevezeno je 477,5 miliona pu-

tnika), dok je količina robe-tereta povećana za 446⁰/₀ (1970. god. prevezeno je 56,5 miliona tona robe-tereta). U istom periodu broj prevezenih putnika železnicom opao je za 23⁰/₀ (u 1970. god. prevezeno je 163,2 miliona putnika), a količina prevezene robe — tereta ostala je na istom nivou ili je nešto opala (1970. god. prevezeno je 70,2 miliona tona robe-tereta). Nadalje, u odnosu na ukupan broj zaposlenih u SFRJ, saobraćaj je 1969. učestvovao sa 8,8⁰/₀, od čega oko 36,2⁰/₀ dolazi na drumski. U društvenom proizvodu saobraćaj je iste godine učestvovao sa 8,5⁰/₀, od čega na drumski dolazi 38,8⁰/₀. Ako se istakne da ovim bilansom nije obuhvaćen prevoz putnika i robe koji su obavljali vlastitim sredstvima privatni prevoznici, pojedine fabrike, rudnici i druge radne organizacije i ustanove za svoje potrebe, onda je jasno da je udeo drumskog saobraćaja u ukupnoj saobraćajnoj delatnosti društva veoma značajan. Analogno tome može se pretpostaviti da će on u istom obimu, a verovatno i većem, učestvovati i u ratu. U prilog ovom zaključku treba istaći i ove činjenice:

železnički i rečni saobraćaj strogo su usmereni i teritorijalno ograničeni usled neravnomernog rasporeda železničke mreže i plovnih puteva, kao njihove osnovne prostorne karakteristike;

početna i završna faza prevoza, odnosno kretanja putnika i tereta od mesta ukrcavanja do mesta iskrcavanja, gotovo isključivo se obavljaju korišćenjem drumskog saobraćaja, bez obzira koja grana saobraćaja obavlja glavni deo prevoza;

direktnim automobilskim transportom izbegava se nagomilavanje (promet) robe u stanicama i pristaništima, koji predstavljaju primaran cilj napada iz vazduha;

mnogi industrijski kapaciteti nalaze se van domašaja neposrednog železničkog transporta i tehnološki su orijentisani na automobilski transport;

decentralizacija robnih rezervi, koju nameće koncepcija opštenarodnog odbrambenog rata, pretpostavlja za njihovo doturanje i raspodelu korišćenje drumskog saobraćaja, čiji je akcioni radijus za centralne delove zemlje izuzetno značajan;

kod drumskog saobraćaja, u odnosu na železnički, lakše se koriste devijacije trase puta, lakše se pronalaze zaobilazni pravci i primenjuju improvizacije u slučaju razorenih objekata, raskrsnica i naseljenih mesta;

autonomija dejstva drumskih prevoznih sredstava i razvijenost mreže putnih komunikacija svih kategorija obezbeđuju visok stepen manevarske sposobnosti ove grane saobraćaja, što je u uslovima opštenarodnog odbrambenog rata veoma važno.

Pojedine strategijsko-operativne radnje u određenim periodima neposredne ratne opasnosti, kao i u početnom periodu rata, nemoguće je izvesti bez masovnog i sigurnog prevoza kako putnika i jedinica, tako i raznih vrsta materijalnih i drugih dobara. Otuda se izuzetan strategijski značaj drumskog saobraćaja ogleda prilikom sprovođenja mobilizacije, koncentrisanja snaga, evakuacije stanovništva, predisklokacije robnih fondova, ustanova i pojedinih proizvodnih kapaciteta i sl.

Mototehničke i druge karakteristike savremene armije uslovljavaju i usmeravaju dejstva, prvenstveno, u zahvatu prohodnih pravaca i duž komunikacija, pri čemu se računa na maksimalnu eksploataciju putnih saobraćajnica svih kategorija.

Prema tome, realno je očekivati da će već u periodu neposredne ratne opasnosti, a naročito u početnom periodu rata, drumski saobraćaj — usled svoje fleksibilnosti i masovnosti — biti osnovni nosilac prevoza i da će njegova uloga biti vrlo značajna i za oružane snage i za privredu. Utoliko pre što je saobraćaj (i transport), uopšte uzevši, kontinuirani proces, u kome učestvuju sve grane saobraćaja (železnički, pomorski, rečni i vazdušni), s tim što je drumski saobraćaj potpuno samostalan u smislu definitivnosti prevoza, a u ratu, tako reći, i osnovna grana saobraćaja i izuzetno povoljan za usklađivanje i dopunjavanje njegovih ostalih grana, posebno u slučaju kombinovanog prevoženja.

Razmatranje drumskog saobraćaja sa tog stanovišta navodi na zaključak da za vreme rata radne organizacije iz ove grane saobraćaja i stručni organi uprave moraju da na sebe prime veoma odgovorne, složene i obimne zadatke. To, pak, zahteva već danas koordinirane i usaglašene pripreme na toj relaciji i u odnosu na korisnike usluga drumskog saobraćaja u ratu.

NEKI PROBLEMI U PRIPREMI DRUMSKOG SAOBRAĆAJA ZA RAT

U pripremama drumskog saobraćaja za rat mora se poći od toga da će se on odvijati pod vrlo teškim uslovima i da će zahtevati maksimalna naprezanja radnih organizacija drumskog saobraćaja, punu angažovanost organa uprave nadležnih za saobraćaj, kao i koordiniranje njihovog rada sa radom drugih saobraćajnih i privrednih grana. Isto tako, mora se respektovati i činjenica da će izvršavanje mnogih zadataka oružanih snaga, pojedinih industrijskih kapaciteta i drugih grana privrede, zavisiti upravo od drumskog saobraćaja. Ovakav stav pretpostavlja njegovo stalno i sigurno funkcionisanje, bez većih smetnji i dužih zastoja, što će biti moguće

samo ako je drumski saobraćaj tako organizovan da može što brže i efikasnije preći sa mirnodopskih uslova rada na ratne, odnosno ako mu se obezbede osnovni elementi: saobraćajnice, vozna i prevozna sredstva i elastična organizacija.

Imajući to u vidu, neophodno je istaći neke probleme koji usložavaju i otežavaju pripreme drumskog saobraćaja za rad u ratnim uslovima.

Prvo, gledano u užem smislu javnog prevoženja putnika i robe, drumski saobraćaj obuhvata auto-saobraćajna i auto-transportna preduzeća i preduzeća za održavanje puteva. Međutim, njegovom detaljnijom analizom taj se pojam proširuje i, u širem smislu, drumski saobraćaj obuhvata i prevoženja koja obavljaju privatni prevoznici i mnoge radne organizacije i ustanove u okviru vlastitih potreba. Isto tako, on obuhvata i mnoge prateće i druge radne organizacije i organe, koji u njemu posredno ili neposredno učestvuju, kao što su, na primer: organi za snabdevanje pogonskim gorivom i mazivom, za održavanje, opravku i remont voznog parka, za utovarno-istovarnu službu, kao i organi uprave nadležne za saobraćaj i organi za regulisanje i kontrolu saobraćaja.

Drugo, kada bi drumski saobraćaj predstavljao samom sebi cilj, onda bi se nalazila i rešenja koja bi mu omogućila najsigurnije funkcionisanje. Međutim, on se mora prilagođavati zahtevima i potrebama oružanih snaga, privredne i neprivredne delatnosti, lokaciji naselja, stanju komunikativnosti, redosledu prevoženja i sl. Za razliku od drugih delatnosti, drumski saobraćaj se mora prvi ponovo osposobiti i priticati drugim granama saobraćaja u pomoć. U takvoj situaciji on je u potpunosti javna funkcija, sa naglašenim značajem.

Treće, usled ove specifičnosti u strukturi i zadacima drumskog saobraćaja i potiče znatan deo složenosti i kompleksnosti njegovih priprema za rat. Naime, teškoće u izvršavanju zadataka drumskog prevoženja, na određenoj relaciji, mogu biti veoma različite, na primer: nedostatak prevoznih sredstava, goriva i maziva, ili pak vozača, zatim zatvorenost saobraćajnica usled razaranja, pokreta trupa ili opšte zakrčenosti saobraćaja i sl. Savlađivanje ovakvih teškoća moguće je samo uz dobro smišljenu i elastično postavljenu organizaciju i koordinaciju rada pojedinih organa i radnih organizacija.

Četvrto, stanje voznog parka drumskog saobraćaja karakteriše se velikim brojem različitih vrsta vozila, mnoštvom društvenih i privatnih vlasnika motornih vozila, kao i njihovim neravnomernim razmeštajem po čitavoj teritoriji zemlje. Tome treba dodati i česte preklide izazvane razaranjem putnih saobraćajnica, kao i druge gubitke — usled čega će manevar vučnim i voznim parkom biti prilično ote-

žan i paralisan. Ovakvo stanje otežavaće grupisanje potrebnih kapaciteta i određene vrste voznog parka radi izvršavanja konkretnih zadataka u određenim rejonima i na pojedinim pravcima.

Peto, preduzeća za održavanje puteva imaće znatno obimnije i složenije zadatke na održavanju komunikacija i objekata na njima, kako usled njihovog razaranja i intenzivnije eksploatacije, tako i zbog česte potrebe za izgradnjom zaobilaznih puteva i raznih spojeva. U ratu će za potrebe oružanih snaga, vrlo često, prvorazredan značaj imati i putevi III i IV reda, na kojima je u doba mira služba održavanja nedovoljna. Za opravku većih oštećenja, a posebno na dužim mostovima i vijaduktima, operativa preduzeća za održavanje puteva nije pogodna, a neće biti ni dovoljna, pa se mora računati na angažovanje specijalizovanih građevinskih preduzeća i njihovih pogona. Isto tako, za organizovanje prelaza preko reka mora se računati na angažovanje snaga i sredstava organizacija rečnog saobraćaja i drugih vlasnika plovnih sredstava.

Šesto, činjenica je da ne postoji pogodan stručni organ ili radna organizacija, u okviru društveno-političkih zajednica, koji bi kompleksno rešavao probleme pripreme, koordinacije i usaglašavanja potreba i mogućnosti, i koji bi na relaciji korisnika saobraćajnih usluga i kapaciteta drumskog saobraćaja utvrđivao njihov bilans i obezbeđivao racionalnu raspodelu.

Konačno, u sagledavanju kompleksne problematike priprema drumskog saobraćaja za rat, ne mogu se mimoći ni prateće radne organizacije i pomoćne službe, koje imaju i svoje specifične probleme, i sa kojima se planovi, po mnogim elementima, moraju koordinirati i usaglašavati. Stacionaran karakter objekata i instalacija ovih delatnosti i njihov neravnomeran razmeštaj — sa orijentacijom na osnovne putne pravce, nameće nov problem, s obzirom da su znatna i važna područja zemlje sa nižom kategorijom puteva. Detaljnija analiza i procena njihovih mogućnosti i potreba, u sklopu ostalih faktora drumskog saobraćaja, ukazaće na konkretne probleme koji se, u okviru priprema, moraju zajednički rešavati.

Posebno se u ovoj grani saobraćaja ističe gradski saobraćaj, koji je osnovni pokretački mehanizam života velikih gradova. On u velikim ljudskim aglomeracijama predstavlja, za veoma značajan ljudski potencijal, sponu između stambenih naselja i rejona, s jedne, i poslovnih i industrijskih zona, s druge strane, kao i sponu između drugih grana saobraćaja. U međugradskom saobraćaju svih grana, njime se obično počinje i završava putovanje. Stoga je njegova funkcija, naročito u periodu mobilizacije, vrlo značajna.

Međutim, usled heterogenosti voznog parka — tramvaji, trolejbusi, autobusi — i drugih bitnih karakteristika, gradski saobraćaj je veoma osetljiv. Elementi i sistem gradskih saobraćajnica, formiranih u neurbanizovanim ili delimično urbanizovanim gradskim područjima, karakterišu se slabom propusnom moći, nedovoljnom funkcionalnošću, slabom međusobnom povezanošću i postojanjem uskih grla, što će prilikom ratnih razaranja stvarati osnovne probleme. Staje se pogoršava još i time što je intenzivni tranzitni saobraćaj, koji koristi opštu mrežu javnih puteva, često usmeren kroz sam centar grada.

Gradski saobraćaj će, verovatno, stradati već u početnom periodu rata, prilikom prvih vazdušnih napada, i to prvenstveno onaj sa elektrovožnjom, dok će autobusi, usled svoje autonomije, ostati manje paralisani i postati osnovna vrsta prevoženja. Nadalje, u funkciji gradskog saobraćaja učestvuje i veliki broj privatnih vozila koja će na ulicama, u određenim situacijama, smanjiti propusnu moć i otežati korišćenje zaobilaznih i paralelnih pravaca. Međutim, postojanje radnih organizacija koje prevoženje svojih radnika rešavaju u sopstvenoj organizaciji, može u organizovanju i pripremanju gradskog saobraćaja zahtevati znatne korekcije, ukoliko one u vreme rata, usled odlaska njihovog voznog parka za popunu oružanih snaga, ne budu mogle same da ga obavljaju. S tim u vezi treba imati u vidu i eventualno smanjenje radne snage — prema šemi ratne organizacije većih proizvodnih preduzeća — i raspored njihovih smena.

Posle ovako delimičnog iznošenja pojedinih problema u oblasti priprema drumskog saobraćaja za rat pokušaćemo da izvučemo neki zaključak. Jasno se uočava da će vitalnost drumskog saobraćaja u eventualnom ratu, prvenstveno, zavisiti od obima i kvaliteta njegovih priprema i normativno-pravne regulisanosti odnosa između svih društvenih faktora, zainteresovanih za funkcionisanje ove privredne grane u ratu.

NEKE DILEME U VEZI SA ORGANIZACIJOM I PRIPREMAMA DRUMSKOG SAOBRAĆAJA

Imajući u vidu da je dosta neizvesno kako će se odvijati događaji u vreme neposredne ratne opasnosti i rata, neophodno je pri planiranju i traženju najpovoljnijih rešenja oslanjati se delimično na sopstvena i inostrana iskustva, a delimično i na teoretska razmatranja. Neosporno je da će se, ma kakva bila situacija, i u vreme rata nastaviti da rukovodi proizvodnjom i strogom raspodelom roba; po-

znato je da u okviru te raspodele saobraćaj ima realizatorsku funkciju. Polazeći od takve uloge saobraćaja uopšte u privrednim tokovima zemlje u ratu, javljaju se neka pitanja i izvesne dileme u odnosu na tretiranje drumskog saobraćaja, njegovu organizaciju i pripremu za rat.

Polazeći od stava da svaka društveno-politička zajednica, od opštine do federacije, treba da bude odgovorna za neprekidno funkcionisanje saobraćaja u ratu, da su za to neposredno odgovorni organi upravljanja radnih organizacija iz oblasti saobraćaja, koje su i osnovni nosioci prevoženja i u tom svojstvu vrše i određene pripreme, proističu tri veoma značajna pitanja.

Prvo, zbog čega se drumskom saobraćaju uskraćuje mogućnost da u sopstvenoj organizaciji, a prema utvrđenom planu i zahtevima, obavlja sva materijalna prevoženja, pa i ona za neposredne potrebe operativne armije, kao i prevoženje trupa, kada se u odnosu na železnicu ima drukčiji stav. Ne bi li, možda, suštini koncepcije opštenarodne odbrane i njenom podružtvljavanju odgovarao neki nov kvalitet organizacije, koji bi oružane snage stavio u povoljniji položaj, privredi pružio veće mogućnosti, a društveno-političke zajednice i radne organizacije drumskog saobraćaja učinio stvarnim organizatorom i nosiocem svih prevoženja na određenoj teritoriji. Jer, ako na određenom pravcu treba obaviti prevoženje nekog materijala, onda je imperativna obaveza nadležne društveno-političke zajednice da ga izvrši, ako ne železnicom i auto-transportom, onda zapregom, tovarnim grlima, plovnim sredstvima, pa čak i na leđima ljudi, jer je upravo to osnovni smisao neprekidnosti prevoza. Ova će neminovnost doći do izražaja, ako ne u početnom periodu rata, ono sigurno u njegovom daljem toku. Stoga bilo bi neophodno preispitati da li u sadašnjem konceptu angažovanja drumskog saobraćaja u ratu nema nekih isuviše klasičnih stavova.

Drugo, iz napred navedenog proizlazi da je neophodno osigurati jedinstvenost u delovanju i koordinaciju svih faktora drumskog saobraćaja, obezbeđujući time njihovo neometano funkcionisanje — prema prioritetima koje nameće situacija u pojedinim periodima rata i na određenim teritorijama. U vezi s tim postavlja se pitanje kakav treba da bude taj stručno-operativni mehanizam nadležnog organa uprave društveno-političkih zajednica, koji bi ostvarivao čvrstu vezu i sinhronizovao akcije, koji bi imao potpun uvid u stanje potreba, u prioritet prevoženja i mogućnosti drumskog saobraćaja na određenoj teritoriji. Ako to treba da bude »budući« organ uprave društveno-političkih zajednica, nadležan za saobraćaj, onda će on u najkritičnijem trenutku biti postavljen na staklene noge, jer funkcije, oba-

veze i nadležnosti tog embriona danas nisu u skladu sa takvim očekivanjima. Međutim, nasuprot ovome, u oblasti železničkog saobraćaja takvih dilema nema, jer su u okviru jugoslovenskih železnica, kao jedinstvenog sistema, objedinjene sve komponente ove grane saobraćaja — pruge i njihovo održavanje, vučni i vozni park, sa službama za opravku i remont, snabdevanje pogonskim gorivom, organizaciju kontrole i regulisanja saobraćaja i sl. Dovoljno je u takvoj organizaciji ako se na Zajednicu JŽ i železničko-transportna preduzeća prenesu šira stručno-upravna ovlašćenja, pa da se problem za organe uprave smatra rešenim. Međutim, sličnih mogućnosti u drumskom saobraćaju za sada nema.

Treće, stav po kome težište nadležnosti za rukovođenje privredom, a time i saobraćajem, treba preneti na uže društveno-političke zajednice — opštine, znači biti bliže proizvodnji, posao stručnije obavljati i odluke brže donositi. Ovo tim pre što će se transportni i proizvodni kapaciteti stalno menjati, bilo usled razaranja ili obnavljanja, pa će se i shvatanja o tome šta je u određenom trenutku najhitnije morati često da menjaju. Postavlja se pitanje da li će proizvodne radne organizacije i organi uprave društveno-političkih zajednica na tom nivou, objektivno biti u mogućnosti da u određenim situacijama realno sagledavaju širi aspekt prioriteta — u okvirima svoje ratne proizvodnje (privredne delatnosti), ili će, i na koji način, na to uticati i šira društveno-politička zajednica, što bi bilo normalno očekivati. U vezi s tim, nadalje, postavlja se i pitanje koje će i kakve elemente, i u kom obimu, u okviru priprema, šire društveno-političke zajednice dostavljati užim, sa kakvom snagom i na kojim pravno-ekonomskim osnovama. Možda bi pri tome trebalo imati u vidu pripadnost pojedinih regija i, u vezi s tim, njihove realne privredne funkcije u različitim varijantama rata.

Na kraju moramo napomenuti da je osnovni cilj ovog razmatranja samo pokušaj da se, bez nekih većih pretenzija, ukaže (bar delimično) na pojedine, veoma značajne, probleme drumskog saobraćaja u ratu i na složenost njegovih ratnih priprema.

Potpukovnik
ing. Mato BLAŽEVIĆ