

УДК 327(497.1:497.2)"196"
94:625.7(497.1:497.2)"196"

DOI <https://doi.org/10.31212/tokovi.2023.2.pil.279-299>

Оригинални научни рад/Original scientific paper

Примљен/Received: 16. 3. 2023.

Прихваћен/Accepted: 13. 7. 2023.

Милан ПИЉАК

Институт за новију историју Србије, Београд
milance.333@gmail.com

Бугарска иницијатива за изградњу пута Ниш–Димитровград: покушај притиска на Југославију у условима Хладног рата*

Апстракт: Чланак се бави анализом догађаја проистеклих из потребе Бугарске да преко Југославије извози робу у земље СЕВ-а и ЕЕЗ-а и да тако побољша свој трговински биланс. Рад анализира како је бугарска страна градила политику притиска према Југославији, не би ли тиме остварила свој циљ – изградњу деонице међународног пута и интернационализацију проблема. Бугарска је постепено вршила притисак на Југославију како би се пут изградио према савременим потребама међународног друског и теретног саобраћаја, од којег је Бугарска имала највише користи. Међутим, југословенска страна је успела да током преговора преузме иницијативу и обезбеди повољне услове изградње деонице међународног пута.

Кључне речи: пут Ниш–Димитровград, Василије Драговић, Иван Винаров, Марин Цетинић, Југославија, Бугарска

Односи Бугарске и Југославије увек су били оптерећени тензијама, мада је било и тренутака присне сарадње.¹ Након Другог светског рата потписан је низ билатералних уговора који су побољшали међусобне од-

* Чланак је настао као резултат рада у Институту за новију историју Србије који финансира Министарство науке, технолошког развоја и иновација РС, на основу Уговора о реализацији и финансирању научноистраживачког рада НИО у 2023. години бр. 451-03-47/2023-01/200016 од 3. 2. 2023.

1 О хронолошком прегледу билатералних односа Југославије и Бугарске погледати: Петар Драгишић, Оливера Драгишић, *Југославија и Бугарска 1944–1980: хроника неуспешног пријатељства*, (Београд: Stella Polare, 2019).

носе. Сарадња је крунисана потписивањем Бледског споразума 1. августа 1947. године и Споразума у Евксинограду 27. новембра исте године.² Међутим, сукоб Југославије с Коминформом 1948. године анулирао је током 1949. све потписане уговоре који су чинили Бледски споразум.³ Тек крајем 1953, након Стаљинове смрти у марту те године, долази до отопљавања односа и размене амбасадора. Нарушени односи су се стрпљиво и опрезно побољшавали.⁴ Нормализација је имала успеха током педесетих, али присни односи из доба Димитрова нису се вратили.⁵ Првобитно је врх бугарске комунистичке партије веровао да ће након размене амбасадора доћи до брзог решавања најважнијих проблема у билатералним односима. Време је показало да решавање нагомиланих проблема није текло глатко и прва гарнитура амбасадора је замењена након мање од три године, не испунивши висока очекивања, пре свега с бугарске стране.⁶ Упркос успонима и падовима билатералних односа, који су били великим делом последица хладноратовског контекста, било је и значајних успеха у односима две земље.⁷ Побољшање започиње у лето 1962.⁸ Тај тренд настављен је наредних година, и 2. фебруара 1965. у Софији је дошло до званичног сусрета двојице шефова дипломатије – Ивана Башева и Константина Коче Поповића. Башев је на почетку свог излагања навео да је преломна тачка у побољшању међусобних односа био сусрет Броза и Живкова у јануару 1963. године. Као један од успеха у том новом билатералном моментуму навео је изградњу пута Ниш–Димитровград.⁹

2 Дипломатски архив Министарства спољних послова Републике Србије (ДАМСПРС), Политичка архива (ПА), Бугарска, 1965, Ф. 20, омот 25, 431906, 1–2; Врло детаљно темом Балканске федерације бавили су се: Милчо Лалков, *От надежда към разочарование: Идеята за федерацијата в Балканскиот југоисток 1944–1948*, (Софија: Бек 22, 1994); Petar Dragišić, *Jugoslovensko-bugarski odnosi: 1944–1949*, (Beograd: Institut za noviju istoriju Srbije, 2007).

3 ДАМСПРС, ПА, Бугарска, 1965, Ф. 20, омот 25, 431906, 2.

4 Vladimir Lj. Svetković, *Pogled iza Gvozdene zavese. Jugoslovenska politika prema zemljama narodne demokratije u susedstvu 1953–1958*, (Beograd: Institut za noviju istoriju Srbije, 2013), 46.

5 Бледски споразум је био један од корака ка стварању Балканске федерације. *Isto*, 2.

6 Mita Miljković, *Burne diplomatske godine. Iz sofijskog dnevnika 1953–1956*, (Beograd: Službeni list SRJ, 1995), 344, 380–381.

7 *Југославија–СССР: сусрети и разговори на највишем нивоу руководилица Југославије и СССР 1946–1964*, Том 1, приређивачи Л. А. Величанскаја, Т. А. Џалилов, Љ. Димић, (Beograd: Архив Југославије, 2014), 19–22.

8 *Isto*, 426–427.

9 ДАМСПРС, ПА, Бугарска, 1965, Ф. 20, ом. 21, 44347.

Важно је анализирати изјаву дугогодишњег министра иностраних послова НР Бугарске, будући да сусрети на тако високом нивоу представљају предмет врло темељне припреме и да се у говорима обеју страна даје тон даљег разговора. Изградња деонице међународног пута Ниш–Димитровград коју је Башев истакао, заиста је била завршена 1964. године. Међутим, цело питање одржавања и изградње пута трајало је много дуже и почело је знатно раније. Стање пута било је и узрок одређених напетости између две државе. Након две године преговора и планирања, бугарска страна је успела да покрене пројекат изградње који је за њу имао приоритетан значај, док је за Југославију био у најбољем случају секундаран. Да ли је Башев, у уводу свог излагања, навео изградњу пута само као симбол спајања две суседне земље и некако желео да нагласи континуитет добрих односа, али и да истакне прагматичност у решавању међусобних проблема? Чини нам се да је ово друго ближе истини, јер је питање изградње пута започето две године пре отопљавања односа на релацији СЕВ–Југославија. Даљи разговор Башева и Коче Поповића текао је у правцу решавања тадашњих горућих и нерешених питања између две земље која су поново захтевала дозу прагматичности са обе стране, али и уздржаност, нарочито у погледу „македонског питања“. Међутим, увод Башева даје осврт на врло важну епизоду југословенско–бугарских односа који су се реализовали на пољу привреде, односно транспорта. Иако је то био важан билатералан подухват, остао је до сада потпуно незапажен.

На самом почетку треба нагласити да је Југославија по свом географском положају имала важнију позицију наспрам Бугарске. Кроз неутралну Југославију ишао је најкраћи копнени пут бугарске робе ка земљама „тврде“ валуте, али и ка најважнијим чланицама СЕВ-а (не рачунајући СССР): Мађарској, Пољској, Источној Немачкој и Чехословачкој.¹⁰ Пут кроз Југославију био је за 400 km краћи од алтернативног,¹¹ што је било значајно за Бугарску, али и за Турску. Бугарска је била извозник пре свега пољопривредних производа, који нису добро подносили дуго чекање на граници и дуг пут до тржишта. Питање брзог преласка границе код Димитровграда, висина југословенских транзитних такси као и стање пута кроз Југославију били су кључни чиниоци за бугарску модернизацију, односно њено финансирање кроз извоз пољопривредних производа. С друге стране, југословенско руководство форсирало је изградњу путне инфраструктуре на потезу Београд–Ђевђелија, у дужини

10 ДАМСПРС, ПА, Бугарска, 1959, Ф. 11, ом. 8, 136/59, 10.

11 ДАМСПРС, ПА, Бугарска, 1961, Ф. 13, ом. 5, 422742, 2.

од 580 km. Тај путни правац гутао је велики део националног дохотка,¹² што говори да су остали инфраструктурни пројекти били у другом плану док се не изгради главна трансверзала север–југ, ка Грчкој. Узајамно лоши односи Србије и Бугарске одразили су се на изградњу путне инфраструктуре која је форсирала Солун, а не Истанбул.

За Бугарску је било неприхватљиво непрестано одлагање изградње савременог пута на деоници Ниш–Димитровград, као делу међународног пута који је повезивао Лондон са Истанбулом. На самом почетку, бугарско Министарство спољних послова је преко југословенског амбасадора у Софији Радоша Јовановића указало да је пут у лошем стању.¹³ Ова замерка која је саопштена југословенском представнику у Софији 1. августа 1960. остала је без реакције ДСИП-а. Међутим, на Загребачком велесајму, шеф бугарске делегације Марин Грашнов, иначе председник Комитета за грађевинарство и урбанизам, изразио је незадовољство стањем пута. Том приликом је навео да је због лошег стања пута Бугарска била у немогућности да рекламира кварове на новокупљеним Мерцедесовим камионима-хладњачама.¹⁴ Иако је примедба била упућена у неформалном разговору, долазила је од високопозиционираног функционера БКП, током важног привредног догађаја.

Како се може приметити, Бугарска није имала темељно разрађену стратегију према Југославији за решавање проблема деонице међународног пута. Пре би се могло рећи да је приступ ишао логиком покушаја и погрешака. Може се приметити и да је Бугарска учила од Југославије на пољу решавања међународних спорова. Реч је о коришћењу међународних организација, будући да је у датом тренутку Бугарска у томе имала врло мало искуства.

Услед великих привредних тешкоћа,¹⁵ након непуних годину дана, Бугарска се одлучила на следећи корак како би натерала Југославију да прихвати ремонт старог или изградњу новог пута. Решење је пронађено у интернационализацији питања. Чини се да је бугарско руководство пошло од тезе да је деоница Ниш–Димитровград део међународног пута, и да у том случају може рачунати на још заинтересованих страна, као што је то била Турска. На линији свог прагматичног приступа, Бугарска се

12 ДАМСПРС, ПА, Бугарска, 1961, Ф. 13, ом. 5, 420254, 1.

13 ДАМСПРС, ПА, Бугарска, 1960, Ф. 15, ом. 16, 420558.

14 ДАМСПРС, ПА, Бугарска, 1960, Ф. 15, ом. 16, 428450.

15 Мартин Иванов, *Реформаторство без реформи: Политическата икономия на българския комунизъм 1963-1989*, (София: Сиела, 2008), 54–55.

ослонила на једну чланицу НАТО-а у иницијативи против југословенске позиције, односно против земље која је заговарала међународну сарадњу. Био је то добро промишљен спољнополитички потез, будући да је у великој мери био заснован на блефу, као што ће детаљнији преговори око изградње пута и показати.

Дипломатски притисак уследио је на Петој међународној конференцији о саобраћају, одржаној у Бриндизију, у Италији, 8–10. маја 1961. године. Конференцију је организовао Поткомитет за друмски транспорт при Економској комисији за Европу. Председник међународног друштва за путеве Ремплер (иначе бивши генерални директор за путеве Француске) и делегације Турске и Бугарске, истакли су проблем спорног пута и поставили питање зашто деоница Ниш–Димитровград није изграђена по модерним стандардима.¹⁶ Бугарски дипломатски маневар у циљу решавања привредних проблема показао се успешним, нарочито стога јер је придобијена Турска. Упркос хладноратовским поделама, две супротстављене земље су се удружиле на конференцији и иступиле с предлогом за решавање чисто привредног проблема. Обострани економски интерес превагнуо је над идеолошким разликама, војним и геополитичким тензијама.

Будући да је поменута деоница била ван приоритета југословенског развоја, у датом тренутку очекивало би се да ће југословенска делегација бити затечена. Василије Драговић, као југословенски представник, дао је врло детаљан одговор на захтев ремонта деонице међународног пута, тражећи кредит од пет милијарди девизних динара за његов завршетак.¹⁷ Не можемо рећи с пуном сигурношћу, али не смемо искључити ни могућност да је након турског прихватања бугарског предлога, турско Министарство спољних послова преко својих канала благовремено упозорило ДСИП о турско-бугарском договору. Не треба заборавити да су Бугарска и Турска биле чланице супротстављених одбрамбених савеза. Такође, Бугарска у датом случају није желела да заоштрава односе с Југославијом, већ да притисне тек толико колико да је приволи на сарадњу око питања које је Влада у Београду упорно одбијала. Нападом на међународни углед Југославије, Бугарска је желела да постигне оно што билатералним путем није успевала. Василије Драговић, југословенски представник на конференцији, признао је да је деоница пута била дуга 94 km, од чега је тек 15 km био модеран коловоз. Остатак је био коловоз од

16 ДАМСПРС, ПА, Бугарска, 1961, Ф. 13, ом. 5, 419707.

17 ДАМСПРС, ПА, Бугарска, 1961, Ф. 13, ом. 5, 420254.

туцаника, *с лошим елементима пута*¹⁸ – што су заправо рупе које често нису биле саниране.¹⁹

О догађају у Бриндизију Василије Драговић је известио ДСИП и Секретаријат СИВ-а за саобраћај и везе.²⁰ Вељко Мићуновић, први помоћник у ДСИП-у обратио се крајем јуна СИВ-у о датом проблему деонице Димитровград–Ниш,²¹ што само говори да је након конференције у Бриндизију Југославија схватила важност питања. Мићуновић је обавестио југословенску владу о развоју догађаја и предложио да треба прихватити бугарски наменски кредит уколико буде износио пет милијарди девизних динара.²²

Мићуновић је даље подвукао аргументе у корист прихватања изградње пута, навевши да је то било у складу са спољном политиком која је подржавала развој саобраћаја и циркулације путника и робе са суседним земљама.²³ Одлуком СИВ-а, послата је делегација коју су чинили инжењери Василије Драговић, директор Савезне управе за путеве и Радојица Јауковић, директор Дирекције за путеве НР Србије. Они су боравили у Софији 9–15. јула како би преговарали о детаљима бугарског кредита.²⁴

Југословенска делегација за путеве се у Софији 12. јула 1961. срела с Иваном Винаровом,²⁵ начелником Управе за путеве при Министарском савету НР Бугарске и шефом бугарске делегације за преговоре о изградњи деонице Ниш–Димитровград. Бугарска је била у могућности да понуди робни кредит за изградњу пута, у виду цемента, ситне коцке и бетонског гвожђа. Винаров је желео да зна рокове завршетка радова, те да ли бугарска страна може бити ослобођена транзитних такси. Југословенски представници су желели да знају детаље о робном кредиту, јер уколико би он био довољно издашан, деоница би могла бити завршена за годину и по до две. Међутим, Винаров је изјавио како није добио ов-

18 ДАМСПРС, ПА, Бугарска, 1961, Ф. 13, ом. 5, 420254, 1.

19 Исто, 2.

20 ДАМСПРС, ПА, Бугарска, 1961, Ф. 13, ом. 5, 422742, 1.

21 ДАМСПРС, ПА, Бугарска, 1961, Ф. 13, ом. 5, 417608, 1.

22 Исто, 2.

23 Исто.

24 ДАМСПРС, ПА, Бугарска, 1961, Ф. 13, ом. 5, 420254, 1.

25 Иван Цолович Винаров (1896–1969) био је совјетски обавештајцац, пуковник Црвене армије од 1936. и генерал-лајтнант БНА од 1960. (ru.unionpedia.org, датум приступа 28. 10. 2022).

Винаров је постао начелник Управе за путеве при Министарском савету одлуком Скупштине НРБ, Указом бр. 213, 17. марта 1959. године (<http://ipm.api.bg/history.html>) (датум приступа 28. 10. 2022).

лашћење од Владе Бугарске да говори о висини и детаљима кредита.²⁶ Бугарски одговор је несумњиво изазвао изненађење у југословенској делегацији, будући да је бугарска страна покренула питање изградње пута и инсистирала на њему. Пошто је схватила да бугарска страна нема средстава да подржи притисак за изградњу пута, југословенска страна је преузела иницијативу у преговорима. Шеф југословенске делегације закључио је: „Наша делегација има утисак да на пружање кредита Бугари не мисле озбиљно, већ су изјаву у Бриндизију дали рачунајући да врше притисак за боље одржавање и реконструкцију деонице.“²⁷

О финансијским захтевима, величини пројекта и могућностима бугарске привреде да га подржи говори податак да су годишња средства за улагање у бугарску путну инфраструктуру износила око 600 милиона лева, односно 18 милијарди динара.²⁸ Другим речима, цифра од 5-6 милијарди динара била је за Бугарску велика чак и на двогодишњем нивоу.

Након овог неуспешног састанка настало је затишје и југословенска страна је сматрала да ће се Бугари задовољити одржавањем пута. Међутим, приликом посете Георги Кумбилиева, бугарског министра спољне трговине, Загребачком велесајму у септембру 1961. године, Груди Атанасов, бугарски амбасадор, искористио је прилику да поново покрене тему са мртве тачке. Он је пред Мијалком Тодоровићем, тада главним функционером југословенске привреде, поново поставио питање изградње пута од Ниша до бугарске границе. Атанасов је инсистирао на изградњи пута Ниш-Димитровград, а Тодоровић идеју није одбио, али ју је релативизовао речима да се интензивно ради на развоју путне мреже у Југославији и да ће и тај пут доћи на ред.²⁹ Снажно инсистирање Атанасова на Загребачком велесајму током сусрета високог ранга значило је да питање деонице Ниш-Димитровград није решено, али да Бугарска упркос свом инсистирању нема детаљан план његовог решавања, што је Тодоровић одмах схватио – није одбио предлог, али је одбио да се обавезе.

Пошто је било очигледно да Бугарска ипак не одустаје од изградње модерног коловоза, али и да се не би поновио случај с конференције у Бриндизију, планирано је да бугарска делегација на челу с Винаровом посети Београд током 1962. године. Како би се што боље припремила, југословенска страна је организовала састанак свих релевантних институ-

26 ДАМСПРС, ПА, Бугарска, 1961, Ф. 13, ом. 5, 421809.

27 Исто, 421809.

28 Исто, 422742, 3.

29 ДАМСПРС, ПА, Бугарска, 1961, Ф. 13, ом. 10, 439972.

ција. Састанак је одржан 11. децембра 1961. у Државном секретаријату СИБ-а за саобраћај и везе. Присутни су били Љубиша Веселиновић, Василије Драговић и Марко Иљадница из Секретаријата СИБ-а за саобраћај и везе, др Ладислав Серб и Миливој Ђатиповић из ДСИП-а, Ј. Николић из Државног секретаријата за финансије СИБ-а, и Слободан Мићић из Комитета за спољну трговину.

Веселиновић је водио састанак и известио присутне о дотадашњим преговорима и о начину и условима изградње пута Ниш–Димитровград. Отплата кредита би ишла од транзитних такси које Југославија убира од бугарских превозника за обављени превоз на путевима у Југославији. Дужина трасе је дефинисана на 101,6 km, с тим да је раније започете радове требало завршити, а пут изградити у целини задржавајући дотадашњи начин и план градње. Деонице је требало да буду ширине 6 m, а *планум* (уређена подлога) 8 m, сем на деловима где је предвиђена ширина подлоге 12 m, док је код Ниша ширина коловоза била 7 m, а планума 9 m. Процена је била да целокупна инвестиција износи 6.750 милиона динара. Очекивано је да финансирање с бугарске стране износи половину трошкова радова.³⁰

Општи инвестициони фонд (ОИФ) би учествовао са 3.375 милиона динара, а градња је требало да траје три године. У првој, 1962. години, била би завршена техничка документација и припремни радови, а сама градња би обухватила период 1963–1964. године. Годишње улагање из ОИФ-а било би 1.100 милиона динара, што је требало да одобри Државни секретаријат за финансије.³¹

Бугарска средства би се сматрала бескаматним кредитом. Рок отплате, према процени, износио би 25 година. Државни секретаријат за саобраћај и везе сматрао је ово повољним аранжманом, али је сугерисао да Комитет за спољну трговину предложи и друге могуће изворе финансирања изградње.³²

Бугарску преговарачку делегацију чинили су шеф Иван Винаров, начелник Управе за путеве, инжењер Методи Попов, главни инжењер Управе за путеве, виши економиста Станчо Рачев, финансијски стручњак у МИП-у Бугарске и Христо Шеинов, трговачки аташе бугарске амбасаде у Београду.³³ Њих је одредила бугарска влада сходно решењу бр. 2901

30 Исто, ом. 5, 437459, 1.

31 ДАМСПРС, ПА, Бугарска, 1961, Ф. 13, ом. 5, 437459, 2.

32 Исто.

33 Исто, 2-3.

од 4. 11. 1961.³⁴ Одлуком Владе дат је кредибилитет делегацији, будући да је претходни састанак прошао неславно. С југословенске стране, поред функционера Државног секретаријата СИВ-а за саобраћај и везе, преговорима је требало да присуствују представници ДС за финансије, ДСИП-а, КСТ-а и Секретаријата за саобраћај НР Србије.³⁵

Будући да је зајам био наменски, Служба за правне послове ДСИП-а је сматрала да је било обавезно утврдити какве су биле обавезе ФНРЈ према Међународној банци за обнову и развој и другим аранжманима који су оптерећивали њен платни биланс. Уколико би Влада ФНРЈ закључила да нема финансијских препрека, Служба за правне послове и међународне уговоре би приступила званичним преговорима како би се закључио уговор.³⁶

Преговори с бугарском делегацијом вођени су 23–31. јануара 1962. године.³⁷ Током боравка бугарске делегације, Винаров је желео да оствари што приснији контакт с југословенским функционерима³⁸ и током преговора је инсистирао да се приватно састане с Титом, „како би се мало испричали и поразговарали“. Тврдио је да су заједно радили у Коминтерни. Винаров је истицао да је он по рангу био изнад Тита, јер је био шеф секције, док је Тито био обичан сарадник једне од секција.³⁹ Несумњиво да је Винаров желео да искористи неформални утицај како би успешно завршио врло тешке преговоре. Међутим, југословенска страна то није дозволила и желела је да сусрети буду строго у складу с потребама преговора, те му је стога омогућено да разговара с Марином Цетинићем, државним секретаром за транспорт и везе СИВ-а, Цаном Бабовић и Мијалком Тодоровићем.⁴⁰

Југословенски прорачуни су говорили да изградња пута кошта 10.600.000 долара, због чега је од бугарске стране захтевана половина те суме у робном кредиту. Иако су прорачуни рађени две деценије раније, органи Југославије су их користили као актуелне. Југословенска страна је изашла с овом понудом, иако је на састанку 6. јануара 1962. Љубиша Веселиновић изложио Државном секретаријату за саобраћај и везе при СИВ-у да је цена радова износила око 6.750.000 долара. Тада је донета и

34 ДАМСПРС, ПА, Бугарска, 1962, Ф. 14, ом. 8, 42682.

35 ДАМСПРС, ПА, Бугарска, 1961, Ф. 13, ом. 5, 437459, 3.

36 Исто, 94158/2.

37 ДАМСПРС, ПА, Бугарска, 1962, Ф. 14, ом. 11, 44618.

38 Исто, ом. 8, 42682.

39 Исто, ом. 11, 46971, 4.

40 ДАМСПРС, ПА, Бугарска, 1962, Ф. 14, ом. 8, 42682, 2.

одлука да се током преговора југословенска страна држи принципа поделе трошкова на два једнака дела.⁴¹

Предлог Југославије био је да се радови изврше за три године, да до 1963. буду завршени радови од бугарске границе до Нишке Бање, а у току 1964. радови око Ниша. Предвиђало се да су за извођење радова потребне следеће количине материјала: 15.000 тона цемента, 6.000 тона битумена и 1.200 тона бетонског гвожђа.⁴²

Веселиновић, председник делегације ФНРЈ, известио је да Југославија услед привредних тешкоћа није била у могућности да сама финансира изградњу пута, али да је планом за период 1965–1970. та траса требало да буде укључена у перспективни план развоја и да кредити од Бугарске након 1965. године неће ни бити потребни.⁴³ Може се закључити да је југословенска страна желела да добије што већи робни кредит за изградњу пута, да рокови буду дужи, и да су то били услови Југославије у датом тренутку, док би у каснијем периоду Југославија сама финансирала пут. Такође, овиме је посредно испитивала колико је бугарској страни изградња пута била заиста хитна.

Председник бугарске делегације Винаров је изложио став да је НР Бугарска била спремна да понуди кредит од милион долара за изградњу пута за рок од две године, а у сагласности са изнетим југословенским техничким елементима. Према бугарским прорачунима цена пута је износила између четири и пет милиона долара.⁴⁴ Бугари су изнели и други предлог: да се деоница од Димитровграда до Пирота уради помоћу бугарске механизације, техничких кадрова и материјала, и да се та деоница од 30 km, што је по њима трећина пута, призна као робни кредит. У тој варијанти деоница би била урађена према југословенској спецификацији.⁴⁵

Други бугарски предлог био је за Југославију изненађујућ и у потпуности неприхватљив. Међутим, како је цела деоница од Ниша до Димитровграда била спорна, Југославија је имала могућност да га глатко одбије.

„Забелешка“ са састанка од 24. јануара у 10 часова врло је детаљна. Винаров се поново интересовао који део пута би градила бугарска предузећа. Наглашавао је корист од пута за обе земље и помињао међународну иницијативу за његову градњу. Свој предлог је поткрепио тврдњом да би

41 Исто, 432122.

42 Исто, 42682, 3.

43 Исто.

44 Исто.

45 ДАМСПРС, ПА, Бугарска, 1962, Ф. 14, ом. 8, 42682, 4.

он као руководилац Управе за изградњу путева при бугарској влади могао „самостално“ да преусмери средства с једног другог пројекта на деоницу Ниш–Димитровград,⁴⁶ што је Љубиша Веселиновић одбио и прекинуо састанак на десетак минута.

Видевши да има много спорних питања, а да је средстава за изградњу мало, Веселиновић је хтео да се детаљно расправе скоро сви сегменти будућег посла како не би било даљих изненађења. Таква детаљна анализа би обухватала: обим и врсту радова, рокове, обим и врсту кредита, начин отплате кредита, робне листе којима је кредит требало да буде отплаћен, динамику испоруке роба, банковну манипулацију, мешовите комисије које би пратиле испуњење споразума, као и евентуалне спорове који су могли да се појаве што је у неком смислу спадало под тачку разно.⁴⁷

Веселиновић је подвукао да је у одржавање пута и његову модернизацију југословенска страна уложила око две милијарде динара. Бугарима је очигледно био проблем да дају већи бескаматни кредит, макар и у роби, који би се годинама отплаћивао. Према бугарским прорачунима, отплата кредита би трајала 20 година, а да се транзит кроз Југославију удвостручи, чиме би се друмски транзит робе кроз Румунију сасвим поништио.⁴⁸

Како преговори по други пут нису дали резултате, у дискусију се умешао Марин Цетинић. Он се сложио да се с радовима почне већ 1962. године и то је предочено на радном ручку у хотелу „Метропол“ у једној лагоднијој атмосфери.⁴⁹ Ручку је присуствовао и Груди Атанасов, амбасадор НРБ у Београду. Након тога је Мијалко Тодоровић примио Винарова и поновио југословенски став, да се са изградњом почне већ 1962. године. Љубиша Веселиновић је опроштајну вечеру приредио у ресторану „Мажестик“.⁵⁰ Разговор са два висока привредна функционера СКЈ требало је да изглади nelaгодну ситуацију. Бугарска је вршила притисак да се пут заврши, а сама није била у могућности да тај подухват материјално стимулише у довољној мери. Обећање да ће радови почети 1962. требало је да буде нешто на чему би могло да се ради и са чим је Винаров могао да се врати у Софију неокаљана образа.

46 Исто, ом. 12, 442619, 3-4.

47 Исто, 4-5.

48 Исто, 5.

49 Исто.

50 Исто.

Не треба превидети чињеницу да је бугарски тим накнадно до-нео одлуку о именовану Станча Рачева за члана делегације, јер је иницијално бугарска страна била без финансијског стручњака, што је иначе био југословенски захтев за преговоре.⁵¹ То накнадно именовање, а потом и избор особе, прејудиицирали су карактер преговора. Наиме, током преговора је утврђено да Станчо Рачев није био никакав стручњак за финансије, нити је познавао материју која је била тема преговора.⁵² Претпостављало се да је Рачев заправо припадник службе безбедности. ДСИП је у својој анализи чланова бугарске делегације, након завршених преговора, Винарова описао као руског човека „са јако израженом жељом за влашћу и личном афирмацијом“. Оцењено је да има трагове сенилности „са ексцесним иступима“. Закључено је да га не цене много у постојећој гарнитурџ те да је на датом положају због ранијих заслуга. Инжењер Попов је одлично оцењен, као заправо једини стручњак у делегацији.⁵³

Будући да је главна спорна тачка остала отворена, а то је био кредит, преговори су прекинути и одлучено је да се владе обе земље обавесте о току и исходу сусрета.⁵⁴

По одласку Винарова за Софију, Алија Башић, секретар за економске послове при Амбасади ФНРЈ у Софији, одржао је састанак у ДСИП-у 6. фебруара 1962. О озбиљности ситуације у вези с пропалим преговорима говоре и имена присутних на реферисању: Вељко Милатовић, начелник I одељења (које је покривало Источну Европу), Р. Стакић, помоћник начелника за економске послове, Р. Трошт, саветник, М. Татиновић и М. Петровски из рефераде за Бугарску.⁵⁵ Констатовано је да се трговина с Бугарском одвијала нормално. Бугарска је у целини ликвидирала ранији дуг и у тренутку разговора били су у активи. Предвиђено је да 1962. трговинска размена обе земље буде на укупном нивоу од 27 милиона долара, што је представљало повећање од 14% у односу на 1961. годину. Чак се почело и с преговорима о додатном аранжману ван робних листа.⁵⁶ Југославија је 1962. заузимала пето место као спољнотрговински партнер Бугарске (после СССР-а, Источне Немачке, Чехословачке и Пољске).⁵⁷

51 ДАМСПРС, ПА, Бугарска, 1962, Ф. 14, ом. 8, 432122, 3.

52 Исто, ом. 11, 44618, 5.

53 Исто, 4.

54 ДАМСПРС, ПА, Бугарска, 1962, Ф. 14, ом. 11, 46971.

55 ДАМСПРС, ПА, Бугарска, 1962, Ф. 12, ом. 22, 45383

56 Исто.

57 Исто, 2.

Након Башићеве констатације да је све у реду на економском плану, уложен је приговор на рад амбасаде. Речено је да амбасада ФНРЈ у Софији није правилно проценила приоритетност пута Ниш–Димитровград за Бугарску током посете њихове делегације и да је састанак донео више штете него користи!⁵⁸ Башићу је речено да амбасада убудуће треба да „без журбе и нервозе узима у разматрање сваки бугарски предлог“.⁵⁹

Може се претпоставити да је критика амбасади упућена пре свега зато што југословенској страни у преговорима није обезбедила информације о томе ко је у ствари Винаров. Због таквог пропуста није се знало ко је човек који инсистира да се види с Титом и другим високим југословенским руководиоцима, за које тврди да их познаје још из времена њиховог илегалног рада. Такође, то што је на изричит југословенски захтев да Бугарска у делегацију уврсти и финансијског стручњака, послата особа која нема везе ни са саобраћајем, ни с финансијама – то је могло да значи само да је дотични запослен у бугарском безбедносном апарату и да ће по повратку у Софију саставити детаљан извештај за своје надређене. Међутим, можда је и највећи пропуст био недовољна упућеност амбасаде у Софији о финансијској конструкцији која се показала као главни камен спотицања. Можемо само да сумњамо, јер опипљивих података немамо, да је жеља амбасадора Радоша Јовановића да напусти Софију била делом и тиме мотивисана. Јовановић је тада био доајен дипломатског кора, будући да је имао најдужи стаж – од јуна 1957. године.⁶⁰

У једном од својих последњих телеграма ДСИП-у, од 18. априла 1962. године, одлазећи амбасадор Јовановић је пренео свој опроштајни разговор с председником Владе Бугарске. Антон Југов је имао два питања: прво је било ко ће бити нови амбасадор, а друго, када ће почети градња пута Ниш–Димитровград. Бугарски председник Владе је нагласио важност изградње пута Ниш–Димитровград, али се истовремено и оградио у домену бугарског учешћа у изградњи. Рекао је да је изградња новог пута скупа, али да би се могао урадити део од Пирота до бугарске границе. Јовановић је изнео југословенски став да је питање изградње пута добро изучено, али да све што су Југословени „закрпили“, бугарске хладњаче су разбијале, те да су повремене поправке само представљале расипање

58 Исто.

59 Исто.

60 ДАМСПРС, ПА, Бугарска, Ф. 12, 27898.

новца. Додао је и да су Југословени изнели све алтернативе бугарској делегацији у Београду.⁶¹

Југов је очигледно био бар делимично задовољан, чим је схватио да су Југословени коначно прихватили важност питања и били спремни да га реше. Сам се оградио изјавом да је НР Бугарска у привредним тешкоћама и да је требало пронаћи финансијско решење. С друге стране, југословенски став је био да реконструкција у потпуности зависи од висине и врсте бугарског кредита, јер у датом тренутну ФНРЈ није могла да прикупи целокупан износ. Јовановић је подвукао у свом телеграму да након опроштајних сусрета код Тодора Живкова и Антона Југова, првих људи Бугарске, није било размимоилажења.⁶² Обојица су били сагласни у томе шта су очекивали у сарадњи с Југославијом и шта је очекивано од новог југословенског амбасадора.

Након вишемесечне паузе од неуспешних преговора, Груди Атанасов, бугарски амбасадор у Београду, 4. јуна 1962. посетио је Марина Цетинића у Државном секретаријату за саобраћај и везе. Том приликом је званично затражио наставак разговора о изградњи пута Ниш–Димитровград у најкраћем року, и предложио да се разговори обаве у Софији.⁶³ Након иницијативе Атанасова, ДС за Саобраћај и везе је 8. јуна тражио од Мијалка Тодоровића и Авда Хума наставак преговора с Бугарима. По добијању њихове сагласности, југословенска страна је изразила жељу за наставком преговора. Предвиђено је да преговори отпочну крајем јуна, почетком јула. Помоћник секретара Љубиша Веселиновић требало је да води југословенску делегацију.⁶⁴

Пред нову рунду преговора у Софији југословенска страна је заузела следећи став: главни циљ је била изградња / реконструкција пута Ниш–Димитровград у целости. Укупни трошкови били су процењени на осам милијарди динара, што је смањење за две милијарде динара у односу на ранију пројекцију. Бугарско учешће требало је да износи половину трошкова, односно 5,3 милиона долара (у обрачунским доларима).

Ако није било могуће добити тражену суму, требало је подржати изградњу од 60,3 km уз побољшање пута на осталим деловима. Заузет је став равномерне поделе трошкова. За те радове, био би довољан бугарски робни кредит од 2.250 милиона динара, односно три милиона дола-

61 ДАМСПРС, ПА, Бугарска, 1962, Ф. 13, ом. 11, 412945.

62 Исто.

63 Исто, 419831.

64 Исто.

ра. Југословенска страна би другу половину обезбедила из средстава федерације, НР Србије и народних одбора.⁶⁵

У трећој варијанти, уколико би бугарски кредит био испод три милиона долара, наложено је да се прихвати и такво решење, али уз мањи обим радова чиме би се скратила деоница пута која би била грађена. Остатак би био завршен касније, новим билатералним споразумом, а по моделу који је требало да се постигне за прву деоницу.⁶⁶ Мислило се на равноправно учешће обе стране у финансирању трошкова, али да план и изградњу води југословенска страна. Последња тачка представљала је техничку страну и односила се на детаље елемената пута, начине отплате кредита и висину пропорционалног учешћа у изградњи пута.⁶⁷

Марин Цетинић, секретар СИБ-а за саобраћај и везе, разговарао је 14. јуна 1962. с Предрагом Ајтићем, амбасадором ФНРЈ у Бугарској, о изградњи пута Ниш–Димитровград. Разговор се водио десет дана после интервенције амбасадора Атанасова. Цетинић је упознао Ајтића да су се Едвард Кардељ и Мијалко Тодоровић сагласили да се подржи бугарска иницијатива о поновним преговорима око изградње пута. Такође му је предочио да се Бугарској нуде три варијанте, с тим да се четврта тачка из информације од 8. јуна не може мењати.⁶⁸ Док је југословенска страна изашла у сусрет Бугарима по питању смањења трошкова, кроз смањење радова, а да се задржи временски рок од две године, остао је тврд став према техничким детаљима по питању изградње и финансирања.

Прва, жељена варијанта је била да се гради потпуно нови пут; друга је предвиђала изградњу само дела пута уз задржавање дела старе трасе, док је трећа варијанта подразумевала асфалтирање постојећег пута. Прва варијанта би коштала осам-девет милијарди динара, друга четири, док би последња понуда коштала 800 милиона динара. По бугарском избору једне од три понуде, одмах је требало да буде достављена робна листа артикала за које се може добити конвертибилна валута. Цетинић је предложио да преговори почну 10. јула. До тада би амбасада требало да испита какви су предлози бугарске стране. Цетинић је додао да, уколико су Бугари вољни, могу да подигну преговоре на виши ниво и да он, као члан Владе, може да потпише уговор о изградњи пута.⁶⁹

65 Исто, 4.

66 ДАМСПРС, ПА, Бугарска, 1962, Ф. 13, ом. 11, 419831, 4.

67 Исто, 5.

68 Исто, 420663.

69 Исто, 419831, 1-2.

Из информације пренете Ајтићу видимо да је Југославија задржала високи ниво интересовања за ово питање. Показана је флексибилност, али и опрез, будући да је распон трошкова повећан за милијарду динара. На крају забелешке је наведено упозорење амбасадору да се добро испита став бугарске стране како се не би поновила ситуација од пре пола године.

Љубиша Веселиновић је 22. јуна примио Шеинова, трговинског саветника НР Бугарске у Београду. Потврђено му је оно што је речено и амбасадору Атанасову и затражен датум преговора од бугарске стране. Прихваћено је да се преговори одрже у Софији.⁷⁰

Према бугарском потврдном одговору, требало је да им буде упућен званични захтев ДСИП-а за преговоре. Веселиновић је рекао да је југословенска страна у припремама и да би 12. јула могла да оде у Софију. На крају састанка Шеинов је упозорен да југословенска страна неће одступити од својих прорачуна трошкова изградње. Веселиновић је навео да је Шеинов већ три године у Београду и да је свестан разлика у ценама између два привредна система, „и да не би било zgodно да се то питање (трошкова) евентуално поново постави на преговорима у Софији“.⁷¹

Југословенску делегацију су чинили инжењер Љубиша Веселиновић, Василије Драговић, директор Савезне управе за путеве, и Алија Башић, трговински аташе. Одлука је била да југословенска делегација буде без финансијског стручњака, јер Југославија није желела да преговара о финансијском аспекту пројекта који је јасно предочила бугарској страни. Предвиђено је да преговори трају седам дана.⁷² Иако је Југославија показала добру вољу, флексибилну стратегију и поставила јасне циљеве, нико од учесника није могао да предвиди да ће преговори бити још тежи и дужи него раније, управо због недостатка финансијског стручњака, попут Ладислава Серба, и да ће се упркос свим околностима, коначно, успешно завршити.

Бугари су инсистирали да уговор ступи на снагу одмах, даном потписивања, без накнадне ратификације, како би одмах отпочели радови, и били су већ спремни да пошаљу први контингент робе из робног кредита.⁷³ Бугарска страна је, како можемо да пратимо из докумената, иницијално успела да придобије Предрага Ајтића, амбасадора ФНРЈ у Бугарској, и Љубишу Веселиновића, шефа југословенске делегације и помоћника

70 ДАМСПРС, ПА, Бугарска, 1962, Ф. 14, ом. 11, 421544.

71 Исто.

72 Исто, 421826.

73 Исто, 423648.

државног секретара у ДС за саобраћај и везе СИБ-а, да се уговор што пре потпише. Могуће да је разлог томе што је југословенска страна очекивала да Бугари желе да потпишу, јер су сагласни с југословенским предлогом, а делом и зато што Југословени нису повели Ладислава Серба на преговоре. Недостатак материјала не дозвољава нам да детаљније испратимо мотиве којима су се руководили Ајтић и Веселиновић да тако нешто прихвате, јер детаљи о робном кредиту нису били детаљно разрађени, што је у наредним данима довело до интензивне преписке између југословенске амбасаде у Софији и ДСИП-а.

На Веселиновићев телеграм одговор је стигао из I одељења ДСИП-а тек 19. јула, и тим одговором је бугарски предлог био одбијен. Наведено је да прописи нису дозвољавали да се прескочи корак ратификације у Влади ФНРЈ. Наглашено је у телеграму да треба почети с припремама радова и да је ситуација у југословенској привреди тешка. Према инструкцији ДСИП-а, Веселиновић је требало да инсистира да бугарски удео буде што већи 1962. и 1963, и да југословенски део у првим годинама буде симболичан, а највећи 1964. године.⁷⁴

Истога дана у 13 часова Љубиша Веселиновић је телефоном позвао Ладислава Серба, вишег саветника из Службе за правне послове и међународне уговоре ДСИП-а. Бугарска страна је искористила непостојање финансијског стручњака у југословенској делегацији и покушала је да унесе измене у погледу робног кредита. Прво, тражено је да се изричито наведе да ће се на Специјалном рачуну обрачунавати уговорене камате. Други предлог је био да се отворе два специјална рачуна – први где би био сам кредит, и други, где би се обрачунавале камате. Бугарска страна је заговарала други предлог. Камата је требало да се рачуна од тренутка реализације сваке транше робног кредита. Бугарска страна је захтевала да се унесе клаузула по којој би се свака транша обезбедила златном подлогом, у случају да током времена дође до промене односа долар–злато.⁷⁵ Веселиновић је молио да се одговори до сутрадан у 10 сати, како би се потписао уговор. Серб је након консултација с представницима Народне банке ФНРЈ разговарао с Веселиновићем и пренео да југословенска страна одбија давање златне клаузуле на обрачунске доларе. Бугарска делегација ово није хтела да прихвати и снажно је инсистирала на златној клаузули.

74 Исто, 423751.

75 Исто, 424515.

Веселиновић је ради консултација неколико пута звао Београд 20. и 21. јула, али је југословенски одговор остао одречан.⁷⁶

Притисци у вези са златном клаузулом трајали су до 24. јула ујутру, када је Авдо Хумо, бивши савезни секретар за финансије (1956–1958), пресекао и рекао да никаква златна клаузула неће бити унета у уговор и да се у споразуму може написати „да није постигнута сагласност око уношења златне клаузуле“.⁷⁷ Југословенска страна није имала намеру да је уноси ни у каснијем периоду, нити више да преговара на ту тему, и само је у таквој формулацији клаузула могла да стоји у званичном документу.

Југословенска страна је желела да се испоштују све формалности у погледу потписивања и ратификације споразума, али је максимално убрзала процес усвајања одлуке како би радови почели већ 1962. године. „Споразум између Владе ФНРЈ и НРБ о зајму у вези изградње пута Ниш–Димитровград–државна граница“⁷⁸ потписан је 25. јула. Одмах је затражено и покретање процедуре ратификације у СИБ-у по хитном поступку, због чега се инсистирало да то буде прва наредна седница СИБ-а.⁷⁹ Овим је окончано питање изградње модерног коловоза од Ниша до бугарске границе.

Питање изградње деонице Ниш–Димитровград на међународном путу који је повезивао Лондон са Истанбулом и водио даље ка Блиском Истоку, представља у неку руку и парадокс Хладног рата. Упркос заостреним односима између блокова, који су се преливали на Балкан, Југославија, Бугарска и Турска су нашле решење од којег су све три стране имале користи. Игнорисање бугарских захтева, преговори, а затим и решавање проблема, показали су упорност и прагматичност бугарске и југословенске стране. Бугарска је научила како да самостално спроведе своје захтеве, неопходне за спас њене привреде која је била у тешкој кризи и у процесу убрзане модернизације. Њени руководиоци су иницијално мислили да се непосредно кроз личне контакте, односно преко амбасадора, могу решити међународни инфраструктурни пројекти. Испрва фрустрирана недостатком слуха југословенских власти за њене захтеве, Бугарска је направила врло прагматичан потез и по угледу на Југославију, на међународној сцени пронашла савезнике са истим интересом. Турска је била све само не бугарски савезник, али заједнички интерес омогућио

76 Исто.

77 ДАМСПРС, ПА, Бугарска, 1962, Ф. 14, Ом. 11, 424900.

78 Исто, 425360.

79 Исто.

је заједнички наступ на међународном форуму који је покренуо питање са мртве тачке. Југословенска страна, као далеко искуснија у међународним водама, прихватила је преговоре и током тог процеса преузела иницијативу у решавању сопственог инфраструктурног питања које јој тог тренутка није било приоритетно. Може се рећи да су обе стране изашле задовољне. Бугарска, која је добила савремен пут за превоз осетљиве робе као и ниже транзитне таксе, у финансијској конструкцији није ангажовала ионако оскудна девизна средства. Југославија је добила повољан кредит, без златне клаузуле, за нов пут који је имао огроман значај за даљи развој једног од најнеразвијенијих крајева у Југославији. На међународном плану, Југославија се после почетне критике показала као земља која уме да сарађује. Пuteви су увек били пример повезивања и побољшања протока људи и робе, за шта се она залагала на свим међународним форумима.

Резиме

Чланак анализира бугарски покушај решавања чисто економског проблема с Југославијом, у тренутку када билатерални односи две земље нису били добри. Међутим, упркос директивама из Москве, Бугарска је због стања своје економије морала да буде прагматична. Убрзана модернизација бугарске привреде захтевала је све већи извоз у земље ЕЕЗ-а и СЕВ-а. Транзит бугарске робе кроз Југославију био је акутни проблем, а пут кроз Југославију био је значајно краћи и бржи него онај кроз Румунију. Интернационализацијом спорног питања, учешћем у кредитирању изградње деонице Ниш–Димитровград и серијом преговора с југословенском делегацијом, Бугарска је успела да натера Југославију на промену приоритета који је поменути пут до тада имао, као и на завршетак радова на деоници. Југословенски функционери су се показали као врло умешни у решавању новонасталог проблема, те су на крају преговора преузели иницијативу која је резултирала модерним коловозом на релацији Ниш–Димитровград и обилазницама око Пирота и Ниша.

Sources and Literature

- Diplomatski arhiv Ministarstva spoljnih poslova Republike Srbije, Politička arhiva, Bugarska, 1961–1965.
- *Jugoslavija–SSSR: susreti i razgovori na najvišem nivou rukovodilaca Jugoslavije i SSSR 1946–1964, Tom I*, priređivači L. A. Veličanskaja, T. A. Džalilov, Lj. Dimić. Beograd: Arhiv Jugoslavije, 2014.

- Miljković, Mita. *Burne diplomatske godine. Iz sofijskog dnevnika 1953–1956*. Beograd: Službeni list SRJ, 1995.
- Cvetković, Vladimir Lj. *Pogled iza Gvozdene zavese. Jugoslovenska politika prema zemljama narodne demokratije u susedstvu 1953–1958*. Beograd: Institut za noviju istoriju Srbije, 2013.
- Dragišić, Petar, Olivera Dragišić. *Jugoslavija i Bugarska 1944–1980: hronika neuspelog prijateljstva*. Beograd: Stella Polare, 2019. (Cyrilic)
- Dragišić, Petar. *Jugoslovensko-bugarski odnosi: 1944–1949*. Beograd: Institut za noviju istoriju Srbije, 2007.
- Ivanov, Martin. *Reformatorstvo bez reformi: Politicheskata ikonomiia na b'lgarskiiia komuniz'm 1963–1989*. Sofiiia: Ciela, 2008. (Cyrilic)
- Lalkov, Milcho. *Ot nadezhda k'm razocharovanie: Ideiata za federatsiia v Balkanskiia iugoiztok 1944–1948*. Sofiiia: Vek 22, 1994. (Cyrilic)

Summary

Milan Piljak

BULGARIA'S INITIATIVE FOR THE CONSTRUCTION OF THE NIŠ-DIMITROVGRAD ROAD: AN ATTEMPT TO PRESSURE YUGOSLAVIA DURING THE COLD WAR

Abstract: The article deals with the events arising from the needs of Bulgarian exports to COMECON and EEC countries through Yugoslavia in order to improve its balance payments. The paper analyzes the phases during which the Bulgarian side developed its policy of pressuring Yugoslavia to build a section of the international road. Bulgaria gradually increased pressure on Yugoslavia to construct it according to the modern needs of international road traffic, from which Bulgaria benefited the most. However, the Yugoslav side managed to take the initiative during the negotiations and secure favorable conditions for the construction of the section of the international road.

Keywords: road Niš-Dimitrovgrad, Vasilije Dragović, Ivan Vinarov, Marin Cetinić, Yugoslavia, Bulgaria

The article analyses Bulgaria's attempt to solve a purely economic problem with Yugoslavia at a time when bilateral relations were not good. Despite directives from Moscow, Bulgaria had to be pragmatic due to the state of its economy. The accelerated modernization of the Bulgarian economy compelled it to increase exports to the EEC and COMECON countries. The transit of Bulgarian goods through Yugoslavia posed an acute problem, and the route through Yugoslavia was significantly shorter and faster than through Romania. By internationalizing the disputed issue and participating in financing the construction of the Niš-Dimitrovgrad section, as well as conducting a series of negotiations with the Yugoslav delegation, Bulgaria managed to compel Yugoslavia to change the priority of the mentioned road and expedite the completion of the works on the section. The Yugoslav officials proved to be very adept in addressing the emerging problem and eventually took the initiative, resulting in a modern roadway on the Niš-Dimitrovgrad route, complete with the bypasses around Pirot and Niš.