

УДК 339.976:696.2(497.1:47)"1981/1985"(093.2)

DOI <https://doi.org/10.31212/tokovi.2024.2.jov.317-336>

Original scientific paper/Оригинални научни рад

Received/Примљен: 26. 11. 2023.

Accepted/Прихваћен: 15. 7. 2024.

Андрија ЈОВАНОВИЋ

Институт за европске студије, Београд

[andrjkov@gmail.com](mailto:andrjkov@gmail.com)

ORCID: 0000-0001-9756-1100

### „Договор века“ и југословенска предузећа у процесу изградње совјетског гасовода Уренгој – Помари – Ужгород

**Апстракт:** Рад има за циљ да на основу изворне грађе Дипломатског архива Министарства спољних послова прикаже и анализира учешће југословенских грађевинских предузећа у процесу изградње магистралног извозног гасовода Уренгој – Помари – Ужгород, у време америчких санкција уведених Совјетском Савезу, услед закључивања „Договора века“, везаног за извоз природног гаса из Совјетског Савеза у државе Западне Европе. Такође, рад кроз југословенски случај приказује и кризу совјетске грађевинске индустрије у контексту економске стагнације и настанак феномена напуштених градилишта, тзв. *долгостроја*.

**Кључне речи:** Југославија, Совјетски Савез, „Договор века“, санкције, природни гас, гасовод, енергетска сарадња

Фебруар 1970. године означава прекретницу у европској трговини енергентима, услед закључивања првог уговора о трговини природним гасом између СР Немачке и Совјетског Савеза и успостављања принципа „гас-цеви“, који ће обележити ту сарадњу током Хладног рата.<sup>1</sup> Овај уговор је убрзо уродио плодом и већ 1973. године прва количина природног гаса из Совјетског Савеза стигла је до СР Немачке, успо-

1 Thane Gustafson, *The Bridge – Natural Gas in a Redivided Europe*, (Cambridge: Harvard University Press, 2020), 71–72; Per Högselius, *Red Gas: Russia and the Origins of European Energy Dependence*, (New York: Palgrave Macmillan, 2013), 129.

стављајући „гасни мост“ између Истока и Запада.<sup>2</sup> Овај уговор био је само почетак: годишњи извоз природног гаса из Совјетског Савеза у западноевропске државе у периоду 1970–1981. порастао је са свега једне милијарде кубних метара гаса на 27 милијарди, што је представљало најбрже растућу област сарадње два супротстављена хладноратовска блока.<sup>3</sup>

Овај убрзани раст гасне кооперације између Истока и Запада не би био могућ без повољне ситуације на међународном плану. У политичком смислу, треба обратити пажњу на процес детанта, пре свега у Европи, који своје исходиште налази у *остполитици*, у чијем је економском темељу била управо сарадња у области природног гаса.<sup>4</sup> Друга, не мање важна ситуација, јесу околности настале услед две енергетске кризе, из 1973–1974. и 1979. године, које су битно утицале на енергетски биланс западноевропских држава. У том процесу совјетски енергенти представљаће нову сировинску базу и сигурнијег партнера од политички нестабилних држава Блиског Истока.<sup>5</sup> Ово је ишло у прилог визионарској идеји Алексеја Картунова, једног од пионира и првог министра совјетске гасне индустрије (Мингазпром), који је у природном гасу видео далеко већу извозну могућност, него у случају нафте, с обзиром на чињеницу да је Совјетски Савез у погледу природног гаса био без прекоокеанске конкуренције.<sup>6</sup> Наведене погодности за гасну сарадњу биле су озваничене уговорима које је Совјетски Савез закључио са Аустријом, Италијом, СР Немачком и Француском до средине седамдесетих година.<sup>7</sup>

Успостављање оваквог вида сарадње не би било могуће без адекватне сировинске базе у самом Совјетском Савезу и услова за њену експлоатацију, као што су откриће и развој западносибирских гасних поља, пре свега налазишта Уренгој, откривеног 1966. године, а чији су потенцијали током седамдесетих година процењени на пет трилиона метара

2 Срећко Ђукић, *Руски гас у Европи – Од детанта до Јужног тока*, (Београд: Службени гласник, 2011), 13; Alain Beltran, Jean-Pierre Williot, “Gaz de France and Soviet Natural Gas: Balancing Technological Constraints with Political Considerations, 1950s to 1980”, *Cold War Energy: A Transnational History of Soviet Oil and Gas*, ed. Jeronim Perovic, (Zurich: Palgrave MacMillan, 2016), 237–238; Gustafson, *The Bridge*.

3 Александр Драбкин, „Проект века“: факты и домыслы, (Москва: Международные отношения, 1984), 6.

4 Gustafson, *The Bridge*, 66.

5 Jeronim Perovic, “The Soviet Union’s Rise as an International Energy Power: A Short History Cold War Energy”, *Cold War Energy: A Transnational History of Soviet Oil and Gas*, ed. Jeronim Perovic, (Zurich: Palgrave MacMillan, 2016), 17.

6 Högselius, *Red Gas*, 68.

7 Драбкин, „Проект века“, 148.

кубних гаса, учинивши га највећим гасним пољем на свету.<sup>8</sup> Закључивање нових уговора и повећање извоза природног гаса створили су потребу за изградњом нових извозних гасовода, јер је било неопходно снабдевати гасом како државе СЕВ-а, тако и западноевропске државе, при чему се целокупна трансмисија одвијала преко истог система.<sup>9</sup> На основу тога, Борис Шчербина, министар задужен за изградњу нафтно-гасних предузећа (Минњефтгазстрој) сведочио је да је интеграција сибирских налазишта у совјетску привреду путем изградње система магистралних гасовода постала централно економско питање.<sup>10</sup>

У том контексту долазимо до централне теме овог истраживања, изградње извозног магистралног гасовода од налазишта Уренгој до места Ужгород, на совјетско-чехословачкој граници, у чијој ће изградњи учествовати велики број радника и предузећа из Југославије, а чије активности можемо пратити на основу исцрпне грађе Дипломатског архива Министарства спољних послова Републике Србије.

#### *Закључивање уговора и југословенски улазак у „Договор века“*

Наиме, магистрални гасовод Уренгој – Помари – Ужгород предвиђен је као интегрални део једанаестог петогодишњег плана (1981–1985), у оквиру кога су као главни показатељи економског и друштвеног развоја означени нафта и гас.<sup>11</sup> Ипак, како сведочи Владимир Чирсков, министар за изградњу нафтно-гасних предузећа у периоду 1984–1991, изградња извозног гасовода од Уренгоја представљала је до тада најзахтевнији гасоводни пројекат на свету. Наиме, сâм гасовод требало је да буде дугачак 4.451 km, изграђен од цеви пречника 1.420 mm и способан да преноси 32 милијарде кубних метара гаса годишње, све до места Ужгород на граници Совјетског Савеза и Чехословачке.<sup>12</sup> То је значило да овај гасовод мора проћи у дужини од 2.000 km кроз шуме, 700 km кроз мочваре, 545 km Уралских и Карпатских планина, 150 km подручја под сталним

8 Михаил Гайказов, *Василий Александрович Динков — гордость газонефтяной державы*, (Москва: Недра, 2003), 55; *Арктикнефтегазстрой: Медвежье, Уренгой, Ямбург – и далее везде*, ред. Евгений Логунов, (Екатеринбург: Независимый Институт истории материальной культуры, 2003), 38.

9 Vaclav Smil, *Natural Gas Fuel for the 21st Century*, (Chichester: Wiley, 2015), 110.

10 Борис Щербина, *Магистральный трубопроводный транспорт на рубеже 80-х годов*, (Москва: Недра, 1982), 5.

11 *Ibid*, 50.

12 Владимир Чирсков, *Трасса жизни – Записки министра СССР*, (Москва: Инкомбук, 2012), 78.

ледом, као и преко 800 великих и малих река, односно око 220 km подводних прелаза.<sup>13</sup>

За овакав подухват било је неопходно осигурати partnere на Западу, а као прва заинтересована страна јавио се западнонемачки *Рургас*. Преговори су настављени по већ утврђеном принципу „гас-цеви“ и вођени су у периоду од априла 1978. до новембра 1981. године.<sup>14</sup> Коначно, 20. новембра 1981. закључен је уговор између *Рургаса* и *Сајужекспортгаса* који је подразумевао испоруке 10,5 милијарди метара кубних гаса годишње из Совјетског Савеза у СР Немачку, почевши од 1984. године. Уговор је, такође, обухватао и целокупан инфраструктурни пројекат изградње извозног магистралног гасовода Уренгој – Помари – Ужгород у вредности од 20 милијарди немачких марака, чиме је постао највећи индустријски договор између Истока и Запада закључен током Хладног рата, због чега је колоквијално назван „Договор века“.<sup>15</sup> Овај уговор потврђен је на новембарском пленуму КПСС 1981. године, чиме је најављен почетак изградње извозног гасовода Уренгој – Помари – Ужгород.<sup>16</sup> Последице нове енергетске кризе изазване Иранском револуцијом и пропадање пројеката попут Иранског извозног гасовода (ИГАТ) и Трансмедитеранског гасовода, од Алжира, преко Туниса, до Сицилије, утицаће да се „Договору века“ до јуна 1983. прикључе Француска, Холандија, Белгија, Аустрија и Италија.<sup>17</sup>

Поред поменутих држава, Југославија је такође тежила да узме учешће у највећем хладноратовском индустријском договору и на тај начин својим грађевинским предузећима обезбеди послове на совјетском тржишту енергетске изградње. Још у току совјетско-немачких преговора, Савезно извршно веће (СИВ) известило је Савезни секретаријат за иностране послове (ССИП), да је на својој 352. седници од 26. марта 1981. године, констатовало да постоји начелна заинтересованост југословенских предузећа за учешће у изградњи гасовода Уренгој – Ужгород, те да о томе треба обавестити Министарство спољне трговине Совјетског Савеза.<sup>18</sup> Зна-

13 *Арктикнефтегазстрой*, 46.

14 Högselius, *Red Gas*, 178, 180–184.

15 Dunja Krempin, “Rise of Western Siberia and the Soviet–West German Energy Relationship During the 1970s”, *Cold War Energy: A Transnational History of Soviet Oil and Gas*, ed. Jeronim Perovic, (Zurich: Palgrave MacMillan, 2016), 270–271.

16 *Нефтгазстрой – История и современность*, ред. Владимир Чирсков, (Москва: Регион-пресс Книга, 2012), 56.,

17 Högselius, *Red Gas*, 188.

18 Дипломатски архив Министарства спољних послова Републике Србије (ДАМСИРС), Политичка архива (ПА), СССР, Г1981, Ф110, 417676.

чајно је нагласити да ова одлука СИБ-а није одударала од специфичног контекста у којем су се у том тренутку налазили југословенско-совјетски односи. Наиме, од шездесетих година, односи две државе фокусирани су искључиво на питања од заједничког интереса, при чему је економска сарадња препозната управо као основна и трајна оријентација совјетско-југословенских односа.<sup>19</sup> Ова политика материјализовала се првенствено кроз рапидни раст билатералне трговинске размене, која је у периоду 1976–1980. достигла вредност од 17 милијарди долара, учинивши Совјетски Савез главним југословенским трговинским партнером.<sup>20</sup> Југословенска грађевинска предузећа су имала дугогодишње искуство у изградњи енергетских пројеката успешно реализујући пројекте из области енергетике у самој држави, али и у великом броју земаља у развоју. На пример, само делатност предузећа „Енергопројект“ видљива је у преко седамдесет земаља, пре свега у области изградње хидро и термоелектрана, али и многих других енергетских и пратећих објеката за трансмисију и складиштење произведене електричне и топлотне енергије.<sup>21</sup> Узевши у обзир стање у економским односима две државе и југословенско искуство у области енергетске изградње, југословенска намера да узме учешће у енергетским пројектима на територији Совјетског Савеза није изненађујућа.

Поред тога, југословенски стручњаци су у истом периоду почели да увиђају еколошке предности природног гаса над другим носиоцима топлотне енергије. У складу с тим ставовима, на 299. седници СИБ-а одржаној 8. децембра 1977. закључено је да ће увоз природног гаса бити неопходан, а као могући извозници назначени су Совјетски Савез, пре-

19 Више у: Драган Богетић, „Криза југословенског друштва почетком 1970-их и питање совјетске помоћи опстанку Титовог режима“, *Историја 20. века* 2/2010; Драган Богетић, „Југословенско-совјетски односи почетком 60-их година“, *Историја 20. века* 3/2011; Драган Богетић, „Совјетска политика према Југославији током прве фазе биполарног детанта“, *Историја 20. века* 2/2014; Ђоко Трипковић, „Побољшање југословенско-совјетских односа 1961–1962“, *Токови историје* 3–4/2008; Ђоко Трипковић, „Југословенско-совјетски односи и промена на совјетском врху 1963–1964“, *Историја 20. века* 1/2009; Ђоко Трипковић, „Односи између Југославије и Совјетског Савеза 1965–1967“, *Историја 20. века* 1/2010; Ђоко Трипковић, „Обнова политичког дијалога на највишем нивоу између Београда и Москве почетком 70-их година 20. века“, *Историја 20. века* 3/2011; Ђоко Трипковић, „Успон економске сарадње између Југославије и СССР 1971–1980“, *Историја 20. века* 1/2014.

20 Трипковић, „Успон економске сарадње“, 190.

21 Анђелко Ковачевић, „Делатности и тржишта енергопројекта“, *Енергопројект 2003: зборник радова*, ур. Катарина Јовановић, (Београд: Енергопројект ИнГраф, 2003), 9–10; *Energoprojekt: 55 years (1951–2006)*, (Belgrade: Energoprojekt InGraf, 2007), 7, 44, 51–52.

ко интерконекије са Аустријом и Мађарском, али и Иран и Алжир, уколико би дошло до спајања гасоводних мрежа ових држава са Европом.<sup>22</sup> Будући да су гасоводни пројекти из Ирана и Алжира пропали услед нове енергетске кризе, Совјетски Савез се у наредном периоду наметнуо као доминантан партнер у погледу увоза природног гаса. Тако је Југославија, у години почетка преговора о изградњи гасовода, увозила 1,7 милијарди метара кубних гаса из Совјетског Савеза, односно 94% домаћих потреба.<sup>23</sup> Из тог разлога не чуди тежња да се укључивањем у „Договор века“ дугорочно реши питање снабдевања природним гасом и узме учешће у процесу енергетске интеграције Европе.

Овај закључак биће више пута потврђен и у току преговора које је ССИП, у складу са упутима СИБ-а, започео маја 1981. године.<sup>24</sup> Први озбиљнији преговори вођени су у Москви 14-17. јула 1981. између делегације југословенских грађевинских предузећа коју је предводио А. Јојић, секретар општег удружења грађевинара Привредне коморе Југославије, и совјетског Министарства спољне трговине. Током ових преговора први пут је обављено упознавање са совјетским потребама, али и са техничко-производним могућностима југословенских фирми. Закључак преговора био је да совјетски инвеститор од југословенских фирми очекује првенствено извођење грађевинских и монтажних радова на компресорским станицама на основу совјетских пројеката и опреме, уз могући увоз пратеће опреме из Југославије. Поред тога, предвиђена је и изградња комплетних стамбених насеља дуж гасовода, као и целокупне инфраструктуре, укључујући пројектовање и опремање. На основу тога постигнут је начелни договор две стране, док је питање финансирања радова остало отворено. Међутим, треба скренути посебну пажњу на интерну напомену упућену југословенској делегацији да се у обзир узме и потреба за обезбеђивањем испорука гаса у периоду од 1986. до 1990. године.<sup>25</sup> Тежња да се преко овог пројекта обезбеди увоз природног гаса биће потврђена и са совјетске стране у разговорима 28. октобра 1981. између А. Башића, помоћника савезног секретара иностраних послова и совјетског трговинског представника Стољарова који је критиковао недовољну заинтере-

22 Архив Југославије (АЈ), фонд 459, Савезни завод за друштвено планирање, Ф-315, Информација о количинама гаса које ће СФРЈ бити потребне у наредном периоду, о правцима и условима снабдевања (14. април 1978. године)

23 *Статистика спољне трговине СФРЈ*, (Београд: Савезни завод за статистику СФРЈ, 1981).

24 ДАМСПРС, ПА, СССР, Г1981, Ф111, 424099.

25 ДАМСПРС, ПА, СССР, Г1981, Ф112, 438145.

сованост Југославије за изградњу гасовода, имајући у виду њене потребе за испорукама гаса из Совјетског Савеза.<sup>26</sup>

У складу са југословенским потребама, преговори су настављени, па је 3. јуна 1982. закључен споразум о изградњи четири компресорске станице у околини Перма, по две код Горнозаводска и Кунгура, док је 22. октобра 1982. закључен и споразум о изградњи станице код места Орда. Уговори о изградњи закључени су између југословенских фирми *Унионинжењеринг* из Београда и *Ингра* из Загреба, са једне стране, односно *Сојуззарубежгазпрома*, *Сојузинтергазстроја* и *Сојузвњешстројимпорта*, са друге стране. Овим уговорима била је предвиђена изградња компресорских станица како за извозни гасовод Уренгој – Ужгород, тако и за интерсовјетски гасовод Уренгој – Центар I. *Сојузинтергазстрој*, који се јавља као заступник *Минњефтгазстроја*, представљао је за југословенске грађевинаре најзначајнију уговорну страну, јер се у његовој надлежности налазила целокупна организација градилишта и процеса извођења радова.<sup>27</sup> Уговорима су утврђени и рокови за изградњу компресорских станица – приоритетну локацију код Кунгура требало је завршити до краја 1983. године, код Орде до краја марта 1984, а код Горнозаводска до краја јуна 1984. године.<sup>28</sup>

До октобра 1982. завршен је и нацрт кровног споразума између југословенског СИБ-а и Савета министара СССР-а о изградњи објеката индустрије гаса у Совјетском Савезу, који ће јануара 1983. бити и званично усвојен.<sup>29</sup> Овај споразум закључен је како би се остварила што боља координација између совјетских инвеститора и југословенских извођача радова. У складу са њим, југословенска страна се обавезала да ће, поред радова на компресорским станицама, изградити и привремене објекте, укључујући производне базе, стамбена насеља, амбуланте, објекте за исхрану, техничко опслуживање, оправку грађевинске механизације, опреме и транспортних средстава. Совјетска страна се обавезала да обезбеди неопходне услове за дужи боравак југословенских радника у виду коришћења угоститељских и трговачких услуга, увоза хране из Југославије, обезбеђивања водовода, канализације, топловода, електричних мрежа, телефонских и телеграфских веза, као и транспорта особља и терета, од државне

26 ДАМСПРС, ПА, СССР, Г1981, Ф112, 453303.

27 ДАМСПРС, ПА, СССР, Г1983, Ф98, 2271; ДАМСПРС, ПА, СССР, Г1982, Ф103, 442190.

28 ДАМСПРС, ПА, СССР, Г1983, Ф98, 2271.

29 ДАМСПРС, ПА, СССР, Г1982, Ф103, 442190; ДАМСПРС, ПА, СССР, Г1982, Ф103, 459122.

границе Совјетског Савеза до места обављања радова. Такође, овим споразумом правно је регулисан и прелазак совјетске државне границе, те боравак југословенских радника за време извођења радова.<sup>30</sup> Првобитно утврђена цена југословенских радова на компресорским станицама износила је 24 милиона долара по локацији.<sup>31</sup>

### *Америчке санкције*

Као што је поменуто, од тренутка закључивања „Договора века“ у новембру 1981. године, па до приступања Југославије на основу споразума две владе јануара 1983. године, овом договору су се прикључиле Француска, Холандија, Белгија, Аустрија и Италија, интегришући тиме европски континент по питању сарадње у области природног гаса.

Међутим, нису сви били задовољни оваквим развојем догађаја. Новоизабрани председник Сједињених Држава Роналд Реган тежио је да Совјетском Савезу опонира на свим пољима, описујући могућу изградњу гасовода као претњу за безбедност америчких савезника и отворено изражавајући жељу да се пројекат заустави или одложи. У том контексту председник Реган је питање енергетске сарадње са Совјетским Савезом директно везао за питање безбедности америчких савезника, наводећи да би превелика енергетска зависност могла довести и до политичке, док би сваки вид извоза напредне технологије директно утицао на јачање совјетске војне моћи.<sup>32</sup> Из тог разлога амерички председник је извршном наредбом 29. децембра 1981. увео санкције које су се огледале у прекиду извоза нафтно-гасне технологије из Сједињених Држава и забрани продаје лиценци за производњу ове технологије.<sup>33</sup> Иако је одлука наишла на противљење западноевропских савезника, демонстрирано прикључењем других држава „Договору века“, Реганова администрација одлучила је да већ 17. јуна 1982. прошири санкције на сву технологију која се производила по америчким лиценцама, како за америчке компаније на тлу Европе, тако и за све европске компаније које продају опрему по овим лиценца-

30 ДАМСПРС, ПА, СССР, Г1982, Ф103, 442190.

31 ДАМСПРС, ПА, СССР, Г1983, Ф98, 441118.

32 David Painter, “From Linkage to Economic Warfare: Energy, Soviet–American Relations, and the End of the Cold War”, *Cold War Energy: A Transnational History of Soviet Oil and Gas*, ed. Jeronim Perovic, (Zurich: Palgrave MacMillan, 2016), 292; Högselius, *Red Gas*, 185.

33 Painter, “From Linkage to Economic Warfare”, 292; Gustafson, *The Bridge – Natural Gas in a Redivided Europe*, (Cambridge: Harvard University Press, 2020), 159.



ма, тежећи да на тај начин онемогући сваки извоз потребне технологије у Совјетски Савез.<sup>34</sup>

Овакав амерички поступак изазвао је вишеструку реакцију. Пре свега, 8. јула 1982. године ЦК КПСС и Савет министара донели су одлуку о почетку радова на гасоводу, уз напомену да ће, упркос санкцијама, извоз почети 1984, сугеришући тиме како ће гасовод бити изграђен пре рока.<sup>35</sup> Са друге стране, бурно су реаговале и западноевропске државе, сматрајући да наметање екстериторијалних санкција представља грубо кршење међународног права и тражећи промену става од америчког Представничког дома. Ситуација се посебно погоршала након што се испоставило да совјетско-америчка трговина житом током 1982. није била прекината, због чега су владе Немачке, Француске, Италије и Велике Британије јавно позвале своје компаније да поштују договоре са Совјетским Савезом. Већ након неколико дана, 24. августа, први контингент компресора из Француске упућен је у СССР, па је америчка администрација реаговала стављањем тих компанија на црну листу.<sup>36</sup> Ова Реганова мера наићи ће и на негативну реакцију Националне асоцијације индустријалаца, која се изјаснила против дискриминаторских мера, имајући у виду да су многе санкционисане компаније биле америчке филијале, дужне да поштују законе држава на чијој су се територији налазиле.<sup>37</sup>

Поред оваквог расплета, Реган је и даље био одлучан да настави са санкцијама, мада се међу америчком администрацијом убрзо јавило мишљење да је цео подухват био исхитрен и да је требало наћи другачији начин за решење ситуације. Нови приступ подразумевао је постизање ширег консензуса европских држава у оквиру кога би даље било могуће наметати ограничења и контролисати енергетску трговину са Совјетским Савезом. Са друге стране, било је јасно да ће након испоруке опреме, гасовод и поред санкција бити изграђен, те би за амерички углед на међународном плану било поражавајуће да се то догоди за време трајања санкција. Узевши ове аргументе у обзир, Реган је одлучио да 13. новембра 1982. укине санкције, док су западноевропске државе декларативно пристале да раде на диверсификацији извора и ограничењу увоза гаса из

34 Painter, “From Linkage to Economic Warfare”, 295; Högselius, *Red Gas*, 188–189; Драбкин, „Проект века“, 111.

35 Драбкин, „Проект века“, 101, 115.

36 Исто, 119, 121–122, 126–127; Painter, “From Linkage to Economic Warfare”, 295–296; Виктор Андриянов, Владимир Чирсков, *Борис Щербина*, (Москва: Молодая гвардия, 2009), 229–230.

37 Драбкин, „Проект века“, 126.

Совјетског Савеза на 25% укупне домаће потрошње, не ослањајући се искључиво на један извор снабдевања енергентима.<sup>38</sup>

Иако краткорочне, санкције нису прошле у потпуности без последица. Наиме, мада су 9. септембра 1983. *Мингазпром* и *Минњефтгаз-строј* поднели извештаје ЦК КПСС-а о пуштању у рад гасовода Уренгој – Помари – Ужгород, а гас почео да се испоручује у западноевропске државе 1. јануара 1984. године, остало је много нерешених проблема на мрежи.<sup>39</sup> Они су се огледали у томе што монтажа компресорских станица није била у потпуности завршена, док је до 1985. постављено 86% компресорских капацитета, што је узроковало сталне губитке гаса у процесу трансмисије.<sup>40</sup>

С обзиром да је ово сачињавао део посла у којем су била ангажована и југословенска грађевинска предузећа, постоји велики број југословенских извештаја о проблемима насталим на терену услед америчких санкција. Један од главних била је нагла промена технологије извођења радова, што је даље утицало на промену локација и самих пројеката, а у крајњој линији довело и до прекида припремних радова које су југословенске фирме већ биле започеле. Нови пројекти уручени су у периоду од децембра 1982. до марта 1983. године, а југословенски извештаји су ово доводили у директну везу са Регановим санкцијама, те су наводили да би даље промене могле довести до нових потраживања од стране југословенских предузећа услед кршења ранијих договора. Као посебно велики проблем истицано је инсистирање совјетских инвеститора да се радови заврше у претходно утврђеним роковима.<sup>41</sup> О овим проблемима сведочили су извештаји од октобра 1983, који су наводили да је, услед економских санкција, дошло до промене пројеката, што је захтевало далеко већу количину рада са застарелом опремом, али и повећање цене рада. Упркос томе што анекси постојећих уговора нису били потписани, радови су настављени. Са друге стране, совјетски инвеститори нису пристали на нове цене рада (југословенске фирме су, уместо ранијих 24 милиона, захтевале 62 милиона долара по локацији), сматрајући да је повећање цена било

38 Painter, "From Linkage to Economic Warfare", 296–297; Daniel Yergin, *The Quest – Energy, Security, and the Remaking of the Modern World*, (New York: The Penguin Press, 2011), 643; Gustafson, *The Bridge*, 129.

39 Драбкин, „Проект века“, 147; Гайказов, *Василий Александрович Динков*, 97.

40 Thane Gustafson, *Crisis Amid Plenty: The Politics of Soviet Energy Under Brezhnev and Gorbachev*, (Princeton: Princeton University Press, 1989), 157, 160.

41 ДАМСПРС, ПА, СССР, Г1983, Ф98, 2271.

без основа.<sup>42</sup> На крају су дали сагласност на потписивање анекса уговора, пристајући на југословенска потраживања од 41 милион долара, иако је совјетска банка још дуго лимитирала исплате у висини првобитног уговора од 24 милиона долара.<sup>43</sup>

Управо је проблем цена представљао централни спор у односима две стране. При самом завршетку радова, 12. и 13. априла 1984, одржано је саветовање у Москви којим је руководио А. И. Сорокин, заменик министра за изградњу нафтно-гасних предузећа, а на којем су присуствовали представници предузећа из свих држава које су учествовале у изградњи гасовода. Том приликом совјетска страна није показала интересовање за даљу сарадњу, а као главни проблем наведена је управо цена. Наиме, констатовано је да се југословенски радови плаћају седам до десет пута скупље у односу на радове које су изводиле државе чланице СЕВ-а, тачније, да се фирмама из ових држава исплаћује три до шест милиона *преводних* рубаља по станици, за разлику од 41 милиона долара, колико је за исте аранжмане плаћано југословенским фирмама. Проблем исплате наставиће се и у каснијем периоду, а преписка између потпредседника СИБ-а Борисава Сребрића и потпредседника совјетског Савета министара, Ивана Архипова, говори да су чак и током 1985. године заостала југословенска потраживања износила 17,5 милиона обрачунских долара.<sup>44</sup>

#### *На градилиштима југословенских предузећа*

На основу два веома опширна извештаја југословенске амбасаде у Москви, упућена априла и октобра 1983. године ССИП-у поводом стања и актуелних проблема на градилиштима, могуће је реконструисати и сâм процес изградње компресорских станица. Ове извештаје саставио је службеник југословенске амбасаде Т. Карапетров, који је у два наврата боравио на свим градилиштима и том приликом обишао саме радове, радничка насеља, ресторане, као и тамошње представнике партије, синдиката и омладинских организација.<sup>45</sup>

Као што је већ поменуто, југословенски радници учествовали су у изградњи компресорских станица у околини Перма, Горнозаводска, Кунгура и Орда. Прво градилиште отворено је код места Горнозаводск

42 ДАМСПРС, ПА, СССР, Г1983, Ф98, 6398; ДАМСПРС, ПА, СССР, Г1983, Ф98, 4411118; ДАМСПРС, ПА, СССР, Г1983, Ф98, 2271.

43 ДАМСПРС, ПА, СССР, Г1983, Ф98, 6398.

44 ДАМСПРС, ПА, СССР, Г1985, Ф96, 42371.

45 ДАМСПРС, ПА, СССР, Г1983, Ф98, 2271; ДАМСПРС, ПА, СССР, Г1983, Ф98, 6392.

већ током јуна 1982. године, а у изградњи су учествовала искључиво београдска предузећа *Рад*, *Термоелектро*, *Монтажа* и *Унионинжењеринг*. На градилишту „Берјозовка“ код Кунгура, отвореног у септембру 1982, учествовала су загребачка предузећа *Хидроелектра*, *Монтажа*, *Гријање*, *АТМ* и *Доминвест*. Последње и уједно највеће југословенско градилиште отворено је код места Орда у новембру 1982, уз огромно кашњење услед опсежних припремних радова који су обухватили изградњу пута, стамбених објеката и припрему терена. Из тог разлога изградња је почела тек у априлу 1983. и у њој су учествовала предузећа из Србије, Хрватске и Босне и Херцеговине, односно *Електромонтажа* и *Ђуро Ђаковић* из Славонског Брода, *Хидроелектра* и *АТМ* из Загреба, *Комгран* из Београда и *Унионинвест* из Сарајева.<sup>46</sup>

Извештаји такође детаљно описују услове и изазове са којима су се југословенски радници сусрели приликом изградње компресорских станица. Ипак, треба напоменути да су совјетски инвеститори скренули пажњу југословенским предузећима да ће услови рада бити изузетно тешки за све раднике који буду узели учешће у изградњи гасовода.<sup>47</sup> Главни узрок проблема била је изузетно лоша инфраструктура пермске области, што се посебно одразило на транспорт радника и материјала, као и услове утовара, претовара и превоза у местима изградње.<sup>48</sup> Значајан проблем представљале су и изузетно ниске температуре са којима већина југословенских радника није имала ранијег искуства, због чега предузећа нису искористила „повољну“<sup>49</sup> зимску температуру од  $-35^{\circ}\text{C}$ , обустављајући радове и остављајући само неопходан минимум радника на градилишту. Ово је изазвало оштре критике совјетских инвеститора, који су више пута указивали да је зимске услове неопходно искористити, с обзиром да су услови рада у априлу били још неповољнији услед велике количине блата које се стварало након отапања снега и обилних падавина.<sup>50</sup> Такав југословенски пропуст могао је изазвати пробијање рокова изградње, што је било неприхватљиво, нарочито у случају кунгурске компресорске ста-

46 ДАМСПРС, ПА, СССР, Г1983, Ф98, 6392.

47 ДАМСПРС, ПА, СССР, Г1982, Ф103, 450022.

48 ДАМСПРС, ПА, СССР, Г1983, Ф98, 6392; ДАМСПРС, ПА, СССР, Г1983, Ф98, 2271.

49 За сибирске зимске услове ова температура сматра се повољном, а совјетски Закон о раду предвиђао је обуставу радова тек уколико температура падне испод  $-40^{\circ}\text{C}$ . Gustafson, *Crisis Amid Plenty*, 157, 160.

50 ДАМСПРС, ПА, СССР, Г1983, Ф98, 2271.

нице која је, као приоритетна за совјетског инвеститора, морала да почне са радом до краја 1983. године.<sup>51</sup>

Поред веома сложених климатских услова, недостатак адекватне инфраструктуре отежавао је процес изградње. Радници су авионом превозени до Москве, одакле би возом путовали око 30 сати до места изградње, што је утицало на губитак великог броја радних дана. Како би се избегла ова ситуација, југословенска страна је предлагала авио-транспорт радника до аеродрома у Перму, али су представници локалних совјетских власти одбацили ту могућност, јер је област око Перма означена као „затворена“ (приступ страним држављанима није био дозвољен). Постојање „затворене области“ утицало је на темпо изградње, јер радници нису смели да напуштају градилиште и одлазе у Перм ради набавке резервних делова и потребних материјала, као ни да ступају у контакт са југословенским представницима без посебних дозвола месних власти на које је требало чекати по неколико дана.<sup>52</sup>

Када се радило о превозу грађевинског материјала и опреме, уговори су предвиђали транспорт друмским и железничким саобраћајем. Наиме, роба која је долазила из Југославије транспортовала се камионима и возовима до Москве, док је искључиво право транспорта на територији Совјетског Савеза имало предузеће *Совтрансавто*, услед поменутих рестрикција у „затвореној области“. Уколико су то дозвољавали временски услови, транспорт је вршен и бродовима, али у далеко мањој мери.<sup>53</sup> Ипак, због поменутих сложених климатских и инфраструктурних услова нарушено је редовно снабдевање, што је даље реметило усклађеност динамике радова између инвеститора и извођача, на коју се југословенска страна више пута жалила. Из тог разлога у извештајима се наводе застоји у радовима настали услед кашњења испорука цемента, челичних конструкција, нафте и бетонског гвожђа. Као посебан проблем наводи се немогућност транспорта вишетонских дизалица, које су се у тренутку писања извештаја налазиле у Москви и за чији транспорт је ишчекивана посебна дозвола. Поред овога, наводе се и кашњење испорука пропанских боца и тешкоће у вези са њиховим пуњењем у Совјетском Савезу. У извештајима се наводи да је на градилишта достављено око 80% потребног материјала и опреме, што је такође могло довести до пробијања ро-

---

51 Исто.

52 ДАМСПРС, ПА, СССР, Г1983, Ф98, 6392; ДАМСПРС, ПА, СССР, Г1983, Ф98, 2271.

53 ДАМСПРС, ПА, СССР, Г1983, Ф98, 2271.

кова изградње и изазвати велике материјалне губитке за југословенска предузећа.<sup>54</sup>

Подаци у вези са кашњењем испоруке грађевинског материјала представљају и сведочанство о далеко већем проблему који је задесио совјетску грађевинску индустрију, нарочито од друге половине седамдесетих година. Наиме, тежња да се ублажи катастрофално стање у совјетској пољопривреди и спроведу велики енергетски пројекти у Сибиру, представљала је огромно оптерећење за совјетску привреду у погледу обезбеђивања ресурса и потребних инвестиција. Ти процеси представљали су велики изазов за планску економију која, након неуспелих реформи из 60-их година, није успела да се прилагоди новим условима, што је довело до споријег економског раста, технолошког напретка и неусклађене динамике између кооперативних грана привреде.<sup>55</sup> Неусклађена динамика посебно се одразила на успоравање трансфера ресурса из једне гране привреде у другу, а у великој мери за то је био заслужан и тзв. „пад планске дисциплине“, битан фактор у стагнацији економског раста. Наиме, трошкови спровођења планова временом су расли, а централне власти, не само да су напустиле примену принуде у управљању економијом, већ су од седамдесетих увеле и тзв. „политику поверења у кадрове“, која је осигурала позиције руководиоца и учинила их мање одговорним пред могућим дисциплинским мерама због неспровођења планова. Све то утицало је на појаву *корективки*, односно смањивања норми прописаних планом током петогодишњег периода, што је била честа појава од почетка осамдесетих година.<sup>56</sup> Стварање „уских грла“ у грађевинској индустрији било је управо последица мањка потребних ресурса и честих кашњења у неопходним испорукама, што је утицало на повећање времена неопходног за завршетак грађевинских пројеката. Истовремено, широм Совјетског Савеза постојао је низ незавршених пројеката, појава која је колоквијално називана *долгострој* (долгострой).<sup>57</sup>

Имајући у виду наведено, велика неусклађеност између совјетских инвеститора и југословенских извођача на градилиштима у околини Перма није изненађујућа. Штавише, ова појава била је својствена за

- 
- 54 ДАМСПРС, ПА, СССР, Г1983, Ф98, 6392; ДАМСПРС, ПА, СССР, Г1983, Ф98, 2271.  
 55 Alec Nove, *An Economic History of the USSR 1917 – 1991*, (London: Penguin Books, 1992), 390.  
 56 Philip Hanson, *The Rise and Fall of the Soviet Economy. An Economic History of the USSR from 1945*, (London, New York: Routledge, 2003), 138.  
 57 Natalya Chernyshova, *Soviet Consumer Culture in the Brezhnev Era*, (London, New York: Routledge, 2013), 33.

већи део совјетске државе током осамдесетих година, због чега је Совјетски Савез закључивао уговоре са западноевропским државама на принципу „гас-цеви“, сматрајући да домаћа металургија и машиноградња нису били у стању да прате убрзани развој индустрије природног гаса.

Коначно, оцена о раду југословенских предузећа изнета је на поменутом саветовању иностраних извођача радова 12. и 13. априла 1984. Том приликом наведено је да су радови на кунгурској компресорској станици завршени новембра 1983, а на горнозаводској у првом кварталу 1984. године, чиме су уговорне обавезе биле испуњене. Проблем је настао око изгледног пробијања рока завршетка радова на ординској компресорској станици, што је значило и смањење протока гаса од 30 до 35% на дневном нивоу. Ипак, закључак саветовања био је да кривицу за овај проблем сносе обе стране, односно југословенска предузећа која су каснила са почетком радова и совјетски инвеститор због кашњења испорука опреме и материјала. Из тог разлога предузете су мере како би се повећали ефикасност, број југословенских радника на ординском градилишту и увео рад у две смене. Захваљујући томе, послови на ординској компресорској станици завршени су до октобра 1984. године. Закључци савета у вези са квалитетом радова југословенских предузећа били су изузетно афирмативни, што их је сврставало испред предузећа из Чехословачке, Пољске и ДР Немачке.<sup>58</sup>

Након овога, југословенска предузећа тежила су да одрже своје присуство у изградњи енергетских објеката широм Совјетског Савеза, поготово када се у обзир узме чињеница да је убрзо почела изградња паралелних гасоводних линија. Међутим, иако су совјетски инвеститори били задовољни квалитетом обављеног посла, цена је представљала главни проблем код евентуалног закључивања нових уговора, до чега из тог разлога није ни дошло. Поред тога, документарна грађа српских архива може сведочити и о одређеној совјетској намери да Југославију искористи као канал за обилажење америчких санкција. Наиме, закључак југословенске амбасаде сведочи да је совјетска страна изгубила интерес за даље ангажовање југословенских фирми, јер је оно било условљено политичким и економским потребама да се умањи значај економских санкција. Када су санкције постале неуспешне и чим је изградња гасовода нормализована, одлучујућу улогу при избору иностраних партнера играла је искључиво цена рада.<sup>59</sup>

58 ДАМСПРС, ПА, СССР, Г1985, Ф95, 41175.

59 ДАМСПРС, ПА, СССР, Г1984, Ф95, 420863.

## Резиме

Циљ рада био је да прикаже учешће југословенских грађевинских предузећа у процесу изградње гасовода Уренгој – Помари – Ужгород, тзв. „Договору века“ који је као највећи индустријски договор између Совјетског Савеза и западноевропских држава представљао својеврсну енергетску интеграцију европског континента. Југославија је дочекала закључивање договора имајући Совјетски Савез за највећег трговинског партнера и тежећи да и сама узме учешће у процесу енергетске интеграције и пласира услуге својих предузећа на совјетско тржиште енергетске изградње. Своје учешће у пројекту Југославија је директно везала за питање обезбеђивања дугорочног увоза природног гаса, што је решено успешно, узевши у обзир да је током 1985. године од укупно увезених 3,06 милијарди кубних метара природног гаса, чак 97% дошло из Совјетског Савеза.<sup>60</sup> С друге стране, остаје отворено питање наводне совјетске тежње да Југославију искористи као канал ради заобилажења санкција, мада се извесна совјетска тежња наслућује у дописима који су стизали из југословенске амбасаде поводом проблема насталих око плаћања. Наиме, службеници амбасаде су закључили да је совјетска страна изгубила интерес за даље ангажовање југословенских фирми, јер је оно било условљено политичким и економским потребама да се умањи утицај економских санкција и изврше уговорене обавезе према СР Немачкој. Када се испоставило да ће санкције бити неуспешне, одлучујућу улогу у будућем избору партнера почела је играти искључиво цена. Међутим, овај податак није довољан за доношење коначног закључка, поготово уколико се узме у обзир да су санкције, као неделотворне, убрзо и укинуте. Из тог разлога не може се са сигурношћу тврдити да је Совјетски Савез покушао да преко Југославије заобиђе америчке санкције, иако ова претпоставка отвара могућност за даље истраживање тог аспекта совјетско-југословенских односа. Коначно, у раду је описан и сâм процес изградње компресорских станица, уз приказ свакодневних проблема са којима су се југословенска предузећа и њихови радници сусретали. Такође, овај опис градилишта представља и сведочанство о далеко ширем совјетском феномену *долгостроја*, односно напуштених и незавршених грађевинских пројеката, који је сведочио о опадању совјетске грађевинске индустрије услед економске стагнације током осамдесетих година.

60 Статистика спољне трговине СФР Југославије, (Београд: Савезни завод за статистику СФРЈ, 1985).



### Sources and Literature

- Arhiv Jugoslavije. Fond 459, Savezni zavod za društveno planiranje
- Diplomatski arhiv Ministarstva spoljnih poslova Republike Srbije. Politička arhiva, SSSR.
- *Statistika spoljne trgovine SFRJ*. Beograd: Savezni zavod za statistiku SFRJ.
- Andriianov, Viktor, Vladimir Chirskov. *Boris Shcherbina*. Moskva: Molodaiã gvardiiã, 2009. (Russian Cyrillic)
- *Arktikneftegazstroï: Medvezh'e, Urengoi, IÅmburg – i dalee vezde*, red. Evgenii Logunoviũ. Ekaterinburg: Nezavisimyĩ Institut istorii material'noi kul'tury, 2003. (Russian Cyrillic)
- Bogetić, Dragan. „Jugoslovensko-sovjetski odnosi početkom 60-ih godina: razlika u Titovom i Hruščovljevom poimanju načela miroljubive koegzistencije“. *Istorija 20. veka* 3/2011, 205–220.
- Bogetić, Dragan. „Križa jugoslovenskog društva početkom 1970-ih i pitanje sovjetske pomoći opstanku Titovog režima“. *Istorija 20. veka* 2/2010, 79–92.
- Bogetić, Dragan. „Sovjetska politika prema Jugoslaviji tokom prve faze bipolarnog detanta“. *Istorija 20. veka* 2/2014, 199–213.
- Chernyshova, Natalya. *Soviet Consumer Culture in the Brezhnev Era*. London; New York: Routledge, 2013.
- Chirskov, Vladimir. *Trassa zhizni – Zapiski ministra SSSR*. Moskva: Inkombuk, 2012. (Russian Cyrillic)
- *Cold War Energy: A Transnational History of Soviet Oil and Gas*, ed. Jeronim Perovic. Zurich: Palgrave MacMillan, 2016.
- Drabkin, Aleksandr. „*Proekt veka*“: fakty i domysly. Moskva: Mezhdunarodnye ot-nosheniã, 1984. (Russian Cyrillic)
- Đukić, Srećko. *Ruski gas u Evropi – Od detanta do Južnog toka*. Beograd: Službeni Glasnik, 2011. (Cyrillic)
- *Energoprojekt 2003: zbornik radova* ur. Katarina Jovanović. Beograd: Energoprojekt InGraf, 2003.
- *Energoprojekt: 55 years (1951–2006)*. Belgrade: Energoprojet InGraf, 2007.
- Gaikazov, Mikhail. *Vasilii Aleksandrovich Dinkov — gordost' gazoneftiãnoi derzhavy*. Moskva: Nedra, 2003. (Russian Cyrillic)
- Gustafson, Thane. *Crisis Amid Plenty: The Politics of Soviet Energy Under Brezhnev and Gorbachev*. Princeton: Princeton University Press, 1989.
- Gustafson, Thane. *The Bridge – Natural Gas in a Redivided Europe*. Cambridge: Harvard University Press, 2020.

- Hanson, Philip. *The Rise and Fall of the Soviet Economy. An Economic History of the USSR from 1945*. London; New York: Routledge, 2003.
- Högselius, Per. *Red Gas: Russia and the Origins of European Energy Dependence*. New York: Palgrave Macmillan, 2013.
- *Neftgazstroï – Istoriiā i sovremennost'*, red. Vladimir Chirskov. Moskva: Region-press Kniga, 2012. (Russian Cyrillic)
- Nove, Alec. *An Economic History of the USSR 1917–1991*. London: Penguin Books, 1992.
- Shcherbina Boris. *Magistral'nyĭ truboprovodnyĭ transport na rubezhe 80-kh godov*. Moskva: Nedra, 1982. (Russian Cyrillic)
- Smil, Vaclav. *Natural Gas Fuel for the 21st Century*. Chichester: Wiley, 2015.
- Tripković, Đoko. „Jugoslovensko-sovjetski odnosi i promena na sovjetskom vrhu 1963–1964“. *Istorija 20. veka* 1/2009, 107–122.
- Tripković, Đoko. „Obnova političkog dijaloga na najvišem nivou između Beograda i Moskve početkom 70-ih godina 20. veka“. *Istorija 20. veka* 3/2011, 221–228.
- Tripković, Đoko. „Odnosi između Jugoslavije i Sovjetskog Saveza 1965–1967“. *Istorija 20. veka* 1/2010. 133–150.
- Tripković, Đoko. „Poboljšanje jugoslovensko – sovjetskih odnosa 1961–1962“. *Tokovi istorije* 3–4/2008, 76–97. (Cyrillic)
- Tripković, Đoko. „Uspon ekonomske saradnje između Jugoslavije i SSSR 1971–1980“. *Istorija 20. veka* 1/2014, 181–191.
- Yergin Daniel. *The Quest – Energy, Security, and the Remaking of the Modern World*. New York: The Penguin Press, 2011.

## SUMMARY

Andrija Jovanović

“DEAL OF THE CENTURY“ AND YUGOSLAV COMPANIES IN  
THE PROCESS OF CONSTRUCTING THE SOVIET GAS PIPELINE  
URENGOY – POMARY - UZHGOROD

**Abstract:** This paper aims to present and analyze the involvement of Yugoslav companies in the construction of the Urengoy-Pomary-Uzhgorod export gas pipeline using the source material from the Diplomatic Archives of the Ministry of Foreign Affairs. This involvement occurred in a specific international context characterized by American sanctions imposed on the Soviet Union following the conclusion of the “Deal of the Century“ related to the export of natural gas from the Soviet Union to Western European countries. Furthermore, this article explores the Soviet building industry's crisis during economic stagnation and the rise of abandoned construction sites, known as *dolgostroj*, using the Yugoslav instance as an example.

**Keywords:** Yugoslavia, Soviet Union, “Deal of the Century“, sanctions, natural gas, gas pipeline, energy cooperation

The aim of this paper is to present the participation of Yugoslav companies in the construction of the Urengoy-Pomary-Uzhgorod gas pipeline, also known as the “Deal of the Century”, representing the largest industrial agreement between the Soviet Union and Western European states. This agreement constituted a kind of energy integration of the European continent. Yugoslavia welcomed the agreement's conclusion, considering the Soviet Union its major trading partner, and sought to participate in the energy integration process, offering the services of its companies in the Soviet market for energy construction. Yugoslavia's involvement in the project was directly tied to resolving the problem of securing long-term natural gas imports. This issue was successfully addressed, given that the total import of natural gas in 1985 amounted to 3.06 billion cubic meters, with 97% coming from the Soviet Union. On the other hand, the question of alleged Soviet intentions to use Yugoslavia as a channel to bypass sanctions remained unresolved. Some Soviet inclinations are hinted at in letters received from the Yugoslav embassy, especially regarding financial issues. Embassy officials concluded that the Soviet side had lost interest in further engagement with Yugoslav firms due to political and economic needs

to reduce the impact of economic sanctions and meet contractual obligations to West Germany. When it became apparent that the sanctions would be unsuccessful, the decisive factor in future partner selection would be solely the price. Based on this data alone, it is challenging to draw a definite conclusion, especially considering that the sanctions were ineffective and soon lifted. For this reason, it cannot be stated with certainty that the Soviet Union attempted to bypass American sanctions through Yugoslavia. However, this assumption opens the possibility for further exploration of this aspect of Soviet-Yugoslav relations. Finally, the article describes the construction process of compressor stations, highlighting all the problems encountered by Yugoslav enterprises and depicting workers' daily activities. Additionally, this construction site description serves as evidence of a much larger Soviet phenomenon from the 1980s - the emergence of *dolgostroj*, abandoned and unfinished construction projects reflecting the decline of the Soviet construction industry as a consequence of economic stagnation during the 1980s.