

НАСТАВНО-НАУЧНОМ ВЕЋУ ФИЛОЗОФСКОГ ФАКУЛТЕТА У БЕОГРАДУ

Одлуком Наставно-научног већа Филозофског факултета у Београду изабрани у комисију за оцену докторске дисертације *ВАЗДУШНИ САОБРАЋАЈ У ЈУГОСЛАВИЈИ (1945-1992)*, коју је написао колега **Илија Кукобат**, слободни смо да поднесемо следећи

ИЗВЕШТАЈ

1. Основни подаци о кандидату и дисертацији:

Илија Кукобат је рођен 1993. у Београду где је завршио основну и средњу школу. Студије историје на Филозофском факултету Универзитета у Београду уписао је 2012, а завршио 2016. успешно одбранивши завршни рад на тему *Ваздухопловни савез Југославије 1945–1953*. Исте године је уписао мастер студије које је окончао 2017. одбранивши рад *Совјетски утицаји на југословенско ваздухопловство 1944–1949*. Докторске студије на Филозофском факултету уписао је школске 2018/2019. Од марта 2018. до марта 2019. радио је у Музеју ваздухопловства. Од априла 2019. је ангажован као стипендиста Министарства просвете, науке и технолошког развоја Републике Србије у Институту за савремену историју. Области његовог стручног интересовања су историја југословенског ваздухопловства, друштвена историја Југославије, спољна политика социјалистичке Југославије и историја Хладног рата. Говори енглески и руски, служи се француским језиком.

До сада је објавио једну монографију (*Совјетски утицаји на југословенско ваздухопловство 1944-1949: између сарадње и супротстављања*, Београд, Институт за

савремену историју, 2020) и два научна рада („Ваздухопловни савез Југославије 1945-1953: скица за историју једне друштвене и спортске организације у социјалистичкој Југославији“, *Војноисторијски гласник*, 2/2018, 159-188. и „Рођеси vazdušnog saobraćaja u posleratnoj Jugoslaviji 1945-1947“, *Istorija 20. veka*, 2/2020, 173-186) који га у потпуности чине квалификованим за израду докторске дисертације

Како је у социјалистичкој Југославији ваздушни саобраћај био у искључивој надлежности савезних органа, колега Илија Кукобат је у својим истраживањима пошао од архивских фондова савезних органа државе, похрањених у Архиву Југославије и Дипломатском архиву Министарства иностраних послова Републике Србије. Фондови Архива Југославије о ваздушном саобраћају могу се поделити у две групе. Прву чине фондови који се директно односе на ваздушни саобраћај, односно фондови државних органа и предузећа као што су Југословенско-совјетско акционарско друштво за ваздушни саобраћај ЈУСТА (фонд 290), Управа цивилног ваздухопловства (фонд 620), Савезни ваздухопловни инспекторат (фонд 710) и Савезна управа за контролу летења (фонд 745). Другу групу чине фондови виших државних органа и установа који су, поред других надлежности, покривали и ваздушни саобраћај, као што су Савезна планска комисија (фонд 41), Председништво Владе ФНРЈ (фонд 50), Савезно извршно веће (фонд 130), Савезни завод за друштвено планирање (фонд 459), Савезни секретаријат за саобраћај и везе (фонд 599), Канцеларија Маршала Југославије (фонд 836) и Кабинет Председника Републике (фонд 837). Документи из ових фондова су различите природе: елаборати о набавкама авиона, извештаји о удесима, информације о стању ваздушног саобраћаја састављане за централне државне органе, захтеви за отварање линија и други. Документи два фонда Дипломатског архива (Политичка архива и Политичка архива – строго поверљиво) се односе на проблематику међународног ваздушног саобраћаја, односно на преговоре вођене око склапања међудржавних споразума о ваздушном саобраћају.

Поред необјављених архивских извора коришћено је и неколико десетина књига објављених докумената, различитих дневничких и мемоарских сведочења, као и изворни текстови савременика, штампа, периодика и релевантна литератури о општим политичким и друштвеним приликама, идејама и њиховим носиоцима. Стичући увид у ову врсту литературе, примећујемо да се у њој налазе дела неопходна за разумевање најширег историјског контекста у коме су обликовани југословенски социјализам и саобраћајна

политика послератне југословенске државе, као и сви радови у којима су анализирани проблеми места и улоге ваздушног саобраћаја у развоју социјалистичког друштва у Југославији.

2. Предмет и циљ дисертације:

Ваздушни саобраћај представља најмлађу грану саобраћаја која се појавила у првој половини XX века. У југословенској држави се јавља када и у другим европским земљама, убрзо после Првог светског рата и успешно се развија захваљујући раду предузећа *Аеропут* све до 1941. и ширења Другог светског рата на југословенске просторе. Услови за његову обнову стекли су се завршетком рата 1945. што представља почетну хронолошку одредницу овог рада. Као завршна хролошка граница узета је 1992, из разлога нестанка социјалистичке Југославије као државне и политичке средине у којој се ваздушни саобраћај развијао и краха југословенског система ваздушног саобраћаја, како на међународном, тако и на унутрашњем плану услед економске кризе и међународних санкција уведених Савезној Републици Југославији у пролеће 1992. Ова тема до сада није била предмет посебног проучавања, тако да о њој не располажемо значајнијом историографском литературом.

Ваздушни саобраћај по својој природи представља тему кроз коју се могу посматрати многи процеси и појаве од ширег друштвеног, политичког, економског и војног значаја. Он је током XX века постао неодвојиви фактор развоја туризма што се потврђује и у случају социјалистичке Југославије, где је готово сваки приморски туристички центар имао свој аеродром, без обзира на близину суседног. Такође, треба имати у виду да су и војни фактори имали велики утицај на размештај аеродрома, будући да су неки од њих већ били мешовити, а остали сматрани ратним аеродромима. Када се говори о међународном саобраћају, на мрежу линија, уз привредне мотиве, битно су утицали и спољнополитички положај и амбиције југословенске државе.

На први поглед се може учинити да је историја југословенског ваздушног саобраћаја после Другог светског рата у суштини историја Југословенског аеротранспорта (ЈАТ) и неколико других, мање важних компанија: мешовитог југословенско-совјетског

предузећа ЈУСТА, *Адрија Авиопромета* из Љубљане, *Пан Адрије*, односно *Транс Адрије* из Загреба и *Авиогенекса* из Београда. Међутим, управо њихово постојање у условима номинално социјалистичке привреде и на тржишту сувише малом за толики број авиокомпанија показује да су постојали одређени фактори неекономске природе који су довели до оснивања поменутих предузећа.

Ваздушни саобраћај је у социјалистичкој Југославији био регулисан установљењем одговарајућих државних установа и правних норми. У својој почетној фази, ти органи су прошли кроз неколико трансформација са циљем проналажења најбољег решења за одређивање њихових надлежности, да би се касније прилагођавали променама у југословенском државно-правном поретку, али и непрекидном и брзом развоју цивилног ваздухопловства у свету и Југославији, добивши коначну форму у другој половини 70-тих година XX века. Осим политичких, привредних и правних аспеката ваздушног саобраћаја, његову основу чине авиони и људи који њима управљају, одржавају их и старају се о редовном одвијању саобраћаја. Обука особља које ради у ваздушном саобраћају подразумева школовање, усавршавање и провере летача и нелетача током читаве каријере, за шта је потребан низ специјализованих школских и медицинских установа које су у југословенском случају изграђиване постепено до 70-тих година XX века. Набавка авиона је представљала пресек неколико различитих фактора: објективних потреба једне авиокомпаније или државе, могућности за финансирање набавке веома скупе технологије и њеног правилног опслуживања и одржавања, као и спољнополитичког положаја одређене државе који диктира одакле ће се техничка средства набављати. Изучавање ваздушног саобраћаја не може бити потпуно без увида у његову безбедност. Удеси и отмице путничких авиона остављају веома снажан утисак на ширу јавност и могу значајно утицати на смањење обима саобраћаја. Стога су у овој докторској дисертацији истражени и најзначајнији удеси у југословенском ваздушном саобраћају, као и до сада ретко помињан феномен отмица авиона које су током 50-их година XX века вршене углавном из политичких разлога.

Основни циљ овог рада представља целовито сагледавање југословенског ваздушног саобраћаја у периоду од завршетка Другог светског рата до нестанка социјалистичке Југославије. Како ова тема до сада није била предмет значајнијег

истраживања и врло често је обрађивана фрагментарно или у најгрубљим цртама, један од главних задатака колеге Кукобата је био да се постојећа знања о њој продубе и прошире.

Поред општег сагледавања теме, циљ овог истраживања је био да се сваки од аспеката развоја југословенског ваздушног саобраћаја сагледа као феномен за себе, али и у вези са другим аспектима ове теме и у контексту историје ваздухопловства на светском нивоу, као и у вези са другим друштвеним процесима из историје Југославије. Из тог разлога је један од циљева ове дисертације био и представљање рада југословенских авиокомпанија, као и сплета историјских, привредних и политичких околности под којима су те компаније осниване, радиле, а у неким случајевима и гашене.

Следећи циљ истраживања је представљала анализа правног, политичког и економског оквира у ком се развијао југословенски ваздушни саобраћај што се преваходно односи на анализу устројства државних органа задужених за ваздушни саобраћај и правних аката који су регулисали ту област. Посебно је истражена природа реорганизација кроз које су прошли ти државни органи као одраз споја промена у југословенском политичком систему и потребе да се на одговарајући начин испрати брз технолошки напредак на пољу ваздухопловства. У погледу унутрашњих линија, главни циљ је био да се покаже колико су на њихово успостављање утицали географске карактеристике, квалитет других саобраћајних веза и масовни туризам, док је, код изградње аеродромске мреже, овим факторима придодан и политички и војни, будући да су поједини аеродроми у Југославији били мешовити војно-цивилни, а да су цивилни имали и секундарну војну сврху. Што се тиче мреже међународних линија југословенских авиокомпанија и присуства иностраних компанија на југословенским аеродромима, уочљиве су две главне групе чинилаца који су утицали на њих: економски и спољнополитички, тако да се мрежа међународних линија може сматрати добрим показатељем спољнополитичког положаја и приоритета југословенске државе, као и присуства југословенске емиграције у иностранству.

Посебан циљ истраживања се тичао разматрања људских и технолошких чинилаца у развоју југословенског ваздушног саобраћаја, посебно начина на који се развијала кадровска политика у ваздушном саобраћају. На том месту је размотрена, образовна структура, као и начин оспособљавања кадрова за рад у ваздушном саобраћају, као и модел којим је оснивање посебних школских установа допринело побољшању његовог

квалитета. Други део тог сегмента разматрања се односио на механизме набавке летелица као одраз привредне моћи државе, степена њеног технолошког развоја и спољнополитичког положаја, као и давање одговора на питање колики је, поред економских и технолошких, био утицај политичких фактора на одлучивање по питању куповине авиона. Нарочит циљ рада је био да установи степен безбедности југословенског ваздушног саобраћаја и одговори на питања који су били узроци удеса путничких авиона и какав је био утицај удеса на ваздушни саобраћај, како у погледу доношења мера за повећавање безбедности, тако и у погледу односа јавности према ваздушном саобраћају после тих удеса. Посебан сегмент дисертације је обухватио истраживање разлога за отмице југословенских путничких авиона.

3. Кратак опис садржаја дисертације:

Према стеченим сазнањима, колега Илија Кукобат се у структури дисертације определио за комбиновани за хронолошко-тематски принцип излагања истраживачких резултата с више међусобно повезаних делова: **Предговор** садржи објашњење предмета и методологије истраживања, као и критички преглед коришћених извора и литературе. **Увод** представља осврт на развој југословенског ваздушног саобраћаја до Другог светског рата кроз приказ рада Друштва за ваздушни саобраћај *Аеропут*, државних органа за цивилно ваздухопловство, набавки материјалних средстава, удеса и кадрова у ваздушном саобраћају. **Прво поглавље – Клипна ера 1945-1963.** обухвата такозвану „клипну еру“ послератног југословенског ваздушног саобраћаја. Основне карактеристике те епохе биле су: функционисање ЈАТ-а као једине југословенске авиокомпаније после 1949. и гашења ЈУСТЕ, искључива употреба клипне авијације, честе реорганизације државних органа за цивилно ваздухопловство; ширење мреже, али и скромна опремљеност аеродрома и пратећих служби; утврђивање европске мреже линија, непостојање система обуке кадрова у ваздушном саобраћају, незавидан ниво безбедности ваздушне пловидбе. Њен завршетак представљају три догађаја из периода 1961-1963: оснивање *Адрија Авиопромета* 1961, отварање модерних аеродрома код Београда и Дубровника 1962. и долазак првих млазних авиона *Каравела* у ЈАТ 1963. **Друго поглавље**

– **Почетак млазне ере 1963-1975.** представља прву епоху „млазне ере“ у југословенском ваздушном саобраћају. Особености овог периода биле су: оснивање нових авиокомпанија (*Адрија Авиопромет, Пан Адрија, Авиогенекс*), наставак развоја државних институција и законодавства, модернизација аеродромске мреже, постепен излазак ЈАТ-а на светско тржиште, оснивање школских установа намењених обуци особља за ваздушни саобраћај, модернизација флоте увођењем млазних авиона, најпре раст, а затим осетан пад безбедности саобраћаја у виду низа тешких катастрофа 70-их година. Њен крај представља уједно и завршетак два процеса - преласка са прве на другу генерацију млазних путничких авиона и коначно уобличавање државних органа за цивилно ваздухопловство. **Треће поглавље – Од врха до краха 1978-1992.** се тиче врхунца и краха југословенског ваздушног саобраћаја. Тај период обележили су заокруживање аеродромске мреже, наставак модернизације флоте, појачавање дуголинијског саобраћаја, постизање адекватног нивоа безбедности ваздушне пловидбе. Даљи развој је прекинут нестанком социјалистичке Југославије. **Закључак** представља сажетак и анализу података изнетих у основном тексту дисертације. **Прилози** обухватају табеле, графиконе, карте, организационе шеме и фотографије од значаја за разумевање теме дисертације.

4. Основне хипотезе од којих се полазило у истраживању:

Обавивши најзначајнији део архивских и других истраживања, као и анализу постојеће дневничко-мемоарске и историографске литературе, колега Илија Кукобат је поставио више хипотеза. Детаљнија анализа извора је показала њихову одрживост, односно оправданост, због чега су поједине потврђене, а друге одбачене.

- Ваздушни саобраћај је представљао саставни део саобраћајног и привредног система Југославије и у њему је после 1945. године у различитим тренуцима учествовало једно или више домаћих предузећа: ЈАТ, ЈУСТА, (*Инекс*) *Адрија Авиопромет, Пан/Транс Адрија* и *Авиогенекс*.
- Организација државних установа задужених за цивилно ваздухопловство прошла је кроз неколико фаза условљених променама у устројству југословенске државе и

потреби да се на одговарајући начин испрати непрекидан технолошки развој ваздухопловства.

- Број авиокомпанија које су основане у Југославији је јединствен за једну социјалистичку државу и повезан је са спољнополитичким положајем земље одмах по окончању Другог светског рата (ЈУСТА), а у каснијем периоду са децентрализацијом и заокруживањем државности република унутар СФРЈ.
- Развој мреже унутрашњих линија и аеродрома на територији Југославије био је условљен комбинацијом привредних, саобраћајних, техничких, туристичких, политичких и војних фактора, као и животним стандардом становништва.
- На развој међународне мреже ваздушног саобраћаја и присуство страних авиокомпанија утицали су економска исплативост, спољнополитички положај и амбиције југословенске државе и руководства, као и присуство југословенске емиграције у одређеним деловима света.
- Ваздушни саобраћај је у првим деценијама периода на који се односи овај рад по питању кадрова у потпуности зависио од Југословенске народне армије, Ваздухопловног савеза Југославије и предратних авијатичара, техничара и радника других профила. Тек од 60-их, а посебно 70-их година се осамосталио од њих стварањем сопствених школских установа у којима су обучавани летачи и нелетачи у складу са потребама саобраћаја и по одговарајућим стандардима.
- Политика набавке материјалних средстава вођена је у складу са објективним потребама југословенског ваздушног саобраћаја и одржавајући корак са светским кретањима, али су постојали и други утицаји на њихов одабир.
- У одређеним периодима безбедност ваздушног саобраћаја из различитих разлога није била на задовољавајућем нивоу, што је довело до више тешких удеса. Поред тога, током 40-их и 50-их година XX века дешавале су се отмице југословенских путничких авиона са политичком позадином.

5. Очекивани резултати и научни допринос:

Завршни резултат истраживачког напора колеге Илије Кукобата представља утврђивање друштвеног и економског значаја, као и унутрашње динамике ваздушног саобраћаја у социјалистичкој Југославији. Овом дисертацијом су одређени идеолошки и економски постулати изградње система ваздушног саобраћаја и њиховог спровођења током читавог периода послератног развоја југословенске државе. Прецизном анализом доступних историјских извора у овој докторској дисертацији су представљени главни токови изградње ваздушног саобраћаја на унутрашњем и спољном плану, његове еволутивне етапе, као и различити фактори који су утицали на развој југословенског ваздушног саобраћаја. Описано је у којој и каквој мери су спољнополитички и геостратегијски положај Југославије, као и безбедносни проблеми који су из њих произишавали утицали на главне правце развоја југословенске саобраћајне политике у области ваздухопловства и на који начин су се у складу са тим променама, мењали и југословенски планови развоја и базични постулати југословенске саобраћајне политике. Реализацијом овог истраживања су утврђене карактеристике дубинских структура саобраћајних механизма земље, начини и модели школовања и оспособљавања професионалних кадрова. Овим истраживањем су јасно одређене етапе развоја југословенског ваздушног саобраћаја и одговарајуће саобраћајне инфраструктуре. На крају, колеге Илија Кукобат је јасно показао у којој мери је југословенска политика развоја ваздушног саобраћаја у посматраном периоду била ефикасна и колико је суштински представљала један од кључних фактора који је Југославији обезбедио саобраћајну сигурност и утицао на свеукупну модернизацију земље.

Закључак:

Након упознавања са завршеним текстом докторске дисертације колеге Илије Кукобата *ВАЗДУШНИ САОБРАЋАЈ У ЈУГОСЛАВИЈИ (1945-1992)* изабрана Комисија

закључује да њен садржај и структура одговарају одобреној пријави, односно да су анализирана сва питања која су претходно дефинисана као истраживачки проблем. Комисија такође закључује да ова дисертација по свом истраживачком домету и сазнањима стеченим о до сада углавном недовољно проучаваним историјским проблемима представља оригинално и самостално научно дело, те да су се стекли сви потребни услови за њену јавну одбрану, на којој ће бити изречена појединачна мишљења и сугестије.

Београд, 4. април 2023.

Комисија:

Академик Љубодраг Димић, редовни професор у пензији
Филозофски факултет, Београд

Др Мира Радојевић, редовни професор
Филозофски факултет, Београд

Др Бојан Димитријевић, научни саветник
Институт за савремену историју