

Igor Duda

NEMA GORIVA:

INA, nestašice i mjere štednje u Hrvatskoj 1979.–1984.

Na svjetski Dan štednje, 31. listopada 1981., u Zagrebu je u organizaciji INA-e i Privredne banke Zagreb, te pod pokroviteljstvom tjednika *Vikend* održan svojevrsni „antireli“ čiji pobjednik nije bio najbrži vozač, već onaj koji je potrošio najmanje goriva. Četrdeset i pet sudionika trebalo je za 50 minuta prijeći 46 kilometara od zagrebačke gradske vijećnice do Tuheljskih Toplica te za 75 minuta put prema natrag duljine 55 kilometara. Najuspješniji vozač bio je Ivan Matković, član Automoto društva *Zanatlija* iz Zagreba: „Vozio sam ‚jugo 45‘ i potrošio 4,67 litara goriva. Ponašao sam se najekonomičnije što sam mogao – čak gaseci motor na semaforima i nizbrdicama. Ubrzavao sam postepeno, pritom se ravnajući ‚na uho‘. Najveća brzina bila je 90 kilometara, zbog specijalne ‚dizne‘ na karburatoru.“¹ Nije samo Dan štednje bio povod organiziranju niza ovakvih manifestacija, objavljivanju mnoštva savjeta o smanjenju potrošnje goriva pri vožnji i snimanja poučnih filmova. Cijene goriva su rastle, rafinerije za preradu nisu dobivale dovoljne količine sirove nafte, a benzinske crpke nisu mogle zadovoljiti potražnju potrošača.

1 Vožnja uz smanjen utrošak goriva, *INA*, 7.11.1981.

Prazni spremnici goriva samo su dio nestašica, koje su obilježile jugoslavensko tržište početkom 1980-ih godina. Na policama prodavaonica nije bilo dovoljno kave, ulja, šećera, mliječnih proizvoda i južnog voća, pojedinih električnih uređaja i strojeva.² Jugoslavija više nije imala dovoljno deviza za uvoz niza proizvoda i sirovina, kao ni za otplaćivanje inozemnih kredita, koji su tijekom sedamdesetih ubrzavali investicije i razvoj, ali su 1981. doveli do ukupno 20,8 milijardi dolara vanjskoga duga.³ Povrh toga, na svjetskoj je razini druga naftna kriza 1979.–1980. dovela do porasta cijene nafte i povećanja kamata na bankarskom tržištu, koje su ubrzo dosegnule vrijednosti trostruko veće u odnosu na godine prije krize.⁴ Jugoslavija je i dalje bila ovisna o zaduživanju, stare je kredite trebalo vraćati, a novi su bili skupi. Predsjedništvo SFRJ i Predsjedništvo CK SKJ već su krajem 1979. došli do nimalo ugodnog zaključka: „Ekonomska situacija je ove godine bremenita opasnostima daljeg pogoršanja.“⁵ No, „kriza“ se nije otvoreno spominjala sve do 1982. kada je u političkom diskursu napuštena ublažena formulacija o „složenoj situaciji“.⁶ Situacija je svakako bila sasvim nova jer Josip Broz Tito više nije bio živ, a politika je pokušavala naći put izlaska iz krize i bilo je jasno da se pritom muči. Poslije druge polovice sedamdesetih kada je potrošnja nerealno rasla, a realna vrijednost prosječne plaće bila najviša u razdoblju socijalizma, životni standard do polovice je osamdesetih pao za trećinu. Devalvacija i inflacija svima su postali dobro razumljivi pojmovi. Sedamdesetih je inflacija iznosila oko 20 posto godišnje, no 1980. cijene su porasle za tridesetak posto, cijene iz 1982. udvostručene su već 1984., ponovno već 1985. nakon čega je uslijedila hiperinflacija kasnih osamdesetih.⁷ Između 1970. i 1979. tečaj je s 12,50 dosegao 19,16 dinara za dolar.⁸ Ubrzo poslije Titove smrti došlo je do dugo odgađane devalvacije te je polovicom 1980. za jedan dolar trebalo dati 29,30 dinara. Već 1983. tečaj je bio 125,67 dinara, a do 1987. oko deset puta viši ili 1.244,35 dinara. Inflacija i devalvacija događale su se istodobno s djelatnošću savezne komisije koja je 1981.–1983. tražeci izlaz iz krize pripremala Dugoročni program ekonomske stabilizacije.⁹ Rad na programu započeo je za mandata Veselina Đuranovića iz Crne Gore kojega je na dužnosti predsjednika Saveznog izvršnog vijeća (SIV) 1982. naslijedila Milka Planinc iz Hrvatske koja se suočila

2 Bizjak, Što sve obuhvaća, str. 80–87; Milekić, Kako stanovništvo doživljava probleme opskrbe, str. 11–23.

3 Radelić, *Hrvatska u Jugoslaviji*, str. 493; Korošić, *Jugoslavenska kriza*, str. 114, 117.

4 Radelić, *Hrvatska u Jugoslaviji*, str. 492–493; Korošić, *Jugoslavenska kriza*, str. 123.

5 Zaključci Predsjedništva Centralnog komiteta Saveza komunista Jugoslavije o ostvarivanju ekonomske i socijalne politike. *Informativni pregled 1*, 1980, str. 42.

6 Županov, *Marginalije*, str. 6; Korošić, *Jugoslavenska kriza*, str. 22.

7 Družić, *Hrvatski gospodarski razvoj*, str. 104–106, 722; Korošić, *Jugoslavenska kriza*, str. 58–63.

8 Sirotković, *Ekonomski razvoj Jugoslavije*, str. 272; Korošić, *Jugoslavenska kriza*, str. 55.

9 Goldstein, *Hrvatska 1918–2008*, str. 597; Radelić, *Hrvatska u Jugoslaviji*, str. 494.

s provođenjem niza gospodarskih mjera te odradila četverogodišnji mandat opterećen krizom i suočavanjem s nestašicama.

Naftni derivati, posebno benzinsko gorivo, svakako su bili među proizvodima čija je nestašica 1979.–1984. bila najviše zapažena.¹⁰ O problemima s uvozom, proizvodnjom i opskrbom tržišta, ponašanju potrošača, administrativnom ograničavanju potrošnje i mjerama štednje svjedoče službeni zakonodavni izvori, ispitivanja tržišta i statistički podaci te godišnja informativna revija *INA* i tjedni *Vjesnik Industrije nafte*, dva izdanja najvećeg hrvatskog i jugoslavenskog proizvođača i prodavača naftnih derivata.

Opskrbljenost tržišta

Na prijelazu iz sedamdesetih u osamdesete INA – Industrija nafte Zagreb, bila je najveća složena organizacija udruženoga rada (SOUR) u Hrvatskoj, a po ukupnom prihodu najuspješnija u Jugoslaviji.¹¹ Podmirivala je više od polovice (1980. 54 posto od 15,4 tone) ukupnih potreba jugoslavenskog tržišta za naftom te proizvodila tri četvrtine nafte iz domaćih nalazišta.¹² Oko 34 tisuće zaposlenih radilo je u petnaestak radnih organizacija, koje su činile SOUR, među kojima su bile i one posebno važne za proizvodnju i prodaju goriva: INA-Rafinerija nafte Rijeka, Sisak i Zagreb te INA-Trgovina. Potonja je 1980. imala 29 posto udjela na jugoslavenskom tržištu i bila prva među organizacijama takve vrste u Jugoslaviji.¹³ Izravno ili u suradnji s partnerima raspolagala je s trećinom jugoslavenskih kapaciteta ili sa 757 prodajnih mjesta, među kojima i s 598 vlastitih benzinskih stanica: 354 u Hrvatskoj, 178 u Srbiji, 63 u Bosni i Hercegovini te tri u Sloveniji.¹⁴ INA se hvalila novouređenim crpkama poput onih na prilazima Zagrebu koje su bile „male robne kuće“ s više od tisuću artikala iz „dopunskog asortimana“: „Moći će se kupiti sve za sport i rekreaciju – od skija, sanjki, lopti do majica i tenisica ‚adidas‘. Uz prikolice za automobile naći će se i čamci Tvornice RIS.“¹⁵ Radno vrijeme crpki, koje je bilo znatno dulje od onoga u običnim prodavaonicama, otvaralo je „neslućene mogućnosti za dobro poslovanje“, a INA-ini marketinški stručnjaci dijelili su suvremena tržišna uvjerenja: „U borbi za kupca potrebno je koristiti se svim raspoloživim sredstvima.“¹⁶ Tu se može ubrojiti i akcija naziva „Birajmo najuzorniju benzinsku stanicu“, koju su organizirali INA-Trgovina,

10 Duda, *Pronađeno blagostanje*, str. 269-277.

11 Što je INA, *RINA*, 1979.

12 INA na tržištu, *RINA*, 1981.; Bilanca financijskog poslovanja INE 1985. godine, *RINA*, 1985.

13 INA-Trgovina, Zagreb, *RINA*, 1981.

14 Isto.

15 Benzinske stanice – male robne kuće, *INA*, 7.7.1984.

16 Isto.

Automoto savez Hrvatske (AMSH) i Drugi program Radio Zagreba, a u kojoj je 1984. pobjedu odnijela pulska benzinska stanica Veruda.¹⁷ Posebno se pazilo da dobro uređene i opskrbljene budu crpke na turističkim područjima jadranskoga priobalja i uz glavne prometnice prema unutrašnjosti pa su se o ponudi i radnicima u anketama pohvalno izražavali i strani turisti što je pojačavalo INA-ino uvjerenje „da su i benzinske stanice jedna od snažnih okosnica daljeg razvoja našeg turizma“.¹⁸ Manje je bilo važno što je strance čudilo da ne moraju sami puniti spremnik i da se crpka zatvara kada stigne cisterna.

Međutim, INA-in sjaj na samom kraju sedamdesetih i početkom osamdesetih nije bilo jednostavno održavati. Kada vijest za novinsku naslovnicu postaje sam dolazak tankera sa sirovom naftom u rafineriju u Urinju na Krku, jasno je da s uvozom, preradom i opskrbom nije sve u najboljem redu.¹⁹ Izrazite poteškoće u redovitoj opskrbi tržišta naftnim derivatima započele su u studenom i prosincu 1978. godine.²⁰ Nevolje je izazvao manjak 300.000 tona derivata, što nije bilo mnogo u usporedbi s ostvarenom godišnjom potrošnjom od 14,1 milijun tona, „ali je i to bilo dovoljno da unese nemir i izazove poremećaj u redovnoj opskrbi“.²¹ U godinama koje su uslijedile problemi su ostajali jednaki, rješenja kratkotrajna, a neizvjesnost je postala opća karakteristika svih izvješća: „I ovaj put, naravno, ponovljena je stara priča o tome kako opskrba tržišta derivatima i u ovom mjesecu zbog neosiguranog uvoza obiluje više nepoznanicama nego sigurnim pretpostavkama.“²² Zbog nedostatka deviza neprestano je kasnio uvoz nafte s konvertibilnoga tržišta pa su postojane i sigurne bile samo tvrdnje: „nafta iz uvoza ne stiže kontinuirano i pravovremeno“ ili „tekućih goriva će ubuduće biti onoliko, koliko bude deviza“.²³ Bez njih nafta je stizala samo s klirinškoga tržišta, primjerice iz Sovjetskoga Saveza.²⁴ Devize su se sporo nalazile, najčešće putem kratkoročnih kredita za koje je Narodna banka Jugoslavije sve teže izdavala jamstva. Kako INA nije mogla sama osigurati devize, u pomoć su trebale priskočiti republike i pokrajine te sukladno svojim potrebama uplaćivati devize na poseban račun kod Narodne banke Jugoslavije.²⁵ Međutim, federalne

17 Veruda najbolja, *INA*, 15.9.1984.; Veruda – uzor svima, *INA*, 21.10.1984.

18 Pohvale Ininoj robi i prodavačima, *INA*, 11.8.1979.; Stranci zadovoljniji od domaćih kupaca, *INA*, 23.8.1980.

19 Dva tankera sa 160 tisuća tona nafte, *INA*, 27.2.1982.; Nakon 39 dana – nafta (opet) u Rijeci, *INA*, 13.11.1982.

20 Mjere za bolju opskrbu tržišta, *INA*, 6.1.1979.; Izuzetni naponi, *INA*, 6.1.1979.

21 Narušena dinamika u opskrbi naftom, *INA*, 13.1.1979.

22 Sve teže u opskrbi, *INA*, 11.2.1984.

23 Dosad najveći pad u prometu benzina, *INA*, 14.5.1983.; Sve teži uvjeti opskrbe, *INA*, 10.1.1981.; Koliko deviza – toliko goriva, *INA*, 1.8.1981.; Mjere za bolju opskrbu tržišta, *INA*, 6.1.1979.; Stanje na tržištu sve teže, *INA*, 15.3.1980.

24 Na tržištu – svih derivata manje, *INA*, 5.11.1983.

25 Nedostatak deviza koči uvoz nafte, *INA*, 21.2.1981.; Devize za uvoz nafte, *INA*, 10.10.1981.

jedinice najčešće nisu pokazivale odgovornost u izvršavanju te zakonske obveze pa je od siječnja do kolovoza 1982. na saveznoj razini prikupljeno tek nešto više od polovice sredstava: Hrvatska je uplatila tek 47,5 % planiranog iznosa, Srbija 49,6 %, Makedonija 51,3, Bosna i Hercegovina 54,9, Kosovo samo 15,4, Vojvodina nedovoljnih 19,1, a Slovenija čak 50 % više od planiranoga.²⁶

Ne samo da nije bilo deviza, već su u okolnostima dinarske nelikvidnosti hrvatskih poslovnih banaka nedostajala i dinarska sredstva kojima bi se otkupili američki dolari.²⁷ Iz naftne su industrije pojašnjavali da u takvim okolnostima ne mogu preuzimati odgovornost za redovitu opskrbu tržišta.²⁸ Kako bi što bolje koordinirala opskrbu, INA je u ljeto 1980. osnovala stožere, koji su posebno skrbbili o turističkim i poljoprivrednim područjima, glavnim prometnicama i industriji.²⁹ Na sjednici središnjega stožera u ranu jesen 1982. nije se nazirao izlaz iz krize: „Ono na što se iz INE već dugo upozoravalo, ali je malo tko to doista ozbiljno shvaćao, sada se, eto, ostvaruje. Iscrpljene su praktički sve mogućnosti da INA u sadašnjim uvjetima poslovanja dalje osigurava koliko-toliko redovitu opskrbljenost tržišta naftnim derivatima.“³⁰ U odnosu na vrijeme prije krize uvoz je bio prepolovljen.³¹ Po prvi puta, od osnutka početkom pedesetih, INA-Naftaplin je 1982.–1984. bilježio pad u proizvodnji nafte.³² Ovisno o razdoblju, u godinama krize prodaja goriva bila je manja od petnaestak do tridesetak posto.³³ Kada je derivata i bilo, moglo se dogoditi da cisterne nisu u voznom stanju zbog nestašice automobilskih guma i rezervnih dijelova.³⁴

U nedostatku sirove nafte rafinerije su zaustavljale svoja postrojenja, a zbog čestog kaskanja cijena derivata za promjenama na svjetskom tržištu, gomilale su gubitke u poslovanju.³⁵ Upravo su gubici bili razlog neslaganju naftne industrije s njenim udjelom u konačnoj maloprodajnoj cijeni, koja je u sebi sadržavala rafinerijsku cijenu i druga davanja poput poreza na promet i naknade za ceste.³⁶ U studenom 1978. cijena 98-oktanskog benzina super porasla je sa 7,30 na 9,15 dinara i tada još ostala niža od 10,29 dinara koliko je litra prosječno stajala u

26 U listopadu (dosad) najveće teškoće, *INA*, 2.10.1982.

27 Dokle će federacija utvrđivati cijene, *INA*, 27.2.1982.; U travnju bez uvozne nafte, *INA*, 9.4.1983.; Na tržištu – svih derivata manje, *INA*, 5.11.1983.

28 Uvoz nafte prepolovljen, *INA*, 5.2.1983.

29 (Zasad) bez većih teškoća, *INA*, 19.7.1980.

30 U listopadu (dosad) najveće teškoće, *INA*, 2.10.1982.

31 Je li kriza prebrođena?, *INA*, 24.10.1981.

32 Belošić, *INA Naftaplin 1952.–2002*, str. 99–100.

33 Restrikcija teče – promet opada, *INA*, 9.6.1979.; Neizvjesnost cijena i opskrbljenosti tržišta, *INA*, 29.12.1979. i 5.1.1980.

34 Dovoljno benzina, *INA*, 17.12.1983.; Benzin, *INA*, 28.7.1984.

35 Čitavo tržište bit će jednako opskrbljivano, *INA*, 8.12.1979.; Očekuje se brza odluka, *INA*, 27.1.1979.; Nove cijene naftnih derivata, *INA*, 16.2.1980.

36 Povećane cijene naftnim derivatima, *INA*, 24.1.1981.

zapadnoj Europi.³⁷ Do veljače 1980. porasla je na 16,50 a do srpnja na 21,00 dinar.³⁸ „Maloprodajna cijena vrtoglavo [se] penje do granice platežnih mogućnosti naših građana“, komentirali su INA-ini novinari sljedeće godine kada se cijena dvaput mijenjala: u siječnju je porasla na 26,00 dinara, i pored cijene u Belgiji bila najviša u Europi, a u listopadu na 28,50 dinara, što je bilo više od prosječnih zapadnoeuropskih 27,69 dinara.³⁹ U veljači 1982. cijena je isprva lagano poskočila na 30,50 dinara, potom do prosinca napravila veliki skok na 40,00 dinara, no ipak ostala za 3,12 dinara niža od one u zapadnoj Europi.⁴⁰ Poskupljenje najavljeno sredinom srpnja 1982. dovelo je do prometnoga kolapsa, jer je navala potrošača na crpke krenula devet sati prije promjene cijene.⁴¹ Poklopilo se to s gustim prometom tijekom vikenda, ljetnom gužvom i smjenom turista, administriranjem turističkih bonova, inventurom, pomanjkanjem benzina na glavnim prometnicama i njihovom malom propusnom moći. Sve zajedno dovelo je do „prometnog infarkta“ u kojem su do izražaja došle „nesumnjive subjektivne slabosti“.⁴² Sljedeće je godine benzin u svibnju stajao 52,00 dinara pa se s prosječnom plaćom moglo kupiti oko 330 litara što je bilo točno dvostruko manje u odnosu na omjer cijene i plaće iz 1973. kada je benzin stajao 3,10 dinara.⁴³ Benzin je, dakle, tijekom deset godina u usporedbi s plaćom postao dvostruko skuplja roba, a trend se nastavio. Sljedeća istaknuta cijena na crpkama bila je 68,00 dinara pa 71,00 dinar, a potom od lipnja 1984. 85,50 dinara.⁴⁴ Dana 1. studenog 1984. cijena se zaokružila na točno 100,00 dinara pa je prosjek plaća za cijelu godinu, koji je svakako niži od plaća u studenom, pokrивao samo 247 litara benzina.⁴⁵

Mjere štednje

Još sredinom sedamdesetih, između dviju svjetskih naftnih kriza, domaći je tisak čitateljstvo upućivao na štednju goriva, što zbog stanja na svjetskom tržištu, što zbog automobila koji su i inače trošili previše. Razočaranim vlasnicima rastrošnih vozila i ostalim vozačima korisni su mogli biti brojni savjeti o smanjenju potrošnje temeljeni na drugačijem stilu vožnje i stvaranju novih

37 Očekuje se brza odluka, *INA*, 27.1.1979.

38 Nove cijene naftnih derivata, *INA*, 16.2.1980.; Povećanje cijene naftnih derivata, *INA*, 12.7.1980.

39 Povećane cijene naftnim derivatima, *INA*, 24.1.1981. (cit.); Rafinerije i nove cijene, *INA*, 31.10.1981.

40 Dokle će federacija utvrđivati cijene, *INA*, 27.2.1982.; Veliki pad cijena, *INA*, 25.12.1982. i 1.1.1983.

41 Dovoljno goriva na glavnim prometnicama, *INA*, 24.7.1982.

42 Opskrba gorivom neće biti uzrok „prometnog infarkta“, *INA*, 31.7.1982.

43 Možemo li ukinuti bonove, *INA*, 14.5.1983.

44 Nove cijene naftnih derivata, *INA*, 17.9.1980.; Automatizam uklanja nove gubitke, *INA*, 9.6.1984.

45 Skuplji derivati, *INA*, 3.11.1984.

navika. Količina savjeta povećala se početkom osamdesetih, kada su svoju primjenu pronalazili u natjecanjima štedljivih vozača. Krajem prosinca 1983. održana je već šesta vožnja u sklopu akcije „Štedi benzin, ne vozi brzo!“. Vozači su postigli da za stotinu kilometara na ruti od Zagreba do Ivanić-Grada i natrag njihovi automobili potroše 3,52–5,00 litara, a najštedljivijima pripale su nagrade: za prvo mjesto štedna knjižica s 10.000 dinara, ili oko polovice prosječne plaće, drugoplasiranome upola manje, te za treće mjesto 2.500 dinara. U klasi do 1.300 ccm najbolji je bio Siniša Hrbić čiji je Fiat 127 potrošio 3,99 litara: „Svi smo dokazali da, osim sigurnosti, smirenom vožnjom i pažljivom pripremom vozila možemo znatno smanjiti potrošnju goriva. A zahvati na vozilu uistinu su jednostavni: podešavanje rasplinjača, paljenje, kontrola svjećica i električne instalacije, provjera ulja u motoru i mjenjaču i izbor užih pneumatika radi manjeg trenja.“⁴⁶ Korisno je bilo i odabrati automobil, koji će malo trošiti bez dodatnih vozačevih napora, no niti time nisu bile iscrpljene sve mogućnosti za smanjenje potrošnje. Vozače se već u proljeće 1979. pokušavalo uvjeriti da je najskuplja vožnja upravo ona za jednu osobu: „Dokazano je već bezbroj puta da najveći broj potrošača ne želi smanjiti vlastitu potrošnju „samo“ zato što je u pitanju društveni interes. Radi se tu svakako o mentalitetu naših ljudi koji npr. radije idu pojedinačno na posao, nego da se voze sredstvima gradskog prijevoza. Ili, barem da se tri-četiri vozača dogovore i zajedno odlaze na posao jednim kolima.“⁴⁷ Više od tri godine kasnije u automobilu je i dalje najčešće bio samo vozač: „Sasvim je sigurno da ćemo i ovu lošu naviku morati mijenjati i automobilom se služiti mnogo racionalnije, a bilo bi korisno ponašati se tako i u vrijeme kada benzina bude dovoljno.“⁴⁸

Navike se teško mijenjaju pa se u okolnostima nestašice goriva urođena neracionalnost potrošača sudarila s mjerama, za koje je izravno bila odgovorna država. Zbog stanja na međunarodnom tržištu i slabljenja dinara SIV je bio prisiljen povećavati cijene, a potrošnju je administrativno ograničio uvođenjem sustava vožnje par-nepar i bonova. Krajem ožujka 1979. Skupština Općeg udruženja organizacija naftne privrede Jugoslavije upozorila je da će tržište biti „kronično izloženo nestašici“, te predložila dva rješenja: povećanje uvoza sirove nafte ili „da se uvedu neke društvene mjere koje bi imale zadatak smanjenje potrošnje naftnih derivata“.⁴⁹ Niti mjesec dana kasnije Skupština SFRJ donijela je Zakon o ograničenju upotrebe i kretanja osobnih i drugih motornih vozila, koji je na snagu stupio 3. svibnja 1979., istodobno sa SIV-ovom Uredbom o ograničenju

46 Štedi benzin, ne vozi brzo!, INA, 24. i 31.12.1983.

47 Ograničenje potrošnje, INA, 7.4.1979.

48 Neracionalno, INA, 30.10.1982.

49 Premalo nafte – prijeti nestašica derivata, INA, 31.3.1979.

brzine kretanja i upotrebe osobnih automobila i motocikala.⁵⁰ Savezna je vlada brzinu na autocestama ograničila na 120, na ostalim cestama na 80 kilometara na sat, te automobilima s parnim registarskim brojem zabranila vožnju utorkom, te prve subote i nedjelje u mjesecu, a onima s neparnim brojem četvrtkom, te treće subote i nedjelje u mjesecu. Za prekršitelje je zakon predviđao kaznu od 500 dinara, što je bila trinaestina prosječne plaće. Dodatnim je uredbama uređeno prometovanje drugih vrsta vozila te iznimke za pojedine kategorije vozila i vozača.

Iako su kritičari iznosili dvojbe oko učinkovitosti mjera štednje, oko Nove godine 1980. iz uprave INA-e tvrdili su kako je stanje u opskrbi „zadovoljavajuće“ te da su restriktivnim mjerama „postignute značajne uštede u potrošnji motornog benzina“.⁵¹ Pri uštedama je uvelike pomagalo povećanje cijene goriva pa je Veljko Šćepović, poslovođa jedne od INA-inih benzinskih stanica u Zagrebu, početkom 1981. zaključio: „Uvođenjem vožnje ‚par-nepar‘ i poskupljenjem benzina (posebno ovo posljednje od 22. siječnja), ukupna prodaja benzinskih goriva manja je za više od 20 posto.“⁵² U Zagrebu su u prvom tromjesečju 1981. doista bilježili pad prodaje goriva za 24 posto u usporedbi s istim razdobljem 1979., no uz komentar – „cijene su očito najefikasniji regulator u potrošnji“.⁵³

Kako cijena ne bi postala odlučujući čimbenik, trebalo je pronaći bolju mjeru administrativnog ograničavanja smanjenja potrošnje. Iako spominjani već ranije, bonovi su zaživjeli u raznovrsnim nestašicama opterećenoj jeseni 1982. kada je SIV ukinuo sustav par-nepar i svojom uredbom uveo nove mjere.⁵⁴ Počevši od 20. listopada 1982. vozač osobnog automobila smio je mjesečno potrošiti najviše četrdeset litara goriva po vozilu. Gorivo se plaćalo bonovima u vrijednosti od pet, deset, dvadeset i pedeset litara, a za njihovo izdavanje bio je nadležan Savezni sekretarijat za tržište i opće privredne poslove. Za prodaju bonova mjerodavna su bila tijela općinske uprave.⁵⁵ Dan prije stupanja uredbe na snagu sve su INA-ine benzinske stanice dobile detaljne upute o prodaji goriva za bonove: „Kupac je uz gorivo dužan platiti i 0,40 dinara za svaki ‚bon - pravo‘ bez obzira na njegovu vrijednost. Prodavači ne smiju vraćati, mijenjati ni usitnjavati ove bonove pa je potrebno paziti pri izdavanju bonova na količinu. Prema uputi u tekućem mjesecu vrijede bonovi za sljedeći mjesec, a i oni neiskorišteni u prethodnim mjesecima.“⁵⁶ U početku su benzinski bonovi bili smeđi, a dizelski sivomaslinasti, no od listo-

50 Zakon o ograničenju upotrebe i kretanja osobnih i drugih motornih vozila, *SL*, 18/79; Uredba o ograničenju brzine kretanja i upotrebe osobnih automobila i motocikala, *SL*, 18/79.

51 Neizvjesnost cijena i opskrbljenosti tržišta, *INA*, 29.12. 1979. i 5.1.1980.

52 Niske temperature i visoke cijene smanjuju prodaju benzina, *INA*, 31.1.1981.

53 Cijene obaraju potrošnju derivata, *INA*, 4.4.1981.

54 Uredba o ograničenju prometa motornog benzina i dizelskog goriva, *SL*, 62/82.

55 Uredba o ograničenju prometa motornog benzina i dizelskog goriva, *Narodne novine*, 55/82.

56 Upute za rad s bonovima za benzin, *INA*, 23.10.1982.

pada 1983. boje su se razlikovale prema vrijednosti bona.⁵⁷ Potrošači su ovim sustavom bili zadovoljniji nego li vožnjom par-nepar, iako su u Hrvatskoj bili nešto manje tolerantni od jugoslavenskoga prosjeka. Naime, 17 posto hrvatskih i 14 posto jugoslavenskih potrošača s mjerama ograničenja nije se uopće slagalo, a predviđenih 40 litara krajem 1982. nije zadovoljavalo mjesečne potrebe 49 posto jugoslavenskih i 61 posto hrvatskih vozača.⁵⁸ Ograničenje su teže prihvaćale skupine s boljim prihodima, mlađe stanovništvo i stalno zaposleni.

Osim bonova za jugoslavenske potrošače, postojali su i posebni turistički bonovi, koji su se 1983., u skladu s dogovorom AMSH i Turističkog saveza Hrvatske, prodavali na 41 benzinskoj crpki na glavnim prometnim pravcima, u mjenjačnicama, bankama, turističkim agencijama i automoto društvima.⁵⁹ Pri kupnji bonova za devize u jugoslavenskim predstavništvima u inozemstvu ili na graničnim prijelazima ostvarivao se popust od 10 posto.⁶⁰ Ni u kojem slučaju za strance nije vrijedila „organizirana štednja pomoću bonova“ i za njih nije bilo količinskog ograničenja, a njihove devize bile su Jugoslaviji tada izuzetno potrebne, pa je i prodaja goriva stranim turistima shvaćena kao vrsta izvoza.⁶¹ Prodaja za turističke bonove bila je složenija od običnoga plaćanja. Ljeti 1983. strani bi turist na nekoj od prometnijih benzinskih postaja, primjerice, poželio natočiti benzina za 1.500 dinara i to platiti novčanicom od 50 njemačkih maraka. Prodavač je taj iznos preračunao u oko 1.700 dinara, odnosno u tri bona po 500 dinara, što je bila i jedina vrijednost u kojoj su tiskani.⁶² Na bonove bi unio datum i lupio žig, popunio pripadajući obrazac, 200 dinara vratio u domaćoj ili stranoj valuti, a pri točenju pazio da to bude točno 28,6 litara benzina super koliko su pokrili prodani bonovi. Procjenjivalo se da prodavač tako na jednoga stranca potroši oko pet minuta, možda i više jer nisu sva prodajna mjesta bila opremljena kalkulatorom, što je samo pojačavalo ljetne gužve i kolone pred benzinskim stanicama.

Nagađanja kako bi se upravo radi poticaja turizmu u Hrvatskoj ograničenja mogla ukinuti ranije no u drugim jugoslavenskim republikama nisu se ostvarila, prije svega zbog zajedničke jugoslavenske energetske bilance. Prema uredbi SIV-a mjere štednje za cijelu su federaciju prestale vrijediti 1. siječnja 1985. godine.⁶³

57 Uredba o ograničenju prometa motornog benzina i dizelskog goriva, *SL*, 51/83, 50/84.

58 Milekić, Bonovi, str. 88–98.

59 Turistički bonovi i na Ininim benzinskim stanicama, *INA*, 14.5.1983.; Ljeto s bonovima, *INA*, 9.7.1983.

60 Ljeto s bonovima, *INA*, 9.7.1983.

61 Možemo li ukinuti bonove, *INA*, 14.5.1983.

62 Ljeto s bonovima, *INA*, 9.7.1983.

63 Uredba o prestanku važenja Uredbe o ograničenju prometa motornog benzina i dizelskog goriva, *SL*, 68/84.

(Ne)pristajanje na nestašicu

Nemotorizirano društvo nestašica goriva ne bi posebno pogodila, no Hrvatska je tijekom šezdesetih i sedamdesetih prošla kroz razdoblje brze motorizacije.⁶⁴ Neposredno prije krize, 1978. i 1979. godišnje je broj registriranih automobila rastao za više od 58 tisuća i približavao se broju od 0,6 milijuna. Međutim, iako je na početku nestašica rastao, godine 1983. ukupni je broj vozila po prvi puta bio manji i time potvrdio razmjere pada životnoga standarda, koji su bili znatno širi od posljedica ograničavanja opskrbe gorivom. Krizu su osjećali svi građani i ona nikako nije bila ograničena samo na 39 posto motoriziranih kućanstava.⁶⁵ Svakodnevne su se navike mijenjale, rjeđe se automobilom odlazilo na posao, odmor i izlete, na kolnicima je bilo manje vozila, a pojačale su se gužve u javnom prijevozu.

Međutim, nisu svi pristajali na čekanje u redu na benzinskoj stanici, pa niti na odricanje od automobila. Suočeni s krizom i neizvjesnošću nalazili su načina kako od nedovoljno učinkovite države dobiti ono što im je bilo potrebno. Za provođenja sustava par-nepar mnogo toga što je trebalo obaviti automobilom, moglo se učiniti u danima kada je vožnja bila dopuštena, pa su mjere štednje gubile smisao. Povrh toga financijski sposobni potrošači kupili bi drugi automobil – barem rabljenoga fiću – pa su se voziti mogli uvijek, jer su povelili računa o tome da na jednom vozilu registracija završava parnim, a na drugom neparnim brojem. Niti sustav bonova nije bio imun na slabosti i zloupotrebe. Kućanstva s dva automobila ponovno su bila povlaštena, jer se za njih posve legalno moglo kupiti osamdeset litara benzina. Neiskorištene bonove vozači su prodavali i kupovali na crnom tržištu po višoj cijeni, a ne treba zanemariti niti mogućnost dogovora sa stranim turistima. Povrh toga, postojale su sumnje da dio goriva nestaje u krugovima daleko od običnih potrošača te da je više otisnutih bonova no dostupnoga benzina.

Službeno se krajem ljeta 1983. procjenjivalo da bi bez ograničenja nametnutoga bonovima gorivom bilo pokriveno tek 57 % potreba tržišta za rujan, dok je s bonovima taj postotak rastao na 77 %.⁶⁶ U prvom je polugodištu iste godine INA prodala čak 21 % motornih benzina manje no godinu ranije kada bonovi nisu bili u upotrebi.⁶⁷ Restriktivna vladina mjera pokazivala se učinkovitom, no svoj je udio u štednji i dalje imala cijena benzina koja je nezaustavljivo rasla: „Upravo su zbog toga mnogima i benzinski bonovi postali – suvišni!”⁶⁸ Mnogi bonove

64 *Statistički godišnjak Republike Hrvatske 1991*, str. 74; Duda, *Pronađeno blagostanje*, str. 231–234.

65 Prihodi, rashodi i osobna potrošnja domaćinstava u 1983., *Dokumentacija*, 605, 1985.

66 Potrebe dvostruko veće od mogućnosti, *INA*, 3.9.1983.

67 Bonovi i dalje smanjuju potrošnju benzina, *INA*, 16.7.1983.

68 U očekivanju potrošača, *INA*, 4.2.1984.

nisu ni podizali. Dok je potrošnja padala, cijene su uporno rasle, a gospodarstvo se izvuklo iz najteže krize. Od Nove godine 1985. benzin se iznova kupovao za novac i u samo novcem ograničenim količinama. Potrošači su prevladali godine nestašica i zbrajali posljedice njihova utjecaja na povjerenje u državu i na životni standard, koji je nedavnih kasnih sedamdesetih tako čvrsto rastao. No, natpis „nema goriva“ više nije bio dio nužne opreme benzinskih stanica.

Izvori i literatura

Izvori

INA – Vjesnik Industrije nafte INA, 1979.–1984.

Informativni pregled CK SKH, 1980

Narodne novine, 1979.–1984.

Prihodi, rashodi i osobna potrošnja domaćinstava u 1983. Dokumentacija, 605, 1985.

RINA – INA, godišnja revija, 1979.–1985.

SL – Službeni list SFRJ, 1979.–1984.

Statistički godišnjak Republike Hrvatske. Zagreb: Republički zavod za statistiku, 1991.

Literatura

Belošić, Željko (ur.). *INA Naftaplin 1952.–2002*. Zagreb: INA-Industrija nafte, 2002.

Bizjak, Zdenko. Što sve obuhvaća i dokle dopire nestašica. *Tržišne informacije*, 4, 1982, str. 80–87.

Družić, Ivo (ur.). *Hrvatski gospodarski razvoj*. Zagreb: Ekonomski fakultet Sveučilišta u Zagrebu i Politička kultura, 2003.

Duda, Igor. *Pronađeno blagostanje. Svakodnevni život i potrošačka kultura u Hrvatskoj 1970-ih i 1980-ih*. Zagreb: Srednja Europa, 2010.

Goldstein, Ivo. *Hrvatska 1918–2008*. Zagreb: EPH i Novi Liber, 2008.

Korošić, Marijan. *Jugoslavenska kriza*. Zagreb: Naprijed i Ekonomski institut, 1989.

Milekić, Vesna. Bonovi za benzin i kako s njima živimo. *Tržišne informacije*, 4, 1982, str. 88–98.

Milekić, Vesna. Kako stanovništvo doživljava probleme opskrbe. *Tržišne informacije*, 2, 1983, str. 11–23.

Radelić, Zdenko. *Hrvatska u Jugoslaviji 1945.–1991. Od zajedništva do razlaza*. Zagreb: Školska knjiga i Hrvatski institut za povijest, 2006.

Sirotković, Jakov. *Ekonomski razvoj Jugoslavije. Od prosperiteta do krize*. Zagreb: Narodne novine, 1990.

Županov, Josip. *Marginalije o društvenoj krizi*. Zagreb: Globus, 1983.