OD SEVERNOG DO EGEJSKOG MORA
OD ROTERDAMA DO SOLUNA
KANAL RAJNA-MAJNA-DUNAV-/MORAVA-VARDAR/

Kanal Rajna-Majna-Dunav, takođe poznat kao kanal Majna-Dunav, RMD kanal ili Europski kanal), se nalazi u Bavarskoj, u Nemačkoj, i spaja reke Majnu i Dunav na pravcu od Bamberga preko Nirnberga do Kelheima. Kanal spaja Severno more i Atlantski okean sa Crnim morem, stvarajući plovnu arteriju između delte reke Rajne (u Roterdamu u Holandiji) i delte reke Dunav (kod Konstance u istočnoj Rumuniji). Ovaj kanal je završen 1992. Wikipedia

http://www.prometna-zona.com/vodni-infrastruktura-003kanali_kiel_mitteland_i_rajna_majna_dunav.php

KANAL RAJNA-MAJNA-DUNAV

Kanal Rajna-Majna-Dunav je najveći i najznačajniji do danas izgrađeni objekt na dunavskom plovnom putu.

Ideja o kanalu koji je trebao da spoji Dunav sa Rajnom, i preko nje sa Severnim morem stara je vekovima. Još je krajem 8. veka francuski car Karlo Veliki pokušao da poveže Rajnu sa Dunavom, a tim projektom zanosio se i Napoleon. Bavarski kralj Ludvig polovinom 19. veka uspio je da izgradi kanal dug 172 km koji je spajao gradiće Kelhajm na Dunavu s Bambergom na Majni. Ali taj kanal nazvan Ludvigovim kanalom je zbog velikih tehničkih nedostataka i ograničenih plovnih mogućnosti ubrzo napušten.

Nakon Drugog svetskog rata prišlo se izgradnji novog plovnog kanalskog sistema Rajna-Majna-Dunav (Evropski kanal), od Majnca na Rajni do Kelhajma na Dunavu , dugog 760 km, za brodove do 2500 t. Kanal od Majne do Bamberga (385 km sa 7 brodskih prevodnica) dovršen je 1972., kao i radovi na dunavskoj deonici Regensburg-Kelhajm (2 brane s hidroelektranama i brodskim prevodnicama). Radovi na preostaloj deonici Nirnberg-Kelhajm (dugoj 99 km , širokoj 50 m i dubokoj 4-4,25 *m*), gde je pomoću prevodnica savladana visina od 406 m (od Nirnberga uspon 94,5 m , a zatim pad do Kelhajma za 68 m) gde je izgrađeno 9 prevodnica, dovršeni su 1992. Tako na celoj dužini Europskog kanala ima ukupno 52 prevodnice.

Dovršenjem Evropskog kanala ostvaren je 3500 km dugi vodeni put preko evropskog kontinenta, koji je povezao Severno i Crno more, odnosno deset zemalja zapadne , srednje i jugoistočne Europe. Kanal je na površini širok *55* m i dubok 4 m. Može da propusti brodove do 2500t nosivosti (dužina do 185 m, širina 11,4 m , gaz 2,7 m). Za razliku od plovnog puta Rajnom i Dunavom , gdje je plovidba uređena međunarodnim konvencijama, Evropski kanal je pod nemačkim suverenitetom i kontrolom pristupa i korištenja.

Kanal Rajna-Majna-Dunav

АУСТРИЈА
МАЂАРСКА
СЛОВЕНИЈА
Љубљана
Загреб
Будимпешта
Кишињев
МОЛДАВИЈА
РУМУНИЈА
Нови Сад
Београд
БОСНА И ХЕРЦЕГОВИНА
ХРВАТСКА
Сарајево
Крагујевац
СРБИЈА
Ниш
Букурешт
ЦРНА ГОРА
Подгорица
Приштина
АП КиМ
София
БУГАРСКА
Црно море
Јадранско море
Скопље
МАКЕДОНИЈА
Тирана
ИТАЛИЈА
АЛБАНИЈА
Солун
ТУРСКА
ГРЧКА
Егејско море
Атина
Јонско море
3000
2000
1500
750
250
100
0
m
km
0
50
100
ДУНАВ-МОРАВА-ВАРДАР

СЛОВЕНИЈА
Љубљана
Загреб
Нови Сад
Београд
РУМУНИЈА
ЈУЖНИ КАРПАТИ
БОСНА И ХЕРЦЕГОВИНА
ХРВАТСКА
ДИНАРИДИ
Сарајево
Крагујевац
СРБИЈА
Ниш
ЦРНА ГОРА
Приштина
Подгорица
АП КиМ
Софија
СТАРА ПЛАНИНА БАЛКАН
РИЛА
РОДОПИ
ПИРИН
Скопље
Тирана
ИТАЛИЈА
АЛБАНИЈА
Солун
ГРЧКА
ПИНД
Атина
Јадранско море
Јонско море
Егејско море
Дунав
Сава
Драва
Тиса
Марица
3000
2000
1500
750
250
100
0
m
km
0
50
100
ДУНАВ-МОРАВА-ВАРДАР

ДУНАВ-МОРАВА-ВАРДАР

http://danube-cooperation.com/danubius/2011/11/28/morava-vardar-axios-navigation-route/

Danubius
Bi-lingual Journal of Regional Cooperation – Dvojezični časopis za regionalnu saradnju
Novembar 28, 2011

Morava-Vardar (Axios)
Plovni put

Autor Dobrivoje Jovanovski;
u vreme predstavljanja ovog projekta radio je u PIM "Ivan Milutinović", Beograd
Urednička napomena: Ovaj članak je prvi put predstavljen na II međunarodnoj konferenciji "Dunav - reka saradnje" 1993 i od tada se pokazao kao vrlo popularna tema. To je razlog zašto smo odlučili da ga ponovo objavimo u obnovljenom časopisu Danubius.

Uvod
Ideja o povezivanju reke Dunav sa Egejskim morem plovnim putem duž reka Morave i Vardar (Axios) datira iz prošlog veka, a utemeljena je na geografsko-topografskim obilježjima i prikladnosću terena.

Prirodni položaj korita reka Morave i Vardara i mogućnost njihovog povezivanja kratkim presekom između reka Južne Morava i Pčinje pruža izvanredne mogućnosti za ostvarivanje plovnog puta od Dunava do Soluna u Egejskom moru.

Davno, 1841. postavilo se pitanje rečnog prometa na Moravi; u tom periodu, četiri, da tako kažem "poštanska broda" došla su do mesta Ćuprija i tako je nastao predlog da se "izmeri" reka Morava i sazna njena plovna mogućnost ". To je objavljeno u "Srpskim Novinama". Francuska je bila prva koja je pokazala interes za ulaganje kapitala u regulaciju reke Morave. U periodu druge vladavine srpskog vladara Miloša Obrenovića osnovana je francusko-srpski parobrodska kompanija za rečni promet na Dunavu, Savi i Moravi. U periodu 1844-1964 ova parobrodska kompanija pod nazivom "Francusko-srpsko parobrodsko preduzeće", udružila je svoje interese sa francuskim preduzećem "Glavnim Parobrodskim Preduzećem", koje je osnovano dekretom Napoleona III 14. septembra. 1850, sa razvijenom živom aktivnosću na uspostavljanju rečnog saobraćaja na Dunavu, Savi i Moravi.

Srbija je bila jako zainteresirana za regulaciju reke Morave, za koju je rečeno da će biti "reka koja seče samo srce zemlje, a koja je bila, po svojoj prirodi, određena za izvoz naših proizvoda i uvoz onoga što naša zemlja treba". To je bio najbolji način da se reka Morava učini "glavnim komercijalnim putem Srbije".

U julu 1859 jedno francusko preduzeće obraća se srpskom vladaru Milošu Obrenoviću, podnoseći zahtev za ekskluzivnu dozvolu za svoj parobrod da plovi rekom Moravom u periodu od trideset godina. Nakon dužih pregovora, prečišćavajući kontroverzna pitanja, testirajući mogućnosti i nakon diplomatske intervencije ruskog konzula, koji je "učinio napor da prisili srpsku vladu da odrekne ruskoj firmi pravo plovidbe ", sklopljen je ugovor 18. septembra. 1860.

Kompanija je bila zainteresovana za:

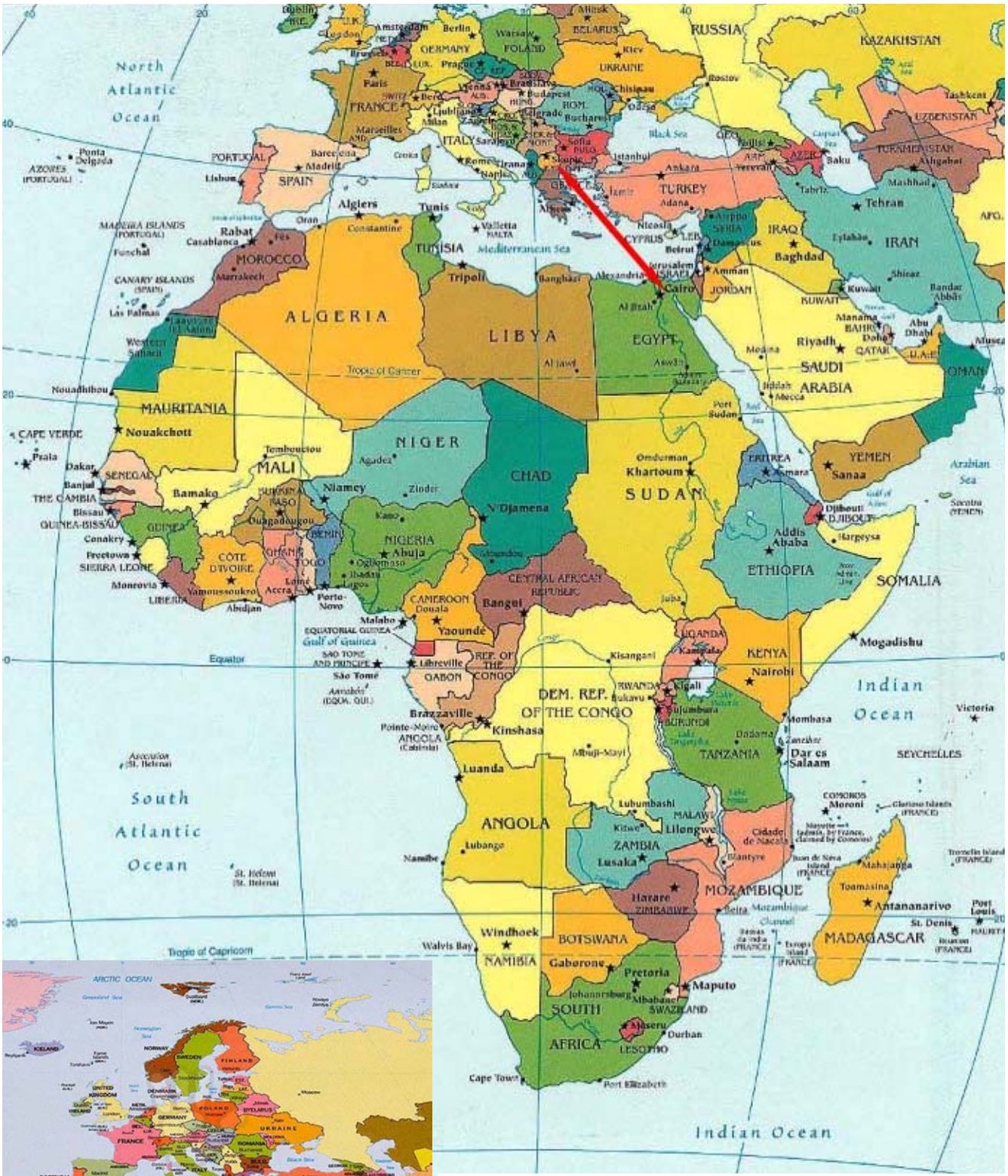
-uvođenje rečnog saobraćaja na Dunavu i Savi,
-regulaciju reke Morave i uvođenje rečnog prometa na Moravi,
-iskorišćavanje rudnika Dobri i Majdanpek, i
-projektovanje železničkih koloseka kako bi se izbegle plovne poteškoće u Đerdapu.

Izuzetan ekonomski interes kompanije je bio eksploatacija rudnika, kao i prodaja francuske soli u Srbiji, i konačno sama plovidba, što se reflektovalo u aktivnostima kompanije u sledećim godinama. Budući da je to preduzeće bilo sa ograničenom garancijom, a kasnije se pokazalo kao društvo sa sumnjivim poslovnim kvalitetom, ugovor je bio raskinut 1864, i nije počela izgradnja na reci Moravi.

Srbija nikada nije odustala od ideje da učini Moravu sposobnom za rečni promet. U 1867 su sprovedena prva ozbiljnija istraživanja reke Morave kako bi se proverile ploveće mogućnost reke. Usledila je izgradnja posebnog broda pod nazivom "Morava" i 1869 tim državne ekspedicije pod vođstvom Ante Aleksića, inženjerskog oficira, uradio je posebno merenje na reci Velika Morava, od njenog ušća i uzvodno do mesta Ćuprija. Nakon tog datuma, stalan rečni promet je trebao da se uvede na reci Velika Morava, ali ova namera nije nikada ostvarena zbog nedostatka potrebnih investicija.

U 1879, "Glasnik srpskog Naučnog društva" objavio je knjigu "Morava, njeno sadašnje stanje i plovne mogućnosti" Ante Aleksića, koja se bave tehničkim mogućnostima i komercijalnom opravdanošću uvođenja rečnog prometa na Moravi.

U 1904 je obnovljen pokret za izgradnju plovnog puta kako bi se povezali Dunav i Egejsko more. Da bi se realizovala ova namera posebni napori su napravljeni kako bi se Engleska i Nemačka zainteresovale za financiranje projekta. Kontakti s uticajnim financijskim krugovima u Engleskoj i Nemačkoj pomogli su ideju, kao i predlog da se učini da se Amerikanci zainteresuju za ovaj projekt, a preko njih takođe Englezi i Nemci. Američko preduzeće iz Nju Džersija (SAD) 1907-8 napravilo je idejni projekt plovnog puta Morava-Vardar (Axios) u to vreme nazvan "Linija evropske ekonomske gravitacije u relaciji sa Sueskim kanalom".



OD EVROPSKOG DO SVETSKOG PUTA

ROTERDAM-RAJNA-MAJNA-DUNAV-
MORAVA-VARDAR-SOLUN-
SUECKI KANAL

Nikola Stemenković, profesor Tehničkog fakulteta Univerziteta u Beogradu, bio je angažovan za navedeni projekt kao "stručnjak, ovlašćen u izgradnji kanala i rečnih regulacija". Izveštaji i preliminarni idejni projekt s procenama troškova za plovni put su poslati srpskim i turskim vlastima 1909, sa "prijavom za koncesiju i dozvolom za izvršenje potrebnih pripremnih radova i uređenje lokacije za financiranje projekta do konačne izgradnje plovnog puta". Međutim, politička situacija u Europi u odnosu na Balkan stavila je na stranu akciju, i onemogućila bilo kakvu nadu za bilo kakav uspeh političkih ideja, koje su mogle da podrže projekt, i odustalo se od bilo kojeg pokušaj da se to ostvari. Ratovi su izbili 1912, a kasnije je bilo potrebno da se uklone njihove posledice. Zato se bilo koja aktivnost povezana s realizacijom izgradnje plovnog puta Morava-Vardar (Axios) rasplinula, a tehničko-ekonomska istraživanja i mogućnosti izgradnje nisu nastavljena pre 1961.

Do sada, određeni broj studija i projekata je urađen, i svaki od njih se bavio plovnim putem Morava-Vardar:

-Reka Morava, njeno sadašnje stanje i plovne mogućnosti, A.Aleksić,Beograd 1879
-Projekt plovnih puteva Dunav – Solun, prof dr. N. Stamenković, Beograd 1909.
-Preliminarni projekt plovnog puta Dunav - Solun, Projektantski Zavod Rečnog Saobraćaja, Beograd 1961.
-Ekonomske studije područja sliva reke Vardar, Zavod za vodostopanstvo S.R. Makedonija.
-Studija plovidbe na rekama Velika Morava, Južna Morava i Zapadna Morava, Projektantski zavod "Ivan Milutinović", Beograd 1964.
-Studija o saobraćajnim problemima u vezi s uređenjem područja sliva Morave, Institut za vodoprivredu "Jaroslav Černi" u Beogradu, 1964.
-Ekonomska osnova područja sliva reke Morave , Združeno opšte vodoprivredno preduzeće "Morava" Beograd, 1971.
-Dopuna idejnog projekta plovne rute Morava-Vardar (Axios), Projektantski zavod "Ivan Milutinović, Beograd, 1973.
-Plovni put Morava-Vardar (Axios), Izvještaj eksperata Ujedinjenih Nacija , Beograd 1973.

Sve gore navedene studije i projekti su odobreni kao ostvarljivi, za realizaciju i opravdani sa tehničke i ekonomske tačke gledišta. Gotovo svi tehnički parametri kanala su određeni: ruta, hidrološki i geološki uslovi, poprečne i uzdužne sekcije, strukture plovnog puta, kao i strukture šireg područja sliva Morava-Vardar. To je trebalo da omogući i da doprinese uspešnom regulisanju i ostvarenju plovnog puta, isto kao i korišćenju voda oba slivna područja. Osim toga, osigurani su osnovni ekonomski parametri plovnog puta.

Geografski položaj Jugoslavije i njena hidrografska mreža omogućavaju vrlo povoljne uslove za razvoj rečnog saobraćaja, i daju priliku ovoj grani da zauzme adekvatno mesto u transportnim delatnostima, posebno u međunarodnom prevozu robe rekom Dunav, koja je glavna reka ovog dela Europa, i koja povezuje gotovo sve zemlje Zapane, Srednje i Istočne Europe.

Izgradnja plovnog puta Morava-Vardar (Axios), i njegovog pridruživanja i uklapanja u europske magistralne kanale kroz kanal Rajna - Majna – Dunav, će biti od izuzetne važnosti i za jugoslavenski ekonomski prosperitet i za komplementarne ekonomije Zapadne, Srednje i Istočne Europe.

Dužina plovnog puta iz Beograda nizvodno Dunavom do Crnog mora i preko njega do Egejskog mora je 1.889 km, dok bi dužna plovnog puta od Beograda do Egejskog mora, duž dolina Morave i Vardar (Axios), bila približno ne više od nekih 700 km. Samo ovaj podatak je dovoljan da se ukaže na ekonomsku važnosti plovnog puta Morava-Vardar (Axsios).

Tehničko rešenje plovnog puta

Plovni put Morava-Vardar (Axios), preko kanala Rajna-Majna-Dunav, je predviđen za povezivanje i uklapanje u europsku mrežu magistralnih kanala. Koncept da se ruta Morava-Vardar (Axios) okvalifikuje kao plovni put, i perspektivna ideja da se ostvari njena veza kanalom kroz Preševo i Pčinje, su najkraći načini za pridruženje Europske plovne mreže Mediteranu.

Poštujući sve ove uslove i istovremeno opažajući dalje izglede razvoja, rangirano mesto plovnog puta Morava-Vardar (Axios) je određeno kao kanal Klase IV. Ovo korespondira sa prihvaćenim uslovima za kanal Rajna-Majna-Dunav; Naime, to je adekvatno klasifikaciji plovnih puteva međunarodnog značaja među zemljama koje su članice Evropske ekonomske komisije.

Glavni elementi kanala su:
-dubina vode u sredini poprečnog preseka 4,00 m
-dubina vode na ivici dna 3,75 m
-maksimalna širina na nivou nacrta 43,00 m
-maksimalna širina na nivou nacrta 28,00 m
-nagib strane do visine 1 metra iznad dna 1:4
-nagib strane preko visine 1 metra iznad dna 1:3
-minimalni radijus krivine R=800 m

Minimalni ukupna veličina ispod mostova:
-slobodna visina iznad normalnog nivoa vode 5,25-10,0 m
-slobodno otvaranje ispod mosta 50-70 m
-minimalna visina ispod transmisione linije visokog napona 10-13 m

Ove dimenzije se uzimaju kao minimalne na sekcijama plovnog puta, koji je projektovan kao bočni kanal tj. na toj ruti koja je upravo nizvodno od kaskadnih brana.

Širine i dubine plovnog puta su znatno veće u onim delovima trase, koji slede prirodne i regulisane rečne tokove Velike Morave, Južne Morave i Vardara. Dimenzije kanalanih **prevodnica** na plovnom putu su takođe iste kao i one na kanalu Rajna-Majna-Dunav, a one su:

-minimalna slobodna dužina 190,00 m
-slobodna dubina prevodnice 12,00 m
-dubina vode na pragu prevodnice 3,50 m.

Ukupna dužina plovnog puta Morava-Vardar (Axios) je 650,1 km.

Počeci su na ušću Velike Morave u Dunav (u blizini Smederevo, ili oko 50 km nizvodno od Beograda). Kanal nastavlja duž reke Velike Morave do mesto Stalać i ide dalje niz reku Južna Morava. Razvođe reke Južna Morava se nalazi na širokom platou blizu Preševa, i teče ka severu i prema Vardaru (Axios), koji teče prema jugu. Plovna ruta prolazi kroz doline reke Pčinje i nastavlja rekom Vardar (Axios) do jugoslavensko-grčke granice, a kasnije prema Solunu.

Prema izvesnim karakteristikama, plovna ruta je podijeljena u pet delova.

<u>Osnovni elementi plovnog kanala Morava-Vardar (Axios)</u>

-Ukupna dužina 650,10 km
-Dužina kanala u zoni Morave 345,74 km
-Dužina kanala u zoni Vardara 274,68 km
-Sekcija na razvođu 29,68 km
-Ukupna dužina regulisanih rečnih tokova Morave,Vardara(Axios)i Pčinje 483,60km
-Ukupna dužina bočnih kanala 166,50 km
-Ukupan broj kaskada 63
-Brane s brodskim prevodnicama 58
-Brodski liftovi 5

Broj kaskada unutar morskog područja:
-Brane s brodskim prevodnicama 37
-Brodski lift 1
Broj kaskada unutar područja Vardar:
-Brane sa brodskim prevodnicama 21
-Brodski liftovi 4
-Dužina kanalske grane duž reke Zapadna Morava do Kraljeva 73km
-Dužina kanalske grane duž reke Nisava do Niš 15 km
-Dužina kanaske grane duž reke Vardara do Skoplja 35 km
Plovni put je predviđen da bude obezbeđen sa svim potrebnim za nesmetan i bezbedan saobraćaj:

Kaskade su projektovane da prevaziđu prekomerne padove prirodnog toka reke. Svaka kaskada ima svoju branu s pokretnim vratima za protok vode i brodsku prevodnicu.

Hidroelektrana može da bude lako izgrađen na branama.

Brodski liftovi su predviđeni sa obe strane vodnog razvođa u Preševu, kako bi redukovali gubitak vode: jedan brodski lift je projektovan na moravskoj strani a četiri na vardarskoj strani.
Brodski lift se sastoji od železničkih šina sa nagibom od 5%, koji, za visinu od 36 m. daje dužinu brodskog dizanja od 720 metara. Dva rezervoara 91 m. duga, 12 m široka i 3,7 m duboka, puna vode putuju duž pruga. Kada brod ulazi ili izlazi iz komore, gubitak vode je zanemariv.

Pet tunela su projektovana na plovnom putu Morava-Vardar, na mestima koja su opravdana sa topografske tačke gledišta. Dimenzije tunela: 14,5 m širina, 3,75 m dubina, 11,0 m slobodna visina od nivoa vode.

Sidrišta su projektovana i nalaze se uzvodno i nizvodno od kanalske prevodnice, namijena su za brodove koji čekaju da prođu kroz prevodnice.

Prolazeća mesta su predviđena za dvostruke kanalske prevodnice između dve kaskade, a namenjena za brodove da prođu ili za moguće sidrenje.

Za korita kanala, ili za prirodni tok reke, isto kao i za ušće kanala, sve mere predostrožnosti su predviđene, i čine ih zaštitni nasip i regulacioni radovi u ušću pritoka, a zavise od topografskih i hidroloških uslova, isto kao i od uslova uzdužnog preseka.

Luke će biti građene duž kanala radi manipulacija i skladištenja robe.
Rangiranje tih luka biće određeno prema veličini i značaju mesta kroz koje ide kanal, kao očekivani bruto promet od izvoza, uvoza i tranzita.

Zavisno od prometa robe, u luci bi bilo izgrađeno jedno ili više brodskih pretovarnih mesta, koja bi bila u mogućnosti da opsluže oko 250,000 tona robe godišnje.

Glavne lučke građevine će biti: vez, otvoreni skladišni prostor, rezervoar za gorivo, skladišta za teret, otvoren prostor za kontejnere, administrativna zgrada, putna i železnička mreža, kao i oprema potrebna za potpuno opsluživanje teretom i organizovanje prijema i izvoz-uvoz robe.

Budući da će detaljno određivanje ranga i veličine luka i njihova robno-tonaža manipulacija biti predmet daljih studija i projekata, ovde je dat samo pregled mesta na kojima su predviđene luke i drugi kapaciteti.

Rangirano mesto luke	Godišnja tonaža	Udaljenosti od kanala
Svetozarevo	400,000-500,000	km 110
Stalać	250,000	km 156
Kruševac	400,000-500,000	na Zapadnoj Moravi
Kraljevo	400,000-500,000	na Zapadnoj Moravi
Niš	1,000.000-1,500.000	km 210
Leskovac	400,000-500,000	km 257
Vranje	250,000	km 320
Kumanovo	400,000-500,000	km 386
Skoplje	1,000.000-1,500.000	km 431

Prednosti prevoza vodenim putovima

Glavne prednosti rečnog i kanalskog prevoz u odnosu na železnički i putni saobraćaj su u značajno niskim transportnim troškovima, u velikim kapacitetima, u redukovanom broju zaposlenih, u velikim prednostima utovara i istovara, skladištenja i održavanja raznih vrsta roba i njihovoj sigurnosti u tranzitu.

Stalno povećanje plovnog saobraćaja zabeleženo je posle drugog svetskog rata pa do današnjih dana. Stav da je rečni saobraćaj neodrživ na određenom nivou razvoja ostalih sredstava prevoza pokazao se kao netačan, posebno u najrazvijenijim zemljama, kao što su Zapadna Nemačka, Francuska, Belgija, Holandija, SAD, i neke druge. Prednost prevoza vodenim putevima, razvoj industrijskih i drugih kapaciteta i stalno unapređenje međunarodnih odnosa, uticalo je na povećanje tonaže u rečnom saobraćaju. Stoga bi uloga vode kao transportne pogodnosti trebala da bude više korišćena za prevoz rasutog tereta i za prevoz količina robe koja ne može da podnosi skupe cene prevoza ostalih vidova saobraćaja.

I u Europi, i u svetu se rade veliki projekti koji se odnose na realizaciju velikih komunikacijskih sistema, regulaciju kanala, rečnih tokova, izgradnju kanala i drugih objekata namenjenih za pristupačnost područja bogatih sa sirovinama

područjima sa razvijenom industrijskom proizvodnjom. Izgradnja velike europske arterije rečnih kanala od severa prema zapadu i istoku omogućava spajanje velikih proizvodnih centara s velikim tržišnim centrima.

zaključak

Iz svih do sada napravljenih studija, projekata i dopuna o plovnom putu Morava-Vardar (Axios), proizilazi jedan osnovni zaključak, da je izgradnja kanala Morava-Vardar tehnički ostvarljiva i ekonomski opravdana.

Povezan s Europskom mrežom kanala i sa arterijom Rajna-Majna-Dunav, kanal Morava-Vardar (Axios) će imati veliki uticaj na povećanje ekonomske koristi istočne i zapadne ekonomije, tehnički koordiniran transportni sistem vodenog i putnog prevoza.

Plovni put Morava-Vardar (Axios) će skratiti rutu Beograd - Solun za oko 1200 km, ako se poredi sa rutom koja ide Dunavom, Crnim i Egejskim morem.

Višestruke prednost koje pruža plovni put Morava-Vardar (Axios) su sledeće:

-Stimulacija, usaglašenost i ubrzanje celokupnog privrednog i društvenog razvoja Jugoslavije i Grčke.
-Ušteda troškova i kraće vreme plovidbe u odnosu na vreme plovidbe Dunavom, a preko Crnog mora i Egejskog mora. Postignuta ušteda troškova je 25% do 30% u korist plovnog puta Morava-Vardar (Axios).
-Osim toga, vreme plovidbe je skraćeno za tri dana.
-Jeftiniji troškovi prevoza tona / kilometar u poređenju kanalnnog i železničkog (putnog) saobraćaj. U ovom slučaju, prosečna cena železničkog prevoza mogla bi biti dvostruko skuplja.
-Mogućnost plaćanja troškova prevoza u nacionalnoj valuti.
-Koristi i prednosti u unutrašnjim lukama za brodove iz zemalja koje bi učestvovale u finansiranju gradnje plovnog puta.
-Izgradnja, eksploatacija i održavanje plovnog puta i novih luka će imati efekat na povećanu aktivnost u vezi sa proizvodnim sredstvima, sirovinama i opremom.
-Poboljšana zaštita od voda unutar područja kroz koje vodeni put prolazi i koristi koje prizilaze iz snabdevanja opštinskog mesta i industrije, iz proizvodnje električne energije, iz poboljšanja kvaliteta vode i reguliranja poplavnog talasa.
-Povećana mogućnost za bolje zapošljavanje različitih zanimanja potrebnih za pravilno održavanje plovnih puteva, rečnih luka i opreme.
-Povećana vrednost zemljišta duž plovnog puta.

za www.plavosrce.com preveo i priredio M.LJubičić
12.2012

Lično zapažanje:

Baseni reke Dunav i reke Morava su privredna i nacionalna kičma Srbije. Osovina razvoja na relaciji gradova Novi Sad – Beograd – Kragujevac - Niš je fundament za razvoj i garant nacionalne stabilnosti i blagostanja. Svaka druga razvojna strategija je manje važna i manje značajna, i uglavnom je bila poražavajuća */pa i ona, koja je bila /ili jeste i dalje/ kod nekih interesnih grupa doživljavana sa emotivnog aspekta/.* To smo imali prilike, ne samo da vidimo, nego i da doživimo i proživimo. Svako 'navlačenje' na druge puteve i vrednosti, a bez čvrstog nacionalnog utemeljenja, i jakog interesa, i bez držanja uzdi svojim rukama, bez obzira koliko ponekad spolja sladunjavo delovalo i mnogo obećavalo, dovodilo nas je do posrnuća, osiromašenja, ponižavanja, orobljavanja. Bez kičme, bili smo savijani, skraćivani, obespravljivani, sa nama su se igrali kao sa plastelinom, a toliko nemoćni, da su i najmanji, a neretko i oni koji šakama naše darove uzimaše, kao loše dete prema ogromnom plišanom medi, pokazali svoje pravo lice. Srbija je bila na pod bačena, i kao otirač, otirana, i od neljudi pljuvana!

Nedavno su patriotske snage, u predizbornom obraćanju naciji, a u cilju vraćanja dostojanstva i otvaranja perspektive mogućeg nacionalnog blagostanja i evropskog, ali i svestranijeg međunarodnog povezivanja, obnovile ideju plovnog puta Dunav - Morava, i obećale da će učiniti sve što političke, diplomatske i finansijske veštine omogućavaju, da bi se započela realizacija iste. I potom, po dolasku na vlast, nadležni ministar to isto veoma decidno potvrdi!

Osposobljavanje plovnog puta Dunav – Morava, i izgradnja plovnog kanala za povezivanje sa rekom Vardar, za Srbiju je epohalni ekonomski, ali i finansijski projekt. I više od toga – to je sve-nacionalni projekt. I stoga, to je projekt ne samo jedne partije, ili jedne snage, već svih dobronamernih, ali i mudrih ljudi, koji misle na svoj i svojih potomaka, i zemlje u kojoj žive boljitak. I ne samo za Srbiju, nego i za Makedoniju, u kojoj reka Vardar, isto ili, čini se, još više nego Morava u Srbiji, preseca samo središte zemlje. Ali i za sve okolne zemlje. A sve od reda siromašne i nekako izolovane, a međusobno vrlo malo ili nimalo kooperativne.

Ovaj projekt je istinska prilika da se ljudi povežu radi ličnog i opšteg dobra. Da se siromašne, a plodne obale reka ljudima nasele i poljoprivreda, industrija, trgovina i saobraćaj na njima razvije, baš kao što se to deslilo poodavno, sada razvijenim evropskim gradovima i gradićima, na njihovim rečnim koridorima.
A naš put ka takvoj Evropi, ali i ka drugim kulturama i narodima je najbolja prilika za naše dobro, i eto, tu je ispred, na dohvat ruke. Iskoristimo je!

Projekt Dunav-Morava bi, može se slobodno reći, morao biti generacijski projekt, projekt ovih generacija, koje bi trebalo da ga i ostvare, ili bar dobrim delom urade, kao potvrda sebe,kao dug prema precima, i kao perspektiva-bolji život potomcima.

DUNAV – MORAVA

REKA MORAVA KAO NAJVEĆA I NAJRAZGRANATIJA SRPSKA REKA, I REKA DUNAV KAO NAJVEĆA EVROPSKA REKA /POSLE VOLGE/ I DRUGA PO VELIČINI SRPSKA REKA, SA SVOJIM PRITOKAMA I KANALIMA POKRIVAJU I OPSLUŽUJU NAJVEĆI DEO TERITORIJE I STANOVNIŠTVA SRBIJE, I SVOJIM PRIRODNIM TOKOM ČINE KIČMU I CENTRALNU OSOVINU NA KOJOJ POČIVA STRATEŠKI RAZVOJ NA NACIONALNOM I INTERNACIONALNOM PLANU.

DUNAV – MORAVA

kičma razvoja nacionalne ekonomije
i prirodni i rečni put Srbije u društvo
razvijenih evropskih zemalja kanalom
Rajna-Majna-Dunav-Morava-Vardar