

Пловни пут са 58 преводница и пет успињача

Аутор: Миодраг Б. Јовановић (2) среда, 13.02.2013.



Питање потребне количине воде за предвиђени пловни пут је деликатно у данашње време, с обзиром на уочени тренд смањења количине воде у рекама. Могуће је да ће у будућности проблем недостатка воде бити све заостренији. Али када би све функционисало онако како је замишљено још пре четири деценије, укупан број степеница на овом систему био би 63, од тога 58 брана са преводницама и пет бродских стрмих равни или успињача. Тако велики број објеката чини да овај пловни пут буде веома скуп за изградњу и одржавање. С друге стране, бране с преводницама дају могућност изградње хидроцентрала, што свакако улази у позитиван биланс целог пројекта. Само на Великој Морави, укупна снага хидроелектрана износила би око 200 мегавата. Сви велики хидротехнички пројекти су по правилу вишенаменски, што значи да се, поред пловидбе, баве и другим водoprивредним гранама (водоснабдевањем, хидроенергетиком, наводњавањем...).

Важни елементи студија оправданости су садашњи и прогнозирани робни токови и количина робе, као и брзина транспорта. На речно-каналским саобраћајницама брзина кретања теретних пловила је релативно мала (око шест километара на час), што се компензује великим количинама терета који се транспортује бродским склоповима – саставима. За превоз терета од Дунава до егејске луке (са успутним превођењем бродова) требало би око две недеље.

Иначе, студије оправданости су неопходне, али не могу дати апсолутно тачне одговоре, јер се заснивају на предвиђањима која укључују читав низ неизвесности. Иако у вези с пловним путем Дунав – Егејско море постоје стогодишњи планови, они не морају аутоматски да буду препорука за његову данашњу изградњу. Наиме, робни токови, који су пресудни за оцену оправданости оваквих пројеката временом се мењају, па тако неки

пловни пут који је једном био рентабилан, након престанка неког важног робног тока може постати до те мере нерентабилан да не може да обезбеди чак ни средства за текуће одржавање. Други фактор је технологија речног транспорта која је временом знатно унапређена на плану повећања капацитета бродова, који сада захтевају габарите пловидбене инфраструктуре знатно веће (и скупље) од оних од пре сто година.

У анализи техничко-економске оправданости оваквог пројекта битан елемент су трошкови одржавања. Процена је да би трошкови одржавања овог изузетно сложеног система били високи, 400-500 милиона евра годишње. Овде треба имати у виду и приходе, али ако приходи не буду већи од трошкова инвестиционог одржавања, пловни пут ће неминовно пропадати и временом замрети. Поучан пример је Велики бачки канал између Бездана на Дунаву и Бечеја на Тиси, који је доживео такву судбину. У време Аустроугарске, то је био активан пловни пут који је служио за превоз пољопривредних производа из Војводине ка Бечу и даље ка Европи. Канал је касније реконструисан и укључен у систем Дунав–Тиса–Дунав (ДТД). Међутим, због недостатка средстава за одржавање, он се данас не користи за пловидбу. Већина канала у систему ДТД су замуљани, а стање на Великом каналу је такво да постоје профили у којима је дубина мања од једног метра.

Због свега овога, рекао бих да у дебату о изградњи пловног пута Дунав–Морава–Солун данас треба унети елементе реалности. Оно што је у овом тренутку водопривредно реално, то је вишенаменско уређење слива Велике Мораве, значи енергетика, водоснабдевање, наводњавање, па и пловидба. До Сталаћа, уз релативно велика улагања, обезбеђење пловидбених условатехнички не би био велики проблем. Већ је разматрана и могућност везивања овог пловног пута са Западном Моравом, да би се Краљево и други индустријски центри тог региона укључили у великоморавски пловни пут. Такође студирана је и регулација Јужне Мораве са прикључком на Нишави, да би се и Ниш везао на овај пловни пут. Али јужније од Дољевца се није ишло, јер то је технички и финансијски крајње дубиозно. А поготово не верујем да би, због енормних трошкова, у тај пројекат кренули Македонци и Грци. Нереално је очекивати да би се економски уздрмана Грчка данас могла интересовати за један такав пројекат. Зато верујем да ће се све завршити на Великој Морави. Међутим, за израду студије оправданости нису нам потребни Кинези; наши стручњаци из „Енергопројекта”, Института „Јарослав Черни”, предузећа „Иван Милутиновић” и других, не само да већ поседују студије и пројекте који могу бити добра основа за израду студије оправданости моравског пловног пута, него су се и доказали радећи такве студије широм света.

Професор Грађевинског факултета Универзитета у Београду

Коментари [10](#)



AV

Zahvaljujem kolegi Jovanovicu na utrosenom vremenu da skine makar malo paucine iz glava mnogih koji emotivno i uspaljeno pricaju o stvarima koje su pod jedan vrlo kompleksne, a pride skupe. Takodje se slazem da imamo sopstvenih kapaciteta, da li Jaroslav Cerni ili Energoprojekt, da sami premerimo isplativost cele price. Konacno, fazni pristup, sa sredjivanjem V.Morave za pocetak i odradjivanjem "jeftinijih" deonica na severu bi apsolutno imao vise smisla.



Lala D.C.

Tehnicki je taj problem resiv.To nije lokalni Srpsko,Makedonski i Grcki problem to je Evropski pa i svetski problem po dimenzijama.Pitanje je gde je tu Alpinai jos poneko.



Србин Шумадинац

Ако ништа друго остаће пловни пут до Ниша и Краљева , регулисани речни токови што се тиче плављења, и цео систем за наводњавање. Ко мисли да је то безначајно нека пита грађане Шумадије и Источне Србије шта мисле о томе! Лако је са севера говорити о нефункционалности канала ДТД док бродови плове Дунавом. Канал ДТД је првенствено изграђен због одводњавања и наводњавања. А "златне" деведесете су учиниле своје... Ако ћемо према њима мерити функционалност онда не требамо да градимо више ништа.



vladimir Novi Sad

Ovo je interesantna tema,ali ne za siru javnost,tacnije,za ljude koji misle da sve znaju.Ova se rasprava treba voditi medju strucnjacima,bez iole politickih obojenih ljudi.Sigurno je interesantna za ulaganje,ako se jedna Kina interesuje.Zato,pustimo strucnjake da donesu odluku,smesni su pojedini komentari ljudi o oceni ove investicije.



ranko petrovic

Studije,projekti i rasprave su uvod u realnosti tehnickih uslova i finansiske opravdanosti,ali u svemu tome postoji i politika.I to politika velikih.Srbija je samo teritorija i deo tog projekta i to samo ako neko od velikih svetskih investitora odluci da je to potrebno.Panamski kanal se gradi i dogradjuje vec devedeset godina,Suecki je odavno postao "tesan",sta reci na investiciju izmestanja aerodroma u HonKongu?Dvadeset milijardi \$! Para ima i one osnovno oruzje u balansu i svetskoj utakmici.Zato mislim da rasprave,pogotovo strucne(Korolija)jesu potrebne i dragocene,ali mi se u tako velike projekte(daj boze)ukljucujemo kao obican plac za gradiliste.Nezamisliva bi bila korist za Srbiju i gradjane u unutrasnjosti.Nadam se da cu to doziveti!



TATA 123

Канали по Војводини се не користе и производе губитке. Изградња кроз онолике планине не доноси никакву корист већ само ШТЕТУ. Лепо је маштати , али још лепше не бити у дужничком ропству због нечијих суманутих идеја, На жалост , ми нисмо нација која ОДРАЖАВА пројекте и идеје, а камоли грандоманске идеје.



bojan iličić

Ako je gospodin koji "zastupa" NR Kina u pravu, onda bi nama preostalo da razmotrimo svu problematiku u oblasti prostornog planiranja i mnogo čega drugog (i ekologije). Jer NR Kina hoće da investira velike pare. S druge strane valjda bi to bio (ako bude) sporazum 4 države?!



Дринко

Доста добар приказ овог пловног пута и његова веза са осталим пловним путевима унутар подручја Југославије дат је на Симпозијуму САНУ који је одржан у Београду непосредно пред распад Југославије.

|



Јован Королија

Са задовољством истичем да су моји предходни коментари у поводу писања Политике о теми пловног пута Дунав - Егејско море потврђени чланцима професора Јовановића. Истичем још једном да је пут министра Бачевића у далеку Кину имао само једну сврху, а то је туризам. Указивао сам и раније да за студију оправданости градње канала Дунав - Егејско море није требало нигде путовати ван Београда. Довољно је било отићи до Института "Јарослав Черни" и Енергопројект - Хидроинжењеринга и са њима ако је потребно уговорити израду студије оправданости. Истицао сам и предходну потребу обављања разговора са представницима Грчке и Македоније пре било каквог започињања разговора о почетку радова на студији оправданости градње канала. У неким коментарима сам помињао "Преинвестициону студију коришћења хидроенергетског потенцијала Велике Мораве" из 1989., урађену у Енергопројекту. Имао сам част да радим са многим инжењерима који су узели учешћа у њеној изради. Шеф пројекта била је Биљана Путник дипл. инж. .



zarije bulatovic

profesore, Kinezi su vec zakupili najveći deo solunske luke i veliko zemljište u blizini za skladišta kontejnera, do solunske luke nema pruge. prolaz kroz bosfor je usporen i preskup, jadranske luke daleko i pod kontrolom nekih eu zemalja, ovim putem bi kineska roba stigla do srca evrope, kao i ono malo robe sto evropa proizvodi na istok. nije slučajno sto strani investitori podizu fabrike u pomoravlju, autoput nije jedini razlog, nije slučajno ni to što kinezi nude izgradnju autoputa ka barskoj luci od surčinškog aerodroma i nesrećnog kargo centra koji je amerika stopirala i blokirala. ipak smo mi na starom carskom putu izmedju rima i carigrada, a taj put je zatvoren 1 dan u godini. nema ovde vremena za dublje analize, ali bar znamo kome ovaj kanal nikako ne odgovara.