

# Σύνδεση Δούναβη – Μοράβα - Αξιού

## Ιστορικά και Γεωγραφικά στοιχεία

Η πύλη» του Δούναβη στο Αιγαίο, αποτελεί το ξαναζωντάνεμα μιας πολύ παλιάς ιδέας, που πρωτοαναφέρθηκε πριν από εκατό χρόνια και που υποστηρίζει την θαλάσσια σύνδεση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης με το υδάτινο δίκτυο μεταφορών της Κεντρικής Ευρώπης. Μια γιγάντια ποτάμια εμπορική λεωφόρος που θα συνδέει τον Δούναβη και μέσω Βελιγραδίου θα καταλήγει στη Θεσσαλονίκη. Η ποτάμια αυτή οδός θα συνδέει ουσιαστικά τον λιμένα Θεσσαλονίκης με την «καρδιά» της Ευρώπης μέσω της οποίας θα μεταφέρονται προϊόντα που θα φθάνουν στη Θεσσαλονίκη από την Ευρώπη και αντίστροφα.

Από το 1841, από Σερβικής πλευράς, είχε τεθεί ζήτημα κυκλοφορίας πλεύσης του Μοράβα, ο οποίος διασχίζει την τότε Σερβία. Τον Ιούλιο του 1859 μια γαλλική εταιρεία λαμβάνει την πρώτη άδεια πλεύσης από τον τότε Σέρβο ηγεμόνα Miloš Obrenović, μια αποκλειστική άδεια για πλεύση ατμόπλοιου στον ποταμό Μοράβα. Η Σερβία διέκρινε και κατέληξε ότι ένας τρόπος ανάπτυξης της χώρας αποτελεί ο έλεγχος του ποταμού Μοράβα και η μετατροπή του σε υδάτινο δρόμο, έναν κύριο εμπορικό δρόμο.

Το 1867 και το 1907 υπήρξαν οι πρώτες πιο σοβαρές έρευνες του ποταμού Μοράβα και που έγιναν προκειμένου να ελεγχθούν οι δυνατότητες πλεύσης του ποταμού. Από πλευράς Ελλάδος είχε προταθεί στον Γεώργιο Β', με παράκαμψη του τότε πρωθυπουργού Ι. Μεταξά, να επιτευχθεί αυτή η υδάτινη οδός. Ο Γεώργιος Β' το βρήκε ενδιαφέρον και το πρότεινε στον πρωθυπουργό του, ο οποίος όμως το απέρριψε. Ο λόγος ήταν επειδή «ο πλωτός Αξιός θα φέρει εμπορεύματα και Ευρωπαίους στην Ελλάδα, αλλά μπορεί να φέρει και στρατεύματα»!

Το πόσο δίκαιο είχε, φάνηκε σε λίγο χρόνο, όταν ο γερμανικός στρατός αναζητούσε δίοδο να μπει στη χώρα μας. Εκείνα τα χρόνια, μέσα στον αμυντικό σχεδιασμό μιας χώρας εντασσόταν ακόμη και η διατήρηση στενών δρόμων και γεφυρών κοντά **στα σύνορα**, ώστε σε περίπτωση επίθεσης του εχθρού, η προέλασή του να μη γίνει με ταχύτητα.

Τώρα βέβαια, τα πράγματα έχουν αλλάξει. Ο εχθρός δεν χρειάζεται καν να προελάσει στο έδαφος. Γι' αυτό και έφτασε η **Εγνατία οδός** μέχρι την Αλεξανδρούπολη, διανοίγονται δε κάθετοι άξονες με τη Βουλγαρία στην περιοχή της Θράκης. Ως εκ τούτου, με άλλο πνεύμα θα αντιμετωπισθεί η επιχειρούμενη σύνδεση Δούναβη-Αιγαίου.



## Το σχεδιαζόμενο κανάλι "Δούναβη-Αξιού-Θεσσαλονίκης"

Ο υπουργός Φυσικών Πόρων της Σερβίας κ. Μίλαν Μπάτσεβιτς, κατά την επίσκεψή του το 2013 στην Κίνα, εξέθεσε το φιλόδοξο σχέδιο στους συνομιλητές του. Οι Κινέζοι έδειξαν μεγάλο ενδιαφέρον για τη δημιουργία εναλλακτικής και φθηνής οδού για την είσοδο των προϊόντων της στην Ευρώπη. Ο κ. Τζου Λιενσί, οικονομικός σύμβουλος της Κινεζικής Πρεσβείας στο Βελιγράδι, χαρακτήρισε το εν λόγω έργο ως «μεγάλη οικονομική ευκαιρία για τις κινεζικές επιχειρήσεις». Στη Σερβία εκφράζονται αμφιβολίες αν μπορεί η χώρα τους να συμμετάσχει σε τόσο μεγάλο έργο.

### Αξίζει τον κόπο η κατασκευή του καναλιού Δούναβη- Μοράβα –Αξιού;



Το πλεύσιμο κανάλι που θα έχει έξοδο στο Αιγαίο Πέλαγος και θα διέρχεται μέσω του Αξιού ποταμού, θα έχει συνολικό μήκος 650 χιλιομέτρων.

Το παραπάνω είναι αποτέλεσμα μελέτης του καναλιού αυτού που δείχνει ότι κατασκευή του είναι συμφέρουσα και δικαιολογημένη και συνεπώς 'αξίζει τον κόπο'.

Οι Κινέζοι, οι οποίοι θα αναλάβουν το έργο υπέβαλαν επίσημα τα αποτελέσματα της αξιολόγησης κατασκευής του έργου.

«Ο πρόεδρος της Σερβίας, Τόμισλαβ Νικολιτς, κατά την επίσκεψή του το 2013 στην Κίνα ενημερώθηκε για τη μελέτη και για την εγκυρότητα αυτού του καναλιού, μελέτη που προετοίμασε η κρατική κινεζική εταιρία «China Gezuba Group Corporation» και περιμένουμε μέσα σε λίγες εβδομάδες να

λάβουμε επίσημα τη μελέτη αιτιολόγησης του έργου», δήλωσε ο Ντούντσιτς.

Παλαιότερα είχαν κυκλοφορήσει πληροφορίες που έλεγαν ότι η κατασκευή του Καναλιού του Αξιού θα κόστιζε από 10 έως 15 δις ευρώ, αλλά λόγω αδυναμίας της Σερβίας, η εκτέλεση του έργου θα γινόταν μέσω παραχώρησης.

Γεγονός είναι ότι η δημιουργία ενός τέτοιου μεγέθους καναλιού θα αποκτήσει σύντομα μεγάλη εμπορική απήχηση με τη σύνδεση βορειότερων καναλιών μέχρι το Ρήνο ποταμό.

Το έργο θα είναι πολύ-λειτουργικό και εκτός του ότι θα είναι ικανό για την πλεύση εμπορικών σκαφών, θα περιλαμβάνει και την κατασκευή 5 έως 7 υδροηλεκτρικών σταθμών, θα έχει αντιπλημμυρική και διαβρωτική προστασία, θα επιτρέπει την άρδευση των γεωργικών εκτάσεων, ποιοτική παροχή ύδατος και συγχρόνως θα αυξήσει την τουριστική προσέλευση.

## Κέρδος για την Ελλάδα

Αναμφισβήτητα πρόκειται για μια εξέλιξη η οποία εάν υλοποιηθεί θα προσδώσει στο λιμάνι Θεσσαλονίκης αλλά και σε ολόκληρη τη Μακεδονία τεράστια εμπορική και γεωπολιτική αξία, καθώς αυτό θα αναδειχθεί σε ένα από τους κύριους κόμβους μεταφοράς προϊόντων από τη Μεσόγειο στην κεντρική Ευρώπη, αναβαθμίζοντας σημαντικά περαιτέρω την γεωπολιτική θέση ολόκληρης της χώρας.



Στο σχέδιο για την κατασκευή του εμπορικού καναλιού Δούναβη-Μοράβα-Αξιού-Αιγαίο θα υπάρχει δυνατότητα σύνδεσης με πλεούμενο μέσω του Εμπορικού Καναλιού του λιμανιού της Θεσσαλονίκης με τα συστήματα πλεύσης του Ρήνου-Μάιν-Δούναβη, Όντερ-Βιστούλα και με τον Σηκουάνα και Ροδανό.

Το έργο θα είναι πολύ-λειτουργικό και εκτός του ότι θα είναι ικανό για την πλεύση εμπορικών σκαφών, θα περιλαμβάνει και την κατασκευή 5 έως 7 υδροηλεκτρικών σταθμών, θα έχει αντιπλημμυρική και διαβρωτική προστασία, θα επιτρέπει την άρδευση των γεωργικών εκτάσεων, ποιοτική παροχή ύδατος και συγχρόνως θα αυξήσει την τουριστική προσέλευση.

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, που η οικονομική και γεωστρατηγική σημασία του έτσι αναβαθμίζονται, θα αποτελεί την **πύλη θαλάσσιας διαμετακόμισης**, δηλαδή χαμηλού κόστους, σε μία ευρωπαϊκή ενδοχώρα πολλών εκατομμυρίων.

## Επίλογος

Από τα παραπάνω γίνεται φανερό ότι το κόστος δεν είναι απαγορευτικό, ακόμη και αν είναι πολύ μεγαλύτερο, καθώς τα οικονομικά οφέλη όλων των εμπλεκόμενων χωρών σε βάθος χρόνου θα είναι πολλαπλάσια. Ωστόσο για να προχωρήσει ένα παρόμοιο έργο, είναι βέβαιο ότι θα απαιτηθούν σημαντικές διακρατικές συμφωνίες και επιμέρους κατά χώρα υποχωρήσεις για να μην μετράμε μια ακόμη χαμένη ευκαιρία ανάπτυξης για όλους.



Πηγές: <http://voiceofserbia.org/>, <http://www.echedoros-a.gr/>