



Vreme: 18.08.2026 11:27

Medij: rts.rs

Link: <https://oko.rts.rs/ekonomija/5087712/presusivanje-evropskih-reka-ekonomski-i-ekoloski-sok-za-stari->

Autori: Redakcija

Teme: zaštita životne sredine i ekologija u izgradnji puteva

Naslov: Presušivanje evropskih reka: Ekonomski i ekološki šok za Stari kontinent

14448

utorak, 18. avg 2026, 11:27 -> 12:30

Sa pejzažom Starog kontinenta koji se pod uticajem snažnih suša ubrzano menja, postavlja se pitanje da li se Evropa i dalje može oslanjati na svoj rečni sistem kao okosnicu jeftinog i pouzdanog transporta, i relativno niskougljeničnu alternativu drumskom (i vazdušnom) prevozu. Ogromne prednosti koje pružaju reke (poput Rajne i Dunava), mogućnost transporta robe preko kontinenta po niskoj ceni, lak pristup lukama na mestima kao što su Hamburg i Rotterdam i neograničen pristup slatkoj vodi za proizvodnju, hidroenergiju i rashladne nuklearne elektrane, više se ne mogu uzeti zdravo za gotovo, posebno ne u naporu EU da učini sebe autonomnom od kineskih i američkih lanaca snabdevanja, niti mogu da obezbede pouzdanu energetska nezavisnost ili garantuju bezbednost hrane.

Suša se intenzivirala širom centralne i zapadne Evrope od početka leta, a južna Engleska, severna Italija i delovi centralne Evrope su među najteže pogođenim područjima. Prema podacima Globalne opservatorije za sušu (Global Drought Observatory-GDO), oko polovina evropskog kopnenog područja se suočava sa sušom, dok je 9% dostiglo "nivo upozorenja", uključujući južnu Nemačku, Mađarsku, Rumuniju, Austriju, Češku i Slovačku.

Reke Loara, Po, Rajna i Dunav su na rekordno niskim nivoima, nakon kontinuiranih toplijih i sušnijih uslova tokom istorijski vrućeg leta na kontinentu koji se najbrže zagreva na planeti. Nizak vodostaj glavnih vodnih prometnica na Starom kontinentu ugrožava teretni saobraćaj i posledično industriju i poljoprivredu (nemačke industrijske grane - posebno su pogođene hemijska, naftna i industrija čelika - procenjuju da bi troškovi vodosnabdevanja mogli porasti i do 30% kao rezultat klimatskih promena, te da će do 2035. biti potrebna dodatna ulaganja od 14 milijardi evra).

Da stvar bude gora, uz rekordno niske nivoe reka, izazvanih visokim temperaturama i sušom, dolazi i niz šumskih požara širom Evrope, uz brojne ljudske žrtve.

Slike Dunava, Rajne, Poa, Elbe i drugih glavnih plovniha puteva pokazuju koliko dramatično dugotrajna suša može preoblikovati kontinent. Prema podacima Evropske opservatorije za sušu (European Drought Observatory-EDO), oko 46,5% Evrope i mediteranskog bazena suočava se sa sušom. Dunav, koji protiče kroz 10 država, zabeležio je rekordno nizak vodostaj u velikim delovima Srbije, Mađarske i Rumunije.

Situacija na Rajni, najvažnijoj komercijalnoj reci Evrope, ima posledice koje se protežu daleko izvan ugrožavanja životne sredine. Naime, sa padom nivoa vode teretni brodovi redukuje količine robe koju prevoze, povećavajući troškove transporta sirovina i vršeći dodatni pritisak na evropske lance snabdevanja. Elba, koja protiče kroz Nemačku i Češku, Loara u Francuskoj i Po u Italiji su takođe pod udarom dugotrajnih sušnih uslova, ugrožavajući ekosisteme i poljoprivrednu proizvodnju (usevi, uključujući žitarice, kukuruz, grožđe, masline doživljavaju značajan stres zbog nedostatka vode).

Pad nivoa reka smanjuje proizvodnju hidroelektrana, komplikuje industrijske aktivnosti i pogađa energetska postrojenja koja zavise od vode za hlađenje. Morska voda prodire u korita reka zbog niskog nivoa uništavajući ekosistem, ugrožavajući navodnjavanje i snabdevanje pitkom vodom.

Sistemska, a ne trenutni problem

Analize Svetske inicijative za atribuciju vremenskih pojava (World Weather Attribution-WWA) ukazuju na to da se trenutna kriza ne može pripisati isključivo letnjim toplotnim talasima. Suša je počela već tokom proleća, kada su veliki delovi Evrope zabeležili padavine znatno ispod proseka. Uzastopni talasi ekstremne toplote zatim su ubrzali isparavanje, dodatno iscrpljujući raspoložive rezerve vode. Rezultat je sada vidljiv širom kontinenta: reke koje su nekada dominirale njihovim pejzažima su se povukle, otkrivajući pesak, blato i naslage iz prošlih vremena.

Ovog leta, transport hemikalija, naftnih derivata i druge robe na Rajni i Dunavu je gotovo zaustavljen na nekim mestima. Snažno je pogođena i proizvodnja električne energije. Rumunija je 13. avgusta počela da zatvara poslednji operativni reaktor u svojoj nuklearnoj elektrani Černavoda, nakon što je nivo vode na Dunavu pao na rekordno nizak nivo, ostavljajući premalo vode za hlađenje (inače, dva reaktora ove elektrane obezbeđuju oko 20% električne energije te zemlje).

Mađarska i Bugarska su taj scenario, za sada, jedva izbegle (vlasti u Budimpešti se snalaze koristeći potopljene barže da bi podigle nivo Dunava kako bi nuklearna elektrana Pakš ostala u radu, sa smanjenim kapacitetom). Proizvođači automobila Audi u Mađarskoj i Dačija i Ford u Rumuniji su se složili da privremeno obustave proizvodnju u svojim fabrikama kako bi uštedeli energiju. Cena prevoza žita baržama na rumunskom delu Dunava do Konstancije porasla je sa oko 11 evra po toni pre žetve na 18-20 evra.

U Francuskoj je reka Loara, duga 997 kilometara, nedavno praktično presušila u Monžan sir Loari, sa izolovanim virovima, nakon nedelja intenzivne vrućine. Indikativna je studija dr Sehriša Usmana sa univerziteta u Majnhajmu i ekonomista Evropske centralne banke (ECB), koja pokazuje da su





Vreme: 18.08.2026 11:27

Medij: rts.rs

Link: <https://oko.rts.rs/ekonomija/5087712/presusivanje-evropskih-reka-ekonomski-i-ekoloski-sok-za-stari->

Autori: Redakcija

Teme: zaštita životne sredine i ekologija u izgradnji puteva

Naslov: Presušivanje evropskih reka: Ekonomski i ekološki šok za Stari kontinent

prošlogodišnji toplotni talasi, suše i poplave pogodili četvrtinu svih regiona EU, uzrokujući kratkoročne gubitke od najmanje 43 milijarde evra (sa projekcijom da će ukupna šteta dostići 126 milijardi evra do 2029).

Bezbroj je primera uticaja suše na različite aspekte privrede u Evropi. Dugotrajna vrućina u Italiji snažno je povećala troškove za industriju sira vrednu 4 milijarde evra, koja stoji iza poznate marke Parmigiano Reggiano. Dok suša i smanjenje zaliha vode otežavaju i poskupljuju uzgoj neophodne stočne hrane, proizvođači čuvenog sira su snažno povećali izdatke da bi snizili temperaturu s kojom se suočavaju životinje.

Ekonomski značaj Rajne

Vodostaji Rajne i Dunava su najniži od kada je zvanična evidencija počela, 1880. godine. Rajna, koja teče od Alpa do Severnog mora i glavni je trgovinski izlaz Evropske unije, čini otprilike dve trećine rečnog teretnog saobraćaja EU po obimu i preko 99% njenog kontejnerskog vodnog saobraćaja, dok se Dunavom prevozi oko 8% teretnog saobraćaja EU po obimu. Da bi se izbeglo nasukavanje, barže na Rajni i Dunavu prevoze samo 15-20% uobičajenih tereta, što povećava troškove transporta.

Rajna je posebno važna za Nemačku. Rasuta roba poput uglja, čelika, sirove nafte, hemikalija i minerala je jeftinija (i ekološki prihvatljivija) za transport baržama nego kamionima ili vozom. Fabrički klasteri su izgrađeni duž Rajne u 19. veku, kako bi se pristupilo baržnom transportu i vodi za industrijske procese. Bajer, nemački farmaceutski gigant, ima sedište u Leverkusenu, na istočnoj obali Rajne. BASF, najveći svetski proizvođač hemikalija, nalazi se u Ludvigshafenu na Rajni.

Tokom protekle decenije preduzeća su počela da se prilagođavaju ponavljajućim krizama niskog vodostaja, držeći veće zalihe i koristeći brodove izgrađene za pliće reke, dok su mnogi prešli sa rečnog na drumski ili železnički saobraćaj. Dok je 2017. godine 4,7% sve robe u Nemačkoj prevezeno unutrašnjim plovnim putevima, u 2024. taj udeo je opao na 4,1%. Sušni period 2018. smanjio je nemački BDP za oko 0,4%. Budući da su ovogodišnji nivoi vode niži, nemački BDP bi mogao biti pastu za 0,5%. Kilski institut je pokazao da jedan mesec niskog vodostaja Rajne smanjuje nemačku industrijsku proizvodnju za oko 1%.

Usled pada vodostaja Rajne, otežano je i funkcionisanje luke Roterdam, što predstavlja samo delić ukupnih troškova sušne sezone koja se razvila zapanjujuće brzo. Naime, rastući troškovi za poljoprivredu, industriju, pa čak i tehnologiju, mogu biti preteča trajnih promena u načinu na koji kontinent obavlja svoje poslovanje.

Suša je takođe pojačala zabrinutost oko toga da li Evropa može da podrži brzo uvođenje centara podataka (data centers), koje mnogi smatraju ključnim za ekonomski rast kontinenta, koji se oslanjaju na vodu za hlađenje (više od trećine od 3000 centara podataka u EU nalazi se u područjima koja se suočavaju sa visokim stresom zbog nestašice vode). Ipak, oko trećine instaliranih kapaciteta evropskih data centara sada koristi hlađenje koje nije zasnovano na vodi, dok sistemi zatvorenog kruga - koji ponovo koriste vodu umesto da je ispuštaju - postaju sve češći u južnoj Evropi.

Ovogodišnja suša će verovatno naneti kratkoročni ekonomski udarac EU od ne manje od 50 milijardi evra (gornje procene idu i do 180 milijardi evra), koji bi mogao značajno da poraste ako nestašica vode potraje. Ovo bi moglo da doprinese inflatornim pritiscima, smanjujući raspoloživi prihod domaćinstava i primoravajući centralne banke da duže drže kamatne stope visokim.

Suša i "strateška autonomija" EU

Kako evropske reke presušuju, klimatske promene počinju da menjaju staru mapu moći i bogatstva Evrope. Od kraja Drugog svetskog rata, najveće evropske reke poput Rajne i Dunava su služile kao središte industrijske moći kontinenta i snažni katalizator njegove trgovine. Nemačka industrija, koja je pokretala čuveni posleratni rast zemlje, bila je u velikoj meri koncentrisana oko ušća Rajne i oblasti Rur, dok je luka Roterdam na ušću Rajne u Holandiji postala najprometnija u Evropi.

Sa pejzažom Starog kontinenta koji se pod uticajem snažnih suša ubrzano menja, postavlja se pitanje da li se Evropa i dalje može oslanjati na svoj rečni sistem kao okosnicu jeftinog i pouzdanog transporta, i relativno niskougljeničnu alternativu drumskom (i vazdušnom) prevozu. Ogromne prednosti koje pružaju reke (poput Rajne i Dunava), mogućnost transporta robe preko kontinenta po niskoj ceni, lak pristup lukama na mestima kao što su Hamburg i Roterdam i neograničen pristup slatkoj vodi za proizvodnju, hidroenergiju i rashladne nuklearne elektrane, više se ne mogu uzeti zdravo za gotovo, posebno ne u naporu EU da učini sebe autonomnom od kineskih i američkih lanaca snabdevanja, niti mogu da obezbede pouzdanu energetska nezavisnost ili garantuju bezbednost hrane.

Evropa mora ozbiljno da razmisli o tome kako da razvije alternativne transportne i energetske mreže koje smanjuju njenu zavisnost od reka, što bi moglo da potraje decenijama i zahteva ogromna ulaganja





Vreme: 18.08.2026 11:27

Medij: rts.rs

Link: <https://oko.rts.rs/ekonomija/5087712/presusivanje-evropskih-reka-ekonomski-i-ekoloski-sok-za-stari->

Autori: Redakcija

Teme: zaštita životne sredine i ekologija u izgradnji puteva

Naslov: Presušivanje evropskih reka: Ekonomski i ekološki šok za Stari kontinent

u novu infrastrukturu. Neka mesta koja su se obogatila zahvaljujući trgovini vodenim putem, poput nemačke Rajnske oblasti ili Roterdama, mogu postati gubitnici. Čini se sve izvesnijim da reke više neće povezivati evropske susede na način koji je decenijama druge načine oslanjanje na susede činio suvišnim.

Isušivanje reka predstavlja ne samo ekološku opasnost, već i veliki strateški izazov za Evropu. Naime, reke obezbeđuju energiju za milione ljudi. A dešava se uspon kineske visokotehnološke proizvodnje i posebno električnih vozila, koja ugrožavaju evropske automobilske ikone poput Folksvagena i Poršea. U isto vreme, Evropa smanjuje svoju zavisnost od gasa iz Rusije, sa kojom je u nekoj vrsti proksi konflikta (od januara sledeće godine prestaće potpuno sa uvozom tečnog gasa iz te zemlje), dok se takođe suočava sa manje naklonjenim Vašingtonom. Zatvaranje Ormuskog moreuza pokazalo je sve slabosti u lancima snabdevanja EU.

Suočena sa ovim izazovima briselska administracija sve više shvata značaj "strateške autonomije". Ideja je da je za EU nužno da smanji zavisnost od strane robe i vojne zaštite, da je potreban adekvatan odgovor na izazov rastuće Kine i eventualnu pretnju od Rusije, te da bi trebalo komercijalizovati nove tehnologije kako bi se obezbedila budućnost koja je zelenija, bogatija i zdravija. No, to izgleda istovremeno i obećavajuće i nerealistično.

Značaj rečnog transporta za Srbiju

Što se tiče Srbije, prema podacima Republičkog zavoda za statistiku (RZS) saobraćaj unutrašnjim plovnim putevima, odnosno rekama, činio je, sa prevezenih 5,285 miliona tona, 11,8% ukupnog prevoza robe Republike Srbije. Izraženo u tonskim kilometrima taj udeo je nešto veći (12,9%), budući da je u saobraćaju unutrašnjim plovnim putevima zabeleženo 1855 miliona tonskih kilometara.

Dakle, relativni udeo teretnog saobraćaja na rekama u Srbiji je oko 12-13% ukupne količine prevezene robe. Najveći deo rečnog teretnog saobraćaja odvija se na Dunavu i Savi, pri čemu je Dunav daleko značajniji zbog međunarodnog transporta.

Inače, u 2024. izvoz rečnim putevima je iznosio je 3,74 miliona tona, a uvoz 5,39 miliona tona, te je udeo izvoza rečnim putem iznosio 22,1%, a uvoza 23,8%. Budući da se u 2025. nije bitnije promena količina izvoza i uvoza rečnim putevima, približno 23% spoljnotrgovinske robne razmene, posmatrano po masi robe, odvija se unutrašnjim plovnim putevima.

Srbija je po značaju reka za spoljnu trgovinu slabija pozicionirana od Rumunije, uporediva sa Bugarskom, dok su u Mađarskoj i Austriji udeo plovnih reka znatno manji, iako je asolutna količina prevoza veća zbog ogromne spoljnotrgovinske razmene, a i BDP-a koji te dve zemlje imaju, u poređenju sa Srbijom. Naime, Srbija ima oko 588 kilometara plovnih puteva, od čega je Dunav ključna međunarodna saobraćajnica. Dunav povezuje Srbiju sa Crnim morem i preko njega sa velikim evropskim tržištima. Srbija nema izlaz na more, pa dunavski pravac ima praktično funkciju "morskog izlaza" za deo robne razmene.

Kod Austrije i Mađarske situacija je drugačija: iako su veoma važne podunavske zemlje, njihov ukupni teretni transport je mnogo više oslonjen na drumski i železnički saobraćaj (na primer, u Mađarskoj je 2023. čak 70,7% transportnog učinka otpalo na drumski saobraćaj).

U EU je 2023. godine otprilike dve trećine (67,4%) ukupnog tereta prevoženog unutar teritorije EU bilo morem, kada se uzme u obzir količina robe i dužina putovanja (tona-kilometri). Drumski prevoz je činio 25,3% ukupnog tereta, dok je železnički prevoz predstavljao 5,5%. Unutrašnji plovni putevi, pre svega reke, činile su 1,6% prevoza tereta.

Prema podacima Eurostata, u pojedinim državama EU, kao što su Rumunija (18,9%) i Bugarska (8,7%), udeo rečnog transporta u unutrašnjoj trgovini, kao i razmeni sa drugim članicama EU bio je visok (gro toga se odvija preko Dunava). Inače, od zemalja sa značajnijim udelom rečnog teretnog saobraćaja u 2023. navodi se i Nemačka sa oko 5%, Belgija sa oko 6%, Luksemburg sa 8%, te Holandija sa oko 12%.

Zbog toga što Srbija ne pripada EU, nemamo potpuno uporedive podatke, ali je na osnovu udela rečnog transporta u unutrašnjem transportu (oko 12-13%), te i udela u izvozu i uvozu robe (oko 23%), jasno je da je Srbija država sa vrlo intenzivnim rečnim transportom, manjim ali po važnosti uporedivim sa onim koji ima Rumunija, članica EU.

