

PLINACRO - UPRAVITELJ HRVATSKOG PLINSKOG SUSTAVA

U razgovoru s Brankom RADOŠEVIĆEM, dipl. ing., predsjednikom Uprave Plinacro, operatora hrvatskog plinskog transportnog sustava, doznali smo brojne zanimljivosti koje se odnose na nastavak izgradnje plinovoda prema Splitu i Dalmaciji, o tome što za Hrvatsku znači najnoviji sporazum s Mađarskom te o brojnim drugim projektima kao što su Jonsko-jadranski plinovod, terminal za ukapljeni prirodni plin (LNG) i sl.

Poštovani gosp. Radošević, Vlada je nedavno prihvatila Izvješće Plinacro o provedbi II. razvojno-ulagačkog ciklusa u hrvatski plinski sustav u razdoblju 2007. - 2011. godine. Što to znači za Plinacro?

Tim je Izvješćem utvrđeno kako se ostvarenje Plana razvoja, izgradnje i modernizacije plinskoga transportnog sustava Hrvatske odvija u skladu s odobrenom dinamikom. To znači da je prvi dio sustava Like i Dalmacije, na dionici Podrebar - Josipdol, u završnoj fazi izgradnje i očekuje se njegovo puštanje u rad tijekom ljeta. Za II, III. i IV. dio sustava završena je i prihvaćena Studija utjecaja na okoliš, a u tijeku je ishođenje lokacijske dozvole. Za sve glavne magistralne plinovode izrađuje se projektna dokumentacija, a aktivnosti na izgradnji regionalnih plinovoda (ponajprije plinovoda Vodnjan - Umag) i svih potrebnih mjerno-redukcijskih stanica odvijaju se u skladu s planiranom dinamikom. Također su u tijeku intenzivne aktivnosti na ostvarenju interkonekcije hrvatskog i mađarskoga transportnog sustava te na ostalim razvojnim projektima: Jonsko-jadranskom plinovodu (IAP) i interkonekciji s Bosnom i Hercegovinom.

Vlada je prihvatila prijedloge koji se odnose na interkonekciju s Mađarskom. Pojasnite nam o čemu se radi.

Plinacro je projekt interkonekcije s Mađarskom već stavio u plan i on je odobren, no bilo ga je nužno tehnički i komercijalno razraditi i usuglasiti s tvrtkom FGSZ Ltd, mađarskim operatorom plinskog transportnog sustava. Do Varosfelda gdje su sjecišta gotovo svih velikih plinovoda potrebno je izgraditi 210 km visokotlačnog (75 bar) sustava. Na hrvatskoj strani potrebno je izgraditi 88 km plinovoda od Slobodnice do Dravaszerdahelya, poveznice dvaju sustava na mađarskoj granici. Pri tome smo sustave u potpunosti tehnički podigli na višu razinu kako bi se u Hrvatsku mogao transportirati ruski, kaspjski ili bilo koji drugi plin, odnosno da plin može strujati i u suprotnom smjeru kada se izgradi LNG terminal.



Branko RADOŠEVIĆ, dipl. ing.
Plinacro d.o.o., Zagreb

Rođen je 1956. godine u Graberju Ivaničkom. Diplomirao je 1981. na Fakultetu strojarstva i brodogradnje Sveučilišta u Zagrebu, a državni stručni ispit položio je 1983. godine. Tijekom rada kontinuirano se usavršavao u struci na specijalističkim programima, seminarima, simpozijima, stručnim skupovima i specijalističkim radionicama na kojima je sudjelovao kao polaznik, autor i predavač. Objavio je brojne radove na domaćim i međunarodnim stručnim skupovima. Cijeli radni vijek proveo je na poslovima vezanim uz istraživanje proizvodnju, transport nafte i plina i to kao inženjer na gradilištu, voditelj projekata, rukovoditelj i direktor organizacijskih dijelova u INA-i. Najveći dio pri tome je proveo na poslovima izgradnje i organizacije održavanja objekata za proizvodnju i transport nafte i plina unutar INA Naftaplina, odnosno Sektora tehničkih servisa. Nakon toga zapošljava se u Plinacru gdje je u veljači 2005. imenovan na mjesto direktora Sektora transporta plina, a u srpnju 2005. godine člana Uprave Plinacro. Odlukom Skupštine Plinacro u studenom 2005. godine na preporuku Vlade imenovan je na mjesto predsjednika Uprave Plinacro d.o.o.

Cijeli projekt digli smo na razinu strateških energetske projekata dviju država. Vlade obje zemlje su se s njime složile i dale mu potporu te zadužile operatore plinskih sustava i investitore za potpisivanje pisma namjere i početak realizacije. Sadašnji pravac za transport ruskog plina tim bi se projektom bitno skratio i racionalizirao, a sustav učinio fleksibilnijim. Uz to, otvaranjem novog dobavnog pravca stvara se mogućnost transporta plina prema Sloveniji, Italiji i Austriji. Konačno, tim plinovodom osiguravamo dodatnih 6,5 milijardi m³ prirodnog plina godišnje, a sadašnja potrošnja Hrvatske je 2,5 - 3 mlrd. m³. Tim se projektom ujedno priključujemo na projekte Nabucco ili Southstream.

Što biste nam mogli reći o projektu izgradnje LNG terminala na hrvatskom dijelu jadranske obale?

Imamo radnu grupu za plinovode koja je uključena u rad projekta Adria LNG. Valja naglasiti kako je to projekt koji je koncipiran tako da konzorcij Adria LNG investira u LNG terminal u kojem će svaki od investitora imati određeni kapacitet 'skladišta'. No, taj se 'skladišni prostor' negdje mora priključiti. S 'terminalom' stoga radimo ugovor o tehničkom priključenju, što se odnosi na fizički kontakt između 'skladišta' i našeg transportnog sustava. Drugi se ugovor priprema za 'korisnike', a odnosi se na komercijalni pristup sustavu kojim se definiraju kapaciteti plinovoda i njihovo korištenje. Da bi to mogli realizirati, moramo dobiti točne podatke o tome gdje se taj plin želi transportirati, odnosno pravilo je da se transporteru definira mjesto ulaza i izlaza, tlakovi, količine i dinamika. Tako je i u slučaju projekta LNG terminala. Upravo pregovaramo s konzorcijem

"U tijeku su intenzivne aktivnosti na ostvarenju interkonekcije hrvatskog i mađarskoga transportnog sustava te na ostalim razvojnim projektima: Jonsko-jadranskom plinovodu (IAP) i interkonekcijom s Bosnom i Hercegovinom."

o tim parametrima tako da prema tome dimenzioniramo naš sustav. Pri tome ćemo iskoristiti i ponuditi dio postojećeg sustava, a planiramo izgraditi dio novog.

Da zaključim. Uključeni smo u LNG-konzorcij, ali još ne i kao članovi za njegovu izgradnju jer Vlada još nije donijela konačan stav o našoj ulozi u tome, no donijela je jasan stav da je Plinacro operator transportnog sustava i da svaki sudionik na tržištu plina treba zatražiti priključenje i pristup transportnom sustavu. Jedan od uvjeta investitorima u terminal stoga će biti obveza sklapanja predugovora za priključenje i pristup sustavu Plinacra.

Što je s realizacijom projekta IAP, odnosno Jonsko-jadranskog plinovoda?

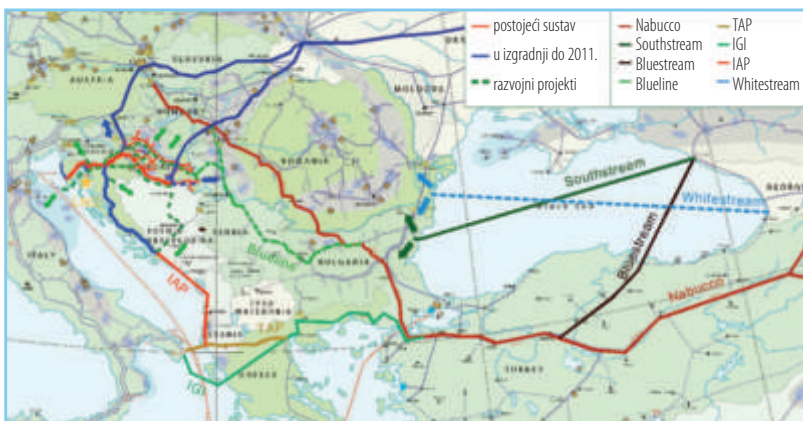
Otkako sam u posljednje tri godine na čelu tvrtke, svake smo godine jasno objavili ciljeve koje želimo ostvariti. Sada je u fokusu naših aktivnosti povezivanje sustava, odnosno interkonekcija i stvaranje novih transportnih pravaca. Intenzivno radimo na pronalaženju drugog, potpuno neovisnog dobavnog pravca. Kada smo prošle godine prezentirali plinovod Bosiljevo - Split dobili smo interesantnu ponudu. Radi se o ponudi tvrtke EGL iz Švicarske koja je partner u projektu TAP (Trans-Adriatic



Hrvatski plinski transportni sustav prema Planu razvoja, izgradnje i modernizacije 2007. - 2011. godine



Međunarodni razvojni projekti plinskih pravaca u Istočnoj i Jugoistočnoj Europi



"Htio bih naglasiti da se u energetici ništa ne događa kratkoročno. Svatko tko ne planira, ne razmišlja i ne vodi dugoročnu politiku, u takvom sustavu će to platiti. Energija se mora planirati. To se odnosi i na proizvodnju, dobavu, dostupnost i dinamiku korištenja."

Pipeline) kojim plin iz kaspijske regije i Irana želi dovesti u Italiju. Ponuda se odnosi na projekt izgradnje Jonsko-jadranskog plinovoda kojim osiguravamo dobavu plina na razini 5 milijardi m³ godišnje za

zemlje u regiji, a posebice za Albaniju, Crnu Goru, Hrvatsku i BiH. Ponudu smo prihvatili i stvorili zajednički tim koji je dobio zadatak razvoja tog projekta. Sustav Bosiljevo - Split odobren je Planom razvoja, izgradnje i modernizacije plinskog transportnog sustava prema idejnom rješenju promjera DN 500 za transport 2,5 milijarde m³ plina godišnje.

Međutim, dogodilo se to da partneri u TAP-u (Trans Adriatic Pipeline) imaju određenih tehničkih problema u rješavanju prolaska preko Otrantskih vrata. No, važno je naglasiti da je u taj projekt ušao StatoilHydro koja je druga po veličini naftna i plinska tvrtka u Europi i kojoj je kao vlasniku koncesija za plin u Kaspijskom moru u interesu plasirati ga na tržište. Uzimajući u obzir sve to, razmišljamo o tome da plinovod Bosiljevo - Split - Ploče - Dubrovnik podignemo na višu razinu, do 10 milijardi m³ plina godišnje, da ne bude samo dobavni pravac za Hrvatsku, nego i tranzitni pravac za Europu.

Zadnjih šest mjeseci intenzivno radimo na pripremi tog projekta i prosljedili smo ga Vladi na odluku. Kako će studija izvodljivosti za projekt TAP biti gotova tek potkraj 2009. godine, a FID (eng. Final Investment Decision - konačna odluka o ulaganju) 2010. godine, za naš dio Jonsko-jadranskog

plinovoda dogovorili smo izradu skraćene studije izvodljivosti, tj. samo tehničku studiju i temeljem toga ćemo procijeniti kako nastaviti graditi plinovod Bosiljevo - Split. Ako će vjerojatnost realizacije projekta IAP biti veća, onda će se tri dionice graditi s povećanim promjerom.

Mijenja li to trenutačno stanje na gradilištu plinovoda?

Mijenja dinamiku. Započnemo s izgradnjom priključnih i odvojnih plinovoda te mjerno-redukcijskih stanica, a nastavak glavnog plinovoda Bosiljevo - Split gradit ćemo čim se završi Studija. No, cijeli projekt će i dalje biti završen 2011. godine, kako je i planirano.

Kakva je uloga Plinacro u hrvatskom plinskom sustavu prema novim zakonima i propisima iz područja plinskog gospodarstva.

Plinacro stvara infrastrukturu kojom opskrbljivači mogu dobiti plin, ali to moraju osigurati i ugovoriti. Plinacro kao operator transportnog sustava prema novom pravilniku imaće mnogo značajniju ulogu u plinskom sustavu nego što je imao do sada, odnosno predviđeno je da bude i upravitelj plinskog sustava. Riječ je o austrijskom modelu koji je prilagođen našim uvjetima i njime se uvode tzv. grupe za uravnoteženje. Na čelu jedne takve grupe bit će INA koja će uravnotežiti grupu, a Plinacro će kao upravitelj sustava biti taj koji neće dozvoljavati da sustav padne, tj. da dođe do nestabilnosti u sustavu. Isto tako, prema operatoru tržišta plina upućivat ćemo potrebne naloge za intervencijom ako se netko od subjekata neće ponašati prema pravilima i ne ispunjavati preuzete obveze.

Htio bih naglasiti da se u energetici ništa ne događa kratkoročno. Svatko tko ne planira, ne razmišlja i ne vodi dugoročnu politiku, u takvom sustavu će to platiti. Energija se mora planirati. To se odnosi i na njezinu proizvodnju, dobavu, dostupnost i dinamiku korištenja.

Što mislite, kako će se u tom novom modelu snaći HEP?

Po meni, HEP ide dobrim putem što se tiče strategije. No, vezano za cijene struje, mislim da na energetici ne bi trebalo rješavati socijalnu politiku jer će nas to kad-tad koštati. Energija mora imati tržišnu cijenu jer ne postoje drugi mehanizmi da se njome racionalno gospodari. U slučaju da cijena nije tržišna, dolazi do zastoja u razvoju. No, HEP je dobro krenuo kada je počeo razvijati plinski posao. Do sada ima razvijenu distribuciju i proizvodnju električne energije iz plina, a sada kreće u novi posao, a to je opskrba prirodnim plinom. Postavlja se pitanje je li Hrvatska dovoljno interesantna kao tržište velikim proizvođačima plina i hoće li HEP uspjeti dobiti cijenu plina koja će biti konkurentna za njega i za tržište. Koliko znam, HEP želi s INA-om pronaći zajednički

"Plinacro je danas prepoznat i uvažavan energetski subjekt. Aktivno smo uključeni u gotovo sve aktivnosti i događaje u plinskom poslu."

jezik tako da INA i dalje može koristiti benefite većih količina i marža, no koliko vidim, nesuglasice postoje oko cijena, prioriteta i uvjeta. Ako izađe na tržište plina, HEP želi odgovarati za ugovore koje potpisuje o sigurnosti i pouzdanosti opskrbe. Kao sadašnji opskrbljivač plina INA jedina ima određene komparativne prednosti na hrvatskom tržištu zbog toga što je velik dio raspoloživih količina plina iz domaće proizvodnje. Za taj plin iz domaćih ležišta INA plaća određenu naknadu koja nije tržišna i HEP kao državna tvrtka koja opskrbljuje građane smatra da ima pravo na dio te subvencije. Na kraju, plin će imati svoju cijenu bez obzira na to je li iz domaće proizvodnje ili uvoza.

Koji su, po Vašem mišljenju, najveći promašaji u plinskom gospodarstvu u Hrvatskoj?

Ponajprije je to neizgradnja projekta pod nazivom GEA (Gas Energy Adriatic), a zatim je tu propust do kojeg je došlo pri privatizaciji INA-e 2002. godine kada je privatizirano i Podzemno skladište plina Okoli, iako je općenit stav da energetska infrastruktura treba biti u pretežitom državnom vlasništvu. Konačno, kao treći veliki propust ističem to što još nije izgrađeno novo podzemno skladište plina.

I za kraj, biste li mogli izdvojiti nekoliko najvećih dostignuća Plinacro u posljednje tri godine, otkako ste na čelu tvrtke?

Prije svega, uspjeli smo nadoknaditi velika kašnjenja u realizaciji projekata razvoja i izgradnje plinskog transportnog sustava, a posebno plinovoda Pula - Karlovac koji smo završili uz 'svjetske rekorde'. Također, držim izuzetnim uspjehom da smo sve planirane projekte realizirali unutar odobrenih sredstava, iako je došlo do porasta cijena na tržištu, a i ubrzana gradnja također povisuje cijenu izgradnje. Za mene je najveći uspjeh to što smo za nepunih sedam mjeseci izradili planove, idejna projektna rješenja za razvoj sustava i studiju izvodljivosti, ishodili odobrenje Ministarstva gospodarstva, rada i poduzetništva, kredit Europske investicijske banke te dobili podršku Vlade, donijeli konačnu investicijsku odluku i, konačno, osigurali dugoročne prihode kako bi bili sposobni podmiriti sve obaveze redovnog poslovanja i investiranja. Za taj posao uobičajeno je potrebno 2 - 3 godine. Zadovoljan sam i postignućima u organizaciji tvrtke kao operatora transportnog sustava u uvjetima liberaliziranog tržišta pa danas, sukladno novom ustroju hrvatskog tržišta plina, možemo preuzeti ulogu upravitelja plinskog sustava. Plinacro je danas prepoznat i uvažavan energetski subjekt. Aktivno smo uključeni u gotovo sve aktivnosti i događaje u plinskom poslu. ■