

#'Lex LNG' UBRZAO BI GRADNJU#

Sve aktivnosti oko plutajućeg LNG terminala na otoku Krku odvijaju se prema terminskom planu, sukladno rokovima koje je zadala Europska unija, a koja sudjeluje u sufinanciranju tog projekta, ističe direktor tvrtke LNG Hrvatska Goran Frančić u razgovoru za Hinu.

Obvezujuće ponude za zakup kapaciteta očekuje do kraja travnja, a krajem drugog kvartala i konačnu investicijsku odluku.

“U neobvezujućoj fazi Open Season postupka interes za zakup kapaciteta plutajućeg LNG terminala iskazalo je dvadesetak kompanija, a dvanaest ih je dostavilo ponude za zakup kapaciteta u ukupnom iznosu većem od inicijalno ponuđenog kapaciteta od 2,6 milijardi prostornih metara plina, koliko trenutno dozvoljava kapacitet transportne plinske mreže”, kaže Frančić.

Dodaje da je obvezujuća faza Open Season postupka povjerljivog karaktera budući da su potpisani ugovori o povjerljivosti.

“Zbog toga ne mogu iznositi detalje o interesu. Osim kompanija koje su već iskazale svoj interes u neobvezujućoj fazi Open Seasona, obvezujuće ponude će moći dostaviti i kompanije koje do sada nisu iskazale interes, ali uz prethodno provedenu proceduru registracije. Planirani rok za dostavu obvezujućih ponuda je kraj travnja 2018.”, kaže Frančić.

Aktivnosti u skladu s terminskim planom

Do kraja prvog kvartala ove godine u planu je bilo provesti obvezujući zakup kapaciteta terminala, imati ugovor s partnerima za gradnju pristana i plinovoda te nabavu i upravljanje FSRU brodom, kao i financiranje cijelog projekta.

Upitan hoće li ti rokovi biti ispoštovani, Frančić odgovara kako se trenutno paralelno provode aktivnosti na tehničkom i komercijalnom razvoju projekta te one koje uključuju nabavu FSRU broda i izbor EPC (projektiranje, isporuku i izgradnju) kontraktora po sistemu “ključ u ruke”.

“Sve ove aktivnosti provodimo u skladu s terminskim planom i rokovima koje je definirala EU s obzirom da ona s udjelom od 28 posto financira nabavku FSRU broda, izgradnju pristana s pomoćnim objektima te priključnog plinovoda do mjesta spajanja na transportni sustav Plinacroa. Ugovori će biti potpisani s uvjetom donošenja konačne odluke o investiranju, koja će biti donijeta tijekom drugog kvartala 2018”, iznosi čelni čovjek LNG-a Hrvatska.

U vezi odabira isporučitelja broda – plutajućeg terminala te pristana i druge infrastrukture, kaže kako je završen predkvalifikacijski krug u oba natječaja. Trenutno su u tijeku pregovori za definiranje ugovornih uvjeta, koji će rezultirati podnošenjem finalnih ponuda, a potpisivanje ugovora očekuje u drugom kvartalu 2018. godine.

Što se tiče postupka procjene utjecaja plutajućeg LNG terminala na okoliš, Frančić podsjeća da je javna rasprava o plutajućem LNG terminalu završila 28. studenoga prošle godine. Očekuje da bi do kraja ožujka mogli dobiti rješenje o prihvatljivosti plutajućeg LNG terminala na okoliš uz

primjenu propisanih mjera zaštite okoliša, praćenja stanja okoliša i izvještavanje.

Na pitanje kada se očekuje ishođenje lokacijske dozvole, koja se ranije očekivala krajem veljače, pojasnio je kako je riječ o nadopuni već ishođene lokacijske dozvole za kopneni LNG terminal koja je postala pravomoćna u rujnu 2015. te da je očekivani rok za izdavanje nadopune lokacijske dozvole sredina travnja 2018. Građevinsku dozvolu Frančić očekuje krajem svibnja ove godine.

Projektno financiranje

Upitan u kojoj je fazi posao vezan uz financijsku konstrukciju te ima li zainteresiranih za dokapitalizaciju LNG-a Hrvatska i ulazak u strateško partnerstvo u realizaciji projekta, napominje da će financiranje biti projektno – 28 posto osigurano je kroz sredstva koja je odobrio Europski fond za povezivanje (CEF) i to za radove i nabavu FSRU broda, a preostali dio osigurat će se projektnim financiranjem, što je uobičajen način financiranja ovakvih projekata.

Dio u iznosu od 30 posto osigurat će vlasnik, a preostali dio sredstava namjerava se osigurati kreditom.

Definiranje vlasničke strukture je u tijeku, kaže Frančić, uz podsjećanje da je javni poziv za ulaganje u društvo LNG Hrvatska proveden 2015. te da su izabrana tri preferirana partnera, koje je u srpnju prošle godine potvrdila i Vlada.

“Sada smo u fazi pregovora sadašnjih vlasnika, HEP-a i Plinacra, i preferiranih partnera o njihovom ulasku u vlasničku strukturu LNG Hrvatska”, iznosi Frančić.

Vlada je u srpnju prošle godine donijela zaključak u vezi s projektom LNG terminala, a mediji su nakon toga kao tri potencijalna ulagača u LNG Hrvatska spominjali španjolski Enagas, Klaipedos Naftu iz Litve i investicijski fond Marguerite.

U vezi napisa prema kojima je u LNG Hrvatska stigla ponuda litavske tvrtke Klaipedos Nafta, za njezine usluge u vezi ubrzanja gradnje LNG terminala na Krku, kaže kako može jedino potvrditi da je u travnju 2017. godine potpisan Ugovor o tehničkoj suradnji između LNG Hrvatske i tvrtki Klaipedos Nafta i Enagasa kao pružatelja usluge.

“Slijedom tog ugovora oni nam pružaju usluge tehničkog savjetovanja u razvoju plutajućeg LNG terminala i jako smo zadovoljni dosadašnjom suradnjom”, kaže Frančić.

“Lex LNG” ubrzao bi gradnju

U pogledu cjenovne konkurentnosti plutajućeg LNG terminala prirodnom plinu koji se na okolna tržišta transportira klasičnim plinovodima, kaže da do sad iskazan interes za zakup kapaciteta, koji se temelji na indikativnoj tarifi, pokazuje da su potencijalni korisnici plutajućeg LNG terminala našli svoju kalkulaciju.

Frančić smatra da bi posebni zakon o LNG-u. tzv. ‘lex LNG’ trebao pojednostaviti i ubrzati izgradnju LNG terminala.

“Njime se potvrđuje strateški karakter projekta u svim njegovim fazama razvoja i realizacije i uređuju pitanja kao što su infrastruktura LNG terminala i prateća infrastruktura, pravila i mjere prilikom realizacije LNG terminala s ciljem očuvanja sigurnosti opskrbe prirodnim plinom, izdavanje koncesije na pomorskom dobru, kao i imovinsko-pravni odnosi. Izrađuje ga Ministarstvo zaštite okoliša i energetike, a trebao bi se donijeti do kraja travnja 2018.”, kaže Frančić.

Zamoljen za komentar protivljenja gradnji plutajućeg terminala i upitan koje su njegove prednosti u odnosu na kopneni, ističe da je FSRU brod, središnji dio plutajućeg LNG terminala, standardno opremljen najmodernijim sigurnosnim sustavima.

“Osim što potpadaju pod SAVESO direktivu, FSRU brodovi sa svim postrojenjima moraju zadovoljavati sve uvjete sigurnosti koji su propisani registrom brodova država čiju zastavu brod vije, pa tako i u RH, te priznate organizacije za sigurnosnu zaštitu. Dodatno, FSRU brod kao brod za prijevoz i skladištenje ukapljenog prirodnog plina mora udovoljavati svim sigurnosnim uvjetima koje propisuje The International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk (IGC Code)”.

Pored toga, FSRU brod na otoku Krku mora ispunjavati i strogo propisane maritimne uvjete definirane Maritimnom studijom ovjerenom od Lučke kapetanije Rijeka.

Uspoređujući plutajući s kopnenim terminalom, kaže kako je “opće poznato” da realizacija plutajućih terminala zahtijeva daleko manja kapitalna ulaganja i operativne troškove te iziskuje znatno kraće vrijeme za realizaciju.

“U tržišnim uvjetima nakon velike financijske krize 2008. mnoge su kompanije i zemlje posegnule za FSRU brodom kao daleko fleksibilnijim i bržim rješenjem za rješavanje pitanja sigurnosti opskrbe plinom. Prema podacima iz srpnja 2017. od ukupno 26 takvih brodova, njih 23 su u funkciji plutajućeg LNG terminala, a 3 funkcioniraju kao LNG tankeri”, kaže Frančić.

Dodaje da, u odnosu na kopneni LNG terminal, plutajući zahtijeva znatno manja kapitalna ulaganja i ima znatno manje operativne troškove.

“S obzirom na ograničenje transportnog sustava zbog kojeg je trenutno moguće zakupiti do 2,6 milijardi prostornih metara kapaciteta godišnje, plutajući terminal je u ovom trenutku jedina isplativa izvedba LNG terminala. Kopneni terminal krenut će u realizaciju nakon punog razvoja transportnog sustava i završetka izgradnje interkonekcije prema Sloveniji, uz onu prema Mađarskoj. Tada, s mogućnošću ulaza u transportni sustav sa 7 milijardi prostornih metara LNG-a godišnje, kopneni terminal će opravdati daleko veća kapitalna ulaganja, kao i operativne troškove”, kaže Frančić.

Naglašava kako razumije skepsu i nepovjerenje lokalne zajednice u dijelu u kojem se one temelje na činjenici da se o projektu LNG terminala, kopnenom i sada plutajućem, raspravlja posljednjih desetak i više godina.

“Ono što je sad drugačije je sufinanciranje projekta sredstvima EU kao i snažan interes EU da se on čim prije realizira. U drugom dijelu, vezano za utjecaje na okoliš, turizam i lokalnu

Frančić: Realizacija plutajućeg LNG terminala teče po planu

Kategorija: GOSPODARSTVOAžurirano: Nedjelja, 18 Veljača 2018 09:55

Objavljeno: Nedjelja, 18 Veljača 2018 09:55

zajednicu, možemo se složiti da će plutajući LNG terminal imati značajan vizualni utjecaj i da će donijeti manje neposredne koristi lokalnoj zajednici u odnosu na kopneni. Zato smo i pokrenuli inicijativu da se u Zakon o tržištu plina unesu izmjene koje će omogućiti da Općina Omišalj ostvari dodatne prihode tako što će joj se plaćati 3 lipe za MWh isporučene energije s plutajućeg terminala u plinsku mrežu", kaže Frančić.

"Ne slažem se, ipak, s tvrdnjama da će FSRU brod imati negativan utjecaj na okoliš, pogotovo uz rigoroznu primjenu mjera praćenja stanja okoliša i propisane mjere zaštite okoliša", zaključuje Frančić.

Ukupni troškovi izgradnje LNG terminala na Krku procjenjuju se na 383,6 milijuna eura, dok će EU u taj projekt uložiti 101,4 milijuna eura. Sporazum o dodjeli bespovratnih sredstava potpisan je sredinom prosinca prošle godine. Puštanje prvih količina plina s terminala u sustav očekuje se početkom 2020. godine. (Hina)



Frančić: Realizacija plutajućeg LNG terminala teče po planu

Kategorija: GOSPODARSTVOAžurirano: Nedjelja, 18 Veljača 2018 09:55

Objavljeno: Nedjelja, 18 Veljača 2018 09:55

