

Izgradnja terminala za tečni prirodni gas (LNG) na hrvatskom ostrvu Krku, uprkos kontroverzama, identifikovana je kao najvažniji hrvatski energetska projekt u poslednjih nekoliko decenija. Jedan od glavnih zvaničnih ciljeva je osiguranje diversifikacije ruta prirodnog gasa i manje oslanjanje na uvoz gasa iz istočne Evrope. Vlada veruje da će izgradnja LNG terminala osigurati energetska nezavisnost Hrvatske i obezbediti snažan finansijski uspeh.

Hrvatski sabor je 14. juna 2018. godine doneo Zakon o terminalu za ukapljeni plin (poznat kao Lex LNG), uprkos oštrom protivljenju opozicije i lokalnih NVO. Opozicija je protestovala jer je Lex LNG usvojen u skraćenoj zakonodavnoj proceduri, što je efektivno minimiziralo širu javnu i parlamentarnu raspravu. Takođe, opozicioni poslanici bili su nezadovoljni jer su predložili 380 amandmana, koje je redom vladajuća većina odbacila. Lokalne nevladine organizacije navele su da će projekat imati negativan ekološki uticaj i da bi mogao ugroziti turizam, kao najuspešniju hrvatsku industriju.

Lex LNG definiše izgradnju LNG terminala kao strateški projekat od državnog značaja. Lex LNG reguliše (I) postupak izgradnje novog LNG terminala; (II) izdavanje koncesije na pomorskom dobru za realizaciju projekta, uključujući lokaciju za snabdevanje LNG-om u pomorskoj luci Rijeka; (III) eksproprijaciju nepokretnosti koja je potrebna za razvoj projekata; i (IV) mere za obezbeđivanje kontinuiranog snabdevanja LNG-om primenom novčane naknade koja će biti deo naknade za transport gasa.

Planirano je da LNG terminal bude izgrađen u dve faze - plutajući terminal u prvoj fazi, a zatim i kopneni terminal. Odluka o izgradnji plutajućeg LNG terminala umesto kopnenog terminala bila je oštro kritikovana od početka. Iako je plutajući LNG terminal brža i jeftinija opcija, postoje mnoge sumnje u njegov ekološki uticaj i potencijalni komercijalni uspeh. Prema Vladi, odluka o plutajućem LNG terminalu usvojena je kako bi smanjili budući operativni troškove i ukupni troškovi izgradnje.

Lex LNG takođe određuje investitora projekta - kompaniju LNG Croatia d.o.o. - zajedničko ulaganje dve državne kompanije, Plinacro d.o.o., državno preduzeće za transport gasa i HEP d.d., koji je monopolista u proizvodnji električne energije. Investitor ima obavezu da obezbedi finansijska sredstva za prvu fazu projekta u iznosu od 32,6 miliona evra.

Investitor ima zakonsku obavezu da: (I) izgradi plutajući LNG terminal u prvoj fazi; (II) izgradi kopneni LNG terminal u drugoj fazi; i (III) izgradi lokaciju snabdevanja za LNG u pomorskoj luci Rijeka. LNG Croatia d.o.o. drži koncesiju na 99 godina, a koncesiona naknada plaća se u korist lokalne samouprave i državnog budžeta.

Ukupne planirane investicije iznose 234 miliona evra, a 102 miliona evra je obezbeđeno iz sredstava EU. EU učestvuje u projektu jer je realizacija LNG terminala identifikovana kao

mera za diversifikaciju ruta i izvora prirodnog gasa i projekat je naveden kao projekat od zajedničkog interesa EU. To je rezultat namera EU da smanji svoju veliku zavisnost od uvoza prirodnog gasa iz istočne Evrope, kako bi se izbegle krize u snabdevanju gasom poput onih iz 2006. i 2009. godine.

Vlada je 30. januara 2019. godine donela odluku o finansiranju prve faze, koja uključuje izgradnju plutajućeg LNG terminala. Plutajući LNG terminal planiran je kao FSRU brod (Floating Storage Regasification Unit), koji isporučuje norveška kompanija, izabrana na javnom tenderu na osnovu kriterijuma ekonomski najpovoljnije ponude. To je takođe izazvalo je kontroverze, jer brojni izvori tvrde da Vlada kupuje stari brod sumnjivog kvaliteta i premalog kapaciteta da bi bio komercijalno isplativ. Planirano je da brod bude isporučen krajem 2020. godine, tako da terminal počine sa radom do 1. januara 2021. godine.

U pogledu komercijalnosti, ceo projekat nije uspeo da privuče dovoljan broj zainteresovanih kompanija za zakup prostora za skladištenje LNG-a. Na prvom tenderu za zakup kapaciteta za LNG, samo je kompanija INA, koja je delimično u državnom vlasništvu, podnela ponudu za zakup 120 miliona kubnih metara, što je oko 4,5 posto ukupnog kapaciteta LNG-a od 2,6 milijardi kubnih metara. Da bi se osigurala profitabilnost, potrebno je da bude zakupljeno najmanje 1,5 milijardi kubnih metara.

Kako je tender bio neuspešan, raspisan je novi tender za obavezujući zakup. Uz nekoliko produžetaka roka za podnošenje ponuda, drugi tender nije postigao značajno bolje rezultate od prvog. Osim Ine, samo su se tri nove kompanije odazvale na novi tender – (I) HEP d.d. za zakup kapaciteta od 400 miliona kubnih metara (prema nekim medijima, kao rezultat pritiska Vlade); (II) mađarska državna kompanija MVM; i (III) MET Hrvatska Energy Trade. Međutim, ponude poslednje dve kompanije su uslovljene davanjem državnih garancija za fiksnu cenu za transport gasa u narednih 20 godina. Dve obavezujuće ponude pokrivaju samo oko 20% kapaciteta LNG-a, što je nedovoljno za obezbeđivanje profitabilnost terminala.

Uprkos nezadovoljavajućim rezultatima tendera, ministar energetike je izjavio da će se projekat nastaviti bez obzira na to što će, u slučaju daljih neuspeha u privlačenju potencijalnih partnera, vlada samostalno finansirati projekat.

Privatne kompanije očigledno izbegavaju obavezujući zakup kapaciteta LNG terminala zbog trenutno visoke cene LNG-a – ona je trenutno viša za 25-30% u odnosu na cenu gasa koji trenutno dolazi iz istočne Evrope. Takođe, strane privatne kompanije verovatno nisu zainteresovane da ulažu u projekat, jer bi to značilo saradnju sa državnim kompanijama, što nije privlačno za privatne investitore.

Izgradnja LNG terminala je takođe kritikovana jer ostali LNG terminali u Evropi efikasno

rade sa 15% do 20% svog ukupnog kapaciteta i, uopšte, interesovanje za razvoj LNG terminala širom Evrope je minimalno. Procenjuje se da će LNG terminal u potpunosti biti operativan do 2021. godine, pod uslovom da ima dovoljan broj zainteresovanih kompanija za zakup kapaciteta LNG-a, što je u ovom trenutku pod znakom pitanja a ceo projekat se suočava sa velikim izazovima jer i dalje nije osigurao svoju profitabilnost.