

**Zakaj bi bil plinski terminal slovenski energetski dosežek?**

Če bodo plinski terminal lahko gradili v Žavljah, ne bi smelo biti ovir niti v Kopru –Koprski terminal meša štrene drugim slovenskim energetskim projektom. Če bi plinski terminal ponudil Gazprom, bi bila druga pesem –Ko je energetika v rokah države, potem v teh podjetjih odločajo politiki in ne strokovnjaki.

Če bodo plinski terminal lahko gradili v Žavljah po zastareli tehnologiji, potem ne bi smelo biti nobenega utemeljenega razloga proti gradnji plinskega terminala po napredni tehnologiji v Kopru. Projekt TGE Gas Engineering je v več pogledih naprednejši in je dobil dobre ocene evropskih strokovnjakov. Tako zatrjuje Vladimir Puklavec solastnik in do konca decembra izvršni direktor TGE, zdaj predsednik uprave Gas Fina, ki že več kot 40 let v Nemčiji dela pri vodilnih podjetjih za obvladovanje nizkih temperatur. Gas Fin ima od 150 do 180 milijonov evrov lastnih sredstev in večina je Puklavčevih.

Svojo prvo napravo za utekočinjeni zemeljski plin je Puklavec postavil že leta 1968. Zdaj ga najbolj skrbi, da imajo energetsko in ekološko dobro domišljen projekt, ki bi ga z velikim veseljem privoščil Slovincem, ker se še vedno čuti predvsem Slovenca, a je precej verjetno, da lepe priložnosti v njegovi domovini ne bodo hoteli izkoristiti. »Neverjetno je predvsem to, da nihče noče niti poslušati argumentov. Občutek imam, da vsi, na čelu s tistimi, ki so prvi začeli to kampanjo proti našemu terminalu, gonijo eno in isto in ne poslušajo naših argumentov. To najbolj zamerim Slovincem. Ponujamo konkurenčen projekt, dobro plačano delo in kvalificirana delovna mesta. Za Slovenijo, ki še vedno uvaža 20 odstotkov električne energije in plin iz Rusije drag,« pravi Puklavec.

Njegovo podjetje Gas Fin lahko financira projekte v višini do 1,5 milijarde evrov. Na severu Norveške so pred tremi leti zgradili izvozni terminal, vreden 450 milijonov evrov, na Portugalskem, južno od Lizbone, drugo stopnjo terminala, ki bo stal 600 milijonov. Tretjega gradijo v severovzhodni Španiji za 260 milijonov evrov. Imajo naročilo za terminal na Kitajskem, vreden 600 milijonov evrov. Prejšnji teden je bil Puklavec v Kairu, kjer se je z egiptovskim ministrom za nafto in plin dogovoril za napravo za oskrbo ladij na Nilu in Rdečem morju. Vrednost projekta je 1,2 milijarde evrov.

**Zakaj ste se odločili za projekt v Kopru?**

Ker sem Slovenec. To je ena redkih priložnosti za slovensko gospodarstvo, da je lahko na enaki ravni kot so Španci, Francozi in je rentabilen za vse udeležene, omogoča raziskovalno delo na področju nizkih temperatur. To je kompleksen projekt in dvakrat sem ga že pojasnjeval koprskemu županu Popoviču. Povedal sem mu, da Primorska »visi« na treh žicah. Pri našem projektu izkoriščamo odpadno toploto, zato bi imel naš terminal 70 milijonov evrov manj stroškov na leto, kot drugi podobni terminali. Tudi Američani skušajo uporabiti tehnologijo, ki izključuje uporabo morske vode za hlajenje. Zato mi ni bilo čisto jasno, zakaj se je Gas Natural v Žavljah odločil za uporabo morske vode. Morda Španci niso toliko občutljivi na ekologijo.

**Povejte nam kaj več o tem projektu in kako bi terminal deloval?**

V tržaškem terminalu bi črpali deset do 15 tisoč kubičnih metrov morske vode na uro. Na eni strani jemljete in ohlajate vodo za dve stopinji in morskno vodo vračate v morje. Sama razlika temperature ni tak problem, saj po dobrih stotih metrih vpliva le še desetinko stopinje. Pomembnejša je zahteva, da ohranite sediment nedotaknjen. S to tehnologijo bi zaradi kroženja vode dvigovali sediment z morskega dna. Dodaten problem je, da se v to vodo dodaja klor za preprečevanje rasti alg in ko se vrača v morje, klor uničuje okolje. Naš projekt ima izjemno dober izkoristek toplote. Odpadno toploto iz elektrarne smo spravili tako, da imamo hranilnik toplote, v katerem je 60 tisoč kubičnih metrov hladilne vode. Takšna elektrarna deluje prilagodljivo –samo tedaj, ko se energija potrebuje. Lahko jo ustavimo za nekaj ur. Zato je zelo učinkovita, kar se tiče ekološke obremenitve, saj proizvaja samo tretjino količine CO2 v primerjavi s premogom.

**Vaš projekt je bolj problematičen zaradi gostote prometa v Tržaškem zalivu.**

Tržaško pristanišče letno pretovori 35 milijonov ton nafte. V Trst vsak dan pripluje velik tanker zaradi nafte. Tankerji za nafto se po stopnji varnosti sploh ne morejo primerjati s plinskimi. Tankerji za nafto so slabo vzdrževani in ni dovolj takšnih z dvojno oplato. Čudim se, da zeleni ne rečejo nič proti temu. To bi bil prvi konkreten ekološki prispevek. Če se kaj zgodi tankerju z nafto, bo Tržaški zaliv biološko uničen. Pri plinu pa ni posledic za morje. Ta izpari in izgine.

**Razen, če se vžge ali eksplodira.**

Toda zato ne poškoduje vode. Ni onesnaženja. Naših ladij bi bilo 50 do 100 na leto. To sta največ dve ladji na teden, dolgi do 300 metrov z 12 metrov ugreza. Ladje, ki zdaj pripeljejo premog v koprsko pristanišče, so večje.

### **Kam bi se privezale?**

Po prostorskih načrtih na čelo drugega pomola Luke Koper. Tam bi ostale največ 24 ur. Nimajo balastnih vod. Ladje za prevoz plina manj dvigujejo sediment, kot ga druge. Poganja jih plin, in ne težko olje. Ladje so dražje, grajene z dvojnim dnom.

### **Od kod bi vozile plin?**

Iz Egipta, Qatarja, Alžirije, Nigerije, Jemna, Omana ...

### **Po kakšni ceni?**

Ceneje kot Rusi, ki prodajajo tona plina na poljski meji po 260 evrov, iz prej omenjenih držav je plin, pripeljan v Koper, 180 evrov za tona.

### **Koliko bi tak terminal stal?**

Brez elektrarne 600 milijonov, z njo pa 900 milijonov evrov.

### **Kako bi financirali gradnjo?**

Četrtno bi bilo lastnega denarja, preostalo banke. Za energetska infrastrukturo ni problem dobiti kredite, če imate vso dokumentacijo.

### **Kdo bi prispeval teh 25 odstotkov?**

Parterji, ki vstopijo v projekt. Torej morajo skupaj zbrati 250 milijonov evrov. Kdor hoče imeti 15-odstotni delež, mora priskrbeti približno 35 milijonov evrov. Podjetje bi bilo v večinski slovenski lasti.

### **Kako hitro bi se vlagatelj vrnil denar?**

Najpozneje v desetih letih.

### **Naročili ste študijo in so vam očitali, da so vam jo na fakulteti za pomorstvo naklonjeno napisali, zato ker ste jim to študijo plačali.**

Tisti, ki tako govori, ne razume osnov. Če naročite študijo pri Det Norske Veritas, potem ste naročili tretje mnenje. In če bi enkrat napisali poročilo, ki ne bi bilo v redu, potem jih nihče več ne bi priznal za izvajalca strokovnih študij. Enako velja za fakulteto za promet. Če bi jaz od njih zahteval, naj kaj popravijo in prikažejo lažno, bi jaz izgubil verodostojnost. Bistvo tega je, da mi že vse te stvari sami preverimo in da naša dognanja preverjamo s tretjim mnenjem. To je dvojno preverjanje raziskav, ki je v našem interesu. V teh postopkih preverjamo vsak instrument, vsak cevovod. Po naši statistiki, ki zajema 40 let, je bilo v svetovnem merilu 100 tisoč pristankov velikih ladij s tekočim zemeljskim plinom brez kakršne koli nezgode. Pri nafti niti približno ni tako. Tam se manjšim ladjam nesreče dogajajo vsak mesec, večjim pa vsako leto. Najlepši dokaz za varnost plinskih ladij so zavarovalne premije. Te so trikrat nižje za enako vrednost tovora kot pri naftnih tankerjih. To pomeni, da je zemeljski plin najmanj trikrat varnejši.

### **Toda gostota in varnost ladijskega prometa v Tržaškem zalivu sta problem.**

Naš prvi korak je bila posebna navtična študija, opravljena po svetovnih standardih, ki je dobila potrditev naše uprave za pomorstvo oziroma ministrstva za promet in govori, da bi bil promet varen. Zato se nisem pripravljn spuščati v razpravo na primer z gospodom Jurijem, kaj pomeni varen promet. Nima smisla, ker politiki o tem nimajo pojma in se izogibajo razpravi z argumenti. Že nekajkrat smo predlagali dialog in jim ponudili pojasnila, pa so odklonili vse razgovore. Na žalost,

pri političnih nasprotnikih ni zaželeno govoriti o dejstvih in argumentih, pač pa o splošnem ljudskem strahu. Isti Juri je rekel, da bi bil terminal nevaren za otroke in da bomo ubili pol Kopra. To je zavajanje. Zato imamo zelo stroge evropske predpise, kako graditi take naprave. To niso ameriški predpisi, kjer delajo s povsem drugačno tehnologijo, in slovenski politiki se opirajo na ameriške standarde varnosti, ki so seveda drugačni od evropskih in niso primerljivi. Takšne razprave ne vodijo nikamor. Na podlagi vseh pravil in standardov bi lahko mirno ugotovili, brez kakršne koli demagogije, ali izpolnjujemo te pogoje ali ne. Zato se čudim slovenski vladi, da diskutira o Žavljah, namesto, da bi rekli, poglejmo, ali je koprski projekt v skladu z evropskimi predpisi. Ampak to ni zaželeno. Zaželeno je v medijih sejati strah. Projekt v Žavljah mi nikakor ni všeč. Jaz v Žavljah ne bi gradil. Kljub temu sem prepričan, da Italijani ne bodo imeli težav dokazati, da izpolnjujejo evropske norme.

### **Bodo kmalu dobili vsa potrebna zagotovila?**

Morda bodo opravili še nekatere korekture. Graditi bodo začeli pred koncem letošnjega leta. Študije bodo pokazale, da je vse v redu. To pravim, čeprav mi projekt ni všeč. Za nas to ni konkurenčen projekt. Žaveljski terminal ni nevaren za Slovenijo.

### **Ne posegate na isti trg?**

Ne. Za Tržaški zaliv Žaveljski terminal ekološko ni pametna zasnova, vendar bodo zanj na koncu dobili dovoljenje. Zagotovo je tehnologija, ki jo postavljamo mi, primernejša, ker povsem zaščitimo morsko vodo v zalivu.

### **Ste razmišljali, da bi postavili terminal kje drugje, če v Kopru ne boste uspeli? Na Hrvaškem denimo?**

Če bi terminal preselili, bi Sloveniji odvzeli prednosti, ki jih skušamo prinesiti s tem projektom.

### **Ali ni bil govor o terminalu na Krku?**

Terminal na Krku bo morda zgrajen, ampak potem bodo vse prednosti slovenskega terminala odpadle, vse sinergije in delovna mesta bodo ostala tam. Potem lahko Slovenija računa na neki nov »južni tok«, ki bo šel proti severu in bo imel Geoplin dohodke. Slovensko gospodarstvo zaradi njega ne bi imelo prednosti.

### **Kako daleč bi morala biti elektrarna od terminala?**

Ni več skrivnost, da se zdi ena najboljših možnih lokacij na mestu, kjer je zdaj Kemiplas. S tem ne bi zasedali dragih površin v pristanišču. Problem mikrolokacije je mogoče rešiti, če imate ozračje, ki dovoljuje dialog. Ampak zdaj so v državnem zboru prepovedali sleherno razmišljanje o terminalih. Ja kje pa smo? Mar v protireformaciji, ki je Slovenijo stala kakih 200 let razvoja? Zdaj imamo novo protireformacijo, ker se nekdo postavi in zahteva od poslancev, ki nimajo pojma, da se ne smemo pogovarjati o terminalih. Smo res neka vaška skupina brez znanja, ki vse ve bolje kot vsi drugi? Pa saj imajo direktorat za energijo! Imajo vse, ki bi lahko prispevali k pametni odločitvi. Zakaj sprejmejo politično odločitev, ne da bi se posvetovali? Je to demokracija? Je to sistem moderne države?

### **Morda je to neznanje?**

V takem primeru je vprašanje, za kakšno življenje se odločamo. In za kakšne standarde. Potem so celo plače 300 evrov preveč. Od vsakega preudarnega človeka bi pričakoval, da se zave svoje odgovornosti in pred odločitvijo pridobi nekaj temeljnih informacij.

### **V zadnjih razpravah ste prišli v konflikt s poslancema Jurijema?**

Po štirih letih in pol. Po taki nezainteresiranosti. Potem ko so znanstveniki, energetska zbornica, električarji, inštituti ... izrazili veliko naklonjenost do teh načrtov. Čim pa greš iz kroga strokovnjakov, je nenadoma blok, ki ne razmišlja in ga ne zanima.

### **Napisali ste, da je treba Jurije nevtralizirati ...**

To je samo prvi stavek. Vendar sem dodal: ali pa odstopiti od projekta. Oni nam očitajo, da nismo kompetentni. Nam, ki smo za projekte namenili že približno 12 milijonov evrov.

### **To je veliko denarja. Kako potem sploh lahko odstopite od projekta?**

Seveda je veliko denarja. Druge možnosti nimamo. Odklonili so nam energetske soglasje, čeprav smo bili v dogovorih z direktoratom za energijo. Celó Italijani so za naš projekt rekli »molto inteliggente«. Nismo dvomili, da nam bo direktorat dal soglasje. Celó na Ekonomskem inštitutu Pravne fakultete (Križanič in Bole) so projektu dali odlično oceno. S tem smo leta 2006 začeli. Bili smo skupaj z direktoratom za energijo v Bruslju, kjer so nas pohvalili, da je to najboljši plinski energetski projekt v Evropi.

### **Kdo v Bruslju?**

Ustanova, ki je pri evropski komisiji odgovorna za spoštovanje izpustov CO<sub>2</sub>. Po vseh teh razgovorih so nam rekli, da ne moremo dobiti energetskega dovoljenja, ker lokacijski načrt iz leta 2004 tega ne predvideva. To bi nam lahko rekli po 14 dnevih. Minister Lahovnik je iskal način, kako bi preprečil energetske dovoljenje, ki ga v bistvu ni mogel preprečiti s strokovnimi argumenti. In so tak izgovor za lase privlekli. Zato smo vložili tožbo na upravno sodišče v Ljubljani in gremo na evropsko sodišče. Denar bomo terjali nazaj, ker je postopek, kot so ga vodili, protizakonit.

### **Menite torej, da bi vam morali že leta 2007 odgovoriti, da projekt ni mogoč, ker naj ne bi bil v skladu s prostorskimi načrti.**

Ja, če bi bil ta izgovor resničen. Najprej so nam rekli, da lahko pripravljamo dokumentacijo, na koncu pa: na žalost, ta stvar ni v planu.

### **Nekje ste trdili, da bi vas povsem drugače sprejeli, če bi bili ruski Gazprom.**

Zagotovo. Južni tok je veliko manjši posel, kot smo ga predlagali mi. Samo cevovod in malo delovnih mest, prekopljejo pol Slovenije. Putinu in drugim ruskim veljakom pa se klanjajo. Slovenija ima državni monopol nad energijo. To je eden glavnih razlogov za takšen odnos do nas.

### **V kakšnem smislu?**

Ko je energija v rokah države, potem v teh podjetjih odločajo politiki, in ne strokovnjaki. To je bilo v času Janše še bolj očitno in vodi k socialističnemu modelu gospodarjenja. Posledica je, da imamo plače, ki so pol nižje od nemških in cene elektrike 20 odstotkov višje od nemških.

### **Vas morda ovirajo, ker gre za spore med zagovorniki različnih energetskih virov v državi?**

Zagovorniki nove jedrske elektrarne bi seveda raje videli, da ne bi imeli nobenih zmogljivosti, saj bi bila potem nuklearna veliko nujnejša. Pri tem pozabljajo, da nuklearna ni prilagodljiva, poraba pa niha. Tudi če bi pripeljali plin, bi bila nuklearna vseeno potrebna, vendar se sprašujem, kdo bo zagotovil Sloveniji kakih deset milijard evrov za nuklearno.

### **Zdaj govorijo o štirih milijardah ...**

Ko bo zgrajena bo bistveno več. Toda mi se v polemiko med slovenskimi energetiki ne bi spuščali. Obnašali smo se disciplinirano, vendar vseeno čutimo, da nas obravnavajo kot prišleke, ki jim mešajo štrene.

### **Kaj bi bilo strateško dobro za Slovenijo in Evropo?**

Iz ekoloških razlogov je treba proizvajati energijo s čim manj CO<sub>2</sub>. Nuklearna nima CO<sub>2</sub>, vendar ga proizvedejo pri pridelavi urana. Zagovarjamo teorijo dopolnjevanja virov energije, ker ima vsak vir prednosti in slabosti. Pri plinu imamo dva plinovoda, eden prihaja iz Rusije, drugi iz Alžirije, oba usklajujeta nastope na trgu, cena za zemeljski plin v tekoči obliki pa se oblikuje na svetovnem trgu, in je zato cenejši. Skratka –ne bi bili več odvisni samo od enega vira.

### **Ali ne bi bilo čudno, da bi imeli dva plinska terminala na razdalji enega ali dveh kilometrov (Žavlje–rmin)?**

Menim, da bodo žaveljski terminal uporabili za italijansko elektrarno v Tržiču. Iz Žavelj ne bodo izvažali veliko plina. Morda bi lahko oskrbovali del Slovenije. Slovensko podjetje pa bi bilo odprto za vse porabnike, saj bi za elektrarno porabili kvečjemu kakih osem do deset odstotkov plina. Naš terminal je pisan na kožo bruseljskim zahtevam po vzpostavljanju dela omrežja. Boljšega koncepta ni.

**Kaj lahko še naredite, da prepričate javnost in politiko?**

Želim si, da bi čim prej začeli graditi terminal v Žavljah. To bi bila edina možnost tudi za terminal v Koprju.

**Po logiki: če imajo čez mejo, zakaj v Koprju ne bi smeli?**

Koper ima neprimerno boljše možnosti za tak terminal. Če lahko Italijani dobijo vsa dovoljenja za svoj terminal, bi moralo biti enako tudi na naši strani. Imamo prednost glede prostora, dostopa. Umikamo elektrarno 2,5 kilometra od morja, ne obremenjujemo ne ceste ne železnice. Geoplin nam je dal soglasje, da se lahko navežemo na plinovod med Italijo in Slovenijo. Vsi ti zeleni v resnici sploh niso zeleni. Če bi namreč naredili ekološko bilanco, bi morali biti takoj na strani takega projekta. Tudi Baltsko morje je zaprto, pa kljub temu zdaj sprejemajo načrt, po katerem bodo tam lahko vozile le ladje na zemeljski plin. Enako rešitev bi morali sprejeti na Jadranu.

**Kakšni bodo vaši nadaljnji koraki?**

Vemo, da se zdaj pripravlja nacionalni energetski program. Če nas ne bo v njem, potem vemo, da Slovenija ne misli resno. Zdaj še oklevajo. Če ne pridemo v nacionalni program, bo nastalo resno vprašanje, ker se z mlino na veter ne bo imelo smisla boriti. In spet bo prišel do veljave pregovor, ki pravi, da nihče ni prerok v lastni domovini. Upam, da se to ne bo zgodilo. Če pa se bo, bom imel še eno potrdilo, da sem ravnal prav, ko sem leta 1968 zapustil Slovenijo.

**Finančno ne boste veliko revnejši zaradi tega ...**

Boli pa človeka vseeno glava in srce, če ste imeli projekt, ki bi lahko veliko prinesel okolju. Včasih ne delate za denar, ampak za nekaj, kar je pametno in ima smisel. Vsi oni »Juriji« mislijo, da vlagatelji samo nekaj gradijo in da jim je vseeno. Če se kar koli zgodi, ste zapečateni za zmeraj. To je največja škoda. Moji kolegi bodo rekli: Smo ti že od samega začetka rekli, zakaj silimo v Slovenijo.

**To so rekli?**

Seveda, ker se čudijo slovenskim argumentom in postopkom.

**Kdaj se boste dokončno odločili?**

Še kako leto bomo vztrajali. Če se do tedaj ne bo spremenilo, bomo vedeli, da smo v napačni državi. Če to ne bi bila Slovenija, bi že zdavnaj rekel, da odidimo.

**Boris Šuligoj**