

Koliko će opstati tečna goriva

Da li sve veći broj električnih automobila znači da uskoro više neće biti potrebe za benzinom i dizelom, koje smo na međunarodnom kongresu o gorivima organizovanom u Sofiji postavili direktoru

kao ni za rafinerijama – to je glavno pitanje udruženja evropskih proizvođača goriva



▲ Na Eko pumpama u Bugarskoj, osim cena, na „totemima“ stoji i upadljiv natpis „GARANCIJA EKO“. On označava da posebni timovi redovno kontrolišu gorivo na svim Eko pumpama. Ove timove koji nasumično dolaze na pumpe, formirao je sam Eko Bugarska kao internu kontrolu koja kupcima garantuje kvalitet goriva. Kako saznajemo u Eko Srbija, ne planira se uvođenje ovakvih kontrola u našoj zemlji, jer već postoje državni programi markiranja i monitoringa kvaliteta kroz koje tržišna inspekcija redovno proverava sve benzinske pumpe



▲ Džon Kuper je direktor udruženja Fjuel's Jurup (Fuels Europe) koje pruža stručnu pomoć institucijama EU i država članica, kao i drugima, u cilju povećanja ekonomičnosti i ekološke pogodnosti proizvodnje i distribucije goriva. Naftne kompanije koje ga čine, njih 41, pokrivaju gotovo 100 odsto proizvodnje naftnih derivata i oko tri četvrtine maloprodaje u Evropskoj uniji.

Bugarska prestonica bila je krajem aprila i centar evropske naftne industrije, jer su u njoj održana dva stručna skupa o aktuelnim dešavanjima, a naročito o budućnosti goriva i rafinerija. Jedan su organizovali evropsko udruženje naftnih kompanija Fjuel's Jurup i Bugarska asocijacija za naftu i gas, a drugi Helenik Petroleum, u čijem je okrilju i Eko Srbija. Na oba je bio prisutan i izveštač revije SAT Plus, koji je prisustvo stručnjaka iz naftne industrije iskoristio za razgovor sa Džonom Kuperom, direktorom udruženja Fjuel's Jurup (Fuels Europe).

• Gotovo svakodnevno stižu vesti o novim automobilima sa električnim pogonom, kao i o ograničenjima za upotrebu klasičnih

automobila u nekim gradovima pa i državama. Da li to znači da uskoro više neće biti potrebe za gorivima koja se sada koriste?

– Tečna goriva su i dalje najbolji nosioci energije. Kod nekih vidova transporta ona su nezamenljiva, recimo za avione nema prihvatljivije zamene, ali i za automobile i dalje imaju brojne prednosti u odnosu na alternativna rešenja. Zato smo sigurni da će se narednih godina tečna goriva ne samo koristiti, nego će količine biti veće nego sada. Kod putničkih automobila će se potražnja smanjivati, ali kada se uzmu svi vidovi upotrebe goriva, ukupna potrošnja će biti veća nego sada.

• Ako će se goriva i dalje koristiti, da li to znači da

će ostati problem zagađenja vazduha ili da se može dogoditi da se prirodne rezerve sirove nafte potroše?

– Savremeni motori sa unutrašnjim sagorevanjem izuzetno malo zagađuju vazduh. Inače, treba imati u vidu da iako električni automobil sam ne ispušta ugljen-dioksid, pri proizvodnji baterija i električne energije stvara se CO₂. Ako se za pravljenje struje troši uglj, ukupna količina ugljen-dioksida je veća za električni nego za savremeni automobil sa benzinskim ili dizel motorom.

Što se tiče raspoloživosti sirove nafte, istraživanja pokazuju da su rezerve dovoljne za još mnogo decenija. Uz to, razvoj ide u smeru pravljenja sintetičkih goriva koja se dobijaju od obnovljivih sirovina, na primer od bio-mase. Na taj način se rešavaju dva problema – ne koriste se fosilna goriva i nema povećanja količine ugljen-dioksida u

atmosfera jer ono što se stvara sagorevanjem goriva potiče od ugljen-dioksida koji su biljke prethodno apsorbovale iz vazduha.

• Da li će potreba za većim korišćenjem obnovljivih izvora goriva uticati na rad rafinerija?

– Rafinerije će i dalje postojati, ali će se menjati. Moraće ne samo efikasnije da prerađuju naftu, već i da prave goriva iz drugih, obnovljivih sirovina. Mnoge naftne kompanije već su uključene u korišćenje savremenih izvora energije, i rafinerije od mesta na kojima se proizvodi gorivo postaju mesta iz kojih se isporučuje energija, u bilo kom obliku. U Evropi, poseban izazov za rafinerije je da uspešno podnesu konkurenciju iz okolnih regiona, a to je moguće uz stalni razvoj, ali i poresku politiku i druge mere koje će im pomoći.

• Neretko se mogu čuti kritike na račun dizel-motora, zbog zagađenja koje

stvaraju, a neki proizvođači automobila objavili su da prestaju da ih proizvode. Da li to znači da u budućnosti neće biti dizel-motora?

– Stariji dizel-motori stvaraju veće zagađenje, ali naj-savremeniji, koji ispunjavaju Euro 6D normu su veoma čisti i nema razloga da se ne koriste zbog ekologije, što važi i za gradove. Zbog zaštite čistoće vazduha, treba naći načine da se stara vozila zamene.

• Aktuelna kretanja na svetskom tržištu uplašila su vozače jer se

procenjuje da će goriva poskupeti. Da li će u budućnosti goriva biti skupa, recimo zbog smanjenja rezervi nafte ili zbog skupe proizvodnje sintetičkih goriva?

– Teško je predvideti šta će biti sa cenama u nešto daljoj budućnosti. Dobro je što tehnika napreduje i ekonomičnost vozila se povećava. To znači da i ako gorivo bude skuplje nego sada, izdaci koje imaju vlasnici automobila neće biti veći jer će trošiti manju količinu goriva. ■

S. P.



▼ U poslednjih nekoliko godina Helenik Petroleum je investirao preko 1,5 milijardi evra u modernizaciju svoje tri rafinerije

Primer iz Grčke i Srbije

Kako na primeru jedne velike naftne kompanije izgleda budućnost goriva rekao nam je Vuk Radović, generalni direktor Eko Srbija, koja je ogranak grčkog Helenik Petroleuma, najvećeg prerađivača nafte u jugoistočnoj Evropi.

– U Helenik Petroleumu uvereni su da će se tečna goriva još dugo koristiti, pa su u poslednjih nekoliko godina investirali preko 1,5 milijardi evra u modernizaciju svoje tri rafinerije. Time je dostignut godišnji kapacitet prerađivanja sirove nafte od 17 miliona tona, uz povećanje efikasnosti prerađivanja i smanjenje emisije štetnih gasova u skladu sa svim direktivama EU. Sledeći korak na koji se sada usmerava najveći deo

investicija je širenje delatnosti na druge vidove energije. U Grčkoj su već izgrađeni vetro park i solarna elektrana, a u pripremi su još četiri takve elektrane i pet elektrana-toplana koje bi kao sirovinu koristile poljoprivredni otpad – kaže Vuk Radović, dodajući i kakvi su planovi u našoj zemlji. Prema njegovim rečima, i Eko Srbija ima sličnu strategiju pa planira da konkuriše za projekte vetro parkova i solarnih elektrana i u Srbiji.

– Povezanost Eko Srbija sa Helenik Petroleumom znači i da smo u mogućnosti da pratimo savremene trendove i ponudimo potrošačima nove tehnologije i proizvode kao što su Dizel Avio i Ekonomski goriva, koji pored



▲ Vuk Radović, generalni direktor Eko Srbija

unapređenih performansi motora doprinose i smanjenju emisije štetnih gasova – objašnjava Radović.