

Tehno-ekonomska analiza cjevovodnog transporta CO2 u Republici Hrvatskoj

Markov, Ivana

Master's thesis / Diplomski rad

2022

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Mining, Geology and Petroleum Engineering / Sveučilište u Zagrebu, Rudarsko-geološko-naftni fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:169:974082>

Rights / Prava: [In copyright](#) / [Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-09-26**



Repository / Repozitorij:

[Faculty of Mining, Geology and Petroleum Engineering Repository, University of Zagreb](#)



SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
RUDARSKO-GEOLOŠKO-NAFTNI FAKULTET
Diplomski studij naftnog rudarstva

**TEHNO-EKONOMSKA ANALIZA CJEVOVODNOG TRANSPORTA CO₂ U
REPUBLICI HRVATSKOJ**

Diplomski rad

Ivana Markov

N356

Zagreb, 2022.

TEHNO-EKONOMSKA ANALIZA CJEVOVODNOG TRANSPORTA CO₂ U
REPUBLICI HRVATSKOJ

IVANA MARKOV

Diplomski rad izrađen: Sveučilište u Zagrebu
Rudarsko-geološko-naftni fakultet
Zavod za naftno-plinsko inženjerstvo i energetiku
Pierottijeva 6, 10002 Zagreb

Sažetak

Kaptiranje, korištenje i skladištenje ugljika predstavlja ključnu tehnologiju smanjenja emisija CO₂ iz antropogenih izvora u elektroenergetskom i industrijskom sektoru. Potencijal za razvoj takve tehnologije u Republici Hrvatskoj je prepoznat na području Savske i Dravske depresije na osnovu moguće primjene CO₂ za tercijarnu metodu proizvodnje na iscrpljenim naftnim poljima. Važan dio takvog projekta je planiranje i dimenzioniranje infrastrukture za transport CO₂ koja će povezivati industrijske emitere sa iscrpljenim naftnim poljima. Najčešće se za kopneni transport koriste cjevovodi. Ugljikov dioksid je najučinkovitije transportirati u superkritičnoj fazi pri čemu se zahtjevaju specifični i visoki radni uvjeti u cjevovodu. U konačnici, radi se o kapitalno intenzivnom projektu čija se ekonomska prihvatljivost može procijeniti različitim metodama ocjene investicijskog ulaganja i analizom osjetljivosti.

Ključne riječi: transport ugljikovog dioksida, cjevovodni transport, CCUS, CCS, EOR.

Diplomski rad sadrži: 64 stranice, 24 tablica, 22 slika, 1 prilog i 42 reference.

Jezik izvornika: hrvatski

Diplomski rad pohranjen: Knjižnica Rudarsko-geološko-naftnog fakulteta
Pierottijeva 6, Zagreb

Voditelj: Dr. sc. Daria Karasalihović Sedlar, redovita profesorica RGNF

Pomoć pri izradi: Filip Vodopić, mag. ing. petrol., RGNF

Ocjenjivači: Dr. sc. Daria Karasalihović Sedlar, redovita profesorica RGNF

Dr. sc. Domagoj Vulin, redoviti profesor RGNF

Dr. sc. Iva Kolenković Močilac, docentica RGNF

Datum obrane: 17. veljače 2022., Rudarsko-geološko-naftni fakultet, Sveučilište u Zagrebu

University of Zagreb
Faculty of Mining, Geology and Petroleum Engineering

Master's Thesis

TECHNO-ECONOMICAL ANALYSIS OF CO₂ PIPELINE TRANSPORTATION IN
THE REPUBLIC OF CROATIA

IVANA MARKOV

Thesis completed at: University of Zagreb
Faculty of Mining, Geology and Petroleum Engineering
Department of Petroleum and Gas Engineering and Energy
Pierottijeva 6, 10002 Zagreb

Abstract

Carbon capture, utilization and storage is a key technology used to reduce CO₂ emissions from stationary sources in the power and industrial sectors. The potential for the development of such technology in the Republic of Croatia has been identified in the Sava and Drava Depressions, based on the possible usage of CO₂ for tertiary production method from depleted oil fields. An important part of such project is the planning and design of CO₂ transportation infrastructure which connects industrial emitters and depleted oil fields. Pipelines are most frequently used in land transport. Carbon dioxide is most efficiently transported in a supercritical phase, which requires specific and high operating conditions of the pipeline. Lastly, it is a capital-intensive project whose economic viability can be estimated by various investment methods and sensitivity analysis.

Keywords: carbon dioxide transportation, pipeline transportation, CCUS, CCS, EOR.

Thesis contains: 64 pages, 24 tables, 23 pictures, 1 appendix and 42 references.

Original in: Croatian

Thesis deposited in: The Library of the Faculty of Mining, Geology and Petroleum Engineering
Pierottijeva 6, Zagreb

Supervisor: Full Professor Daria Karasalihović Sedlar, PhD

Co-supervisor: Filip Vodopić, mag. ing. petrol.

Reviewers: Full Professor Daria Karasalihović Sedlar, PhD

Full Professor Domagoj Vulin, PhD

Assistant professor Iva Kolenković Močilac, PhD

Date of defense: February 17, 2022, Faculty of Mining, Geology and Petroleum Engineering,
University of Zagreb

SADRŽAJ

| | |
|--|------------|
| I POPIS SLIKA..... | I |
| II POPIS TABLICA..... | II |
| III POPIS KORIŠTENIH OZNAKA I PRIPADAJUĆIH SI JEDINICA | III |
| 1. UVOD..... | 1 |
| 2. PREGLED LITERATURE I POSTOJEĆIH PROJEKATA..... | 3 |
| 3. IZVORI EMISIJA UGLJIKOVOG DIOKSIDA U RH..... | 7 |
| 4. SKLADIŠNI KAPACITETI U RH..... | 10 |
| 4.1. CO ₂ -EOR na naftnim poljima Ivanić i Žutica..... | 12 |
| 5. FIZIKALNA SVOJSTVA UGLJIKOVOG DIOKSIDA..... | 14 |
| 5.1. Utjecaj primjesa na svojstva ugljikovog dioksida..... | 18 |
| 5.2. Kvaliteta ugljikovog dioksida za transport cjevovodima..... | 20 |
| 6. USPOREDBA CJEVOVODA ZA TRANSPORT PRIRODNOG PLINA I CO₂..... | 24 |
| 7. KONFIGURACIJA MREŽE CJEVOVODA ZA TRANSPORT CO₂ U RH..... | 27 |
| 8. TEHNO-EKONOMSKA ANALIZA..... | 32 |
| 8.1. Tehnološka analiza..... | 32 |
| 8.1.1. Kompresori..... | 34 |
| 8.1.2. Cjevovodi..... | 37 |
| 8.2. Ekonomska analiza..... | 45 |
| 8.3. Analiza osjetljivosti..... | 54 |
| 9. ZAKLJUČAK..... | 57 |
| 10. LITERATURA..... | 58 |
| 11. PRILOZI..... | 62 |

I POPIS SLIKA

| | |
|---|----|
| Slika 2-1. Pregled planiranih i operativnih CCUS projekata u Europi..... | 5 |
| Slika 3-1. Grafički prikaz emisija CO ₂ prema industrijskim sektorima RH u 2019. godini..... | 9 |
| Slika 4-1. Shematski prikaz EOR projekta na proizvodnim naftnim poljima Ivanić i Žutica..... | 13 |
| Slika 5-1. Fazni p-T dijagram za čisti CO ₂ | 15 |
| Slika 5-2. Ovisnost gustoće CO ₂ o tlaku i temperaturi | 16 |
| Slika 5-3. Ovisnost viskoznosti CO ₂ o tlaku i temperaturi..... | 17 |
| Slika 5-4. p-T dijagram promjene stlačivosti CO ₂ i njegovih binarnih smjesa..... | 18 |
| Slika 5-5. Fazni dijagrami za binarne smjese CO ₂ i 2% H ₂ , NO ₂ i H ₂ S..... | 20 |
| Slika 6-1. Fazni dijagram prirodnog plina i CO ₂ | 24 |
| Slika 7-1. Simplifikacija mreže cjevovoda za transport ugljikovog dioksida u RH..... | 28 |
| Slika 7-2. Konfiguracija mreže cjevovoda za transport CO ₂ u zapadnoj regiji..... | 31 |
| Slika 7-3. Konfiguracija mreže cjevovoda za transport CO ₂ u istočnoj regiji..... | 31 |
| Slika 8-1. Pripadajući raspon operativnih tlakova i temperatura različitih procesa CCS lanca predočeni na faznom dijagramu CO ₂ | 33 |
| Slika 8-2. Odnos kapitalnih troškova i instalirane snage kompresora..... | 36 |
| Slika 8-3. Troškovi hvatanja ugljika (\$/tCO ₂)..... | 46 |
| Slika 8-4. Ovisnost NPV vrijednosti o diskontnoj stopi za scenarij CCS s trenutačnom cijenom emisijskih jedinica EU ETS..... | 49 |
| Slika 8-5. Prikaz novčanog toka za scenarij CCS s trenutačnom prosječnom cijenom emisijskih jedinica EU ETS..... | 50 |
| Slika 8-6. Prikaz novčanog toka za scenarij CCS s minimalnom cijenom emisijskih jedinica EU ETS..... | 51 |
| Slika 8-7. Ovisnost NPV vrijednosti o diskontnoj stopi za scenarij CCS s minimalnom cijenom emisijskih jedinica EU ETS..... | 52 |
| Slika 8-8. Ovisnost NPV vrijednosti o diskontnoj stopi za scenarij CCUS s trenutačnom cijenom nafte i emisijskih jedinica EU ETS..... | 53 |
| Slika 8-9. Prikaz novčanog toka za scenarij CCUS s trenutačnom cijenom nafte i emisijskih jedinica EU ETS..... | 54 |
| Slika 8-10. Analiza osjetljivosti za scenarij CCS..... | 55 |
| Slika 8-11. Analiza osjetljivosti za scenarij CCUS..... | 56 |

II POPIS TABLICA

| | |
|--|----|
| Tablica 2-1. Projekti cjevovoda CO ₂ u svijetu..... | 3 |
| Tablica 3-1. Izvori emisija CO ₂ u RH \geq 1 Mt/god..... | 8 |
| Tablica 3-2. Pregled emisija CO ₂ prema industrijskim sektorima u RH..... | 9 |
| Tablica 4-1. Kriteriji primjenjivosti CO ₂ -EOR metode..... | 11 |
| Tablica 5-1. Fizikalna svojstva CO ₂ | 14 |
| Tablica 5-2. Kritične temperature i kritični tlakovi pojedinih primjesa i njihov utjecaj na promjenu faznog ponašanja CO ₂ | 19 |
| Tablica 5-3. Dynamis preporučena kvaliteta CO ₂ | 21 |
| Tablica 5-4. Prikaz emitiranih primjesa (>10.000 kg/god.) iz izvora u panonskoj Hrvatskoj..... | 23 |
| Tablica 6-1. Usporedba cjevovoda za prirodni plin i ugljikov dioksid..... | 26 |
| Tablica 7-1. Priključci izvora CO ₂ na plinski transportni sustav RH..... | 29 |
| Tablica 7-2. Izmjerene duljine cjevovoda za transport CO ₂ u regiji Sjeverna Hrvatska..... | 29 |
| Tablica 8-1. Pretpostavljeni radni uvjeti kompresije i transporta i svojstva CO ₂ | 34 |
| Tablica 8-2. Kapitalni troškovi kompresorskih stanica na izvorima CO ₂ | 36 |
| Tablica 8-3. Kvaliteta čelika i minimalno naprezanje do granice elastičnosti čeličnih cijevi..... | 37 |
| Tablica 8-4. Debljine stijenki cijevi od ugljičnog čelika prema ASME specifikaciji B36.10..... | 38 |
| Tablica 8-5. Jedinčne težine cijevi od ugljičnog čelika prema ASME specifikaciji B36.10..... | 39 |
| Tablica 8-6. Pretpostavke osnovnih ulaznih parametara za proračun cjevovoda..... | 40 |
| Tablica 8-7. Cijene čelika X60 izražene u \$/toni..... | 44 |
| Tablica 8-8. Pregled rezultata tehnološkog proračuna i izračuna kapitalnog troška cjevovoda za transport CO ₂ | 45 |
| Tablica 8-9. Dobivena nafta primjenom CO ₂ -EOR projekta u RH..... | 47 |
| Tablica 8-10. Ulazni parametri ekonomskog proračuna CCUS projekta u RH..... | 48 |
| Tablica 8-11. NPV analiza za scenarij CCS s trenutnom cijenom emisijskih jedinica EU ETS..... | 49 |
| Tablica 8-12. NPV analiza za scenarij CCS s minimalnom cijenom emisijskih jedinica EU ETS..... | 51 |
| Tablica 8-13. NPV analiza za scenarij CCUS s trenutnom cijenom nafte i emisijskih jedinica..... | 53 |

III POPIS KORIŠTENIH OZNAKA I PRIPADAJUĆIH SI JEDINICA

| OZNAKA | JEDINICA | OPIS |
|-----------------|----------|--|
| D | m | Vanjski promjer cjevovoda |
| d | m | Unutarnji promjer cjevovoda |
| f_{tr} | - | Faktor trenja |
| I_{cj} | \$ | Cijena materijala cjevovoda |
| I_{comp} | € | Kapitalni trošak kompresora |
| L | m | Duljina cjevovoda |
| me | - | Eksponent množenja |
| n | - | Broj kompresora |
| Q_m | kg/m^3 | Maseni protok |
| Q_v | m^3/s | Volumni protok |
| P_k | Pa | Konačni tlak na izlazi iz cjevovoda |
| P_{maop} | Pa | Maksimalni radni tlak cjevovoda |
| P_{in} | Pa | Tlak na ulazu u kompresor |
| P_{out} | Pa | Tlak na izlazu iz kompresora |
| p_{comp} | kWh | Snaga kompresora |
| ΔP_{tr} | Pa | Pad tlaka u cjevovodu uslijed trenja |
| ΔP_{uk} | Pa | Ukupni potrebni tlak na ulazu u cjevovod |
| ΔP_z | Pa | Pada tlaka u cjevovodu zbog elevacije |
| Re | - | Reynoldsov broj |
| v | m/s | Brzina protjecanja fluida |
| $W_{\check{c}}$ | kg/m | Težina čelika |
| δ | mm | Debljina stijenke cjevovoda |
| ε | mm | Apsolutna hrapavost cjevovoda |
| η_{comp} | % | Učinkovitost kompresora |
| μ | Pa*s | Viskoznost fluida |
| ρ | kg/m^3 | Gustoća fluida |
| σ_{min} | Pa | Minimalno naprezanje do granice tečenja |

1. UVOD

Klimatske promjene svake godine predstavljaju glavni razlog sve veće globalne zabrinutosti, a najodgovorniji staklenički plin za to je ugljikov dioksid (CO₂) na kojeg se odnosi oko 80% ukupnih emisija stakleničkih plinova u Europi 2019. godine (<https://www.eea.europa.eu>, 2021). Kao jedno od obećavajućih rješenja za doprinos ublažavanja klimatskih promjena prepoznata je tehnologija hvatanja, korištenja i skladištenja ugljika (engl. *Carbon capture, utilization and storage, CCUS*). To je jedina tehnologija koja se izravno odnosi samo na emisije CO₂ zbog čega je ključna tehnologija za smanjenje emisija CO₂ u industrijskom i energetske sektoru koji koriste fosilna goriva i teže podliježu procesu dekarbonizacije. Ako se razmatraju industrijske emisije, CCUS tehnologija predstavlja jednu cjelinu koja se sastoji od 4 komponente:

- Postrojenje za izdvajanje CO₂ iz dimnih plinova,
- Čvorišta za prikupljanje i obradu izdvojenog CO₂ i infrastruktura za transport CO₂ od mjesta hvatanja do mjesta skladištenja/korištenja,
- Korištenje CO₂ – radnje s doprinosom smanjenja emisija CO₂ i
- Podzemno skladište – geološke formacije u koje se utiskuje CO₂ kako bi se tamo trajno zadržao, primjerice iscrpljena ležišta ugljikovodika ili duboki slani vodonosnici.

Transport CO₂ je ključni element CCUS-a koji omogućava da se industrijske emisije CO₂ otpreme do mjesta gdje će biti trajno uskladištene ili iskorištene. U vidu razvoja CCUS-a i pripadajuće infrastrukture za transport, najčešće korištena metoda transporta su cjevovodi (Global CCS Institute, 2012). Ovisno o termodinamičkim svojstvima, CO₂ se može transportirati u skoro svim faznim stanjima, ali za transport cjevovodima je najučinkovitije da je CO₂ u gustom ili superkritičnom stanju pogotovo ako se radi o transportu velikih količina na velike udaljenosti.

Primarni fokus u ovom diplomskom radu je na transportu superkritičnog CO₂ za potrebe CCUS projekta u Republici Hrvatskoj koji uključuje utiskivanje CO₂ u iscrpljena ležišta ugljikovodika za oporavak iscrpka nafte (engl. *Enhanced Oil Recovery, EOR*). Prema istraživačkom projektu „Strategy CCUS project“ koji je započeo 2019. godine, potencijalna regija za razvoj CCUS-a u RH je Sjeverna Hrvatska koja obuhvaća područje hrvatskog dijela Panonskog bazena. Raspored izvora i potencijalnih podzemnih skladišta CO₂ uvjetovao je podjelu cjevovodnog transportnog sustava CO₂ na zapadnu i istočnu regiju panonske Hrvatske. Za obje regije analizirani su industrijski izvori CO₂ u poglavlju 3. i skladišne jedinice u poglavlju

4. Zatim se u poglavlju 5. objašnjavaju najvažnija fizikalna svojstva CO₂ za proces transporta te potrebna čistoća CO₂ za siguran transport cjevovodima. Za bolje razumijevanje karakteristika cjevovoda za transport CO₂ napravljena je usporedba s visokotlačnim plinovodima za koje je do danas stečeno veliko iskustvo i praksa što je prikazano u 6. poglavlju. U poglavlju 7. napravljena je projekcija cjevovodnog sustava za transport CO₂ u Republici Hrvatskoj pri čemu su definirane trase cjevovoda koje povezuju lokacije izvora CO₂ s naftnim poljima za primjenu EOR-a. Na kraju, u poglavlju 8. je napravljena tehno-ekonomska analiza cjevovodnog transporta CO₂ u Hrvatskoj s ciljem procjene troškova implementacije infrastrukture za transport CO₂ te isplativosti kapitalno intenzivnog ulaganja u CCUS tehnologiju. Tehnološki dio analize se odnosi na dimenzioniranje cjevovoda i kompresora kako bi se odredili njihovi kapitalni troškovi u sklopu cjelovitog CCUS projekta za koji će se procijeniti odluka o ulaganju korištenjem metode neto sadašnje vrijednosti (engl. *Net Present Value, NPV*) budućih novčanih tokova projekta. Obzirom da CCUS usko povezuje dvije tehnologije, kaptiranje i skladištenje ugljika (engl. *Carbon Capture and Storage, CCS*) te kaptiranje i korištenje ugljika (engl. *Carbon Capture and Utilization, CCU*), analizirat će se i usporediti procjena ekonomske isplativosti 2 različita načina zbrinjavanja CO₂ emisija u Hrvatskoj:

1. Scenarij CCS – skladištenje CO₂ i
2. Scenarij CCUS – primjena CO₂-EOR.

2. PREGLED LITERATURE I POSTOJEĆIH PROJEKATA

Transport CO₂ cjevovodima započeo je 1970-ih u SAD-u u svrhu povećanja proizvodnje iscrpljenih naftnih polja utiskivanjem CO₂ te se ta praksa danas primjenjuje diljem svijeta što cjevovode čini dovoljno zreloom tehnologijom za planiranje i razvoj infrastrukture CCUS-a (IEA GHG, 2014). Posljednjih nekoliko godina, uloga CCUS tehnologije pridobiva sve veći globalni politički interes u postizanju zadanih klimatskih ciljeva. Do nedavno su glavni pokretač izgradnje CO₂ cjevovoda bili EOR projekti, dok se danas u obzir uzima i trajno skladištenje kako bi se postigli zadani ciljevi smanjenja emisija stakleničkih plinova te korištenje CO₂ u industrijske svrhe (proizvodnja građevinskih materijala, kemikalija, hrane i pića, itd.). Prvo komercijalno postrojenje za izdvajanje CO₂ pušteno je u rad 1996. godine kada je kompanija Statoil u Norveškoj počela skladištiti CO₂ s plinskog polja „Sleipner West“ u vodonosnike u Sjevernom moru (Herzog, 2000). Do danas je na Sjevernom moru izgrađena mreža cjevovoda za transport CO₂ ukupne duljine >45000 km (IEA GHG, 2014). Nadalje, u tablici 2-1. je prema studiji IEA GHG iz 2014. navedeno nekoliko projekata cjevovoda CO₂ sa svojim glavnim karakteristikama.

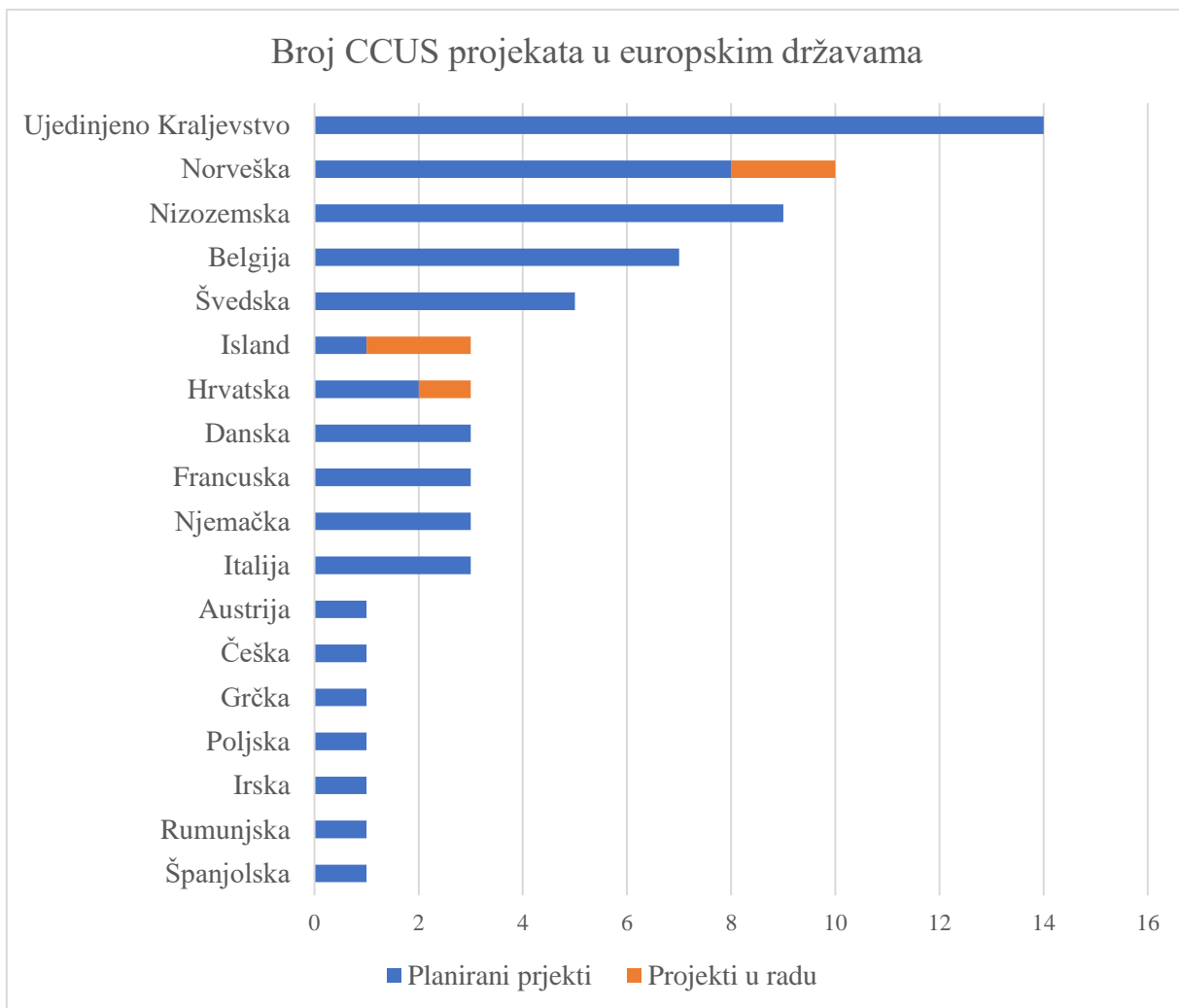
Tablica 2-1. Projekti cjevovoda CO₂ u svijetu (IEA GHG, 2014)

| PROJEKT | DRŽAVA | STATUS | DULJINA (km) | KAPACITET (Mt/god.) | PONOR |
|------------------------|--------|----------|--------------|---------------------|--------------------------|
| SJEVERNA AMERIKA | | | | | |
| CO ₂ Slurry | Kanada | Planiran | N/A | N/A | EOR |
| Quest | Kanada | Planiran | 84 | 1,2 | Duboki slani vodonosnici |
| Alberta Trunk Line | Kanada | Planiran | 240 | 15 | N/A |
| Weyburn | Kanada | U radu | 330 | 2 | EOR |
| Saskpower Boundary Dam | Kanada | Planiran | 66 | 1,2 | EOR |
| Beaver Creek | SAD | U radu | 76 | N/A | EOR |
| Monell | SAD | U radu | 52,6 | 1,6 | EOR |
| Bairoil | SAD | U radu | 258 | 23 | N/A |
| Salt Creek | SAD | U radu | 201 | 4,3 | EOR |
| Sheep Mountain | SAD | U radu | 656 | 11 | CO ₂ čvorište |
| Slaughter | SAD | U radu | 56 | 2,6 | EOR |
| Cortez | SAD | U radu | 808 | 24 | CO ₂ čvorište |
| Central Basin | SAD | U radu | 231,75 | 27 | CO ₂ čvorište |

| | | | | | |
|--------------------------|------------|----------|-----|------|-------------------------------------|
| Canyon Reef Carriers | SAD | U radu | 354 | N/A | N/A |
| Choctaw (NEJD) | SAD | U radu | 294 | 7 | EOR |
| Decatur | SAD | U radu | 1,9 | 1,1 | Duboki slani vodonosnici |
| EUROPA | | | | | |
| Snovit | Norveška | U radu | 153 | 0,7 | Pješčenjaci |
| Peterhead | UK | Planiran | 116 | 10 | Iscrpljena naftna/plinska ležišta |
| Longannet | UK | Otkazan | 380 | 2 | Iscrpljena naftna/plinska ležišta |
| White Rose | UK | Planiran | 165 | 20 | Duboki slani vodonosnici |
| Kingsnorth | UK | Otkazan | 270 | 10 | Iscrpljena naftna/plinska ležišta |
| ROAD | Nizozemska | Planiran | 25 | 5 | Iscrpljena naftna/plinska ležišta |
| Barendrecht | Nizozemska | Otkazan | 20 | 0,9 | Iscrpljena naftna/plinska ležišta |
| OCAP | Nizozemska | U radu | 97 | 0,4 | Smanjenje GHG emisija |
| Janschwalde | Njemačka | Otkazan | 52 | 2 | Duboki slani vodonosnici |
| Lacq | Francuska | U radu | 27 | 0,06 | Iscrpljena naftna/plinska ležišta |
| OSTATAK SVIJETA | | | | | |
| Rhourde Nouss-Quartzites | Alžir | Planiran | 30 | 0,5 | Iscrpljena naftna/plinska ležišta |
| Qinshui | Kina | Planiran | 116 | 0,5 | Crpljenje metana iz ležišta ugljena |
| Gorgon | Australija | Planiran | 8,4 | 4 | Pješčenjaci |

U Europi CCUS predstavlja jednu od ključnih tehnologija za realizaciju zadanih klimatskih ciljeva. Radi velike ekološke osviještenosti, Europska unija je Zelenim europskim planom 2020. godine (engl. *EU Green Deal*) zadala vrlo ambiciozne klimatske ciljeve smanjenja emisija stakleničkih plinova za 55% do 2030. godine i postizanja klimatske neutralnosti do 2050. godine. Razvoj CCUS-a je tako potaknut različitim političkim utjecajima, a najviše Direktivom 2003/87/EC o uspostavljanju sustava trgovanja emisijskim jedinicama (engl. *European Emissions Trading System, EU ETS*) koju je kasnije zamijenila Direktiva (EU) 2018/410. Uspostavljanjem prvog tržišta ugljikom u svijetu, poboljšana je ekonomska održivost CCUS projekata zbog čega broj planiranih projekata sve više raste. Time je došlo do stvaranja novih poslovnih modela poput izravne konverzije CO₂ u druge proizvode i doprinosa proizvodnji niskougljičnog vodika kojem se sve više pridodaje na važnosti. Za bolje razumijevanje buduće uloge CCUS-a u Europi, prema IOGP-u (engl. *International Association of Oil & Gas Producers*) priložen je popis CCUS projekata u europskim državama iz studenog 2021. godine

u prilogu 2-1. ovog rada. Važno je napomenuti da su od ukupno 65 planiranih i 5 komercijalno primjenjivih projekata, svi već primijenjeni ili se nastoje primijeniti u energetske i industrijskom sektoru. Prema broju planiranih projekata, Ujedinjeno Kraljevstvo se najviše zalaže za razvoj CCUS-a s ukupno 14 planiranih projekata (slika 2-1.), a slijede Norveška, koja uz dva operativna CCUS projekta na Sjevernom moru planira još njih osam, zatim Nizozemska, Belgija, Švedska i ostale zemlje.



Slika 2-1. Pregled planiranih i operativnih CCUS projekata u Europi (IOGP, 2021)

Na IOGP-ovoj listi se nalazi i Hrvatska s ukupno 3 projekta od kojih je jedan u komercijalnoj primjeni u sklopu CO₂-EOR projekta na naftnim poljima Ivanić i Žutica, a dva su planirana pod nazivima iCORD i projekt Bio-rafinerija. Projektom iCORD se planira izdvajati CO₂ iz postrojenja za proizvodnju umjetnih gnojiva u Kutini i iz tvornice cementa u Našicama koji bi

se utiskivao u naftna polja Panonskog bazena za CO₂-EOR. Drugi CCUS projekt je Bio-rafinerija koji podrazumijeva izgradnju novog cjevovoda na trasi postojećeg plinovoda koji bi transportirao CO₂ iz rafinerije Sisak koja proizvodi bioetanol do iscrpljenih naftnih ležišta u Savskoj depresiji. Potencijal razvoja CCUS infrastrukture u Hrvatskoj detaljno je proučen u sklopu istraživačkog projekta STRATEGY CCUS iz 2019. godine čiji je glavni cilj razvoj infrastruktura CCUS-a unutar perspektivnih regija južne i istočne Europe, među kojima je i Republika Hrvatska, te njihovo međusobno povezivanje zajedno s postojećom CCUS infrastrukturuom na Sjevernom moru kako bi se u konačnici doprinijelo razvoju cjelovitog sustava CCUS-a u Europi.

3. IZVORI EMISIJA UGLJIKOVOG DIOKSIDA U RH

Prema javno dostupnim podacima iz „Registra onečišćavanja okoliša” na internetskim stranicama Ministarstva gospodarstva i održivog razvoja, zadnji dostupni podaci emisija onečišćujućih tvari u okoliš su iz 2020. godine. Količine emisija CO₂ u RH su 2019. godine ukupno iznosile 8.835.858.250,95 kg/god. tj. 8,8 Mt CO₂/god. što čini 99, 68% udjela ukupnih emisija onečišćujućih tvari u atmosferu. Industrijski izvori CO₂ koji će ulaziti u tehn-ekonomsku analizu projektiranja mreže cjevovoda za transport CO₂ u Hrvatskoj u sklopu CCUS-a, odabrani su na temelju nekoliko kriterija:

- pripadaju regiji Sjeverna Hrvatska,
- emitiraju $\geq 0,1$ Mt CO₂ na godišnjoj razini i
- izvori CO₂ priključeni na plinski transportni sustav Plinacro-a,
- smješteni u blizini potencijalnih trasa transporta CO₂ ili skladišta CO₂,
- vrlo teško podložni dekarbonizaciji industrijskog procesa ili uopće nemaju mogućnosti i
- pripadaju sustavu EU ETS.

Odabrani izvori CO₂ koji zadovoljavaju navedene kriterije dani su u tablici 3-1. zajedno sa količinama CO₂ koje emitiraju na godišnjoj razini čiji je ukupni iznos 4,12 Mt CO₂/god. Pregledom emitera CO₂, uočava se da je navedena i rafinerija nafte Rijeka koja se nalazi u obalnom području sjevernog Jadrana te ne zadovoljava prvi navedeni kriterij. No bez obzira na to, kao jedan od najvećih emitera s 0,71 Mt CO₂ u 2019. godini predstavlja vrlo bitan čimbenik u ekonomskoj izvedbi cjelokupnog projekta. Jedini gradovi s više izvora su Zagreb i Sisak. U Zagrebu su to elektrane TE-TO Zagreb (0,65 Mt CO₂/god.) i EL-TO Zagreb (0,21 Mt CO₂/god.), a u Sisku elektrana TE-TO Sisak (0,3 Mt CO₂/god.) i Rafinerija nafte Sisak (0,31 Mt CO₂/god.). U elektroenergetski sektor pripada još jedna elektrana koja se nalazi u Osijeku, a to je TE-TO Osijek s 0,11 Mt CO₂/god. Ostali industrijski sektori su cementara u Našicama koja je u 2019. ispuštala 0,67 Mt CO₂ i proizvodnja gnojiva i dušičnih spojeva “Petrokemija” u Kutini s emisijama od 0,82 Mt CO₂/god. koji su ujedno i najveći emiteri, zatim sektor prerade nafte i plina s objektom prerade prirodnog plina u Molvama čije su emisije CO₂ 2019. iznosile 0,25 Mt/god. te na kraju tvornica stakla u Humu na Sutli s emisijama 0,1 Mt CO₂/god.

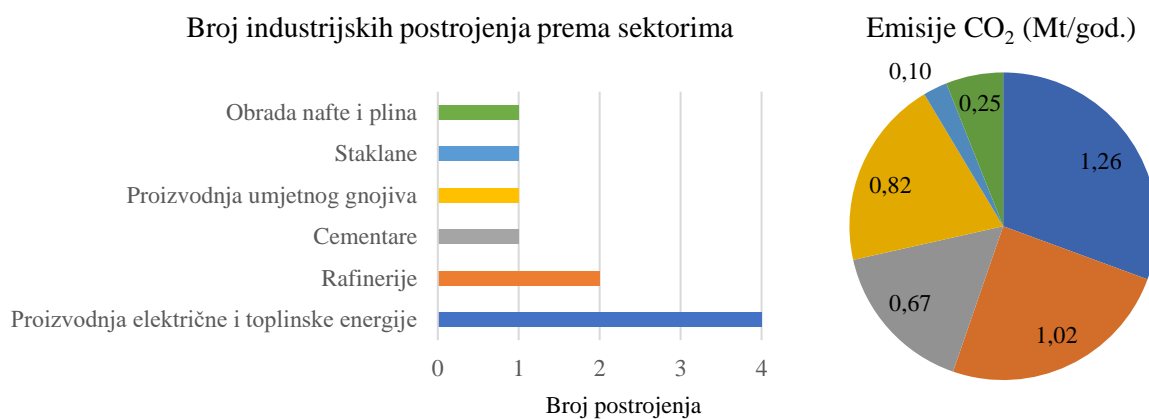
Tablica 3-1. Izvori emisija CO₂ u RH ≥ 0,1 Mt/god. (<http://roo.azo.hr/rpt.html>, 2020)

| INDUSTRIJSKI IZVOR | OPERATER | GRAD | Mt CO ₂ /god. | PROMJENA 2018/2019 g. (%) |
|---|--|--------------|--------------------------|---------------------------|
| Postrojenje za proizvodnju gnojiva i dušičnih spojeva | Petrokemija d.d. | Kutina | 0,82 | 10% |
| Rafinerija nafte Urinj | INA-Industrija nafte d.d. | Rijeka | 0,71 | -29% |
| Tvornica cementa | NEXE d.d. za proizvodnju građevinskih materijala | Našice | 0,67 | 3% |
| Termoelektrana-toplana Zagreb | HEP-Proizvodnja d.o.o. | Zagreb | 0,65 | 18% |
| Rafinerija nafte Sisak | INA-Industrija nafte d.d. | Sisak | 0,31 | -1% |
| Termoelektrana-toplana Sisak | HEP-Proizvodnja d.o.o. | Sisak | 0,30 | 5% |
| Objekti prerade plina Molve | INA-Industrija nafte d.d. | Virje | 0,25 | -16% |
| Elektrana-toplana Zagreb | HEP-Proizvodnja d.o.o. | Zagreb | 0,21 | -2% |
| Termoelektrana – toplana Osijek | HEP-Proizvodnja d.o.o. | Osijek | 0,11 | -3% |
| Tvornica stakla | Vetropack Straža d.d. | Hum na Sutli | 0,10 | -1% |

Trendovi kretanja emisija CO₂ u odnosu na podatke o emisijama iz 2018. godinu pokazuju da su četiri izvora u porastu među kojima najveći porast bilježi TE-TO Zagreb od 18% a zatim i Petrokemija u Kutini od 10%. S druge strane, šest izvora bilježe pad emisija CO₂ od kojih rafinerija nafte Rijeka (-29%) i objekti prerade plina Molve (-16%) bilježe značajnija smanjenja emisija CO₂, dok je na ostalim izvorima smanjenje skoro pa neprimjetno (tablica 3-1.). Bez obzira na smjer kretanja trendova emisija, elektrane i rafinerije su i dalje dominantni emiteri kako u broju postrojenja tako i u količinama emisija (tablica 3-2. i slika 3-1.). Proizvodnja električne i toplinske energije uključuje četiri plinske termoelektrane, sektor rafinerija predstavljen je s dvije rafinerije nafte dok sve ostale industrijske sektore predstavlja po jedno postrojenje.

Tablica 3-2. Pregled emisija CO₂ prema industrijskim sektorima u RH (<http://roo.azo.hr/rpt.html>, 2020)

| SEKTOR | Mt CO ₂ /god. | UDIO EMISIJA CO ₂ |
|---|--------------------------|------------------------------|
| Proizvodnja električne i toplinske energije | 1,26 | 31% |
| Rafinerije | 1,02 | 25% |
| Cementare | 0,67 | 16% |
| Proizvodnja umjetnog gnojiva | 0,82 | 20% |
| Staklane | 0,10 | 3% |
| Obrada nafte i plina | 0,38 | 6% |



Slika 3-1. Grafički prikaz emisija CO₂ prema industrijskim sektorima RH u 2020. godini

4. SKLADIŠNI KAPACITETI U RH

Dostupnost dovoljno velikog kapaciteta za skladištenje izdvojenog CO₂ iz navedenih izvora, od velike je važnosti kako bi izvedba CCUS-a bila uspješna, a time i značajnije doprinijela smanjenju emisija CO₂. Osim o karakteristikama ležišta, broju utisnih bušotina i ležišnom tlaku, kapacitet utiskivanja koji se može postići mora se uskladiti s ukupnom količinom izdvojenog CO₂. Kako bi iskoristivost skladišnog kapaciteta bila učinkovita, uobičajeno je da se CO₂ utiskuje na minimalnoj dubini od 800 metara. Razlog tome je što se volumen CO₂ smanjuje s porastom dubine do 800 m kada postigne kritični volumen ($V_c=0,00214 \text{ m}^3/\text{kg}$) koji daljnjim porastom dubine ostaje približno konstantan (Global CCS Institute, 2012). Stoga je poželjno da se CO₂ prethodno komprimira u nadkritično stanje i da se kao takav skladišti na dubinama većim od 800 m kako bi zadržao svoj kritični volumen pri čemu zauzima manji volumen skladišta.

Dva glavna tipa skladišta CO₂ u Hrvatskoj su iscrpljena ležišta ugljikovodika i duboki slani vodonosnici Savske i Dravske depresije. Općenito, najveće skladišne kapacitete za utiskivanje CO₂ pružaju duboki slani vodonosnici (WRI, 2008). Međutim, bez obzira što iscrpljena naftna/plinska ležišta imaju značajno manje skladišne kapacitete, svejedno imaju veći potencijal za primjenu u sklopu CCUS-a zbog sljedećih prednosti:

- Dostupni su pouzdani podaci o geologiji te o svojstvima ležišta i fluida,
- Postoje bušotine koje se mogu prenamijeniti u utisne i omogućiti pristup ležištu, čime se troškovi bušenja i opremanja svode na minimum,
- Mogućnost korištenja CO₂ za EOR projekte (engl. *Enhanced Oil Recovery, EOR*).

Ono što karakterizira hrvatska naftna polja je kontinuirani pad proizvodnje s godinama i sve bliži kraj proizvodnog vijeka. Iako prihodi od proizvodnje nafte u Hrvatskoj kontinuirano opadaju, upravo iz tog razloga iscrpljena naftna ležišta predstavljaju glavni resurs za razvoj CCUS-a i komercijalnu primjenu ugljikovog dioksida za EOR projekte. EOR se definira kao postupak koji uključuje utiskivanje fluida (npr. CO₂, dušik, plinoviti ugljikovodici, itd.) u naftno ležište u svrhu proizvodnje dodatne količine nafte. Primjenjuje se kada zasićenje ležišta naftom padne do te razine da se više ne može proizvoditi konvencionalnim metodama (eruptivno, zavodnjavanjem, plinskim liftom, itd.). Dominantna EOR metoda je upravo utiskivanje CO₂ u uvjetima miješanja (CO₂-EOR), kao metoda pogodna za najširi raspon ležišnih uvjeta (Smontara i Bilić-Subašić, 2014), a posebno je atraktivna u posljednje vrijeme budući da se uz povećanje prihoda dodatnim iscrpkom nafte, utisnuti CO₂ skladišti i time izolira od atmosfere. Primarni

cilj CO₂-EOR je povećati iscrpak nafte, a ne skladištenje CO₂. Međutim, CO₂ biva trajno uskladišten u pornom prostoru koji je nekada sadržavao ugljikovodike. CO₂-EOR se primjenjuje gotovo 50 godina te je trenutno aktivno više od 40 projekata od kojih se većina nalazi u Sjedinjenim Američkim državama (Kearns et al., 2021). Stoga se može reći da je do danas stečeno bogato znanje i iskustvo, što EOR čini zreloom tehnologijom. Ova tercijsna metoda proizvodnje čini oko 20% globalne proizvodnje nafte (IEA, 2019). Kako bi CO₂ bio upotrjebljiv za EOR, potrebno je izdvojiti primjese, komprimirati i ohladiti ga kako bi se formirao superkritični fluid kojeg se utiskuje u ležište iznad minimalnog tlaka miješanja (engl. *minimum miscibility pressure, MMP*). To je tlak pri kojem se CO₂ počinje miješati s naftom i mijenjati joj fizikalna svojstva poput smanjenja viskoznosti nafte što u konačnici povećava njen iscrpak. Da bi naftna polja bila pogodna za EOR metodu utiskivanja CO₂, trebaju ispunjavati određene kriterije (tablica 4-1.). Neki od osnovnih kriterija za primjenu CO₂-EOR-a uključuju svojstva nafte i karakteristike ležišta poput gustoće, viskoznost i sastav nafte, zasićenost ležišta naftom, efektivna debljina, propusnost, temperatura i dubina ležišta (Smontara i Bilić-Subašić, 2014).

Tablica 4-1. Kriteriji primjenjivosti CO₂-EOR metode (Smontara i Bilić-Subašić, 2014)

| | KRITERIJ | VRIJENDOSTI |
|---------------------------------|---|---|
| SVOJSTVA LEŽIŠNOG FLUIDA | Gustoća nafte pri površinskim uvjetima (kg/m ³) | <922 |
| | Viskoznost nafte u ležištu (mPa*s) | <10 |
| | Sastav nafte (udio pojedinih frakcija) | visok udio od C ₅ do C ₁₂ |
| SVOJSTVA LEŽIŠTA | Zasićenje ležišta naftom (% pornog volumena) | >30 |
| | Efektivna debljina ležišta (m) | Širok spektar |
| | Dubina ležišta (m) | >760 |
| | Prosječna apsolutna propusnost ležišta (mD) | Ne utječe |
| | Temperatura ležišta (°C) | <121 |
| | Litološki sastav ležišnih stijena | pješčenjak/karbonat |

S obzirom da pripadaju kategoriji iscrpljenih ležišta, naftna ležišta u RH imaju vrlo veliki potencijal za razvoj CO₂-EOR projekata, a time i CCUS-a. U svrhu lakšeg planiranja i izgradnje cjevovodnog transportnog sustava za CO₂ u RH, primarni kriterij za odabir skladišnih jedinica je povezanost iscrpljenih naftnih polja s izvorima CO₂ plinskim transportnim sustavom. Stoga je za istočnu regiju panonske Hrvatske odabrano naftno polje Beničanci, dok je za zapadnu regiju odabrano naftno polje Ivanić zajedno sa Žuticom na kojima već postoji infrastruktura za

EOR. Postojeći EOR u Hrvatskoj je jedan od najvažnijih ulagačkih projekata u proizvodnji nafte i plina koji osim poboljšanog iscrpka nafte doprinosi i niskougličnom gospodarskom razvoju RH. Stoga je u nastavku ukratko objašnjen rad postrojenja EOR-a na naftnim poljima Ivanić i Žutica.

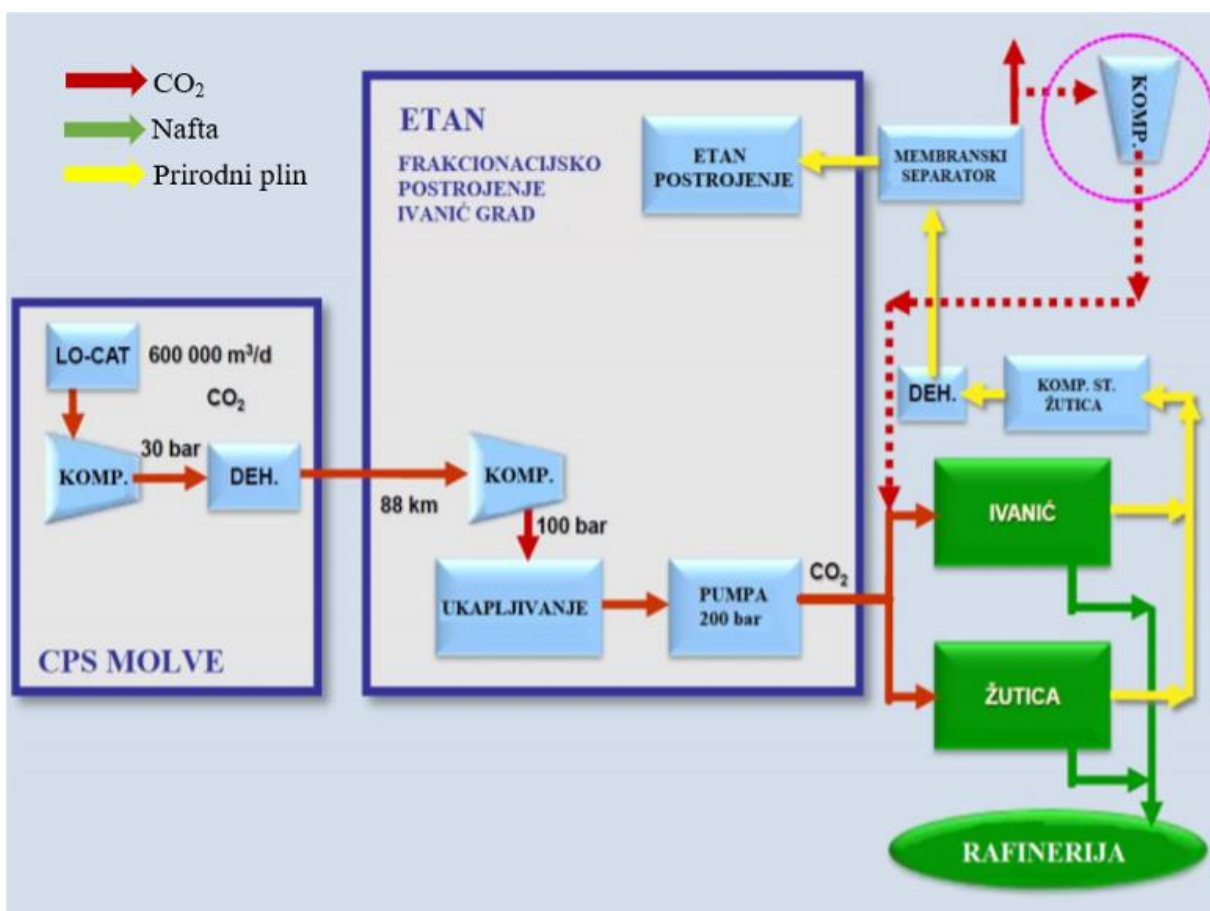
4.1. CO₂-EOR projekt na naftnim poljima Ivanić i Žutica

INA d.d. je 2012. godine započela s izgradnjom pojedinih komponenti za EOR projekt na naftnim poljima Ivanić i Žutica koji koristi proces naizmjeničnog utiskivanja CO₂ i vode. INA je jedna od nekoliko kompanija u Europi koja koristi EOR metodu kako bi istovremeno iskoristila potencijal zrelih eksploatacijskih polja ugljikovodika i trajno uskladištila CO₂ u naftna ležišta s ciljem smanjenja emisija CO₂ u atmosferu. Cjelovit sustav EOR projekta Ivanić i Žutica s procesom komprimiranja, transporta i utiskivanja CO₂, shematski je prikazan na slici 4-1. Projekt se sastoji od 3 procesne jedinice čija je izgradnja završena 2014. godine, a to su:

1. Dehidracijska kolona i kompresorska stanica u sklopu centralne plinske stanice Molve (CPS Molve),
2. Kompresorska stanica, sustav za ukapljivanje i pumpna stanica u sklopu procesnog postrojenja Etan u Ivanić Gradu (PP Etan) i
3. Sustav cjevovoda za distribuciju CO₂ od PP Etan do utisnih bušotina na naftnim poljima Ivanić i Žutica.

Izvor CO₂ je objekt prerade plina na CPS Molve na kojoj se prikuplja i obrađuje prirodni plin i plinski kondenzat s visokim sadržajem CO₂ proizvedeni s plinskih polja Molve, Kalinovac, Stari Gradac i Gola Duboka. Kako bi se CO₂ izdvojio iz prirodnog plina koristi se apsorpcija s 40%-tnom otopinom metildietanolamina (MDEA) (Novosel et al., 2020). Nadalje, izdvojeni CO₂ se na CPS Molve dodatno pročišćava filtracijom, zatim komprimira na tlak od 30 bara nakon čega se izdvaja tekuća faza u dehidracijskoj koloni kako bi CO₂ bio spreman za transport do PP Etan u Ivanić Gradu. Transport CO₂ se odvija u plinovitoj fazi 30-barskim plinovodom DN500 promjera 20 inča, duljine 88 kilometara i maksimalnog kapaciteta 600 000 m³/dan (<https://molgroup.info>, 2017). Na PP Etan se u sklopu EOR-a nalazi kompresorska stanica za komprimiranje CO₂ na tlak od 100 bara, sustav za ukapljivanje CO₂ te pumpna stanica koja osigurava dopremu CO₂ cjevovodima do utisnih bušotina na naftnim poljima Ivanić i Žutica. Sustavom cjevovoda za distribuciju CO₂ do utisnih bušotina, dnevno protječe do 600.000 m³, te

je ukupne dužine preko 40 km i radnog tlaka do 200 bar kako bi se osigurali uvjeti za formiranje superkritičnog CO₂ (Novosel et al., 2020). Kao krajnji proizvodi EOR-a, nafta se otprema u rafineriju dok se prirodni plin komprimira i dehidrira nakon čega ulazi u membranski separator u kojem se izdvaja CO₂ proizveden zajedno s prirodnim plinom. Izdvojeni CO₂ se vraća natrag u EOR proces dok se prirodni plin otprema u PP Etan odakle ulazi u plinski transportni sustav.



Slika 4-1. Shematski prikaz tehnološkog procesa EOR projekta na proizvodnim naftnim poljima Ivanić i Žutica (<https://molgroup.info>, 2017)

EOR projekt je započeo s radom 2014. godine na polju Ivanić te 2015. godine na polju Žutica Sjever, a od 2020. godine započelo je utiskivanje CO₂ i na polju Žutica Jug. Od početka EOR-a pa do danas, proizvodnja polja Ivanić povećana je 2 puta, a Žutica Sjever 5 puta. U sedam godina, koliko INA provodi ovaj projekt, utisnuto je 1,2 milijarde m³ tj. 2,3 milijuna tona CO₂ (Fasimon, 2021)

5. FIZIKALNA SVOJSTVA UGLJIKOVOG DIOKSIDA

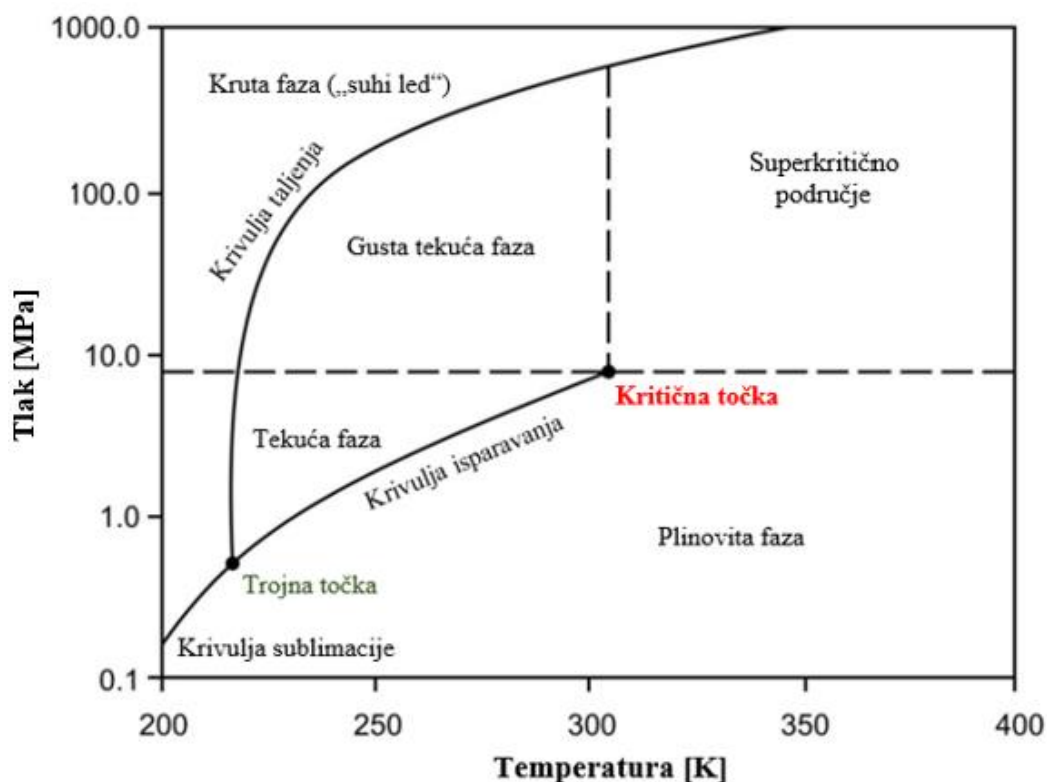
Ugljikov dioksid je kemijski spoj ugljika i kisika koji je pri standardnim uvjetima tlaka i temperature u plinovitom stanju. Također, ne podržava gorenje, teži je od zraka te je bezbojan plin bez okusa i mirisa. Vrijednosti bitnih fizikalnih svojstava CO₂ za projektiranje i rad cjevovoda prikazana su u tablici 5-1. Svojstvo CO₂ koje je od velike koristi za njegov transport je nadkritično svojstvo.

Tablica 5-1. Fizikalna svojstva CO₂ (Det Norske Veritas, 2010)

| FIZIKALNO SVOJSTVO | VRIJEDNOST |
|---|------------------------|
| Molarna masa, M | 44,01 g/mol |
| Kritični tlak, p _c | 73,8 bar |
| Kritična temperatura, T _c | 31,1°C |
| Tlak trojne točke | 5,18 bar |
| Temperatura trojne točke | -56,5°C |
| Topivost u vodi @ 25°C; 1 bar | 1,45 g/L |
| Gustoća plina @ 0°C; 1 bar, ρ _g | 1,98 kg/m ³ |
| Kritična gustoća, ρ _c | 467 kg/m ³ |
| Gustoća tekućine @ 0°C; 70 bar, ρ _l | 995 kg/m ³ |
| Vrelište @ 1 bar | -79 °C |
| Latentna toplina isparavanja @ -79°C; 1 bar | 571 kJ/kg |
| Gustoća krutine @ temperatura leđišta, ρ _s | 1562 kg/m ³ |
| Boja | Bezbojan |

Fizikalna svojstva CO₂ određuju njegovo ponašanje u različitim procesima i pripadajućim uvjetima. Stoga, za postizanje sigurnog i učinkovitog transporta potrebno je razumjeti fazno ponašanje CO₂. Na slici 5-1. prikazan je fazni p-T dijagram za čisti CO₂ kojim se određuje agregatno stanje pri različitim vrijednostima tlaka i temperature. Na dijagramu su istaknute dvije točke, trojna točka (0,52 MPa, 217,15 K) i kritična točka (7,38 MPa, 304,25 K) koje su međusobno povezane krivuljom isparavanja koja razdvaja plinsku i tekuću fazu. U trojnoj točki (engl. *triple point*) CO₂ može postojati kao krutina, tekućina ili plin. Područje iznad krivulje sublimacije i taljenja označava čvrsto stanje CO₂ poznato još kao suhi led, dok područje ispod krivulje sublimacije i isparavanja označava plinovito stanje. U kombinaciji tlaka i temperature

između krivulje taljenja i isparavanja, CO₂ je u tekućem stanju ali samo do vrijednosti kritičnog tlaka. Ako je tlak veći od kritičnog tlaka a temperatura i dalje niža od kritične temperature, CO₂ prelazi u gusto tekuće stanje. Sljedeća karakteristična točka na dijagramu je kritična točka (engl. *critical point*) koja predstavlja uvjete kritične temperature i kritičnog tlaka iznad kojih se CO₂ nalazi u superkritičnom području. U gustom tekućem i superkritičnom stanju, CO₂ posjeduje superkritično svojstvo odnosno ima viskoznost plina, a gustoću tekućine. Iz ekonomskih razloga većina CCS projekata zahtijeva transport CO₂ u superkritičnom stanju jer bi transport velikih količina u plinovitoj fazi zahtijevao cjevovode znatno većeg promjera za isti maseni protok uz značajnije padove tlaka (Jensen et al., 2014). Pri tome je izuzetno bitno da su u cjevovodu osigurani radni uvjeti veći od kritičnog tlaka kako bi se izbjegla pojava dvofaznog protoka te promjene faznog stanja svele na minimum. U nastavku ovog diplomskog rada upravo će se razmatrati transport CO₂ u superkritičnom/gustom tekućem stanju.

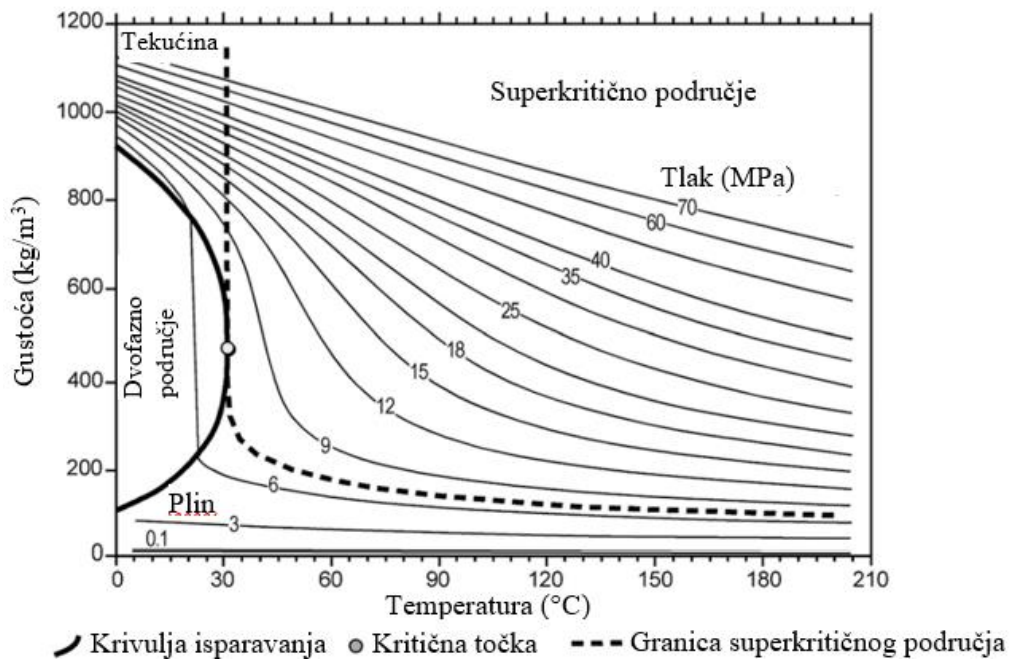


Slika 5-1. Fazni p-T dijagram za čisti CO₂ (Witkowski et al., 2014)

Osim faznog ponašanja, važno je razumjeti fizikalna svojstva CO₂ kao što su gustoća, viskoznost i stlačivost koji su primarni ulazni parametri tehnološkog proračuna dimenzioniranja cjevovoda i kompresorskih stanica.

a) Gustoća

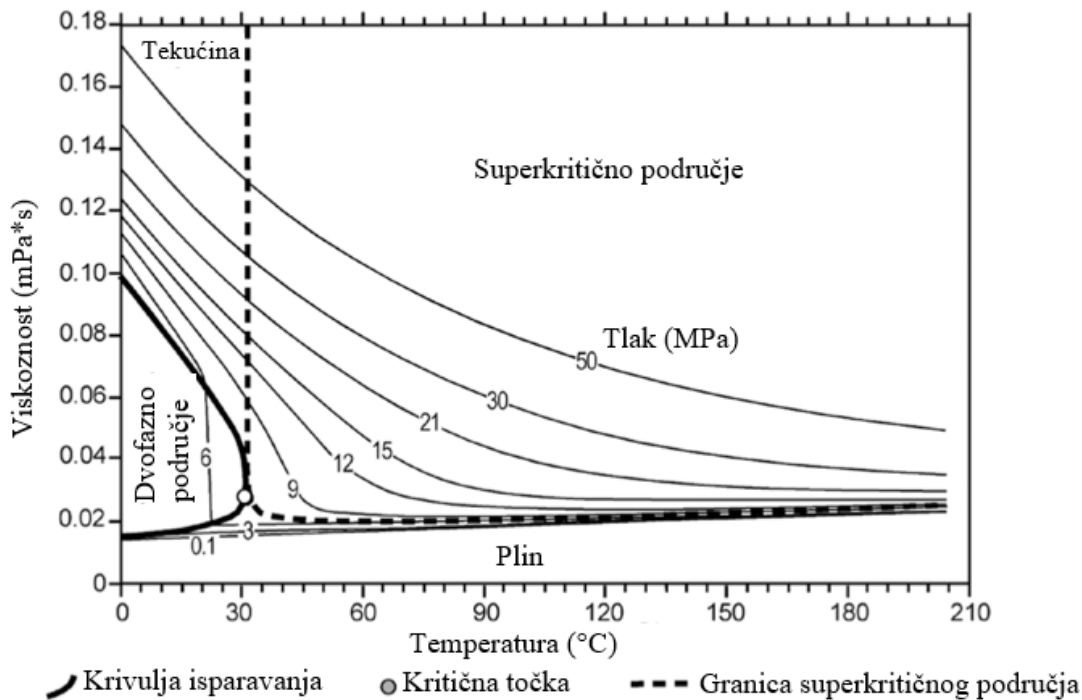
Općenito, gustoća se smanjuje porastom temperature i padom tlaka. Slika 5-2. prikazuje gustoću CO₂ kao funkciju radnih uvjeta tlaka i temperature u cjevovodu. Zbog nelinearnog ponašanja u dvofaznom području, samo mala promjena uvjeta u blizini kritične točke može rezultirati značajnom promjenom gustoće. Pri stalnoj temperaturi smanjenjem tlaka CO₂ ulazi u dvofazno područje plinovite i tekuće faze pri čemu mu se gustoća naglo smanjuje, a u slučaju kada je tlak stalan gustoća se naglo smanjuje porastom temperature. Nadalje, održavanjem tlačnih uvjeta transporta većim ili jednakim kritičnom tlaku CO₂, superkritični CO₂ svojom velikom gustoćom zauzima znatno manji kapacitet cjevovoda nego što bi to bilo u slučaju plinovitog CO₂, što dovodi do toga da se mogu dimenzionirati cjevovodi manjeg promjera za transport iste količine.



Slika 5-2. Ovisnost gustoće CO₂ o tlaku i temperaturi (Metz et al., 2005)

b) Viskoznost

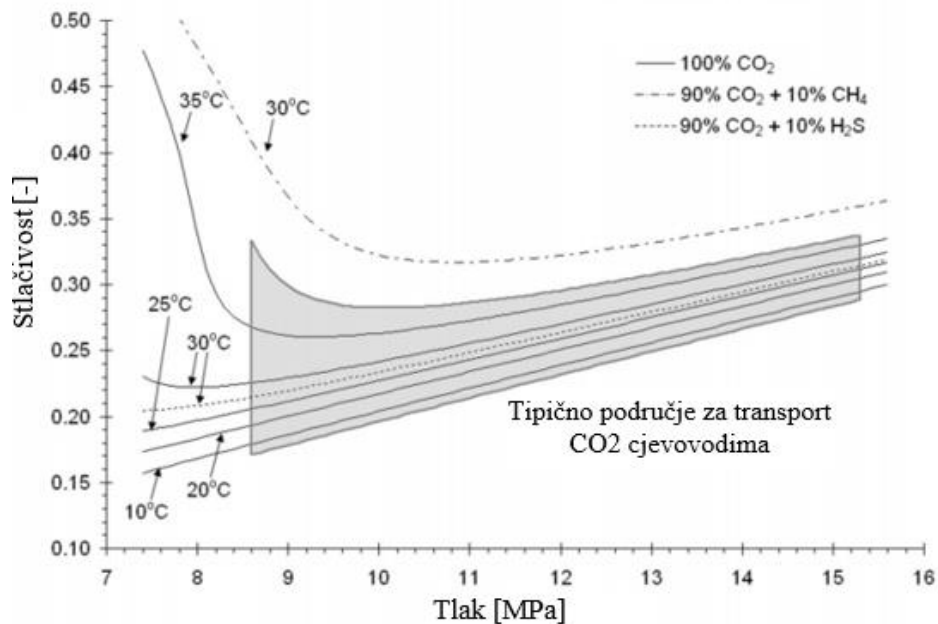
Viskoznost fluida se općenito smanjuje porastom temperature i smanjenjem tlaka bez obzira na prisutnost primjesa. Slika 5-3. prikazuje ovisnost viskoznosti CO₂ o radnim uvjetima tlaka i temperature u cjevovodu. Što je manja viskoznost to je veća učinkovitost transporta cjevovodima jer se smanjuju otpori protjecanja, a time i pad tlaka u cjevovodu zbog čega se teži da je CO₂ u superkritičnom stanju. Kao i kod gustoće, uvijek se nastoji izbjeći nelinearno ponašanje dvofaznog područja u kojem su promjene viskoznosti značajne.



Slika 5-3. Ovisnost viskoznosti CO₂ o tlaku i temperaturi (Metz et al., 2005)

c) Stlačivost

Stlačivost je svojstvo tvari da smanji volumen pri povećanju tlaka. Slika 5-4. prikazuje kako je stlačivost CO₂ nelinearna u malom rasponu temperatura i u relativno malom rasponu tlakova koji su približni kritičnom tlaku čistog CO₂ (7 do 8,6 MPa). Na dijagramu se uočava i kako je stlačivost CO₂ osjetljiva na prisutnost primjesa. Pri temperaturi od 30°C, smjesa od 90% CO₂ i 10% CH₄ ima veću stlačivost od čistog CO₂ dok je za smjesu od 90% CO₂ i 10% H₂S manja. Kako bi se poteškoće pri projektiranju i radu cjevovoda svele na minimum te se izbjegle nagle promjene stlačivosti CO₂, preporučuje se da radni tlak u cjevovodu bude veći od 8,6 MPa odnosno unutar označenog raspona tlaka tipičnog za transport cjevovodima u kojem je promjena faktora Z pretežito linearna (Witkowski et al., 2014).



Slika 5-4. p-T dijagram promjene stlačivosti CO₂ i njegovih binarnih smjesa (Witkowski et al., 2014)

5.1. Utjecaj primjesa na svojstva ugljikovog dioksida

Izdvojeni CO₂ iz dimnih plinova bilo kojeg industrijskog postrojenja koji će se kasnije transportirati u sklopu CCUS-a naziva se antropogeni obzirom da nastaje ljudskom djelatnošću. Svi ostali kemijski spojevi izuzev CO₂ nazivaju se primjesama. Njihova prisutnost mijenja fazno ponašanje CO₂, a time utječu i na dimenzioniranje i rad cjevovodnog sustava. Idealan slučaj je da se transportira čisti tj. 100%-tni CO₂ kako bi se uvijek znali kritični tlak i temperatura iznad kojih se pojavljuje superkritična faza, no to nije uvijek slučaj. Najčešće primjese su H₂S, NO_x, SO_x, CO, H₂O, N₂, O₂ i H₂ (IEA GHG, 2004). Količina i vrsta primjesa koje se mogu pojaviti zajedno s izdvojenim CO₂ iz industrijskih izvora ovisi o vrsti goriva i procesu pretvorbe energije koje koriste pojedini industrijski emiteri te o primijenjenoj tehnologiji kaptiranja CO₂ (Buit et al., 2009).

Primjese mogu imati negativan učinak za cjevovodni transport na nekoliko načina (ZEP, 2020):

- Termodinamička svojstva smjese - može dovesti do većih troškova kompresije u usporedbi s transportom čistog CO₂ i povećati potrebni radni tlak cjevovoda za transport.
- Integritet cjevovoda (korozija) - slobodna voda zajedno s CO₂ prouzročit će koroziju cjevovoda, dok tada ostale primjese mogu samo doprinijeti procesu.

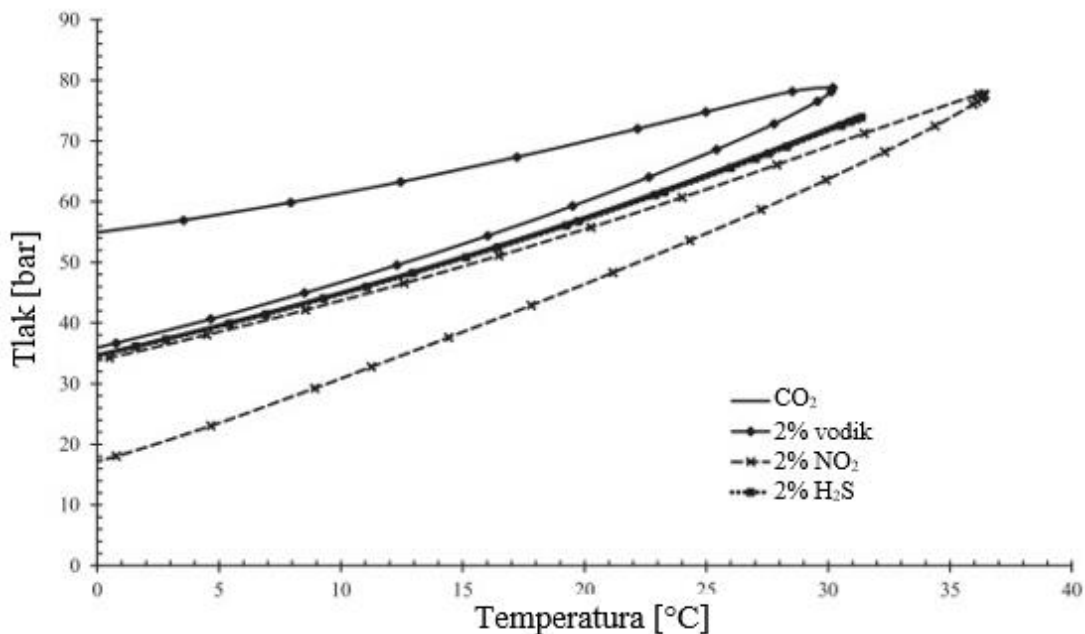
- Sigurnost – Neke primjese predstavljaju prijetnju zdravlju ljudi i okolišu. Pri slučajnom ili namjernom ispuštanju CO₂ (npr. odzračivanje ili pročišćavanje cjevovoda), primjese će se također osloboditi u atmosferu.

Glavni učinak primjesa je pomicanje faznih granica CO₂, a time i povećanje dvofaznog područja koje se tijekom transporta uvijek nastoji izbjeći. Stoga, ovisno o kritičnom tlaku i kritičnoj temperaturi, primjese koje su navedene u tablici 5-2., mijenja se kritična točka smjese CO₂ što u konačnici uvjetuje dizajn cjevovodne mreže.

Tablica 5-2. Kritične temperature i kritični tlakovi pojedinih primjesa i njihov utjecaj na promjenu faznog ponašanja CO₂ (Wetenhall et al., 2014)

| PRIMJESA | MOLARNA MASA | KRITIČNA TEMPERATURA (°C) | KRITIČNI TLAK (bar) | POMAK DVOFAZNOG PODRUČJA |
|------------------|--------------|---------------------------|---------------------|--|
| H ₂ | 2 | -240,0 | 13,0 | Iznad dvofaznog područja CO ₂ |
| N ₂ | 28 | -147,0 | 33,9 | |
| CO | 28 | -140,35 | 35,0 | |
| Ar | 40 | -122,4 | 48,7 | |
| O ₂ | 32 | -118,6 | 50,4 | |
| CH ₄ | 16 | -82,8 | 46,0 | |
| CO ₂ | 44 | 31,0 | 74,1 | |
| H ₂ S | 34 | 100,1 | 89,4 | Ispod dvofaznog područja CO ₂ |
| SO ₂ | 64 | 157,7 | 78,8 | |
| NO ₂ | 46 | 157,9 | 101,0 | |

Primjese s kritičnom točkom nižom od one za CO₂ snižavaju kritičnu točku smjese u odnosu na čisti CO₂, dok je primjese s višom kritičnom temperaturom povišuju, što je i vidljivo na slici 5-2. Radi povećanja učinkovitosti rada kompresora i pumpi bitno je da smjesa ostane u jednoj fazi. Zbog toga je poželjno održavati tlak u cjevovodu iznad krinkondenbare smjese, odnosno iznad 73,8 bar, kako bi smjesa CO₂ ostala u superkritičnom stanju. Na slici 5-5. je predočeno kako se dvofazno područje pomiče s obzirom na prisutnost različitih primjesa. Ako je kritična točka primjese viša od kritične točke CO₂, dvofazno područje smjese će se pomaknuti prema nižim tlakovima tj. ispod dvofaznog područja CO₂ (npr. H₂S i NO₂). Suprotno tome, ako primjese imaju kritičnu točku nižu od CO₂ (npr. H₂), dvofazno područje će se pomaknuti prema većim tlakovima tj. iznad dvofaznog područja CO₂, zbog čega je potrebno uspostaviti veći radni tlak cjevovoda kako bi CO₂ ostao u gustoj fazi (Metz et al., 2005).



Slika 5-5. Fazni dijagrami za binarne smjese CO₂ i 2% H₂, NO₂ i H₂S (Wetenhall et al., 2014)

Može se zaključiti da određene vrste primjesa povećavaju kritičnu točku CO₂, što rezultira visokom potrebom energijom za rad kompresora i pumpi, a time i većim operativnim troškovima mreže cjevovoda (B. Wetenhall et al., 2014). Osim toga, mogu povećati i dvofazno područje smjese, povećavajući time rizik prelaska jednofaznog superkričnog CO₂ u dvofazno stanje ukoliko dođe do pada tlaka u cjevovodu. Da bi se izbjegao ovaj rizik, radni tlak u cjevovodu mora biti znatno viši od kritičnog tlaka smjese CO₂ s primjesama.

5.2. Kvaliteta CO₂ za transport cjevovodima

Pod kvalitetom CO₂ podrazumijeva se njegova čistoća, odnosno dopuštene koncentracija primjesa u sastavu CO₂ koje negativno utječu na transport cjevovodima i ekonomičnost projekta. U današnjici, većina CO₂ koji se transportira cjevovodima koristi se u svrhu povećanja iscrpka nafte (EOR) što ne zahtjeva strogu čistoću CO₂, a kada je riječ o transportu cjevovodima tada se uglavnom zahtjeva samo sigurnost i učinkovitost (Brownsort, 2019). Trenutačno ne postoje utvrđene specifikacije ili standardi za kvalitetu CO₂, kao što primjerice postoji za prirodni plin, koji definiraju dopuštene razine koncentracija primjesa u sastavu CO₂ koji bi se transportirao u sklopu CCUS projekata. Bez utvrđenog zajedničkog standarda kvalitete CO₂, operatori cjevovoda određuju vlastitu specifikaciju maksimalno dopuštenih koncentracija

primjesa i zahtjeve cjevovoda što je dovelo do velikih razlika u sastavu CO₂ za različite CO₂-EOR projekte (Brownsort, 2019). Takav individualni pristup određivanja kvalitete CO₂ prilagođene svakom projektu može se provoditi u počecima razvoja CCUS-a kada je mali broj projekata u komercijalnom radu. Zbog povećanog međunarodnog interesa za razvoj sustava cjevovoda za transport CO₂ i CCUS projekata, sve više je istaknuta potreba za zajedničkim standardom kvalitete CO₂ za cjevovodni transport, što je dovelo do nekoliko projekata usmjerenima na definiranje preporučenog sastava CO₂ i ispitivanje utjecaja primjesa na cjevovode i pripadajuću opremu. Za primjer će se uzeti europski projekt Dynamis o preporukama kvalitete CO₂ iz 2007. godine (engl. *Dynamis CO₂ Quality Recommendations*) koji preporučuje čistoću CO₂ na temelju zahtjeva cjevovoda za siguran i održiv transport i učinkovito korištenje kapaciteta. Preporučene maksimalne razine koncentracija primjesa koje se pojavljuju u sastavu CO₂, čije prekoračenje može uzrokovati ozbiljne probleme u transportu su prikazane u tablici 5-3.

Tablica 5-3. Dynamis preporučena kvaliteta CO₂ (Visser et al., 2007)

| PRIMJESA | KONCENTRACIJA |
|-------------------------------------|---|
| Ugljikov dioksid (CO ₂) | > 95,5 vol. % |
| Voda (H ₂ O) | ≤ 0,05 vol. % |
| Sumporovodik (H ₂ S) | ≤ 0,02 vol. % |
| Ugljikov monoksid (CO) | ≤ 0,02 vol. % |
| Kisik (O ₂) | Za skladište u vodonosnicima: ≤ 4 vol. % Za EOR: 0,01 – 0,1 vol. % |
| Metan (CH ₄) | Za skladište u vodonosnicima: ≤ 4 vol. % Za EOR: < 2 vol. % |
| Dušik (N ₂) | ≤ 4 vol. % |
| Argon (Ar) | ≤ 4 vol. % |
| Vodik (H ₂) | ≤ 4 vol. % |
| Sumporovi oksidi (SO _x) | ≤ 0,01 vol. % |
| Dušikovi oksidi (NO _x) | ≤ 0,01 vol. % |

Kako bi učinkovitost transporta superkričnog CO₂ bila zadovoljavajuća te kako bi sa sigurnošću došlo do miješanja CO₂ i nafte u ležištu, definirana je koncentracija CO₂ od minimalno 95,5 vol.%. Primjesa čija prisutnost ima najveći negativni utjecaj na transport je voda

te se mora procesom dehidracije ukloniti prije kompresije iz dva glavna razloga. Prvi je da zajedno sa CO₂ stvara karbonsku kiselinu s izuzetno korozivnim djelovanjem, a drugi da pri naglom povećanju tlaka tijekom kompresije dovodi do stvaranja hidrata. Kako bi se ti neželjeni događaji sveli na minimum određen je maksimalni sadržaj vode od 500 ppm. Koncentracije za H₂S, CO, SO_x i NO_x su zbog svoje toksičnosti ograničene više radi zajamčenosti sigurnog transporta nego iz tehničkog aspekta, dok su koncentracije za O₂ i CH₄ određene više radi uspješne izvedbe EOR-a. Metan ne utječe toliko na transport, koliko na EOR postupak s obzirom da povećava tlak miješanja CO₂ i nafte u ležištu, dok utjecaj O₂ još nije u potpunosti poznat zbog manjka istraživanja i terenskih ispitivanja, ali se pretpostavlja da negativno utječe na EOR zbog mogućih reakcija s naftom u ležištu. Svi ne kondenzirajući plinovi poput O₂, CH₄, N₂, Ar i H₂ su ograničeni na maksimalno 4% volumnog udjela jer zbog svog utjecaja na fazne granice CO₂ značajno povećavaju potrebnu količinu energije za kompresiju CO₂ i nazivni tlak cjevovoda za formiranje superkritičnog CO₂, kao što je već objašnjeno u poglavlju 5.1.

Nakon što su sumirani mogući problemi koje mogu uzrokovati pojedine primjese navedene u tablici 5-3., one se mogu grupirati u 3 skupine prema primarnom učinku na dizajn i rad cjevovoda (Sick i Manderson, 2016):

1. Zdravlje i sigurnost (CO, H₂S, SO_x, NO_x),
2. Integritet cjevovoda (H₂O),
3. Ekonomski aspekt tj. hidrauličke performanse cjevovoda (N₂, Ar, O₂, CH₄, H₂).

Dynamis studija daje vrlo dobre smjernice za projektiranje transportnog sustava CO₂, koje operatorima mogu biti korisne s obzirom da prisutnost primjese ima dva glavna negativna učinka na transport CO₂ i dva na potrebnu količinu energije za kompresiju CO₂ (Visser et al., 2007):

- Povećavaju potrebni nazivni tlak cjevovoda,
- Smanjuju kapacitet cjevovoda,
- Povećavaju stlačivost smjese CO₂ (snagu kompresora, stupnjeve kompresije) i
- Povećavaju potrebni izlazni tlak iz kompresora.

Kako bi se dobio uvid u moguće probleme tijekom transporta CO₂ u Hrvatskoj koje mogu uzrokovati pojedine primjese, u nastavku je dan pregled primjese koje se pojavljuju u dimnim plinovima izvora CO₂ definiranih u poglavlju 2. Prema „Registru onečišćavanja okoliša“ (<http://roo.azo.hr/rpt.html>, 2020). Najčešće primjese koje se pojavljuju u dimnim plinovima

odabranih industrijskih postrojenja u nešto većim količinama su: NO₂, SO₂, CO, NH₃, N₂O, PM10¹ čestice. U tablici 5-4. navedeni su prethodno definirani izvori emisija CO₂ zajedno s najčešćim primjesama u dimnim plinovima čije su količine > 10.000 kg/god. Za sve izvore se može zaključiti da u dimnim plinovima nema većih količina nekondenzirajućih plinova (CH₄, O₂, H₂ i N₂) koji mogu ozbiljno narušiti integritet cjevovoda. U značajnim količinama su prisutne samo otrovne primjese koje mogu ugroziti zdravlje ljudi i sigurnost transporta u slučaju nenamjernog ispuštanja. Također je primjetno kako su dimni plinovi elektrana najčišći u odnosu na ostale izvore te pretežito emitiraju NO₂ i CO, dok nasuprot tome tvornice cementa i tvornice gnojiva emitiraju različite vrste primjesa. Uzimajući u obzir postotni udio količina CO₂ u odnosu na ukupne količine ostalih primjesa u dimnim plinovima pojedinačnih izvora, on ne prelazi ispod 99,45 %, zbog čega se može reći da se u RH planira transport CO₂ visoke čistoće bez troškova dehidracije i uklanjanja ostalih primjesa.

Tablica 5-4. Prikaz emitiranih primjesa (>10.000 kg/god.) iz izvora u panonskoj Hrvatskoj (prema „Registru onečišćavanja okoliša“, <http://roo.azo.hr/rpt.html>, 2020)

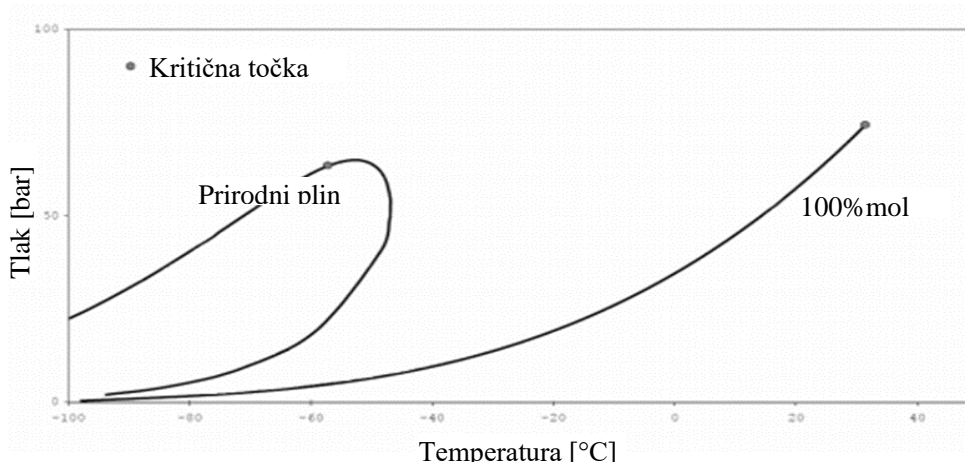
| POSTROJENJE | CO ₂ [%] | NO ₂ | SO ₂ | CO | NH ₃ | N ₂ O | PM ₁₀ |
|---|---------------------|-----------------|-----------------|----|-----------------|------------------|------------------|
| Postrojenje za proizvodnju gnojiva i dušičnih spojeva | 99,65 | ● | ● | | ● | ● | ● |
| Rafinerija nafte Urinj | 99,64 | ● | ● | ● | | | ● |
| Tvornica cementa | 99,26 | ● | ● | ● | ● | | ● |
| Termoelektrana-toplana Zagreb | 99,96 | ● | | ● | | | |
| Rafinerija nafte Sisak | 99,83 | ● | ● | ● | | | |
| Termoelektrana-toplana Sisak | 99,93 | ● | | ● | | | |
| Objekti prerade plina Molve | 99,96 | ● | | ● | | | |
| Elektrana-toplana Zagreb | 99,76 | ● | | ● | | | |
| Termoelektrana – toplana Osijek | 99,92 | ● | | | | | ● |
| Tvornica stakla | 99,45 | ● | ● | | | | |

¹ PM10 (engl. *particulate matter*) – lebdeće čestice koje imaju promjer manji od 10 mikrometara (µm).

6. USPOREDBA CJEVOVODA ZA TRANSPORT PRIRODNOG PLINA I CO₂

Kako bi se pobliže objasnilo i razumljelo dimenzioniranje cjevovoda i radnih uvjeta transporta CO₂, u nastavku je napravljena usporedba cjevovoda za CO₂ i plinovoda za transport prirodnog plina. Cjevovodi CO₂ su konstrukcijski vrlo slični onima za prirodni plin, kao i dijelovi transportnog sustava koji uključuje dehidraciju, kompresorsku stanicu i podzemno skladištenje. Također, u praksi postoje primjeri prenamjene postojećih cjevovoda za transport ugljikovodika u cjevovode za transport CO₂. Jedan od njih je i nizozemski OCAP projekt kojim se već postojećim naftovodom počeo transportirati CO₂ 2004. godine (IEA GHG, 2014).

Iako su prirodni plin i ugljikov dioksid pri standardnim uvjetima² u plinovitom agregatnom stanju, zbog različitog faznog ponašanja postoje razlike u dizajnu cjevovoda kako bi transport bio pouzdan i siguran. Slika 6-1. prikazuje usporedbu faznog ponašanja CO₂ i prirodnog plina. Najznačajnija razlika je visoka kritična točka CO₂ koja definira postojanje guste tekuće faze pri određenim radnim uvjetima cjevovoda. Zbog toga postojeći cjevovodi CO₂ rade pri tlakovima u rasponu od 85 do 150 bara, dok većina plinovoda na tlakovima do 85 bara (Serpa et al., 2011).



Slika 6-1. Fazni dijagram prirodnog plina i CO₂ (Serpa et al., 2011)

Razlika u kritičnim točkama je jedan od razloga zašto se prirodni plin uvijek transportira u plinovitom stanju, dok fazno stanje CO₂ tijekom transporta uvelike ovisi o radnom tlaku cjevovoda. Transport velikih količina CO₂ na velike udaljenosti najpogodniji je cjevovodima u superkritičnom stanju radi čega je potreban minimalni tlak u cjevovodu od 73 bara, ali i veći kako bi se izbjegla potreba za pumpnim stanicama duž cjevovoda uslijed pada tlaka te pojava

² Standardni uvjeti ($T_{s.u.}=0^{\circ}\text{C}$; $p_{s.u.}=1\text{ bar}$)

dvofaznog protoka, odnosno plinovite faze. Padom tlaka CO₂ prelazi iz guste u plinovitu fazu, što je izrazito nepovoljna pojava. U plinovitoj fazi volumen CO₂ se toliko poveća čime smanjuje kapacitet cjevovoda, što u fazi njihova projektiranja može zahtijevati nerealno velike dimenzije cjevovoda i povećati kapitalne troškove. Unatoč razlici fizikalnih svojstava i faznog ponašanja, postojeća infrastruktura plinovoda se može potencijalno iskoristiti za transport CO₂, ali pod uvjetom da su karakteristike plinovoda prihvatljive za transport CO₂. Primarna karakteristika je dovoljno visok maksimalni dopušteni tlak u cjevovodu kako bi se osigurao jednofazni transport guste faze CO₂ od ulaza do izlaza iz cjevovoda, jer pri uobičajenim tlačnim uvjetima rada plinovoda CO₂ zbog visokog kritičnog tlaka prelazi u plinovito stanje. U slučaju da plinovodi mogu podržati tlakove onda postoje svi razlozi za prenamjenu, a glavni je smanjenje kapitalnih troškova. Međutim, ukoliko dizajn plinovoda nije zadovoljavajući potrebno je provesti modifikacije. Iako su postojeći plinovodi i cjevovodi CO₂ usporedivi u mnogim aspektima kao primjerice konstrukcija i plan izgradnje (IEA GHG, 2014), postoje ključne razlike koje su navedene u tablici 6-1. U usporedbi s prirodnim plinom, CO₂ sam po sebi ne predstavlja opasnost jer nije zapaljiv i eksplozivan u smjesi sa zrakom. No, CO₂ u plinovitom stanju je gušći od zraka te će se u slučaju propuštanja neprimjetno akumulirati u nižim dijelovima atmosfere gdje predstavlja opasnost za zdravlje ljudi. Prisutnost slobodne vode u struji CO₂ rezultirat će korozijom cjevovoda koja predstavlja ozbiljan problem koji može uzrokovati propuštanje cjevovoda. Najčešće korištena metoda za sprječavanje vanjske korozije je katodna zaštita, ponekad i u kombinaciji s premazima. Druga opcija je korištenje materijala cijevi otpornih na koroziju (npr. nehrđajući čelik) koja nije poželjna zbog povećanih kapitalnih troškova. Stoga je najrealnija opcija osigurati da transportirani medij nije korozivan što se postiže ograničavanjem sadržaja vode ispod maksimalne dopuštene granice korištenjem dehidracijske jedinice koja je obavezan dio transportnog sustava. Osim slobodne vode, prisutnost primjesa može dovesti do promjena termodinamičkih svojstava i faznog stanja CO₂ tijekom transporta kao što je već prethodno objašnjeno. U slučaju neočekivanog propuštanja tijekom rada, cjevovodi su opremljeni blokadnim ventilima kako bi se izolirala zahvaćena dionica cjevovoda. Za razliku od prirodnog plina, prilikom propuštanja dolazi do naglog hlađenja CO₂, što može dovesti do krto g loma cijevi (engl. *brittle failure*), a s druge strane pad tlaka može uzrokovati longitudinalni lom cjevovoda CO₂ zbog čega se zahtijeva ugradnja zaustavljača pukotina (engl. *crack arrestors*) odnosno ojačanih spojeva cijevi.

Tablica 6-1. Usporedba cjevovoda za prirodni plin i ugljikov dioksid (IEA GHG, 2014).

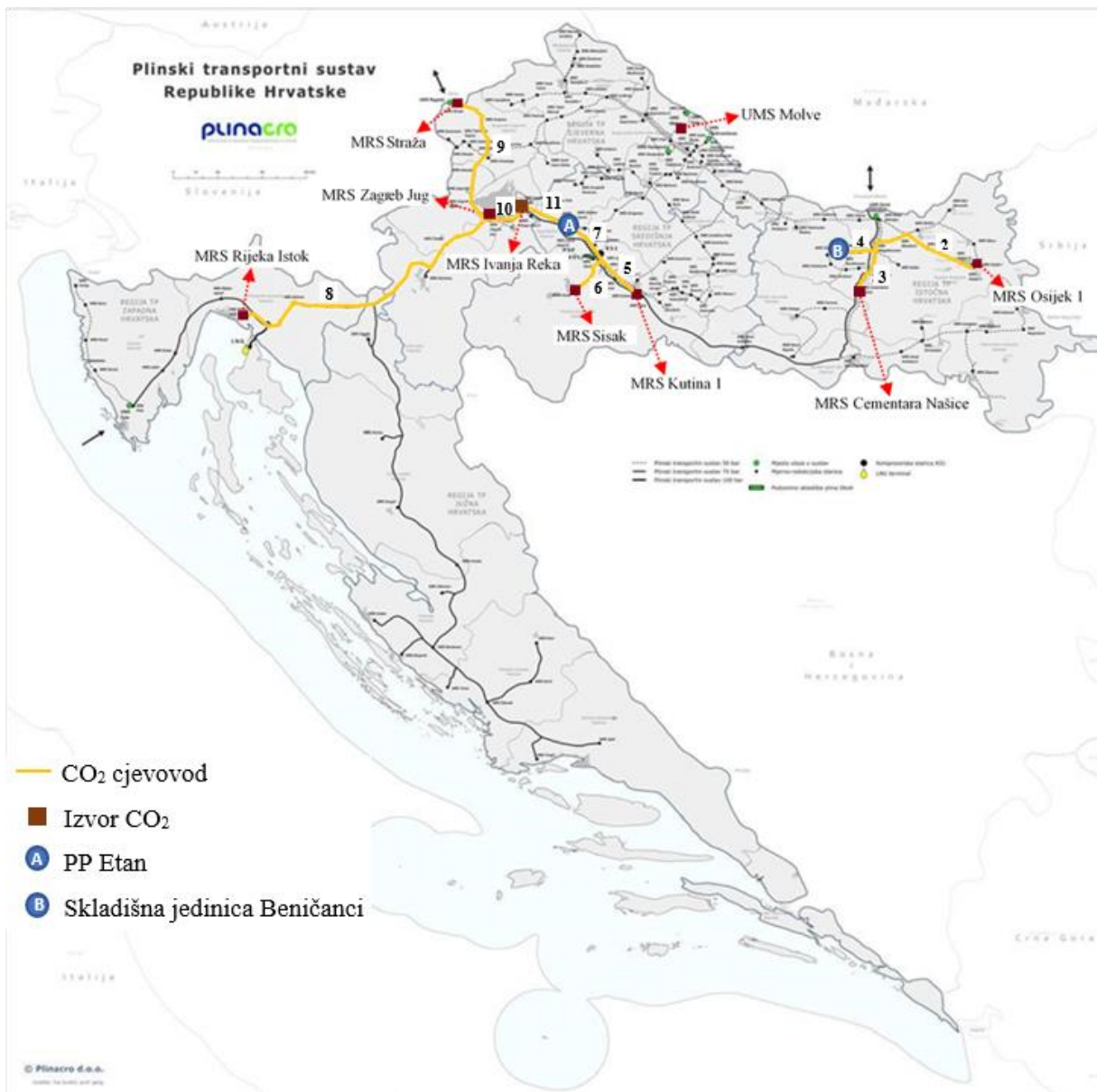
| | PRIRODNI PLIN | UGLJIKOV DIOKSID |
|---|--|---|
| EKSPLOZIVNOST | Da. Obavezno izbjegavanje eksplozivne smjese prirodnog plina i zraka. | Ne. Smjesa CO ₂ i zraka ne stvara opasnost od eksplozije. |
| ZAPALJIVOST | Propuštanje prirodnog plina može rezultirati požarom. | Nije zapaljiv i ne predstavlja opasnost u slučaju propuštanja |
| KOROZIJA U PRISUTNOSTI SLOBODNE VODE | Ne predstavlja ozbiljan problem. Općenito se koriste inhibitori korozije. | Ozbiljan problem jer CO ₂ s vodom stvara izrazito korozivnu kiselinu, H ₂ CO ₃ . Preporuča se održavanje suhog CO ₂ ili korištenje materijala cjevovoda i opreme otpornih na koroziju. |
| JOUL-THOMPSONOV EFEKT | Kao i svi plinovi, prirodni plin se hladi smanjenjem tlaka, ali ne značajno pri radnim uvjetima cjevovoda. | CO ₂ se značajno hladi padom tlaka u cjevovodu, uzrokujući ekstremno niske temperature koje predstavljaju opasnost mogućeg krtog loma čelične cijevi. |
| BRZINA PADA TLAKA | Uzdužni lom cjevovoda će biti samozaustavljiv, budući da ispuštanje plina kroz početnu pukotinu toliko brzo smanjuje tlak u cjevovodu da se pukotina ne može dalje širiti. | Uzdužni lom cjevovoda može se proširiti na velike udaljenosti jer za razliku od prirodnog plina, propuštanjem CO ₂ se sporo smanjuje tlak. Stoga cjevovod mora biti opremljen zaustavljajima pukotina u određenim razmacima. |
| VIŠEFAZAN PROTOK (PRISUTNOST PRIMJESA) | Nema problema. Prirodni plin je u plinovitoj fazi u svim očekivanim radnim uvjetima cjevovoda, što pri projektiranju pruža širok raspon prihvatljivih radnih uvjeta cjevovoda. | Da. Ovisno o radnim uvjetima cjevovoda, CO ₂ može biti u tekućem ili plinovitom stanju. Uobičajeno je da je tlak u cjevovodu približan kritičnom tlaku CO ₂ kako bi se izbjegla pojava tekuće faze. Održavanje tlaka cjevovoda iznad kritičnog rezultira mnogo manjim rasponom prihvatljivih tlačnih uvjeta u odnosu na cjevovode za prirodni plin. |

S obzirom da se prema „Strategiji energetskog razvoja Republike Hrvatske do 2030. s pogledom na 2050. godinu“ (MZOE, 2020) u Hrvatskoj predviđa blagi porast potrošnje prirodnog plina narednih desetljeća, plinovodi će i dalje transportirati prirodni plin i neće biti dostupni za transport CO₂ u bližoj budućnosti, iako je prenamjena često ekonomski isplativa ukoliko je tehnološki izvediva. Stoga će se u ovom diplomskom radu dimenzionirati mreža cjevovoda koja će služiti samo za transport CO₂ u Republici Hrvatskoj.

7. KONFIGURACIJA MREŽE CJEVOVODA ZA TRANSPORT CO₂ U RH

U prethodim poglavljima dobiven je uvid u izvore CO₂ i skladišne jedinice koji će se obraditi u tehno-ekonomskoj analizi te je utvrđeno da bi se u Hrvatskoj CO₂ transportirao u svrhu provedbe EOR metode pridobivanja dodatnog iscrpka nafte na poljima Ivanić i Žutica u zapadnoj regiji i na polju Beničanci u istočnoj regiji panonske Hrvatske. Prvi korak pri projektiranju infrastrukture za transport CO₂ je odabir trase kojom će cjevovodi prolaziti. Karakteristike trase će kasnije utjecati na dizajn i konstrukciju samih cjevovoda što uključuje dimenzioniranje cjevovoda te potrebnih kompresorskih/pumpnih stanica za kompenzaciju tlaka i njihova mjesta instalacije (Serpa et al., 2011). Pri planiranju trase cjevovoda potrebno je razmotriti različite čimbenike poput ekološkog, socijalnog, političkog, regulatornog, tehničkog i ekonomskog. Jedan od najvećih problema predstavlja pridobivanje potrebnih dozvola čija je nabava često dugotrajan proces bilo da se radi o državnom ili privatnom vlasništvu nad zemljištem. Osim toga, prepreke koje se mogu pojaviti na planiranoj trasi i time povećati potrebnu duljinu i troškove izgradnje cjevovoda su: postojeće cjevovodne infrastrukture (npr. plinovodi, naftovodi, vrelovodi, itd.), ceste, željeznice i ostale prometnice, ekološki osjetljiva područja, naseljena područja, itd. Osim toga najveći utjecaj na planiranje trase je vrsta terena na prostoru pružanja cjevovoda. Veća visinska razlika ulaza i izlaza iz cjevovoda uzrokovat će pad tlaka u cjevovodu. Stoga se uvijek teži što ravnijem terenu kako bi se ukupni pad tlaka u cjevovodu sveo na minimum.

Kako bi se izbjegli svi navedeni mogući problemi i eliminirao problem stjecanja potrebnih dozvola za izvođenje građevinskih i montažnih radova izgradnje cjevovoda, poželjno je planirati trase cjevovoda za transport CO₂ paralelno uz postojeće trase cjevovoda za transport prirodnog plina ili nafte. S obzirom da panonski dio Hrvatske ima vrlo dobro razvijenu cjevovodnu infrastrukturu za transport prirodnog plina koja je pod upravljanjem operatora transportnog sustava Plinacro d.o.o., optimalne trase cjevovoda za transport CO₂ u Hrvatskoj projicirane na način da se pružaju paralelno s trasama postojećih plinovoda. Na slici 7-1. prikazana je cjevovodna mreža plinskog transportnog sustava RH sa simplificiranim cjevovodima za transport CO₂ koji povezuju izvore CO₂ i skladišne jedinice za EOR projekte. Iznimka je OPP Molve čiji cjevovod do polja Ivanić-Žutica nije ucrtan na karti jer je to jedini operativni cjevovod za CO₂ u Hrvatskoj te će se s tom činjenicom koristiti samo u proračunima ekonomske analize CCUS projekta dok se u tehno-ekonomski proračun cjevovoda neće uzimati obzir.



Slika 7-1. Simplifikacija mreže cjevovoda za transport ugljikovog dioksida u RH (prema www.plinacro.hr, 2021a)

U tablici 7-1. navedeni su priključci preko kojih su industrijski emiteri kao potrošači prirodnog plina povezivani s postojećim plinskim transportnim sustavom koji ujedno predstavljaju ulaze u transportni sustav CO₂. Njihove lokacije su označene na slici 7-1. Osim toga, na karti su označene lokacije utiskivanja CO₂. Slovom A je označeno frakcionacijsko postrojenje Etan na kojem već postoje objekti za obradu i pripremu CO₂ za utiskivanje u naftna polja Ivanič i Žutica, dok je sa slovom B označeno naftno polje Beničanci.

Tablica 7-1. Priklučki izvora CO₂ na plinski transportni sustav RH (prema www.plinacro.hr, 2021b)

| INDUSTRIJSKI IZVOR | PRIKLJUČAK |
|---|---------------------------|
| Postrojenje za proizvodnju gnojiva i dušičnih spojeva | MRS ³ Kutina 1 |
| Rafinerija nafte Urinj | MRS Rijeka Istok |
| Tvornica cementa | MRS Cementara Našice |
| Termoelektrana-toplana Zagreb | MRS Ivanja Reka |
| Rafinerija nafte Sisak | MRS Sisak |
| Termoelektrana-toplana Sisak | MRS Sisak |
| Objekti prerade plina Molve | UMS ⁴ Molve |
| Elektrana-toplana Zagreb | MRS Zagreb Jug |
| Termoelektrana – toplana Osijek | MRS Osijek 1 |
| Tvornica stakla | MRS Straža |

Nakon određene trase, izmjerene su duljine cjevovoda pomoću javno dostupnog softverskog paketa za analizu slika „Digimizer“ (www.digimizer.com). Softver radi na način da se učita slika (u ovom slučaju slika 7-1.) te zatim definira mjerilo i mjerna jedinica na temelju kojih će se konvertirati izmjereni pikseli. U tablici 7-2. navedeni su nazivi cjevovoda sa svojim izmjerenim duljinama čije su trase ujedno označene na slici 7-1.

Tablica 7-2. Izmjerene duljine cjevovoda za transport CO₂ u regiji Sjeverna Hrvatska

| OZNAKA | CJEVOVOD | DULJINA (km) |
|--------|------------------------------|--------------|
| 1 | Molve – PP Etan ⁵ | 88 |
| 2 | Osijek - Magadenovac | 56,3 |
| 3 | Cementara - Magadenovac | 21,2 |
| 4 | Magadenovac - Beničanci | 14,5 |
| 5 | Kutina - Lipovica | 23,1 |
| 6 | Sisak - Lipovica | 22,2 |
| 7 | Lipovica – Etan | 22,4 |
| 8 | Rijeka Istok - Lučko | 137,8 |
| 9 | Straža - Lučko | 66,6 |
| 10 | Lučko - Ivanja Reka | 17,1 |
| 11 | Ivanja Reka - Etan | 21,6 |

³ Mjerno-redukcijska stanica (MRS) – dio plinskog transportnog sustava koji služi za isporuku plina krajnjim potrošačima ili distribucijskim sustavima i obavljanje komercijalnog mjerenja količina plina.

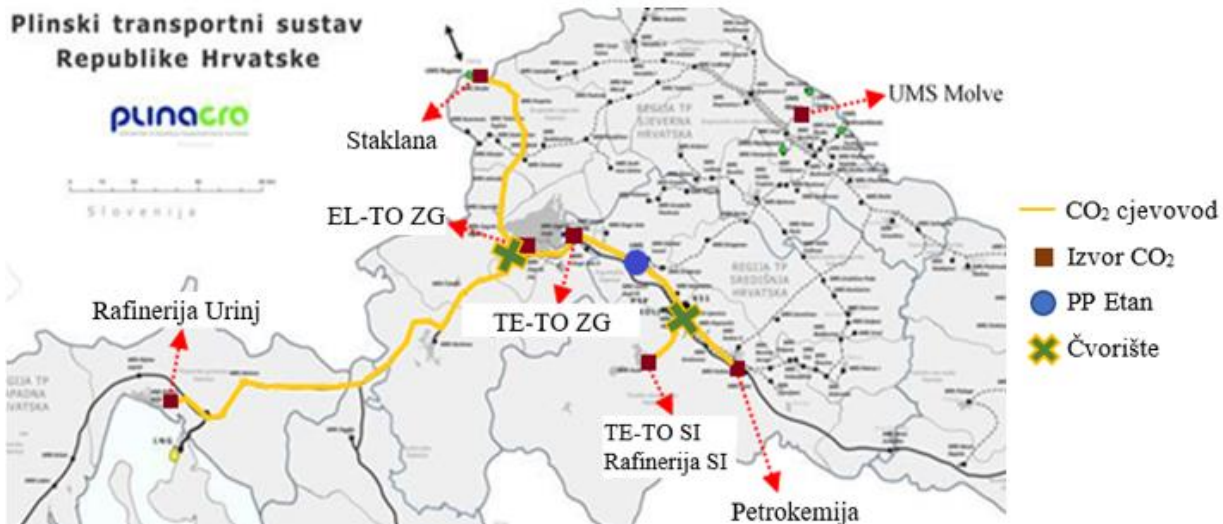
⁴ Ulazno-mjerna stanica (UMS) – dio plinskog transportnog sustava koji služi za preuzimanje plina od uzvodnog operatera (proizvodnja, interkonekcije, LNG terminal) i obavljanje komercijalnog mjerenja količina plina.

⁵ Postojeći cjevovod za transport CO₂ za operativni EOR projekt Ivanić-Žutica u vlasništvu INA d.o.o.

Za svaki izvor se pretpostavlja da će se izgraditi vlastiti objekt za izdvajanje nakon kojeg će se CO₂ komprimirati u superkrično stanje za transport do mjesta utiskivanja. Od ukupnih pet konfiguracija transportne mreže CO₂ prema Global CCS Institute (2012), nakon simplifikacije cjevovoda može se reći da se u oba područja radi o modelu zajedničkih cjevovoda koji povezuju više antropogenih izvora CO₂ s jednim ponorom. Stoga će se u nastavku pojedinačno razmotriti dva zasebna transportna sustava, jedan za zapadni te jedan za istočni dio panonske Hrvatske. Također treba napomenuti da je daljnjim razvojem CCUS-a u Hrvatskoj moguće očekivati povezivanje transportnih sustava oba područja kojim bi se ostvarilo povezivanje različitih emitera s više skladišnih jedinica za trajno zbrinjavanje CO₂.

a) Konfiguracija mreže cjevovoda u zapadnoj regiji

Zapadna regija panonske Hrvatske uključuje sedam izvora koji zajedno emitiraju oko 2,5 Mt CO₂/god. Te količine se planiraju transportirati do postrojenja za frakcionaciju Etan na kojem već postoje postrojenja za obradu i utiskivanje CO₂ u naftna polja Ivanić i Žutica u sklopu tekućeg EOR projekta. Izvori su poprilično neravnomjerno raspoređeni, odnosno decentralizirani što se posebno odnosi na tvornicu stakla i rafineriju Urinj. Predviđa se scenarij razvoja s dva čvorišta koji su na slici 7-2. prikazani oznakom X. Jedno čvorište se nalazi u blizini Lučkog koje iz pojedinačnih cjevovoda prikuplja CO₂ iz tvornice stakla, EL-TO Zagreb i rafinerije Urinj čije se ukupne količine transportiraju cjevovodom Lučko-Ivanja Reka. Kod Ivanje Reke se preuzima i CO₂ iz TE-TO Zagreb čime ukupno 1,67 Mt CO₂/god. protječe cjevovodom Ivanja Reka-Etan. Drugo čvorište nalazi se u blizini Lipovice koje sabire ukupno 1,43 Mt CO₂/god. iz rafinerije Sisak, TE-TO Sisak i tvornice za proizvodnju gnojiva te ih transportira cjevovodom Lipovica - Etan. Očekuje se da će se CO₂ s OPP Molve (0,25 Mt CO₂/god.) transportirati postojećim cjevovodom INA-e do PP Etana u sklopu operativnog projekta CO₂-EOR.



Slika 7-2. Konfiguracija mreže cjevovoda za transport CO₂ u zapadnoj regiji (prema www.plinacro.hr, 2021a)

b) Konfiguracija mreže cjevovoda u istočnoj regiji

U istočnoj regiji panonske Hrvatske se nalazi puno manji broj emitera za razliku od zapadnog dijela. To su tvornica cementa u Našicama i TE-TO u Osijeku koji zajedno emitiraju oko 0,78 Mt CO₂/god. Utiskivanje CO₂ će se odvijati na naftnom polju Beničanci s ukupnim skladišnim kapacitetom od 9 Mt. Slikom 7-3. prikazani su potencijalni cjevovodi CO₂ koji se spajaju u čvorištu u blizini Magadenovca odakle će se dimenzionirati zbirni cjevovod većeg promjera do podzemnog skladišta u Beničancima.



Slika 7-3. Konfiguracija mreže cjevovoda za transport CO₂ u istočnoj regiji (prema www.plinacro.hr, 2021a)

8. TEHNO-EKONOMSKA ANALIZA

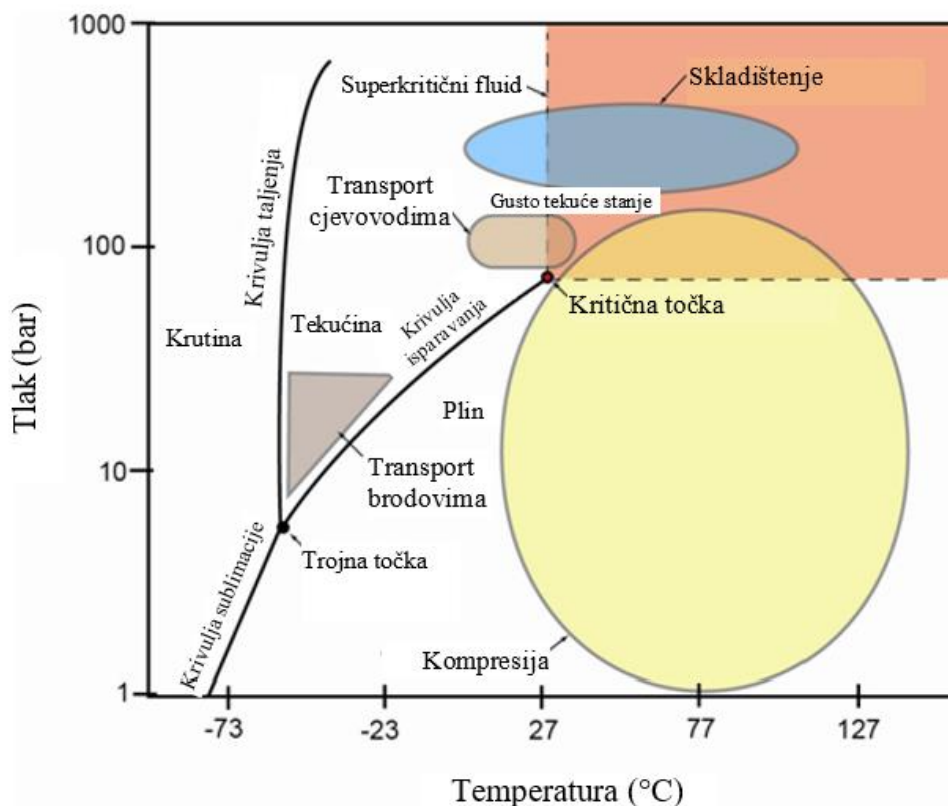
Tehno-ekonomska analiza koristi se za analizu izgradnje infrastrukture za transport CO₂ u sklopu implementacije CCUS-a te za procjenu cjeloživotnih troškova i isplativosti ulaganja u takav projekt u Republici Hrvatskoj.

Tehnološkim dijelom analize procjenjuju se kapitalni troškovi cjevovoda i kompresorskih stanica na temelju dimenzioniranja njihovih osnovnih tehničkih karakteristika. Za kompresorske stanice potrebno je odrediti instaliranu snagu, dok je za cjevovode potrebno odrediti ukupnu količinu čelika, što je moguće tek nakon što se odrede optimalni promjeri svih 10 cjevovoda iz poglavlja 7. Optimalni promjer cjevovoda se temelji na proračunu pada tlaka u cjevovodu poznavajući duljinu cjevovoda i transportirane količine emisija CO₂. Ekonomskim dijelom analize se dobiva uvid u odnos rashoda i prihoda tijekom operativnog vijeka CCUS-a koji je pretpostavljen na 20 godina. Da bi se procijenilo da li je prihvatljivo ulagati u CCUS projekt u Republici Hrvatskoj, korištena je jedna od najčešćih metoda ocjene investicijskog ulaganja, analiza neto sadašnje vrijednosti budućih novčanih tokova tijekom svih godina trajanja projekta. Osim toga kako bi se utvrdila osjetljivost profitabilnosti CCUS-a na promjene troškova te cijene nafte i emisijskih jedinica ugljika, uobičajeno je napraviti i analizu osjetljivosti kako bi se utvrdilo koja promjena predstavlja najveći rizik za uspjeh projekta. Potrebno je napomenuti da će cjevovod od Molvi do PP Etan biti uključen samo u ekonomsku analizu, dok se u tehnološkoj analizi neće uzeti obzir pošto je riječ o postojećem cjevovodu. Cjelokupni proračun tehno-ekonomske analize CCUS projekta odrađen je korištenjem Microsoft Excela.

8.1. Tehnološka analiza

Primarni izbor pri dizajniranju infrastrukture za transport CO₂ trebaju biti radni uvjeti. Na slici 8-1. su označeni tipični rasponi radnih uvjeta kompresije, transporta (cjevovodima i brodovima) i skladištenja. CO₂ se može transportirati u tri stanja: plinovitom, tekućem i superkritičnom stanju. Većina postojećih cjevovoda transportira CO₂ u gustoj tekućoj fazi pri čemu CO₂ ima gustoću tekućine, a viskoznost plina, što znači da se cjevovodom zadanog promjera mogu transportirati veće količine CO₂ u odnosu na transport u plinovitom stanju (Knoope, 2015). Pri tome su radni uvjeti transporta općenito u rasponu temperatura 2-44°C i tlaka 85-150 bara (slika 8-1.). Donja granica tlaka određena je faznim ponašanjem CO₂ i trebala bi biti dovoljno visoka da se CO₂ održi u superkritičnom stanju unutar cjevovoda, dok je gornja

granica tlaka temeljena na ekonomskim razlozima (Serpa et al., 2011). Prema tome, uobičajena praksa je da se neposredno prije ulaza u cjevovod CO₂ komprimira iznad 73,8 bar (P_c), tako da je uvijek u gustom i superkritičnom stanju, ovisno o tome da li je radna temperatura cjevovoda ispod ili iznad kritične temperature od 31°C.



Slika 8-1. Pripadajući raspon operativnih tlakova i temperatura različitih procesa CCUS lanca predočeni na faznom dijagramu CO₂ (Paul et al., 2012)

Za početak, potrebno je odrediti radne uvjete kompresije i transporta CO₂. Za analizu je pretpostavljen čisti CO₂ koji je prije transporta komprimiran u superkritično stanje. Potreba za kompresijom proizlazi iz toga što je CO₂ nakon procesa izdvajanja iz dimnih plinova antropogenih izvora u plinovitom stanju pri atmosferskom tlaku (101 325 Pa). Kako bi se transportirao do mjesta skladištenja u superkritičnom stanju, potrebno je neposredno prije ulaza u cjevovod ugraditi kompresore koji će uspostaviti dovoljno visok tlak u cjevovodu (viši od kritičnog tlaka CO₂) koji će osigurati transport superkritičnog CO₂ duž cjevovoda. Stoga je izlazni tlak iz kompresora, a ujedno i ulazni tlak u cjevovod, pretpostavljen na 90 bar. Što se tiče radnih uvjeta tijekom transporta, pretpostavljen je prosječni tlak u cjevovodu od 85 bara.

Radna temperatura cjevovoda se obično temelji na temperaturi okoline tj. tla koje okružuje cjevovod te je prema Knoope (2015) pretpostavljena prosječna radna temperatura od 15°C. Poznavajući radni tlak i temperaturu, nadalje se mogu odrediti svojstva transportiranog CO₂ koja utječu na dimenzioniranje cjevovoda: gustoća, stlačivost i viskoznost. Navedena svojstva su već obrazložena u poglavlju 5. iz kojeg su upotrijebljeni dijagrami ovisnosti svojstva CO₂ o tlaku i temperaturi kako bi se odredile prosječne vrijednosti sva tri svojstva pri tlaku od 82 bar i temperaturi od 15°C.

Tablica 8-1. Pretpostavljeni radni uvjeti kompresije i transporta i svojstva CO₂

| KOMPRESIJA | |
|---------------------------------------|--------------------------|
| Ulazni tlak u kompresor, P_{in} | 1 bar |
| Izlazni tlak iz kompresora, P_{out} | 90 bar |
| ρ @ 1 bar; 30°C | 1,75 kg/m ³ |
| TRANSPORT | |
| Čistoća CO ₂ | 100% CO ₂ |
| Tlak na ulazu u cjevovod | 90 bar |
| Konačni tlak na izlazu iz cjevovoda | 74 bar |
| P_{ave} | 85 bar |
| T_{ave} | 15°C |
| ρ @ 82 bar; 15°C | 836,83 kg/m ³ |
| Z @ 82 bar; 15°C | 0,18 |
| μ @ 82 bar; 15°C | 0,085 mPa*s |

8.1.1. Kompresori

Osnovna karakteristika kompresorskih stanica je snaga koja je ujedno i glavni nositelj kapitalnih troškova kompresora. Potrebna snaga kompresije (p_{comp}) ovisi o razlici izlaznog (P_{out}) i ulaznog tlaku (P_{in}) te o masenom protoku (Q_m) i gustoći plina (ρ). Pretpostavlja se da su na ulazu u kompresor uvjeti atmosferskog tlaka i temperature od 30°C (Knoope, 2015) pri kojima gustoća CO₂ iznosi oko 1,78 kg/m³ (Evans, 2015). Poznavajući gustoću CO₂ i tlakove, može se odrediti potrebna snaga kompresora na svakom izvoru prema jednadžbi 8-1 s pretpostavkom da je kompresija jednostupanjska, a učinkovitost kompresora 80% (Knoope, 2015):

$$P_{\text{comp}} = \frac{Q_m}{\rho} \times \frac{P_{\text{out}} - P_{\text{in}}}{\eta_{\text{comp}}} \quad (8-1)$$

gdje su:

P_{comp} – snaga kompresora (MW),

Q_m – maseni protok (kg/s),

ρ – gustoća fluida (kg/m³),

P_{out} – tlak na ulazu u kompresor (Mpa),

P_{in} – tlak na izlazu iz kompresora (Mpa),

η_{comp} – učinkovitost kompresora (80%).

Nakon izračuna snage, jednadžbom 8-2 može se izračunati kapitalni trošak svakog kompresora (Knoope, 2015). Iz jednadžbe je vidljivo da se kapitalni trošak kompresora temelji na broju kompresorskih jedinica i potrebnoj snazi za kompresiju količina CO₂ koje se emitiraju na izvoru.

$$I_{\text{comp}} = 21,9 \times \left(\frac{P_{\text{comp}}}{13} \right)^{0,67} \times n^{0,9} \quad (8-2)$$

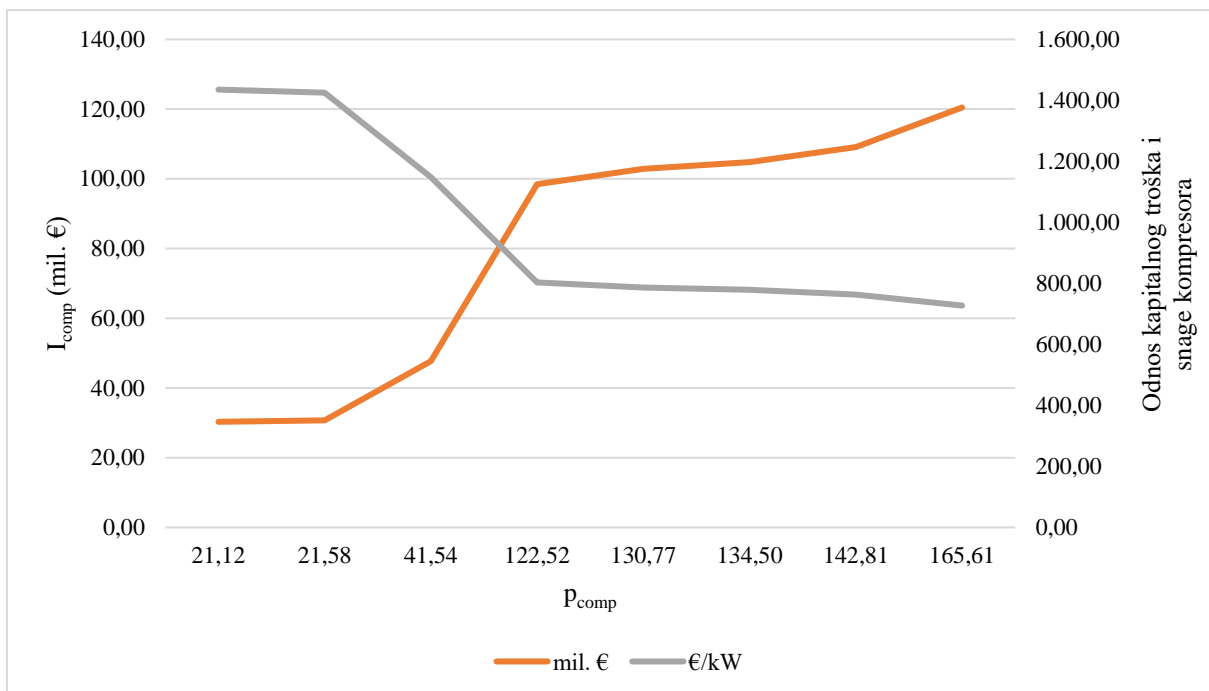
gdje su:

I_{comp} -kapitalni trošak kompresora (M€),

P_{comp} -snaga kompresora (MW),

n – broj kompresora (-).

Rezultati proračuna snage i kapitalnog troška kompresorskih stanica na svakom izvoru CO₂ koji su ujedno i ulazni parametri ekonomske analize prikazani su u tablici 8-2. Kapitalni troškovi kompresora (I_{comp}) kreću se u rasponu 750 – 1 440 € po kW instalirane snage. Jasno je da je ulaganje u kompresore manje snage znatno jeftinije, međutim trošak investicije po instaliranoj snazi znatno je jeftiniji za kompresore veće snage što se može primijetiti grafičkim prikazom na slici 8-1.



Slika 8-2. Odnos kapitalnih troškova i instalirane snage kompresora

Godišnji operativni trošak kompresorskih stanica uključuje fiksne O&M troškove održavanja koji teoretski iznose 4% kapitalnog troška (Knoope, 2015). To u konačnici rezultira troškom od 29,3 milijuna \$ godišnje.

Tablica 8-2. Kapitalni troškovi kompresorskih stanica na izvorima CO₂

| INDUSTRIJSKO POSTROJENJE | p_{comp} (MW) | I_{comp} (mil. €) | €/kW |
|--------------------------|-----------------|---------------------|----------|
| Petrokemija | 165,61 | 120,47 | 727,46 |
| Rafinerija Rijeka | 142,81 | 109,09 | 763,89 |
| Cementara | 134,50 | 104,8 | 779,16 |
| TE-TO Zagreb | 130,77 | 102,84 | 786,41 |
| Raf. Sisak + TE-TO Sisak | 122,52 | 98,45 | 803,51 |
| EL-TO Zagreb | 41,54 | 47,69 | 1 148,18 |
| TE-TO Osijek | 21,58 | 30,76 | 1 425,14 |
| Tvornica stakla | 21,12 | 30,31 | 1 435,41 |
| SUMA | | 644,41 | |

8.1.2. Cjevovodi

Kapitalni trošak cjevovoda je najvećom mjerom određen količinom i vrstom materijala. Iako se za transport korozivnih fluida poput CO₂ koriste cijevi od nehrđajućeg čelika, za analizu su odabrane cijevi od ugljičnog čelika iz ekonomskih razloga (ZEP, 2020; IEA GHG, 2014). Čelične cijevi se izrađuju prema različitim nacionalnim i međunarodnim standardima od kojih je u svijetu najčešće primjenjiv API standard Američkog instituta za naftu (engl. *American Petroleum Institute, API*). Za transport nafte i prirodnog plina u Hrvatskoj se kao i u svijetu, najčešće koriste API Std. 5L – vučene ili uzdužno varene cijevi i API Std. 5LX – vučene bešavne cijevi (Simon, 2019) koji obuhvaćaju kvalitete čelika prikazane u tablici 8-3. Dvoznamenkasti broj u oznaci označava minimalno naprezanje do granice elastičnosti (σ_{\min}) (engl. *Minimum yield strength*) koje definira minimalno naprezanje pri kojem se cijev počinje trajno deformirati. Cjevovodi za transport superkričnog CO₂ obično su minimalne granice tečenja 60 000 – 80 000 psi (414 – 552 MPa) što prema API standardu odgovara kvaliteti čelika X60-X80 (Serpa et al., 2011). Stoga će se za hidrauličke proračune i procjenu troškova cjevovoda u nastavku odabrati minimalna preporučena kvaliteta čelika X60.

Tablica 8-3. Kvaliteta čelika i minimalno naprezanje do granice elastičnosti čeličnih cijevi (API Specification 5L, 2004)

| | KVALITETA | σ_{\min} (psi) | σ_{\min} (MPa) |
|--------------|------------------|---|---|
| API Std. 5L | A25 | 25 000 | 172 |
| | A | 30 000 | 207 |
| | B | 35 000 | 241 |
| API Std. 5LX | X42 | 42 000 | 290 |
| | X46 | 46 000 | 317 |
| | X52 | 52 000 | 359 |
| | X56 | 56 000 | 386 |
| | X60 | 60 000 | 414 |
| | X65 | 65 000 | 448 |
| | X70 | 70 000 | 483 |
| X80 | 80 000 | 552 | |

Kako bi se odredila potrebna količina čelika, prvo je potrebno odrediti dimenzije cjevovoda što podrazumijeva promjer i debljinu stijenke. Za odabir odgovarajućeg promjera svakog cjevovoda, korištene su oznake nominalnog promjera (engl. *Nominal Diameter, DN*) izraženog u milimetrima prema Međunarodnoj organizaciji za standardizaciju (engl. *International Organization for Standardization, ISO*) koja se uobičajeno koristi u Europi. Analogno europskom nominalnom promjeru, američka nominalna veličina cijevi (engl. *Nominal Pipe Size, NPS*) izražena je u inčima. Pri odabiru dimenzija cjevovoda, korištena je specifikacija ASME B36.10. za cijevi od ugljičnog ili niskolegiranog čelika (engl. *American Society of Mechanical Engineers, ASME*) koja za svaki nominalni promjer definira debljine stijenke i jedinične težine cijevi po metru duljine oznakama SCH (engl. *Schedule*) (tablica 8-4. i tablica 8-5.). Time se razlikuju 3 osnovne podjele: cijevi standardne težine (engl. *standard thickness, STD*), ojačane cijevi (engl. *extra strong, XS*) i duplo ojačane cijevi (engl. *double-extra strong, XXS*). Najčešće su korištene cijevi standardne debljine stijenke koje su također odabrane za nastavak tehnološke analize. Njihove jedinične težine će biti ulazni parametar za proračun kapitalnog troška, a debljine stijenke za hidraulički proračun optimalnog promjera.

| Nominal size | | OD mm | Debljina stijenke (mm) | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------|-------|----------|------------------------|-------|-------|-------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| DN | NPS | | Schedule | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 10 | 20 | 30 | 40 | Std | 60 | 80 | XS | 100 | 120 | 140 | 160 | XXS | | |
| 6 | 1/8 | 10.3 | 1.24 | | 1.45 | 1.73 | 1.73 | | 2.41 | 2.41 | | | | | | | |
| 8 | 1/4 | 13.7 | 1.65 | | 1.85 | 2.24 | 2.24 | | 3.02 | 3.02 | | | | | | | |
| 10 | 3/8 | 17.1 | 1.65 | | 1.85 | 2.31 | 2.31 | | 3.20 | 3.20 | | | | | | | |
| 15 | 1/2 | 21.3 | 2.11 | | 2.41 | 2.77 | 2.77 | | 3.73 | 3.73 | | | | | | 4.78 | 7.47 |
| 20 | 3/4 | 26.7 | 2.11 | | 2.41 | 2.87 | 2.87 | | | 3.91 | | | | | | 5.56 | 7.82 |
| 25 | 1 | 33.4 | 2.77 | | 2.90 | 3.38 | 3.38 | | 4.55 | 4.55 | | | | | | 6.35 | 9.09 |
| 32 | 1 1/4 | 42.2 | 2.77 | | 2.97 | 3.56 | 3.56 | | 4.85 | 4.85 | | | | | | 6.35 | 9.70 |
| 40 | 1 1/2 | 48.3 | 2.77 | | 3.18 | 3.68 | 3.68 | | 5.08 | 5.08 | | | | | | 7.14 | 10.15 |
| 50 | 2 | 60.3 | 2.77 | | 3.18 | 3.91 | 3.91 | | 5.54 | 5.54 | | | | | | 8.74 | 11.07 |
| 65 | 2 1/2 | 73.0 | 3.05 | | 4.78 | 5.16 | 5.16 | | 7.01 | 7.01 | | | | | | 9.53 | 14.02 |
| 80 | 3 | 88.9 | 3.05 | | 4.78 | 5.49 | 5.49 | | 7.62 | 7.62 | | | | | | 11.13 | 15.24 |
| 90 | 3 1/2 | 101.6 | 3.05 | | 4.78 | 5.74 | 5.74 | | 8.08 | 8.08 | | | | | | | |
| 100 | 4 | 114.3 | 3.05 | | 4.78 | 6.02 | 6.02 | | 8.56 | 8.56 | | 11.13 | | | | 13.49 | 17.12 |
| 125 | 5 | 141.3 | 3.40 | | | 6.55 | 6.55 | | 9.53 | 9.53 | | 12.70 | | | | 15.88 | 19.05 |
| 150 | 6 | 168.3 | 3.40 | | | 7.11 | 7.11 | | 10.97 | 10.97 | | 14.27 | | | | 18.26 | 21.95 |
| 200 | 8 | 219.1 | 3.76 | 6.35 | 7.04 | 8.18 | 8.18 | 10.31 | 12.70 | 12.70 | 15.09 | 18.26 | 20.62 | 23.01 | 22.23 | | |
| 250 | 10 | 273.0 | 4.19 | 6.35 | 7.80 | 9.27 | 9.27 | 12.70 | 15.09 | 12.70 | 18.26 | 21.44 | 25.40 | 28.58 | 25.40 | | |
| 300 | 12 | 323.8 | 4.57 | 6.35 | 8.38 | 10.31 | 9.53 | 14.27 | 17.48 | 12.70 | 21.44 | 25.40 | 28.58 | 33.32 | 25.40 | | |
| 350 | 14 | 355.6 | 6.35 | 7.92 | 9.53 | 11.13 | 9.53 | 15.09 | 19.05 | 12.70 | 23.83 | 27.79 | 31.75 | 35.71 | | | |
| 400 | 16 | 406.4 | 6.35 | 7.92 | 9.53 | 12.70 | 9.53 | 16.66 | 21.44 | 12.70 | 26.19 | 30.96 | 36.53 | 40.49 | | | |
| 450 | 18 | 457 | 6.35 | 7.92 | 11.13 | 14.27 | 9.53 | 19.05 | 23.83 | 12.70 | 29.36 | 34.93 | 39.67 | 45.24 | | | |
| 500 | 20 | 508 | 6.35 | 9.53 | 12.70 | 15.09 | 9.53 | 20.62 | 26.19 | 12.70 | 32.54 | 38.10 | 44.45 | 50.01 | | | |
| 550 | 22 | 559 | 6.35 | 9.53 | 12.70 | | 9.53 | 22.23 | 28.58 | 12.70 | 34.93 | 41.28 | 47.63 | 53.98 | | | |
| 600 | 24 | 610 | 6.35 | 9.53 | 14.27 | 17.48 | 9.53 | 24.61 | 30.96 | 12.70 | 38.89 | 46.02 | 52.37 | 59.54 | | | |
| 650 | 26 | 660 | 7.92 | 12.70 | | | 9.53 | | | 12.70 | | | | | | | |
| 700 | 28 | 711 | 7.92 | 12.70 | 15.88 | | 9.53 | | | 12.70 | | | | | | | |
| 750 | 30 | 762 | 7.92 | 12.70 | 15.88 | | 9.53 | | | 12.70 | | | | | | | |
| 800 | 32 | 813 | 7.92 | 12.70 | 15.88 | 17.48 | 9.53 | | | 12.70 | | | | | | | |
| 850 | 34 | 864 | 7.92 | 12.70 | 15.88 | 17.48 | 9.53 | | | 12.70 | | | | | | | |
| 900 | 36 | 914 | 7.92 | 12.70 | 15.88 | 19.05 | 9.53 | | | 12.70 | | | | | | | |
| 950 | 38 | 965 | | | | | 9.53 | | | 12.70 | | | | | | | |
| 1000 | 40 | 1016 | | | | | 9.53 | | | 12.70 | | | | | | | |
| 1050 | 42 | 1067 | | | | | 9.53 | | | 12.70 | | | | | | | |
| 1100 | 44 | 1118 | | | | | 9.53 | | | 12.70 | | | | | | | |
| 1150 | 46 | 1168 | | | | | 9.53 | | | 12.70 | | | | | | | |
| 1200 | 48 | 1219 | | | | | 9.53 | | | 12.70 | | | | | | | |

Tablica 8-4. Debljine stijenki cijevi od ugljičnog čelika prema ASME specifikaciji B36.10. (www.tridentsteel.co.in, 2008)

| Nominal size | | OD | Težina (kg/m) | | | | | | | | | | | | |
|--------------|-------|-------|---------------|----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| DN | NPS | | mm | Schedule | | | | | | | | | | | |
| | | | | 10 | 20 | 30 | 40 | Std | 60 | 80 | X5 | 100 | 120 | 140 | 160 |
| 6 | 1/8 | 10.3 | 0.28 | | 0.32 | 0.37 | 0.37 | | 0.47 | 0.47 | | | | | |
| 8 | 1/4 | 13.7 | 0.49 | | 0.54 | 0.63 | 0.63 | | 0.80 | 0.80 | | | | | |
| 10 | 3/8 | 17.1 | 0.63 | | 0.70 | 0.84 | 0.84 | | 1.10 | 1.10 | | | | | |
| 15 | 1/2 | 21.3 | 1.00 | | 1.12 | 1.27 | 1.27 | | 1.62 | 1.62 | | | | 1.95 | 2.55 |
| 20 | 3/4 | 26.7 | 1.28 | | 1.44 | 1.69 | 1.69 | | 2.20 | 2.20 | | | | 2.90 | 3.64 |
| 25 | 1 | 33.4 | 2.09 | | 2.18 | 2.50 | 2.50 | | 3.24 | 3.24 | | | | 4.24 | 5.45 |
| 32 | 1 1/4 | 42.2 | 2.70 | | 2.87 | 3.39 | 3.39 | | 4.47 | 4.47 | | | | 5.61 | 7.77 |
| 40 | 1 1/2 | 48.3 | 3.11 | | 3.53 | 4.05 | 4.05 | | 5.41 | 5.41 | | | | 7.25 | 9.56 |
| 50 | 2 | 60.3 | 3.93 | | 4.48 | 5.44 | 5.44 | | 7.48 | 7.48 | | | | 11.11 | 13.44 |
| 65 | 2 1/2 | 73.0 | 5.26 | | 8.04 | 8.63 | 8.63 | | 11.41 | 11.41 | | | | 14.92 | 20.39 |
| 80 | 3 | 88.9 | 6.45 | | 9.92 | 11.29 | 11.29 | | 15.27 | 15.27 | | | | 21.35 | 27.67 |
| 90 | 3 1/2 | 101.6 | 7.40 | | 11.41 | 13.57 | 13.57 | | 18.63 | 18.63 | | | | | |
| 100 | 4 | 114.3 | 8.36 | | 12.91 | 16.07 | 16.07 | | 22.32 | 22.32 | | 28.32 | | 33.54 | 41.03 |
| 125 | 5 | 141.3 | 11.57 | | 21.77 | 21.77 | 21.77 | | 30.97 | 30.97 | | 40.28 | | 49.11 | 57.43 |
| 150 | 6 | 168.3 | 13.84 | | 28.26 | 28.26 | 28.26 | | 42.56 | 42.56 | | 54.20 | | 67.56 | 79.22 |
| 200 | 8 | 219.1 | 19.96 | 33.31 | 36.81 | 42.55 | 42.55 | 53.08 | 64.64 | 64.64 | 75.92 | 90.44 | 100.92 | 111.27 | 107.92 |
| 250 | 10 | 273.0 | 27.78 | 41.77 | 51.03 | 60.31 | 60.31 | 81.55 | 96.01 | 81.55 | 114.75 | 133.06 | 155.15 | 172.33 | 155.15 |
| 300 | 12 | 323.8 | 36.00 | 49.73 | 65.20 | 79.73 | 73.88 | 108.96 | 132.08 | 186.97 | 159.91 | 186.97 | 208.14 | 238.76 | 186.97 |
| 350 | 14 | 355.6 | 54.69 | 67.90 | 81.33 | 94.55 | 81.33 | 126.71 | 158.10 | 107.39 | 194.96 | 224.65 | 253.56 | 281.70 | |
| 400 | 16 | 406.4 | 62.64 | 77.83 | 93.27 | 123.30 | 93.27 | 160.12 | 203.53 | 123.30 | 245.56 | 286.64 | 333.19 | 365.35 | |
| 450 | 18 | 457 | 70.57 | 87.71 | 122.38 | 155.80 | 105.16 | 205.74 | 254.55 | 139.15 | 309.62 | 361.56 | 408.26 | 459.37 | |
| 500 | 20 | 508 | 78.55 | 117.15 | 155.12 | 183.42 | 117.15 | 247.83 | 311.17 | 155.12 | 381.53 | 441.49 | 508.11 | 564.81 | |
| 550 | 22 | 559 | 86.54 | 129.13 | 171.09 | | 129.13 | 294.25 | 373.83 | 171.09 | 451.42 | 527.02 | 600.63 | 672.26 | |
| 600 | 24 | 610 | 94.53 | 141.12 | 209.64 | 255.41 | 141.12 | 355.26 | 442.08 | 187.06 | 547.71 | 640.03 | 720.15 | 808.22 | |
| 650 | 26 | 660 | 127.36 | 202.72 | | | 152.87 | | | 202.72 | | | | | |
| 700 | 28 | 711 | 137.32 | 218.69 | 271.21 | | 164.85 | | | 218.69 | | | | | |
| 750 | 30 | 762 | 147.28 | 234.67 | 292.18 | | 176.84 | | | 234.67 | | | | | |
| 800 | 32 | 813 | 157.24 | 250.64 | 312.15 | 342.91 | 188.82 | | | 250.64 | | | | | |
| 850 | 34 | 864 | 167.20 | 266.61 | 332.12 | 364.90 | 200.31 | | | 266.61 | | | | | |
| 900 | 36 | 914 | 176.96 | 282.27 | 351.70 | 420.42 | 212.56 | | | 282.27 | | | | | |
| 950 | 38 | 965 | | | | | 224.54 | | | 298.24 | | | | | |
| 1000 | 40 | 1016 | | | | | 236.53 | | | 314.22 | | | | | |
| 1050 | 42 | 1067 | | | | | 248.52 | | | 330.19 | | | | | |
| 1100 | 44 | 1118 | | | | | 260.50 | | | 346.16 | | | | | |
| 1150 | 46 | 1168 | | | | | 272.25 | | | 351.82 | | | | | |
| 1200 | 48 | 1219 | | | | | 284.24 | | | 377.79 | | | | | |

Tablica 8-5. Jedinične težine cijevi od ugljičnog čelika prema ASME specifikaciji B36.10. (www.tridentsteel.co.in, 2008)

Koliki će biti kapitalni trošak cjevovoda primarno ovisi o ukupno potrebnoj količini čelika. Da bi se odredila ukupna količina čelika, posebno je uz već poznate duljine svih cjevovoda iz poglavlja 7. odrediti i njihove dimenzije što podrazumijeva promjer i debljinu stijenke. Debljina stijenke je radi pojednostavljenosti proračuna prethodno odabrana kao standardna debljina stijenke prema ASME 36.10. te je time poznata za svaki nominalni promjer. Međutim, odabir optimalnog promjera za svaki cjevovod temelji se na tehnološkom proračunu koji podrazumijeva hidraulički proračun pada tlaka u cjevovodu koji u ovom slučaju primarno ovisi samo trenju, ne uključujući razliku u nadmorskoj visini između ulazne i izlazne točke cjevovoda. Proračun pada tlaka uslijed trenja je proveden u programu MS Excel za 20 promjera u rasponu od DN10 do DN500. Obzirom da superkritični CO₂ posjeduje svojstva tekućine i plina, mogu se koristiti jednadžbe pada tlaka i za naftovode i za plinovode (Moshfeghian, 2012). U ovom radu proračun se temelji na jednadžbama za naftovode (Simon, 2019), a potrebni ulazni podaci korišteni za hidraulički proračun navedeni su u tablici 8-6.

Tablica 8-6. Pretpostavke osnovnih ulaznih parametara za proračun cjevovoda

| KARAKTERISTIKE CJEVOVODA | |
|---|----------------|
| Materijal | Ugljični čelik |
| Kvaliteta čelika | X60 |
| Apsolutna hrapavost stijenke cjevovoda, ε | 0,02 mm |
| Uzdužni spoj cjevovoda | Bešavne |
| Debljina stijenke cjevovoda | SCH STD. (40) |
| $\Delta P_{uk, max.}$ | 16 bar |
| ΔP_{uk} | < 10 bar |
| P_k | 74 bar |

Kao jedan od čimbenika koji utječe na pad tlaka uslijed trenja je brzina protjecanja fluida u cjevovodu. Izražena je iz formule za kapacitet cjevovoda kao omjer volumnog protoka CO₂ i poprečnog presjeka cijevi (jednadžba 8-3) čime je brzina protjecanja određena unutarnjim promjerom cijevi i protokom. Unutarnji promjer je jednostavno odrediti s obzirom da su poznati vanjski promjer i debljina stijenke, dok je protok kroz svaku cijev poznat na temelju pretpostavke o linearnom profilu emitiranja CO₂ na izvorima i podataka o emisijama iz 2019. godine iz „Registra onečišćavanja okoliša“ (2020) gdje su emisije izražene u kg/god. Poznavajući gustoću CO₂ pri pretpostavljenim radnim uvjetima transporta i množeći je s masenim protokom dobiven je volumni protok potreban za hidraulički proračun.

$$v = \frac{4Q}{\pi d^2} \quad (8-3)$$

gdje su:

v - brzina protjecanja fluida, (m/s),

Q_v – protok CO₂ (m³/s),

d - unutarnji promjer cjevovoda (m).

Kako bi se se mogao izračunati faktor trenja koji opisuje pad tlaka uslijed trenja, prethodno je potrebno odrediti tip protjecanja u cjevovodu. Reynoldsov broj (Re) je bezdimenzionalni broj kojim se utvrđuje da li je protjecanje laminarno ($Re < 2\,000$) ili turbulentno ($Re > 4\,000$) (Simon, 2019). Ovisi o brzini protjecanja, unutarnjem promjeru, gustoći, i viskoznosti fluida. Primjenom jednadžbe 8-4, za svaku kombinaciju pojedinog cjevovoda i nominalnog promjera iz razmatranog raspona od DN10 do DN500 dobiven je Reynoldsov broj mnogo veći od 4 000 što ukazuje na turbulentni režim protjecanja superkritičnog CO₂.

$$Re = \frac{\rho dv}{\mu} \quad (8-4)$$

gdje su:

ρ - gustoća fluida (kg/m^3),

d - unutarnji promjer cjevovoda (m),

v - brzina protjecanja fluida (m/s),

μ - viskoznost fluida ($\text{Pa}\cdot\text{s}$).

Darcyev faktor trenja (f_{tr}) opisuje pad tlaka uslijed trenja. To je bezdimenzionalni faktor koji pri turbulentnom protjecanju fluida ovisi o Reynoldsovom broju i relativnoj hrapavosti cjevovoda. Relativna hrapavost (ε/d) je također bezdimenzionalna vrijednost koja je definirana omjerom apsolutne hrapavosti i unutarnjeg promjera cjevovoda. Pri tome je apsolutna hrapavost karakteristika materijala cjevovoda te za novu cijev od ugljičnog čelika iznosi 0,02-0,05 mm (www.thermal-engineering.org, 2019). Faktor trenja je određen postupkom iteracije koristeći Colebrook-White empirijsku jednadžbu (8-5).

$$\frac{1}{\sqrt{f_{tr}}} = -2 \times \log \left(\frac{\varepsilon}{3,7 \times d} + \frac{2,51}{Re \times \sqrt{f_{tr}}} \right) \quad (8-5)$$

gdje su:

f_{tr} – koeficijent trenja, za prvi korak iteracije pretpostavljeni koeficijent trenja je 0,02,

ε – apsolutna hrapavost cijevi, (mm),

d – unutarnji promjer cjevovoda, (mm).

Zadnji korak hidrauličkog proračuna je izračun ukupnog pada tlaka u svim cjevovodima za odabrani raspon nominalnih promjera, što je ujedno i rezultat hidrauličkog proračuna. Zbog pretpostavke da je teren trase polaganja cjevovoda ravan i da time nema pada tlaka zbog razlike u nadmorskoj visini, ukupni pad tlaka u cjevovodu je jednak padu tlaka uslijed trenja. Pad tlaka uslijed trenja računa se jednadžbom 8-6 iz čega je vidljivo da je proporcionalan koeficijentu trenja, duljini cjevovoda, brzini protjecanja i gustoći transportiranog fluida, dok je obrnuto proporcionalan samo unutarnjem promjeru cjevovoda.

$$\Delta P_{tr} = f_{tr} * \frac{Lv^2\rho}{2d} \quad (8-6)$$

gdje su:

ΔP_{tr} = pad tlaka uslijed trenja (Pa),

f_{tr} - koeficijent trenja (-),

L - duljina cjevovoda (m),

v - brzina protjecanja fluida (m/s),

ρ - gustoća fluida (kg/m³),

d - unutarnji promjer cjevovoda (m).

Nakon opisanog proračuna slijedi odabir nominalnog promjera pojedinačno za svaki cjevovod. Kako se cjevovodi razmatraju pojedinačno, određen je dozvoljeni pad tlaka do maksimalno 10 bara kako bi CO₂ sa sigurnošću ostao u superkritičnom stanju, što je ujedno i kriterij za odabir optimalnog promjera cjevovoda. Također, drugi razlog definiranja dopuštenog pada tlaka od 10 bara je taj što se izbjegava i potreba za pumpnim stanicama koje služe za kompenzaciju pada tlaka duž cjevovoda što se u ekonomskoj analizi odražava u iznosu kapitalnih i operativnih troškova CCUS projekta. U konačnici, odabir promjera je izvršen na način da se odabere prvi promjer cjevovoda za koji je proračunom dobiveno da je pad tlaka u cjevovodu manji od dozvoljenog pada tlaka od 10 bara. Odabrani nominalni promjeri za svaki cjevovod prikazani su u tablici 8-8. zajedno s izračunatim padom tlaka. Međutim, nakon što se odabere optimalni promjer, potrebno je napraviti provjeru da li ukupni potrebni tlak na ulazu u cjevovod (ΔP_{uk}) premašuje maksimalni unutrašnji radni tlak cjevovoda (P_{maop}) (Serpa et al., 2011). U ovom slučaju, ukupni potrebni tlak na ulazu u cjevovod je zbroj pada tlaka uslijed trenja i zahtjevanog tlaka u krajnjoj točki cjevovoda koja u ovom slučaju iznosi 74 bar kako bi CO₂ ostao u superkritičnom stanju do izlaza iz cjevovoda (jednadžba 8-7):

$$\Delta P_{uk} = \Delta P_{tr} + P_k \quad (8-7)$$

gdje su:

ΔP_{tr} – ukupni pad tlaka uslijed trenja, (Pa),

P_k – konačni tlak (tlak na izlazu iz cjevovoda), (Pa).

Maksimalni unutrašnji radni tlak (P_{maop}) je maksimalni tlak pri kojem je rad cjevovoda siguran te ovisi o debljini stijenke cijevi, minimalnom naprezanju do granice elastičnosti i vanjskom promjeru cjevovoda, što je vidljivo iz jednadžbe 8-8. Ako je pad tlaka previsok, potrebni ulazni tlak u cjevovod može premašiti P_{maop} . U tom slučaju odabire se sljedeći veći nominalni promjer i izračun se ponavlja. Također je potrebno provjeriti da li je P_{maop} viši od 74 bar kako bi transport CO₂ u superkritičnom stanju bio moguć.

$$P_{maop} = \frac{2 * \sigma_{min} * \delta}{D} * E_v * F_c * T_t \quad (8-8)$$

gdje su:

P_{maop} – maksimalni radni tlak cjevovoda (Pa),

σ_{min} – minimalno naprezanje do granice elastičnosti (Pa),

D – vanjski promjer cjevovoda, (m),

δ – debljina stijenke cjevovoda, (m),

E_v – faktor uzdužnog spoja cijevi:

- za bešavne i elektrovarene cijevi $E_v=1,0$,
- za čelono zavarene cijevi $E_v=0,6$,
- za spiralno zavarene cijevi $E_v=0,8$.

T_t – temperaturni faktor koji iznosi za temperaturu:

- a) $T < 393$ K (120°C): $T_t=1,0$,
- b) $T=424$ K (149°C): $T_t=0,967$,
- c) $T=478$ K (205°C): $T_t=0,9$,
- d) $T=505$ K (233°C): $T_t=0,867$.

F_c – proračunski faktor koji ovisi o uvjetima i prostoru pružanja trase cjevovoda, najčešće se uzima $F_c=0,72$.

Kako bi se kao konačni rezultat cijelog proračuna dobio ukupni kapitalni trošak cjevovoda, nadalje je potrebno odrediti ukupnu količinu čelika svih cjevovoda koja se dobiva množenjem njihove jedinične težine i duljine. Jediničnu težinu svakog cjevovoda (W_c) je nakon odabira optimalnih nominalnih promjera jednostavno odrediti očitavanjem iz tablice 8-5, a duljine su također već poznate iz poglavlja 7. Zadnji korak je izračun kapitalnog troška cjevovoda (I_{c_j}) koji

se dobiva množenjem ukupne količine čelika izražene u tonama i cijene čelika izražene u \$ po toni. Stoga su u tablici 8-7. navedene cijene kvalitete čelika X60 koje ovise o promjeru i debljini stijenke cijevi. Cijena za sve odabrane optimalne nominalne promjere iznosi 1 760 \$ po jednoj toni čelika.

Tablica 8-7. Cijene čelika X60 izražene u \$/tona (<https://www.tridentsteel.co.in>, 2021)

| DN (mm) | STD | SCH XS | SCH XXS |
|---------|-------|--------|---------|
| 50 | 1 760 | 1 760 | 2 160 |
| 65 | 1 760 | 1 760 | 2 100 |
| 80 | 1 760 | 1 760 | 2 100 |
| 90 | 1 760 | 1 760 | 2 100 |
| 100 | 1 760 | 1 760 | 2 100 |
| 125 | 1 760 | 1 760 | 2 100 |
| 150 | 1 760 | 1 760 | 2 100 |
| 200 | 1 760 | 1 760 | 2 200 |
| 250 | 1 760 | 1 760 | 2 200 |
| 300 | 1 960 | 1 980 | 2 420 |
| 350 | 2 000 | 1 980 | |
| 400 | 2 150 | 2 200 | |
| 450 | 2 640 | 2 640 | |
| 500 | 2 640 | 2 640 | |

Konačni rezultati kapitalnih troškova svih cjevovoda prikazani su u tablici 8-8 čiji ukupan zbroj iznosi 23,07 milijuna \$. Rezultatima se može primijetiti kako je kapitalni trošak svakog cjevovoda specifičan te da varira ovisno o njegovoj duljini i promjeru koji istovremeno uvjetuju pad tlaka.

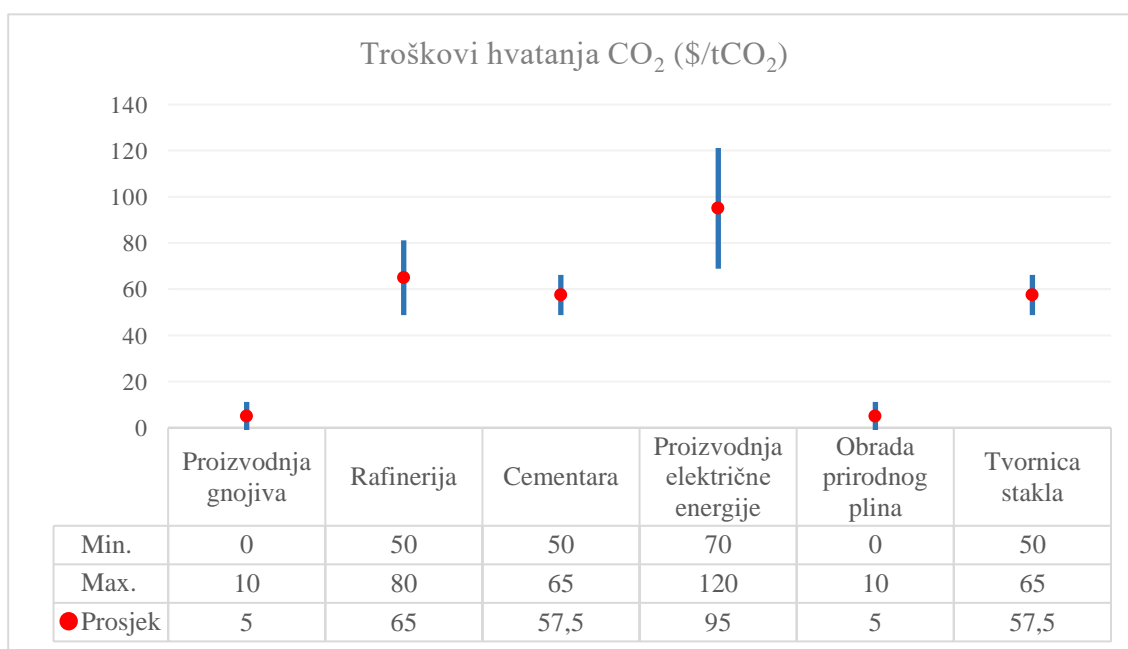
Tablica 8-8. Pregled rezultata tehnološkog proračuna i izračuna kapitalnog troška cjevovoda za transport CO₂

| CJEVOVOD | ULAZNI PARAMETRI | | | IZLAZNI PARAMETRI | | | |
|-------------------------|------------------------------------|---------|---------|-------------------|-----------------------|---------------------------|------------------------|
| | Q _v (m ³ /s) | DN (mm) | δ [m] | ΔP _{uk} | W _č (kg/m) | I _{cj} (mil. \$) | I _{cj} (\$/m) |
| Osijek - Magadenovac | 0,0039 | 100 | 0,00602 | 8,6 | 16,07 | 1,59 | 28,28 |
| Cementara - Magadenovac | 0,0243 | 150 | 0,00711 | 3,3 | 28,26 | 1,05 | 49,74 |
| Magadenovac - Beničanci | 0,0282 | 150 | 0,00711 | 3,0 | 28,26 | 0,72 | 49,74 |
| Kutina - Lipovica | 0,0299 | 150 | 0,00711 | 5,4 | 28,26 | 1,15 | 49,74 |
| Sisak - Lipovica | 0,0221 | 150 | 0,00711 | 2,9 | 28,26 | 1,10 | 49,74 |
| Lipovica – Etan | 0,0521 | 200 | 0,00818 | 4,9 | 42,55 | 1,68 | 74,89 |
| Rijeka Istok - Lučko | 0,0258 | 200 | 0,00818 | 7,7 | 42,55 | 10,32 | 74,89 |
| Straža - Lučko | 0,0038 | 125 | 0,00655 | 1,2 | 21,77 | 2,55 | 38,32 |
| Lučko - Ivanja Reka | 0,0371 | 200 | 0,00818 | 1,9 | 42,55 | 1,28 | 74,89 |
| Ivanja Reka - Etan | 0,0608 | 200 | 0,00818 | 6,3 | 42,55 | 1,62 | 74,89 |
| SUMA | | | | | | 23,07 | |

8.2. Ekonomska analiza

Implementacija CCUS-a je kapitalno intenzivan projekt. Ocjena prihvatljivosti ulaganja u takav projekt utvrdit će se dvjema metodama za procjenu investicijskih ulaganja. Jedna metoda podrazumijeva izračun neto sadašnje vrijednosti (engl. *Net Present Value, NPV*) budućih novčanih tokova generiranih tijekom životnog vijeka projekta, a druga metoda se odnosi na izračun interne stope povrata kapitalnog ulaganja (engl. *Internal Rate of Return, IRR*) koja izračunava diskontnu stopu pri kojoj su budućni novčani prihodi jednaki novčanim rashodima. Odluka o ulaganju temelji se na tome stvara li projekt pozitivnu ili negativnu NPV vrijednost. Ako je NPV veći ili jednak nuli, znači da je projekt ekonomski prihvatljiv i da je ulaganje u njega opravdano. NPV vrijednost je pri tome definirana kao zbroj svih budućih diskontiranih

novčanih tokova tijekom operativnog vijeka CCUS-a. Ukupni troškovi (rashodi) CCUS projekta su zbroj kapitalnih troškova (engl. *Capital Expenditure, CAPEX*) i operativnih troškova (engl. *Operating Expenses, OPEX*). CAPEX predstavlja investicijski trošak u nultoj godini projekta te se sastoji od kapitalnog troška materijala cjevovoda i kompresorskih stanica koji su određeni ranijim proračunima. Godišnji operativni troškovi rada CCUS-a (OPEX) uključuju troškove održavanja cjevovoda i kompresora (engl. *Operations and Maintenance, O&M*) te prosječne specifične troškove kaptiranja, transporta i skladištenja po jednoj toni CO₂. Najveći udio operativnog troška CCUS-a čini specifičan trošak hvatanja CO₂. Na slici 8-3. prikazan je raspon specifičnih troškova kaptiranja CO₂ za različite tipove industrijskih postrojenja koji bi bili povezani na transportni sustav CO₂ u Hrvatskoj.



Slika 8-3. Troškovi kaptiranja ugljika (\$/tCO₂) (prema Kearns et al., 2021)

Ukupni prihod CCUS-a rezultira prodajom EUA emisijskih dozvola (engl. *European Union Allowance, EUA*) i proizvodnjom dodatnog iscrpka nafte primjenom EOR metode za što je potrebno odrediti ukupno utisnute količine CO₂ i ukupne količine proizvedene nafte. Za cijenu nafte te za cijenu EUA emisijskih dozvola uzeta je prosječna cijena od 15.11.2021. do 15.01.2022. Prihod od prodaje emisijskih jedinica EU ETS dobiven je množenjem cijene EUA i utisnute količine CO₂ u naftna ležišta uz pretpostavku da se sveukupne utisnute količine CO₂ zadrže unutar podzemnog skladišta. Da bi se dobio i prihod od proizvodnje nafte, potrebno je prvo odrediti operativni vijek CO₂-EOR projekta. Trajanje CO₂-EOR-a na odabranim naftnim

poljima pretpostavljeno je na temelju slobodnog skladišnog kapaciteta naftnih polja koji ograničava količine emisija CO₂ koje se mogu utisnuti (tablica 8-9.). Time se indikativno dobiva da će se CO₂ u naftno polje Beničanci utiskivati 12 godina, a u polja Ivanić i Žutica 5 godina. Također, ukupni dobiveni iscrpak nafte utiskivanjem CO₂ dobiven je interpolacijom podataka istraživačkog projekta „STRATEGY CCUS Project“ (2019.) o utisnutim količinama CO₂ i proizvedenoj nafti. Time je utemeljena pretpostavka da se 1 tonom utisnutog CO₂ proizvede 0,0325 m³ tj. 0,2 barela nafte. Glavna pretpostavka u provedenim NPV analizama u nastavku je da kada se slobodni skladišni kapaciteti iscrpljenih naftnih polja maksimalno iskoriste, da će se utiskivanje CO₂ nastaviti u dubokim slanim vodonosnicima koji se nalaze ispod njih. Tako će se skladištenje CO₂ nakon iskorištenja skladišnog kapaciteta naftnog polja Beničanci nastaviti u DSV Drava, te u DSV Poljana, DSV Iva ili DSV Okoli nakon ispunjenja kapaciteta na poljima Ivanić i Žutica (prema Carneiro i Mesquita, 2020).

Tablica 8-9. Dobivena nafta primjenom CO₂-EOR projekta u RH (prema Carneiro i Mesquita, 2020)

| Skladišna jedinica | Kapacitet skladišta (Mt) | Utisnuto CO ₂ (t/god.) | Trajanje EOR-a (god.) | Dobiveno nafte (m ³ /god.) |
|--------------------|--------------------------|-----------------------------------|-----------------------|---------------------------------------|
| Ivanić + Žutica | 15 | 3 345 943 | 4,5 | 683.910,75 |
| Beničanci | 9 | 774 267 | 11,6 | 158.260,17 |

U nastavku je provedena NPV analiza koja će odredit isplativost ulaganja u cjevovodni transport CO₂ u sklopu CCUS projekta u Hrvatskoj. Potrebni ulazni podaci za izračun NPV-a su procijenjeni troškovi i prihodi za cjeloviti CCUS lanac te su navedeni u tablici 8-10. zajedno s ulaznim parametrima. Tehnologija CCUS usko povezuje izdvajanje i skladištenje CO₂ (engl. *Carbon Capture and Storage CCS*) te izdvajanje i korištenje CO₂ (engl. *Carbon Capture and Utilization, CCU*) koje se mogu na individualnoj razini analizirati. Stoga će se ekonomskom analizom u ovom radu dati ocjena prihvatljivosti ulaganja za dva moguća scenarija:

1. Scenarij CCS – skladištenje CO₂
2. Scenarij CCUS – primjena CO₂-EOR

Glavna razlika među scenarijima je ukupni prihod. U scenariju CCS prihodi se ostvaraju samo prodajom EU ETS emisijskih jedinica, dok se u scenariju CCUS prihodi ostvaruju dodatno proizvodnjom nafte. Izračun NPV-a proveden je u MS Excelu koristeći jednadžbu 8-9 (www.investopedia.com, 2022), dok je za izračun IRR-a korištena funkcija IRR u Excelu.

$$NPV = \sum_{t=0}^n \frac{R_t}{(1+i)^t} \quad (8-9)$$

gdje su:

NPV – neto sadašnja vrijednost projekta,

R_t – novčani tok u godini t,

i – diskontna stopa i

t – vremenski tok novca.

Tablica 8-10. Ulazni parametri ekonomskog proračuna CCUS projekta u RH

| PARAMETAR | VRIJEDNOST | REFERENCA |
|---|---------------|---|
| Trajanje CCUS projekta (godina) | 20 | |
| Vrijeme rada (hr/god.) | 8 760 | |
| Diskontna stopa (%) | 15 | (Knoope, 2015) |
| Kapitalni trošak (CAPEX) | | |
| Cjevovodi (materijal) (mil. \$) | 23,07 | |
| Kompresori (mil. \$) | 732,29 | |
| Operativni trošak (OPEX) | | |
| Trošak transporta (\$/tCO ₂) | 20 | (Kearns et al., 2021) |
| O&M troškovi cjevovoda (\$/m) | 13,61 | (IEA GHG, 2014) |
| Trošak hvatanja ugljika (\$/tCO ₂) | 57,19 | (Kearns et al., 2021) |
| Trošak utiskivanja (\$/tCO ₂) | 11 | (Kearns et al., 2021) |
| O&M troškovi kompresora | 4% I_{comp} | (Knoope, 2015) |
| Prihodi | | |
| Cijena nafte (\$/bbl) ⁶ | 78,64 | (www.eia.gov , 2022) |
| Cijena EUA (EU ETS) (€/t CO ₂) ⁷ | 88,93 | (https://ember-climate.org , 2022) |

⁶ Konverzija cijene izražene u \$/bbl u \$/m³ uz pretvorbeni faktor 0,159

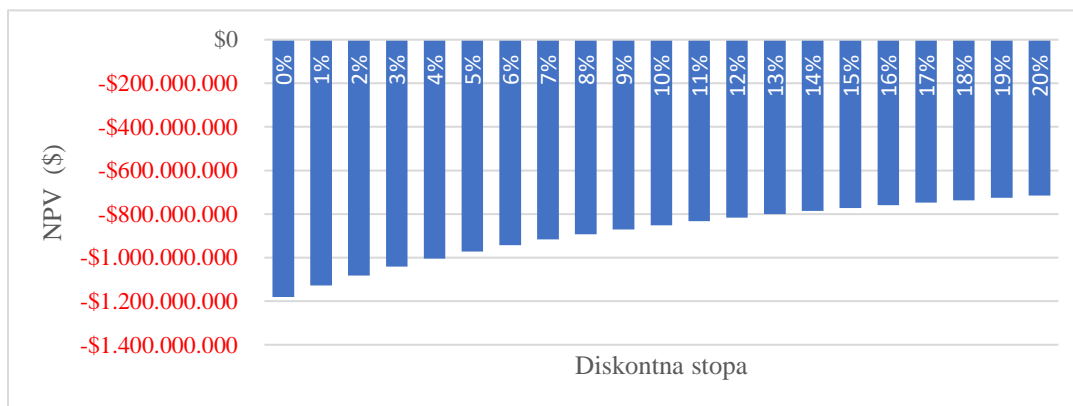
⁷ Konverzija cijene iz eura (€) u dolare (\$) prema srednjem tečaju na službenoj stranici Hrvatske narodne banke (78,7€*1,13= 88,93\$).

1. Scenarij CCS

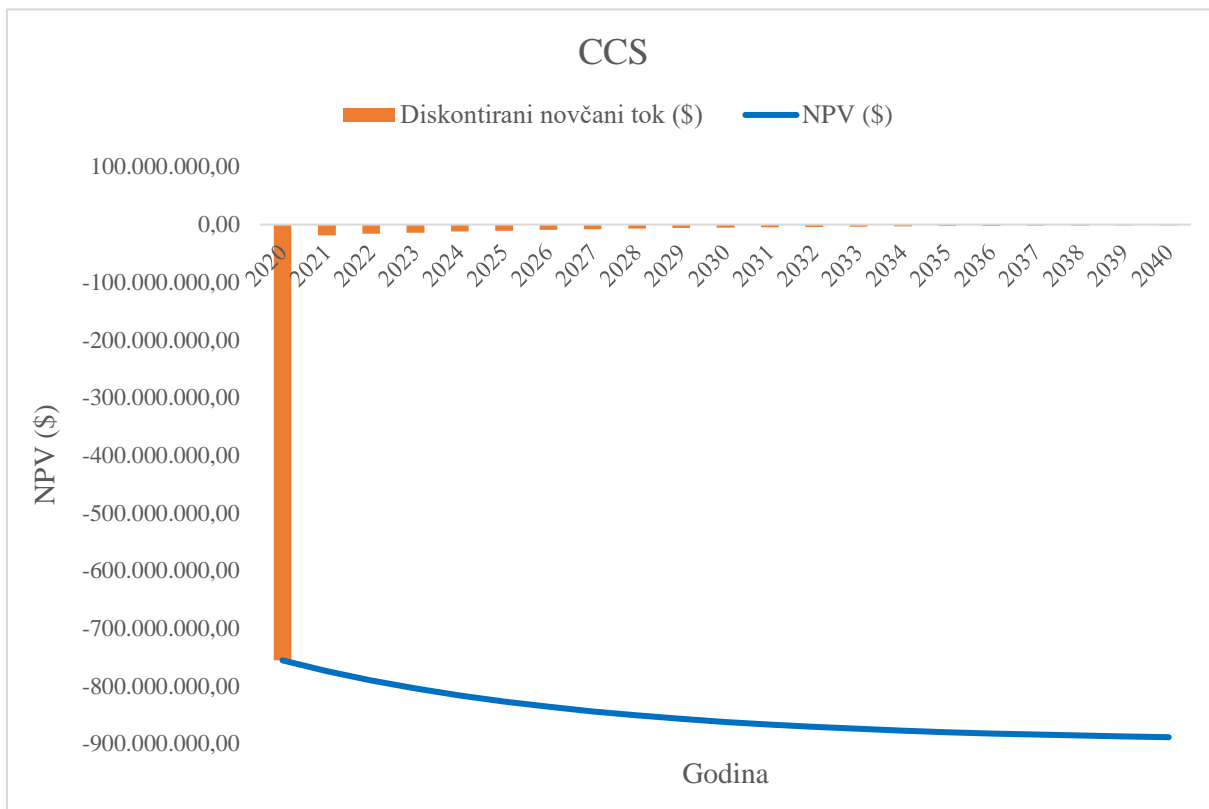
Prema trenutnoj prosječnoj cijeni EU ETS emisijske jedinice ugljika od 78,26 €/tCO₂ (88,93 \$/tCO₂) NPV analizom je dokazano da skladištenje CO₂ u odabrana naftna polja nije ekonomski prihvatljiva investicija, jer vrijednost budućeg novčanog toka u zadnjoj godini rada projekta iznosi -889 mil. \$ (tablica 8-11.). Kroz svih 20 godina životnog vijeka projekta, prihodi od prodaje EUA jedinica su manji od fiksnih godišnjih operativnih troškova što rezultira negativnim novčanim tijekom cijelog radnog vijeka CCS-a (slika 8-5.). Osim toga, slikom 8-4. prikazano je kako se povećanjem diskontne stope NPV vrijednost projekta povećava. Iz priložene NPV analize je zaključno da skladištenje CO₂ nije dobra opcija za ulaganje s obzirom na trenutno stanje tržiša EU ETS-a i cijena emisijskih jedinica ugljika.

Tablica 8-11. NPV analiza za scenarij CCS s trenutnom cijenom emisijskih jedinica EU ETS

| Godina | CAPEX (\$) | OPEX (\$) | Prihodi (\$) | Novčani tok (\$) | Diskontirani novčani tok (\$) | NPV (\$) |
|--------|-----------------|-----------------|----------------|------------------|-------------------------------|-----------------|
| 0 | -755.354.081,28 | | | -755.354.081,28 | -755.354.081,28 | -755.354.081,28 |
| 1 | | -387.703.079,26 | 366.419.802,27 | -21.283.276,99 | -18.507.197,39 | -773.861.278,66 |
| 2 | | -387.703.079,26 | 366.419.802,27 | -21.283.276,99 | -16.093.215,12 | -789.954.493,78 |
| 3 | | -387.703.079,26 | 366.419.802,27 | -21.283.276,99 | -13.994.100,10 | -803.948.593,88 |
| 4 | | -387.703.079,26 | 366.419.802,27 | -21.283.276,99 | -12.168.782,70 | -816.117.376,58 |
| 5 | | -387.703.079,26 | 366.419.802,27 | -21.283.276,99 | -10.581.550,17 | -826.698.926,75 |
| 6 | | -387.703.079,26 | 366.419.802,27 | -21.283.276,99 | -9.201.347,98 | -835.900.274,73 |
| 7 | | -387.703.079,26 | 366.419.802,27 | -21.283.276,99 | -8.001.172,15 | -843.901.446,88 |
| 8 | | -387.703.079,26 | 366.419.802,27 | -21.283.276,99 | -6.957.541,00 | -850.858.987,89 |
| 9 | | -387.703.079,26 | 366.419.802,27 | -21.283.276,99 | -6.050.035,65 | -856.909.023,54 |
| 10 | | -387.703.079,26 | 366.419.802,27 | -21.283.276,99 | -5.260.900,57 | -862.169.924,11 |
| 11 | | -387.703.079,26 | 366.419.802,27 | -21.283.276,99 | -4.574.696,15 | -866.744.620,26 |
| 12 | | -387.703.079,26 | 366.419.802,27 | -21.283.276,99 | -3.977.996,65 | -870.722.616,91 |
| 13 | | -387.703.079,26 | 366.419.802,27 | -21.283.276,99 | -3.459.127,52 | -874.181.744,43 |
| 14 | | -387.703.079,26 | 366.419.802,27 | -21.283.276,99 | -3.007.936,98 | -877.189.681,40 |
| 15 | | -387.703.079,26 | 366.419.802,27 | -21.283.276,99 | -2.615.597,37 | -879.805.278,77 |
| 16 | | -387.703.079,26 | 366.419.802,27 | -21.283.276,99 | -2.274.432,50 | -882.079.711,27 |
| 17 | | -387.703.079,26 | 366.419.802,27 | -21.283.276,99 | -1.977.767,39 | -884.057.478,65 |
| 18 | | -387.703.079,26 | 366.419.802,27 | -21.283.276,99 | -1.719.797,73 | -885.777.276,38 |
| 19 | | -387.703.079,26 | 366.419.802,27 | -21.283.276,99 | -1.495.476,29 | -887.272.752,67 |
| 20 | | -387.703.079,26 | 366.419.802,27 | -21.283.276,99 | -1.300.414,16 | -888.573.166,83 |
| | | | | NPV SUMA | -888.573.166,83 | |



Slika 8-4. Ovisnost NPV vrijednosti o diskontnoj stopi za scenarij CCS s trenutnom cijenom emisijskih jedinica EU ETS

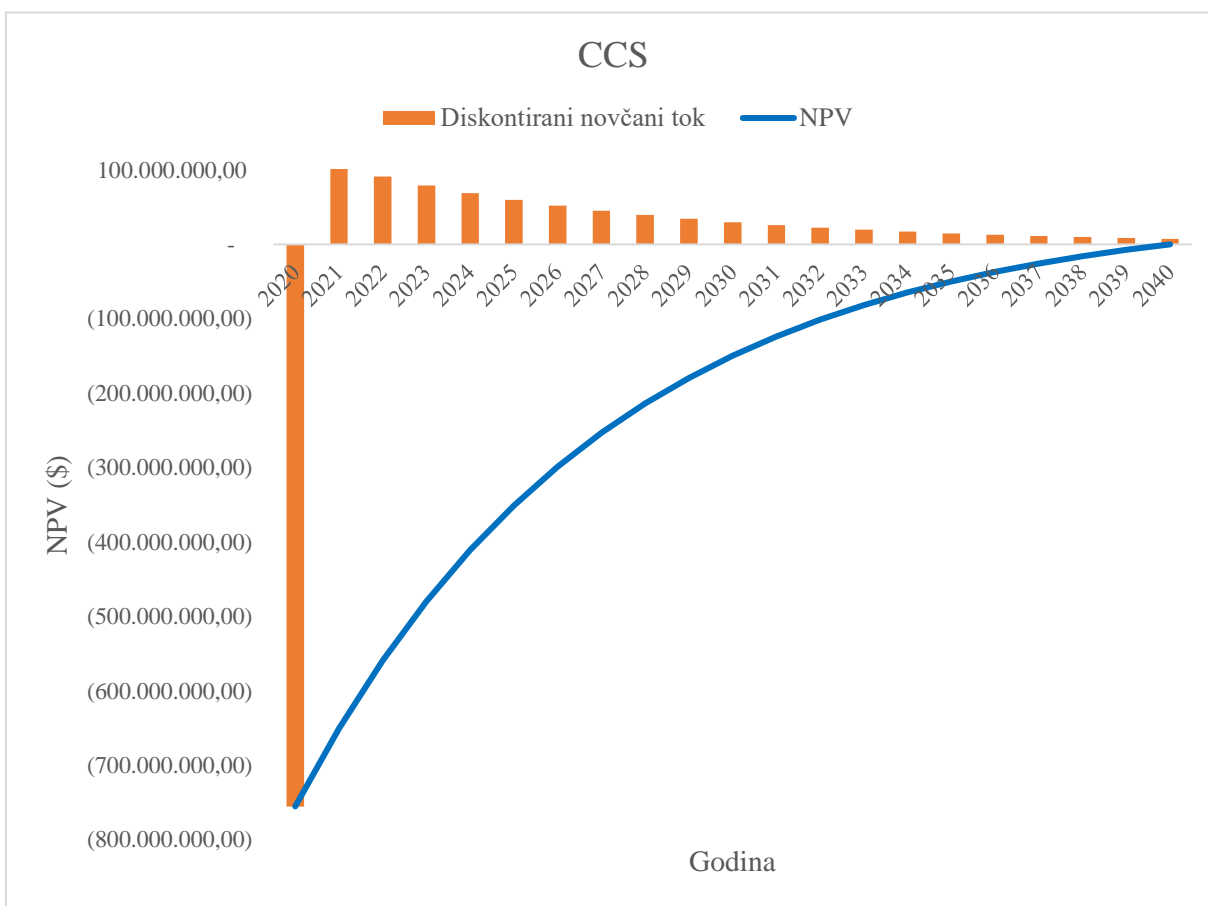


Slika 8-5. Prikaz novčanog toka za scenarij CCS s trenutnom prosječnom cijenom emisijskih jedinica EU ETS

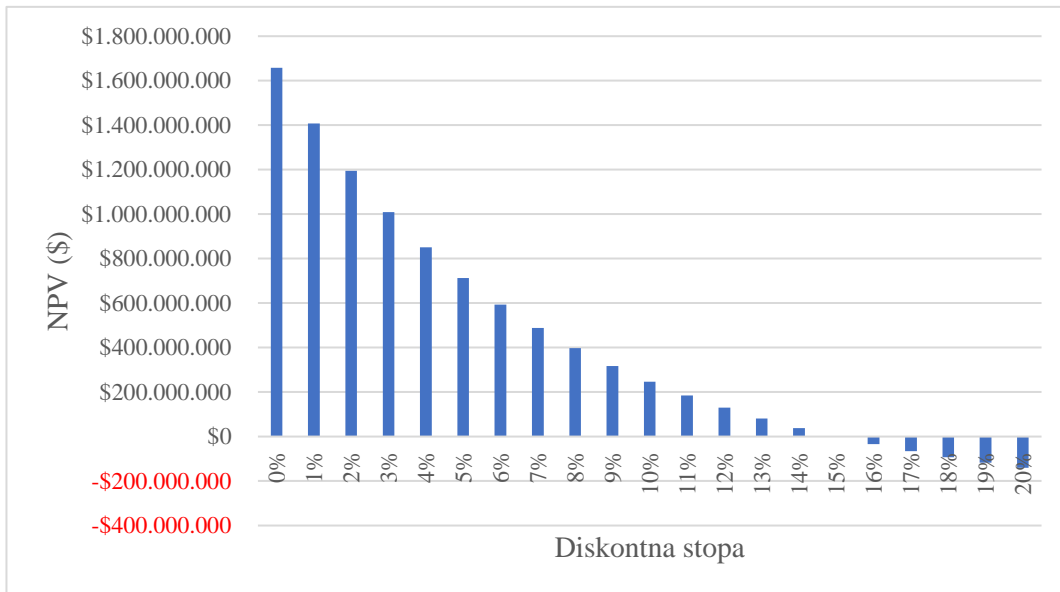
Da bi se saznalo u kojem slučaju bi scenarij CCS postigao profitabilnost, određena je minimalna cijena emisijskih jedinica koja bi rezultirala s $NPV=0$. Za to je korištena funkcija SOLVER u programu MS Excel. Dobiveno je da cijena ugljika treba biti minimalno 123,39 \$/tCO₂ kako bi projekt CCS-a u 20. godini imao $NPV=0$ (tablica 8-12.). To znači da su diskontirani novčani prihodi jednaki diskontiranim novčanim rashodima. S obzirom da je pomoću funkcije SOLVER postavljena vrijednost NPV-a na nulu očekivano je dobiven IRR od 15% koliko iznosi i referentna diskontna stopa za ovaj slučaj. Sukladno tome, na slici 8-6. prikazano je kretanje novčanog toka i NPV vrijednosti kroz cijeli životni vijek CCS-a. Također, slikom 8-7. prikazana je ovisnost NPV vrijednosti o diskontnoj stopi, kojom je vidljivo da smanjenjem diskontne stope NPV vrijednost raste, dok povećanjem diskontne stope NPV poprima negativnu vrijednost.

Tablica 8-12. NPV analiza za scenarij CCS s minimalnom cijenom emisijskih jedinica EU ETS

| Godina | CAPEX (\$) | OPEX (\$) | Prihodi (\$) | Novčani tok (\$) | Diskontirani novčani tok (\$) | NPV (\$) |
|-----------------|-----------------|-----------------|----------------|------------------|-------------------------------|-----------------|
| 0 | -755.354.081,28 | | | -755.354.081,28 | -755.354.081,28 | -755.354.081,28 |
| 1 | | -387.703.079,26 | 508.379.557,96 | 120.676.478,70 | 104.936.068,44 | -650.418.012,84 |
| 2 | | -387.703.079,26 | 508.379.557,96 | 120.676.478,70 | 91.248.755,16 | -559.169.257,68 |
| 3 | | -387.703.079,26 | 508.379.557,96 | 120.676.478,70 | 79.346.743,62 | -479.822.514,06 |
| 4 | | -387.703.079,26 | 508.379.557,96 | 120.676.478,70 | 68.997.168,36 | -410.825.345,69 |
| 5 | | -387.703.079,26 | 508.379.557,96 | 120.676.478,70 | 59.997.537,71 | -350.827.807,99 |
| 6 | | -387.703.079,26 | 508.379.557,96 | 120.676.478,70 | 52.171.771,92 | -298.656.036,07 |
| 7 | | -387.703.079,26 | 508.379.557,96 | 120.676.478,70 | 45.366.758,19 | -253.289.277,87 |
| 8 | | -387.703.079,26 | 508.379.557,96 | 120.676.478,70 | 39.449.354,95 | -213.839.922,93 |
| 9 | | -387.703.079,26 | 508.379.557,96 | 120.676.478,70 | 34.303.786,91 | -179.536.136,01 |
| 10 | | -387.703.079,26 | 508.379.557,96 | 120.676.478,70 | 29.829.379,92 | -149.706.756,09 |
| 11 | | -387.703.079,26 | 508.379.557,96 | 120.676.478,70 | 25.938.591,24 | -123.768.164,85 |
| 12 | | -387.703.079,26 | 508.379.557,96 | 120.676.478,70 | 22.555.296,73 | -101.212.868,12 |
| 13 | | -387.703.079,26 | 508.379.557,96 | 120.676.478,70 | 19.613.301,50 | -81.599.566,62 |
| 14 | | -387.703.079,26 | 508.379.557,96 | 120.676.478,70 | 17.055.044,79 | -64.544.521,83 |
| 15 | | -387.703.079,26 | 508.379.557,96 | 120.676.478,70 | 14.830.473,73 | -49.714.048,11 |
| 16 | | -387.703.079,26 | 508.379.557,96 | 120.676.478,70 | 12.896.064,11 | -36.817.984,20 |
| 17 | | -387.703.079,26 | 508.379.557,96 | 120.676.478,70 | 11.213.968,79 | -25.604.015,21 |
| 18 | | -387.703.079,26 | 508.379.557,96 | 120.676.478,70 | 9.751.277,21 | -15.852.738,00 |
| 19 | | -387.703.079,26 | 508.379.557,96 | 120.676.478,70 | 8.479.371,49 | -7.373.366,51 |
| 20 | | -387.703.079,26 | 508.379.557,96 | 120.676.478,70 | 7.373.366,51 | 0,00 |
| NPV SUMA | | | | | 0,00 | |
| IRR | | 15% | | | | |



Slika 8-6. Prikaz novčanog toka za scenarij CCS s minimalnom cijenom emisijskih jedinica EU ETS



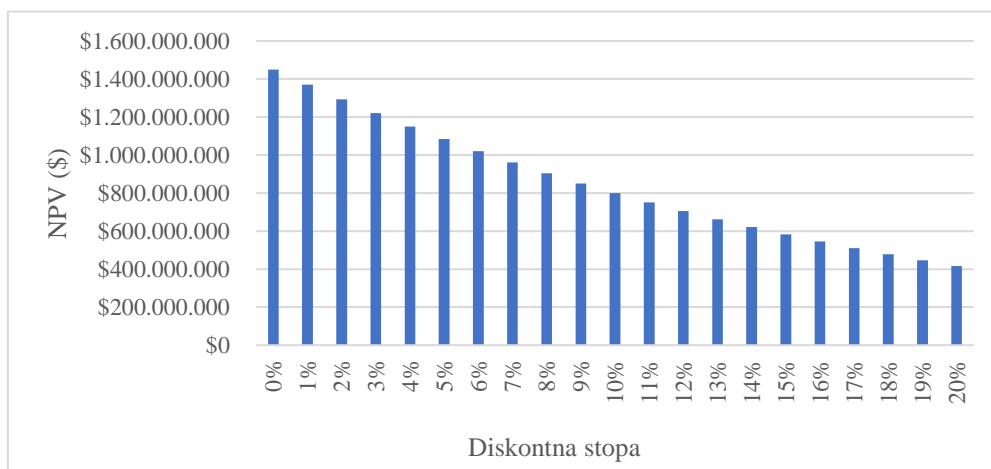
Slika 8-7. Ovisnost NPV vrijednosti o diskontnoj stopi za scenarij CCS s minimalnom cijenom emisijskih jedinica EU ETS

2. Scenarij CCUS

Prije NPV analize za scenarij CCUS koji podrazumijeva CO₂-EOR, treba napomenuti da je dio prihoda koji se ostvaruje prodajom emisijskih jedinica EU ETS umanjen za količine emisija CO₂ koje nastaju tijekom životnog vijeka CO₂-EOR projekta. Svakim barelom nafte proizvedene CO₂-EOR metodom emitira se 0,32 tona CO₂ (Novak Mavar et al., 2021), iz čega se dobiva da se CO₂-EOR metodom proizvodnje nafte na polju Beničanci godišnje emitira 0,3 Mt CO₂ te 1,3 Mt CO₂ na poljima Ivanić i Žutica. Prema trenutnoj cijeni nafte od 78,64 \$/bbl i EU ETS emisijskih jedinica ugljika od 88,93 \$/tCO₂, NPV vrijednost je pozitivna za scenarij CCUS, što ga čini ekonomski prihvatljivim projektom. Osim toga, analiza je pokazala da je projekt isplativ već u 5. godini rada i da je iznos NPV vrijednosti u završnoj 20. godini jednak 141 mil. \$ (tablica 8-13.). Prihodi od proizvodnje nafte opadaju u 6. i 13. godini životnog vijeka projekta što je u skladu s trajanjem perioda utiskivanja CO₂ u naftna ležišta do popunjenosti skladišnog kapaciteta. No, bez obzira na pad prihoda i negativni diskontirani novčani tok nakon 12. godine rada (2033. godina), NPV vrijednost je i dalje pozitivna. Izračunom IRR-a utvrđeno je da pri diskontnoj stopi od 22% projekt ima NPV vrijednost jednaku 0 tj. da nema ni zarade ni gubitaka. Odnos NPV vrijednosti CCUS projekta i diskontne stope prikazan je slikom 8-8. iz koje je vidljivo da porastom diskontne stope NPV vrijednost opada.

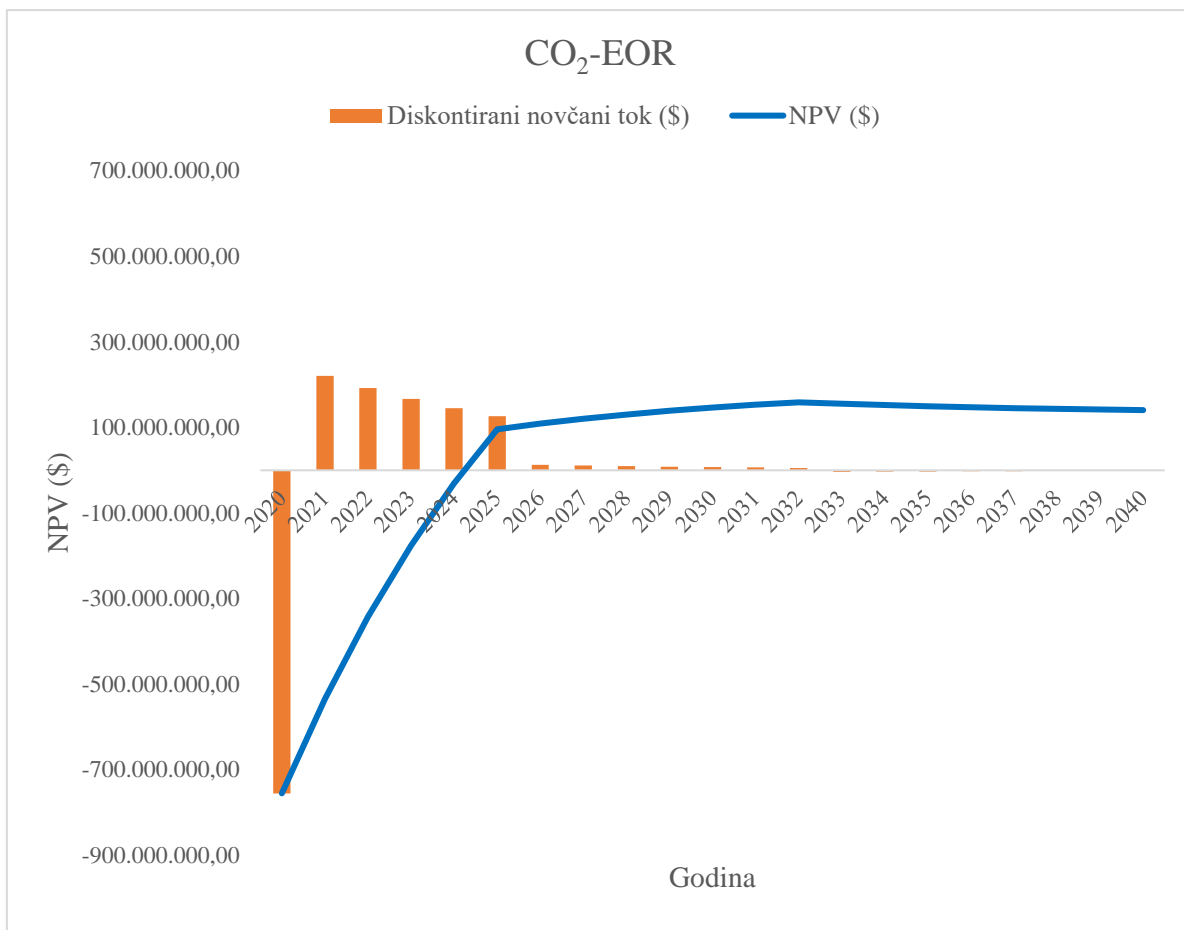
Tablica 8-13. NPV analiza za scenarij CCUS s trenutnom cijenom nafte i emisijskih jedinica EU ETS

| Godina | CAPEX (\$) | OPEX (\$) | Prihodi (\$) | Novčani tok (\$) | Diskontirani novčani tok (\$) | NPV (\$) |
|--------|-----------------|-----------------|----------------|------------------|-------------------------------|-----------------|
| 0 | -755.354.081,28 | | | -755.354.081,28 | -755.354.081,28 | -755.354.081,28 |
| 1 | | -387.703.079,26 | 641.669.812,70 | 253.966.733,44 | 220.840.637,77 | -534.513.443,50 |
| 2 | | -387.703.079,26 | 641.669.812,70 | 253.966.733,44 | 192.035.337,19 | -342.478.106,31 |
| 3 | | -387.703.079,26 | 641.669.812,70 | 253.966.733,44 | 166.987.249,73 | -175.490.856,57 |
| 4 | | -387.703.079,26 | 641.669.812,70 | 253.966.733,44 | 145.206.304,12 | -30.284.552,46 |
| 5 | | -387.703.079,26 | 641.669.812,70 | 253.966.733,44 | 126.266.351,41 | 95.981.798,95 |
| 6 | | -387.703.079,26 | 418.138.337,87 | 30.435.258,61 | 13.158.002,19 | 109.139.801,14 |
| 7 | | -387.703.079,26 | 418.138.337,87 | 30.435.258,61 | 11.441.741,03 | 120.581.542,17 |
| 8 | | -387.703.079,26 | 418.138.337,87 | 30.435.258,61 | 9.949.340,03 | 130.530.882,20 |
| 9 | | -387.703.079,26 | 418.138.337,87 | 30.435.258,61 | 8.651.600,02 | 139.182.482,22 |
| 10 | | -387.703.079,26 | 418.138.337,87 | 30.435.258,61 | 7.523.130,46 | 146.705.612,68 |
| 11 | | -387.703.079,26 | 418.138.337,87 | 30.435.258,61 | 6.541.852,57 | 153.247.465,25 |
| 12 | | -387.703.079,26 | 418.138.337,87 | 30.435.258,61 | 5.688.567,45 | 158.936.032,70 |
| 13 | | -387.703.079,26 | 366.419.802,27 | -21.283.276,99 | -3.459.127,52 | 155.476.905,18 |
| 14 | | -387.703.079,26 | 366.419.802,27 | -21.283.276,99 | -3.007.936,98 | 152.468.968,20 |
| 15 | | -387.703.079,26 | 366.419.802,27 | -21.283.276,99 | -2.615.597,37 | 149.853.370,83 |
| 16 | | -387.703.079,26 | 366.419.802,27 | -21.283.276,99 | -2.274.432,50 | 147.578.938,34 |
| 17 | | -387.703.079,26 | 366.419.802,27 | -21.283.276,99 | -1.977.767,39 | 145.601.170,95 |
| 18 | | -387.703.079,26 | 366.419.802,27 | -21.283.276,99 | -1.719.797,73 | 143.881.373,22 |
| 19 | | -387.703.079,26 | 366.419.802,27 | -21.283.276,99 | -1.495.476,29 | 142.385.896,94 |
| 20 | | -387.703.079,26 | 366.419.802,27 | -21.283.276,99 | -1.300.414,16 | 141.085.482,78 |
| | | | | NPV SUMA | 141.085.482,78 | |
| IRR | | 22% | | | | |



Slika 8-8. Ovisnost NPV vrijednosti o diskontnoj stopi za scenarij CCS s trenutnom cijenom nafte i emisijskih jedinica EU ETS

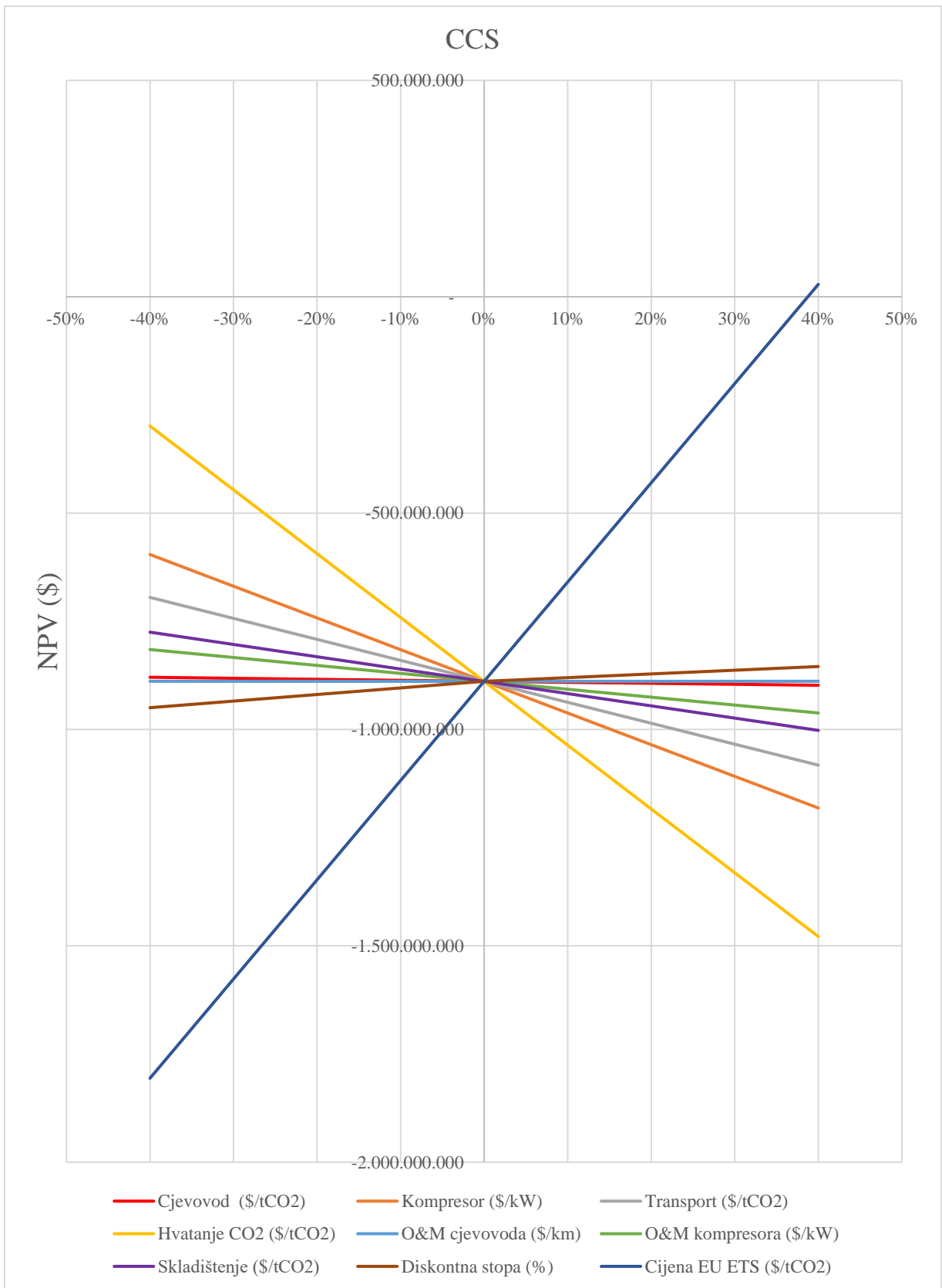
Novčani tok i kretanje NPV vrijednosti kroz životni vijek CCUS-a (slika 8-9.) ukazuju na jako blagi trend pada NPV vrijednosti nakon prestanka EOR-a, skoro pa neprimjetno, što je uvjetovano vrlo malim iznosom negativnog godišnjeg diskontiranog novčanog toka. Time se ukazuje na to da se nakon prestanka primjene CO₂-EOR metode, utiskivanje CO₂ može profitabilno nastaviti još dugi niz godina u dubokim slanim vodonosnicima koji se nalaze ispod naftnih ležišta. Prema rezultatima NPV analize, primjena CO₂-EOR-a u sklopu CCUS-a je vrlo profitabilna investicija za postizanje cilja značajnog smanjenja emisija CO₂.



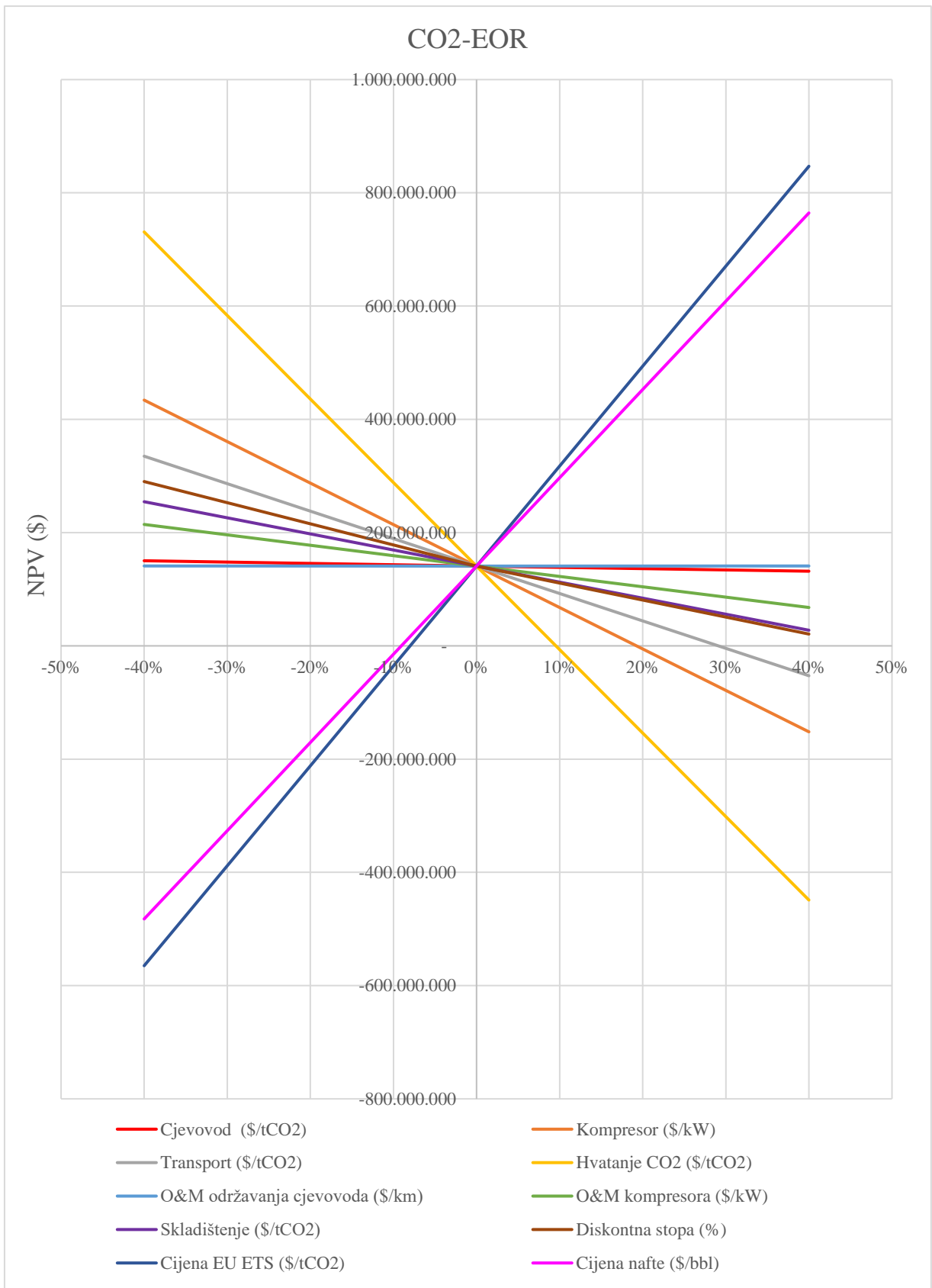
Slika 8-9. Prikaz novčanog toka za scenarij CCUS s trenutnom cijenom nafte i emisijskih jedinica EU ETS

8.3. Analiza osjetljivosti

U kombinaciji s NPV analizom, napravljena je analiza osjetljivosti (engl. *Sensitivity analysis*) kojom se utvrđuje utjecaj promjene svakog ekonomskog parametra na NPV vrijednost projekta, kako bi se utvrdili mogući rizici i osjetljivost profitabilnosti CCS/CCUS projekta. Analiza osjetljivosti za scenarij CCS prikazana je slikom 8-10., a za scenarij CCUS slikom 8-11. Za oba scenarija je vidljivo da najveći utjecaj na profitabilnost projekta ima cijena EU ETS emisijskih jedinica, dok nešto manji utjecaj ima cijena nafte za scenarij CCUS. Što je njihova cijena veća to je i prihod veći što u konačnici rezultira većom NPV vrijednosti, i obrnuto. CAPEX i OPEX troškovi uglavnom utječu na NPV vrijednost u manjim razmjerima, osim troška kaptiranja CO₂ čije povećanje cijene može u velikoj mjeri utjecati na konačnu profitabilnost projekta.



Slika 8-10. Analiza osjetljivosti za scenarij CCS



Slika 8-11. Analiza osjetljivosti za scenarij CCUS

9. ZAKLJUČAK

CCUS tehnologija prepoznata je kao ključna tehnologija koja pruža veliku mogućnost za značajno smanjenje emisija CO₂ u industrijskom i elektroenergetskom sektoru. Za dugoročni uspjeh CCUS-a ključan je razvoj mreže cjevovoda koji bi transportirali CO₂ iz više izvora u jedan ili više ponora. U Hrvatskoj su dokazani povoljni skladišni kapaciteti za CO₂ kojima u prilog idu mnoga iscrpljena ležišta ugljikovodika koja ubrzo mogu biti dostupna za primjenu CO₂-EOR metode, što je ujedno najjača motivacija za implementaciju CCUS-a u Hrvatskoj. Razmatrajući panonsku Hrvatsku, odabrano je 10 antropogenih izvora CO₂ čije bi se emisije skladištile u ležišta naftnog polja Beničanci te naftnih polja Ivanić i Žutica. Za takav primjer provedena je ekonomska analiza kako bi se ukazalo na isplativost za dva slučaja: primjena CO₂-EOR (CCUS) i samo skladištenje CO₂ (CCS). Ekonomskom analizom se dokazalo da skladištenje CO₂ (CCS) trenutno nije ekonomski isplativo (NPV=-889 mil. \$), već bi moglo biti isplativo tek ukoliko cijene EU ETS emisijskih jedinica ugljika porastu minimalno do 123,39 \$/tCO₂ kada bi NPV vrijednost ovakvog projekta bila jednaka nuli. S druge strane, CO₂-EOR projekt se pokazao kao atraktivniji oblik CCUS-a koji je i nakon prestanka proizvodnje nafte profitabilan još dugu niz godina. To znači da se nakon prestanka primjene CO₂-EOR metode, CO₂ može i dalje profitabilno utiskivati, ali u duboke slane vodonosnike koji se nalaze ispod naftnih ležišta. Pokazatelji vrijednosti ulaganja u CCUS projekt su NPV vrijednost veća od nule (NPV=141 mil. \$) te IRR koji je također veći od nule te iznosi 22%. Analizom osjetljivosti se pokazalo da je ekonomska isplativost projekta najviše ovisna o cijeni emisijskih jedinica ugljika, a zatim i o cijeni nafte. Obzirom na trenutnu situaciju stalnog porasta cijena emisijskih jedinica ugljika, koja je u posljednja dva mjeseca rekordno visoka, može se reći da su doprinosi razvoju CCUS-a sve veći i da se u skorijoj budućnosti može očekivati da će se dekarbonizacija industrijskog sektora usmjeriti na intenzivno planiranje i razvoj CCUS projekata.

U Republici Hrvatskoj je prepoznat potencijal implementacije CCUS-a. Osim brzog ekološkog rješenja, predstavlja i tehnologiju koja može doprinijeti gospodarskom razvoju i ekonomiji naftno-plinske industrije u RH. Stoga, dugogodišnje stečeno iskustvo i znanje koje se posjeduje za CO₂-EOR projekt na Ivaniću i Žutici, treba iskoristiti s ciljem razvoja CCUS-a i primjene EOR metode i na drugim iscrpljenim naftnim poljima RH.

10. LITERATURA

1. AMERICAN PETROLEUM INSTITUTE, 2004. Specification for Line Pipe. API SPECIFICATION 5L. Forty-third edition.
2. BROWNSORT, P., 2019. Briefing on carbon dioxide specifications for transport. 1st Report of the Thematic Working Group on: CO₂ transport, storage and networks. EU CCUS PROJECTS NETWORK (No ENER/C2/2017-65/SI2.793333).
3. BUIT, L., AHMAD, M., MALLON, W., HAGE, F., ZHANG, X., KOENEN, M., 2009. Towards a transport infrastructure for large-scale CCS in Europe. D3.1.2. WP3.1 Report. Standards for CO₂. Revision: 2. CO2Europipe.
4. CARNEIRO, J. F., MESQUITA, P. 2020. Key data for characterizing sources, transport options, storage and uses in promising regions. EU H2020 STRATEGY CCUS Project 837754, Report, pp 170.
5. DET NORSKE VERITAS. 2010. DNV-RP-J202: Design and Operation of CO₂ pipelines.
6. EVANS, P., 2015. Properties of Carbon Dioxide at atmospheric pressure. The Engineering Mindset.com. Mar 30, 2015.
7. FASIMON, S., 2021. Intervju Sandor Fasimon, predsjednik Uprave Ine. INA je predana strateškim ulaganjima – transformaciji rafinerijskog sustava, istraživanju ugljikovodika, jačanju maloprodajne mreže, energetske tranziciji i digitalizaciji. Nafta i plin. Znanstveno stručni časopis iz područja energetike. Godište 41. Broj 168.-169./2021. 23-30. str.
8. GLOBAL CCS INSTITUTE, 2012. Carbon Dioxide (CO₂) Distribution Infrastructure. The opportunities and challenges confronting CO₂ transport for the purposes of carbon capture and storage. An observation paper.
9. HERZOG, H. J., 2000. The Economics of CO₂ Separation and Capture. MIT Energy Laboratory. Cambridge, MA 02139 USA.
10. INTERNATIONAL ENERGY AGENCY (IEA), 2019. Can CO₂-EOR really provide carbon-negative oil?. IEA, Paris, 11 April 2019.
11. IEA GREENHOUSE GAS R&D PROGRAMME (IEA GHG), 2004. Impact of Impurities on CO₂ Capture, Transport and Storage.

12. IEA GREENHOUSE GAS R&D PROGRAMME (IEA GHG), 2014. CO₂ Pipeline Infrastructure. Report: 2013/18. December, 2013.
13. INTERNATIONAL ASSOCIATION OF OIL & GAS PRODUCERS (IOGP), 2021. CCUS projects in Europe. November, 2021.
14. JENSEN, M. D., SCHLASNER, S. M., SORENSEN, J. A., HAMLING, J. A., 2014. Operational flexibility of CO₂ transport and storage. Energy & Environmental Research Center. United States.
15. KEARNS, D., LIU, H., CONSOLI, C., 2021. Technology Readiness and Costs of CCS. Global CCS Institute.
16. KNOOPE, M. M. J., 2015. Costs, safety and uncertainties of CO₂ infrastructure development. Utrecht University. Doctoral dissertation.
17. METZ, B., DAVIDSON, O., CONINCK, H., LOOS, M., MEYER, L., 2005. IPCC Special Report on Carbon Dioxide Capture and Storage. Annex I. Properties of CO₂ and carbon-based flues. Cambridge University.
18. MOSHFEGHIAN, M., 2012. Transportation of CO₂ in Dense Phase. PetroSkills, John M. Campbell.
19. MINISTARSTVO ZAŠTITE OKOLIŠA I ENERGETIKE RH (MZOE), 2020. Strategija energetskeg razvoja Republike Hrvatske do 2030. s pogledom na 2050. godinu. Zagreb, 2020.
20. NOVAK MAVAR, K., GAURINA-MEĐIMUREC, N., HRNČEVIĆ, L., 2021. Significance of Enhanced Oil Recovery in Carbon Dioxide Emission Reduction. Sustainability 13, no. 4: 1800. <https://doi.org/10.3390/su13041800>
21. NOVOSEL, D., BABIĆ, Đ., LEONARD, N., MIKULIĆ, S., JELIĆ-BALTA, J., 2020. Pet godina utiskivanja CO₂ za povećanje iscrpka nafte na polju Ivanić i Žutica – Iskustva i rezultati. Nafta i Plin. Vol. 40. No. 163. – 164./2020.
22. PAUL, S., SHEPHERD, R., WOOLLIN, P., 2012. Selection of materials for high pressure CO₂ transport. Paper presented at Third International Forum on the Transportation of CO₂ by Pipeline, Newcastle, June 2012. TWI, Granta Park, Cambridge CB21 6AL, UK.

23. SERPA, J., MORBEE, J., TZIMAS, E., 2011. Technical and Economic Characteristics of a CO₂ Transmission Pipeline Infrastructure. European Union, Luxembourg: Publications Office of the European Union.
24. SICK, H., MANDERSON, D., 2016. Development of a CO₂ specification for a CCS hub network. WSP: Parsons Brinckerhof.
25. SIMON, K., 2019. Sabiranje i transport nafte i plina I. Bilješke s predavanja. Zagreb: Rudarsko-geološko-naftni-fakultet, Sveučilište u Zagrebu.
26. SMONTARA, N., BILIĆ-SUBAŠIĆ, V., 2014. Croatian Oil Fields EOR Potential. NAFTA 65 (3) 217-223 (2014).
27. VISSER, E., HENDRIKS, C., KOEIJER, G., LILJEMARK, S., BARRIO, M., AUSTEGARD, A., BROWN, A., 2007. D 3.1.3 DYNAMIS CO₂ quality recommendations. Ecofys b.v.
28. WETENHALL, B., RACE, J. M., DOWNIE, M. J., 2014. The Effect of CO₂ Purity on the Development of Pipeline Networks for Carbon Capture and Storage Schemes.
29. WITKOWSKI, A., MAJKUT, M., RULIK, S., 2014. Analysis of pipeline transportation systems for carbon dioxide sequestration. Archives of thermodynamics. Vol. 35 (2014), No. 1, 117–140.
30. WORLD RESOURCES INSTITUTE (WRI). 2008. CCS Guidelines: Guidelines for Carbon Dioxide Capture, Transport, and Storage. Washington, DC: WRI.
31. ZERO EMISSIONS PLATFORM (ZEP). 2020. A Trans-European CO₂ Transportation Infrastructure for CCUS: Opportunities & Challenges.

WEB IZVORI:

32. EMBER, 2022.
URL: <https://ember-climate.org/data/carbon-price-viewer/> (07.01.2022.)
33. EUROPEAN ENVIRONMENT AGENCY, 2021.
<https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>
(04.11.2021.)
34. INVESTOPEDIA, 2022.
URL: <https://www.investopedia.com/ask/answers/032615/what-formula-calculating-net-present-value-npv.asp> (14.01.2022.)

35. U.S. ENERGY INFORMATION ADMINISTRATION, 2022.
URL: www.eia.gov/dnav/pet/hist/RBRTED.htm (07.01.2022.)
36. MINISTARSTVO GOSPODARSTVA I ODRŽIVOG RAZVOJA RH, 2020.
URL: <http://roo.azo.hr/rpt.html> (10.11.2021.)
37. MOLGROUP, 2017.
URL: https://molgroup.info/storage/documents/case_studies/climate_change/co2_eor_project_croatia_origin.pdf (17.11.2021.)
38. PLINACRO, 2021a.
<https://www.plinacro.hr/default.aspx?id=162> (30.11.2021.)
39. PLINACRO, 2021b.
URL: https://www.plinacro.hr/UserDocsImages/dokumenti/Popis_priklju%C4%8Daka_0510_2021.pdf?vel=427892 (30.11.2021.)
40. THERMAL ENGINEERING, 2019.
URL: <https://www.thermal-engineering.org/what-is-moody-diagram-definition/>
(11.12.2021.)
41. TRIDENT STEEL & ENGG. CO., 2008.
URL: <https://www.tridentsteel.co.in/carbon-steel-pipe-price-list.html> (30.12.2021.)
42. TRIDENT STEEL & ENGG. CO., 2021.
URL: <https://www.tridentsteel.co.in/carbon-steel-pipe-tube.html#price> (30.12.2021.)

Prilog 2-1. Pregled postojećih i planiranih CCUS projekata u Europi (IOGP, 2021)

| NAZIV PROJEKTA | DRŽAVA | TIP PROJEKTA | IZDVOJENI CO ₂ /GOD. | POČETAK PROJEKTA | STATUS PROJEKTA |
|--|-----------|---|----------------------------------|------------------|---|
| ViennaGreenCO2 | Austrija | Hvatanje CO ₂ i proizvodnja električne energije | N/A | 2018. | Završena pilot faza |
| Leilac | Belgija | Industrijsko hvatanje | N/A | 2018.-2020. | 2-godišnji test hvatanja CO ₂ |
| Antwerp@C (Port of Antwerp) | Belgija | Industrijsko hvatanje | 9 Mtpa | N/A | Studija izvedivosti |
| Flite | Belgija | Industrijsko hvatanje | 500 million m ³ /god. | 2025. | N/A |
| C4U | Belgija | Industrijsko hvatanje | N/A | 2024. | Studija izvedivosti |
| North-CCU-Hub | Belgija | Hvatanje CO ₂ i proizvodnja električne energije | N/A | 2024. | Potpisan sporazum o razvoju demonstracijskog projekta |
| Power-to-Methanol Antwerp BV | Belgija | Hvatanje CO ₂ i proizvodnja električne energije | 0,011 Mtpa | 2023. | N/A |
| iCORD | Hrvatska | Industrijsko hvatanje | 1 Mt | 2025. | Studija izvedivosti |
| CO2 EOR Project | Hrvatska | EOR | 0,560 Mt | 2015. | U radu |
| Bio-Refinery plant | Hrvatska | Industrijsko hvatanje | 0,06 Mt | 2024. | |
| Onshore storage project | Češka | Industrijsko hvatanje i skladište CO ₂ | N/A | 2024/2025. | N/A |
| Greensand | Danska | Skladištenje CO ₂ | 8 Mtpa | 2025. | Pilot faza u planu |
| C4: Carbon Capture Cluster Copenhagen | Danska | Hvatanje i skladištenje CO ₂ ; proizvodnja električne energije | 3 Mtpa | N/A | Studija izvedivosti |
| Copenhil | Danska | Gubitci energije | 0,5 Mtpa | 2025 | Napredni razvoj |
| Lacq | Francuska | Hvatanje i skladištenje CO ₂ | 50,000 tonnes | 2009. | Demonstracija uspješno završena |
| DMX Demonstration in Dunkirk | Francuska | Hvatanje i skladištenje CO ₂ | 3 Mtpa | 2022. | - |
| Pycasso | Francuska | Hvatanje, transport i skladištenje CO ₂ | 1 Mtpa | 2030. | Izrada studije |
| H2morrow | Njemačka | Proizvodnja vodika iz prirodnog plina | 1,9 | 2027. | Studija izvedivosti |
| LEILAC 2 | Njemačka | Industrijsko hvatanje | 0,1 Mtpa | 2025. | Faza projektiranja |
| CO ₂ liquefaction and buffer storage in Wilhelmshaven | Njemačka | Transport i skladištenje CO ₂ | 4,3 Mtpa | N/A | N/A |
| Energiean Carbon Storage | Grčka | Skladištenje CO ₂ | 2,5 Mtpa | N/A | Prijedlog dostavljen vladi |
| Orca | Island | Izravno hvatanje CO ₂ iz zraka | 4.000 t | 2021. | U radu |
| Hellisheidi | Island | Industrijsko hvatanje | 12,000 t | 2014. | U radu |
| Silverstone | Island | Hvatanje i skladištenje CO ₂ | 0,034 Mtpa | 2025. | N/A |

| | | | | | |
|--|------------|---|--|------------------|----------------------------|
| ERVIA | Irsko | Hvatanje CO ₂ i proizvodnja električne energije | 2 Mtpa | 2028. | Studija izvedivosti |
| CCS Ravenna Hub | Italija | Hvatanje CO ₂ ; proizvodnja električne energije; plavi vodik | 0.04-5,0 Mtpa | 2025-2028. | Studija predizvosti |
| Adriatic Blue CCS | Italija | Skladištenje CO ₂ | N/A | 2026. | U izgradnji |
| Cleankerk | Italija | Industrijsko hvatanje | N/A | 2021. | N/A |
| Porthos (Port of Rotterdam) | Nizozemska | Industrijsko hvatanje | 5 Mtpa | 2024. | Studija izvedivosti |
| Aramis (Den Helder) | Nizozemska | Industrijsko hvatanje | 5 Mtpa | 2026. | N/A |
| Magnum | Nizozemska | Proizvodnja vodika iz prirodnog plina | 4 Mtpa | 2024. | Studija izvedivosti |
| Carbon Connect Delta | Nizozemska | Industrijsko hvatanje | 1 Mt by 2023, 6,5 Mt by 2030 | 2023. | Studija izvedivosti |
| H-Vision | Nizozemska | Hvatanje CO ₂ i proizvodnja električne energije | 2,2 – 4,3 Mtpa | 2026. | N/A |
| Twence Waste-to-energy CO ₂ Capture and Utilisation | Nizozemska | Hvatanje CO ₂ i proizvodnja električne energije | 0.002-0.003 Mtpa | 2014. | U radu |
| AVR-Duiven | Nizozemska | Hvatanje CO ₂ | 0.1Mtpa | 2019. | U radu |
| Project Everest | Nizozemska | Hvatanje CO ₂ | 5,5 Mtpa | N/A | N/A |
| Vlissingen Cryocap FG | Nizozemska | Odobalno skladištenje | 0,8 Mtpa | N/A | N/A |
| Sleipner CO ₂ Storage | Norveška | Industrijsko hvatanje | Approx. 1 Mtpa, and over 17 million tonnes has been injected since inception to date | 1996. | U radu |
| Snøhvit CO ₂ Storage | Norveška | Industrijsko hvatanje | 0.70 Mtpa | 2008. | U radu |
| Longship (including Northern Lights) | Norveška | Industrijsko hvatanje | 0.8 Mtpa | 2023-2024. | Odluka o završnom ulaganju |
| Polaris CCS | Norveška | Skladište CO ₂ | N/A | 2022 | N/A |
| Norsk e-fuel | Norveška | Hvatanje CO ₂ i proizvodnja električne energije | 0.025 - 0.25 Mtpa | 2026. | N/A |
| Borg CO ₂ | Norveška | Hvatanje CO ₂ | 0,63 Mtpa | N/A | N/A |
| Fortum Oslo Varne | Norveška | Hvatanje CO ₂ | 0,4 Mtpa | N/A | N/A |
| Barents Blue | Norveška | Hvatanje CO ₂ i proizvodnja električne energije | N/A | Sredinom 2020-ih | Rana faza razvoja |
| Norcem Brevik | Norveška | Industrijsko hvatanje | 0,4 Mtpa | 2024. | U izgradnji |
| Pilot CCS Project | Norveška | Hvatanje i skladištenje CO ₂ | N/A | N/A | N/A |

| | | | | | |
|--|------------|--|--|-------------|---|
| Poland EU CCS Interconnector | Poljska | Transport i skladištenje CO ₂ | 2,7 Mtpa | - | - |
| Onshore storage Project | Rumunjska | Industrijsko hvatanje i skladište CO ₂ | N/A | 2024/2025. | N/A |
| CCU Lighthouse Carboneras | Španjolska | Izdvajanje i upotreba CO ₂ | 0,05 Mtpa | 2022. | N/A |
| Preem CCS | Švedska | Industrijsko hvatanje; Proizvodnja vodika iz prirodnog plina | 500.000 tonnes | 2025. | Pilot faza |
| Stockholm Exergi Bio-CCS | Švedska | Hvatanje CO ₂ ; proizvodnja električne energije; BECCS ⁸ | 0,8 Mt | 2025. | Napredni razvoj |
| Cementa Slite Plant | Švedska | Hvatanje CO ₂ | 1,8 Mtpa | N/A | Studija izvedivosti završena |
| Vattenfall Uppsala | Švedska | Hvatanje CO ₂ | 0,2 Mtpa | N/A | Studija izvedivosti završena |
| CinfraCap | Švedska | Transport i skladištenje CO ₂ | 2 Mtpa | N/A | Završena studija |
| Acorn | UK | Transport i skladištenje CO ₂ | N/A | 2021.-2023. | Napredni razvoj |
| Caledonia Clean Energy | UK | Hvatanje CO ₂ i proizvodnja električne energije | 4 Mtpa | 2024. | Studija izvedivosti |
| H21 North of England | UK | Proizvodnja vodika iz prirodnog plina | 3 Mtpa | 2020-te | Studija izvedivosti |
| Liverpool-Manchester Hydrogen Cluster | UK | Proizvodnja vodika iz prirodnog plina | 1.5 Mtpa (10% H ₂) - 9.5 Mtpa (100% H ₂) | 2020-te | Studija izvedivosti |
| Net Zero Teesside | UK | Hvatanje i skladištenje CO ₂ | 10 Mtpa | 2026. | Tehnički razvoj i odabir poslovnog modela |
| Zero Carbon Humber | UK | Hvatanje CO ₂ | 9,5 Mtpa | N/A | N/A |
| Liverpool Bay Area CCS Project | UK | Hvatanje i skladištenje CO ₂ | 1-3 Mtpa | 2025. | Faza selekcije |
| STEMM-CCS | UK | Skladištenje CO ₂ | N/A | 2020. | U radu |
| CO ₂ Sapling Transport Infrastructure Project | UK | Transport CO ₂ | 4,3 Mtpa | N/A | N/A |
| H2Teesside | UK | Hvatanje CO ₂ i proizvodnja električne energije | 2 Mtpa | 2027. | Studija izvedivosti |
| H2H Saltend | UK | Hvatanje CO ₂ i proizvodnja električne energije | 0.9-2.6 Mtpa | 2026. | Odluka o završnom ulaganju |
| HyNet | UK | Hvatanje i skladištenje CO ₂ | 1 Mtpa | N/A | Odluka o završnom ulaganju se očekuje 2021. |
| South Wales Industrial Cluster | UK | Hvatanje, transport I skladištenje CO ₂ | 15 Mtpa | N/A | N/A |
| Northern Endurance Partnership | UK | Hvatanje i skladištenje CO ₂ | 10 Mtpa | N/A | Skladištenje CO ₂ odobrila OGA |

⁸ BECCS (engl. *bioenergy with carbon capture and storage*) – hvatanje i izdvajanje CO₂ iz biomase

IZJAVA

Izjavljujem da sam ovaj rad izradila samostalno, služeći se navedenom literaturom i stečenim znanjima na Rudarsko-geološko-naftnom fakultetu uz stručno vodstvo mentorice prof. dr. sc. Darie Karasalihović Sedlar i pomoć Filipa Vodopića mag. ing. petrol. tijekom pisanja rada.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Markov', is written above a horizontal line.

Ivana Markov



KLASA: 602-01/22-01/1
URBROJ: 251-70-12-22-2
U Zagrebu, 15.02.2022.

Ivana Markov, studentica

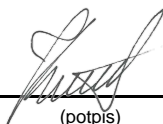
RJEŠENJE O ODOBRENJU TEME

Na temelju vašeg zahtjeva primljenog pod KLASOM 602-01/22-01/1, URBROJ: 251-70-12-22-1 od 07.01.2022. priopćujemo vam temu diplomskog rada koja glasi:

TEHNO-EKONOMSKA ANALIZA CJEVOVODNOG TRANSPORTA CO₂ U REPUBLICI HRVATSKOJ

Za mentoricu ovog diplomskog rada imenuje se u smislu Pravilnika o izradi i obrani diplomskog rada Prof.dr.sc. Daria Karasalihović Sedlar nastavnik Rudarsko-geološko-naftnog-fakulteta Sveučilišta u Zagrebu.

Mentorica:

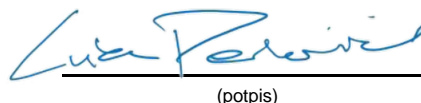


(potpis)

Prof.dr.sc. Daria Karasalihović
Sedlar

(titula, ime i prezime)

Predsjednik povjerenstva za
završne i diplomske ispite:

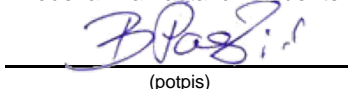


(potpis)

Izv.prof.dr.sc. Luka Perković

(titula, ime i prezime)

Prodekan za nastavu i studente:



(potpis)

Izv.prof.dr.sc. Borivoje
Pašić

(titula, ime i prezime)