

Dr.sc. Gordana Sekulić, dipl.oec.
Damir Vrbić, dipl.ing., dipl.oec.
Jadranski naftovod d.d.
Zagreb, Hrvatska

PLANIRANJE PROJEKATA MEĐUNARODNIH TRANZITNIH NAFTOVODA U HRVATSKOJ

Sažetak

Planiranje i razvoj projekata međunarodnih naftovoda ima kao primarni cilj povećanje sigurnosti opskrbe naftom. Pri tome se isprepliću različiti čimbenici koji utječu na razvoj naftovoda: energetske, političke, ekonomske, zakonodavne, društvene, tehničko-tehnološke te čimbenici zaštite okoliša. Uspješnost planiranja, izgradnje i rada naftovoda u današnjim uvjetima zavisit će o harmoniziranju ovih čimbenika s globalnim trendovima. Uloga države je stvoriti stabilne političke i ekonomske te zakonodavne okvire koji će odgovarati globalnim zahtjevima razvoja transporta nafte. Uloga (novih) transportnih tvrtki je omogućiti sigurni transport uz konkurentne tarife i zaštitu okoliša. Preduvjet za planiranje naftovoda jest taj da veliki potrošači i proizvođači nafte (kao i njihove ekonomske i političke integracije) razmatraju određenu državu i tvrtku kao potencijalnog partnera za transport, odnosno tranzit nafte.

Hrvatska i transportna tvrtka JANAF "izabrani" su kao jedan od prioritetnih pravaca opskrbe Europe naftom iz kaspijske regije i Rusije te jedan od pravaca izvoza ruske nafte, zbog niza prednosti, mogućnosti i snage za uspješan razvoj. U vezi s time u tijeku su razmatranja dvaju projekata međunarodnih naftovoda Družba Adria i Constanta – Pančevo – Omišalj – Trst. Opređeljenost države prema ovim projektima definirana je "Strategijom energetske razvitka Republike Hrvatske" (travanj 2002) te "Programom" njezine provedbe (ožujak 2004). JANAF je nositelj aktivnosti pripreme projekata temeljem odluka i u suradnji s Vladom Republike Hrvatske i njezinim nadležnim ministarstvima, što je sastavni dio planiranja međunarodnih naftovoda. Pri tome je zadatak tvrtke JANAF daljnje unaprjeđenje i modernizacija sigurnosti sustava transporta nafte i zaštite okoliša. Krajnji cilj projekata je doprinos razvoju države i ostvarenje strategije razvoja tvrtke JANAF te uspješne integracije u EU i europsku mrežu naftovoda.

PLANNING INTERNATIONAL TRANSIT OIL PIPELINE PROJECTS IN CROATIA

Abstract

Planning and development of international oil pipeline projects are aimed primarily at enhancing the safety of crude oil supply. Pipeline development is affected by a variety of overlapping factors, such as energy- and environment-protection-related factors, as well

as political, economic, legislative, social, technical and technological ones. The success of any pipeline planning, construction and operation in the present conditions will depend upon the degree to which the above factors have been brought in line with global trends. The government should create stable political, economic and legislative frameworks that will meet the global requirements of crude oil transport development. As regards (new) transportation companies, their function is to secure safe transport by providing competitive tariffs and granting environmental protection. A prerequisite for the pipeline planning is to have both major crude oil consumers and producers (as well as their economic and political integrations) consider any state or company as potential partners for crude oil transport and transit, respectively.

Croatia and the JANAF transport company have been "chosen" as one of priority routes for European supply with crude oil from the Caspian region and Russia and one of the directions for Russian crude oil export due to a number of advantages, opportunities and prospects for a successful development. Two international oil pipeline projects - the Družba Adria Project and the Constanta-Pančevo-Omišalj-Trieste Project - are currently under consideration. The government commitment towards these projects has been documented by the Croatian Energy Development Strategy (April 2002) and by the Programme for its implementation (March 2004). JANAF has assumed the responsibility for carrying out the project preparation activities assigned to it by the Croatian Government and the pertinent ministries. Cooperation between JANAF and government institutions is an integral part of the procedure of planning international oil pipelines. JANAF is expected to further upgrade and modernize the safety of crude oil transport system and environment protection. The projects' final objective is to contribute to national development and to realize the strategy of the JANAF company growth, as well as to achieve successful integration in the EU and European oil pipelines network.

1. UVOD

Naftovodi i djelatnost transporta nafte razvijali su se pod utjecajem rastućih potreba potrošača za naftom i povećanja sigurnosti njihove opskrbe kao i pritiska na smanjenje troškova energije. Transport cjevovodima pokazao se kao najekonomičniji i najsigurniji oblik transporta nafte. Pri tom, poseban značaj imaju međunarodni naftovodi kojima se nafta iz udaljenih izvorišta nafte transportira/tranzitira do potrošača. Zbog svog strateškog, energetske-infrastrukturnog, gospodarskog i globalnog značaja planiranje naftovoda je dugoročnog karaktera i izuzetno je složeno. U procesu planiranja sudjeluju s jedne strane proizvođači i potrošači nafte kao i njihove države te transportne tvrtke, a s druge strane zemlje u tranziciji, ali i financijske institucije, nevladine udruge, konzultantske kuće i dr.

Zahvaljujući svom geostrateškom položaju, izgrađenosti kapaciteta sustava transporta nafte te zahtjevima rastućeg europskog (i američkog) uvoznog naftnog tržišta, koridor Jadranskog naftovoda, d.d. (u daljnjem tekstu JANAF) kroz Hrvatsku se od sredine 80- tih godina, a posebno posljednjih sedam godina, razmatra od strane Rusije, EU i SAD-a kao novi značajni pravac opskrbe nafte Europe i SAD-a iz područja s velikim rezervama, prvenstveno Rusije i kaspjskih zemalja.

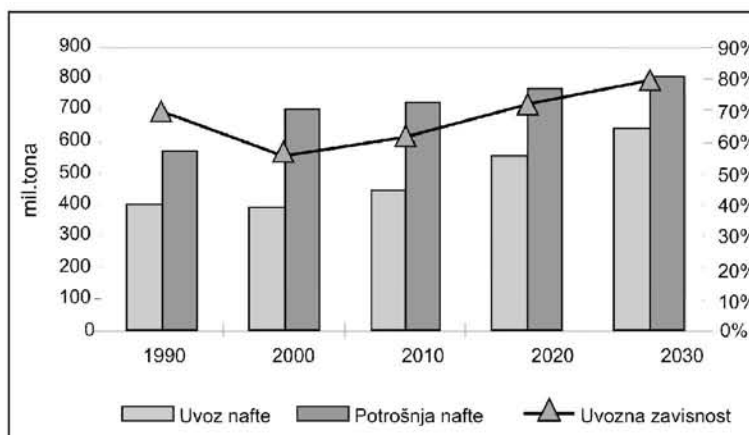
Zbog toga je Hrvatska svojom energetsom strategijom i njezinim provedbenim programom predvidjela mogućnost sudjelovanja u tranzitnim (cross-border) naftovodima Družba Adria i Constanta–Pančevo–Omišalj–Trst (CPOT). U međuvremenu je stvoren i odgovarajući zakonodavni okvir koji omogućuje slobodan, neometan i nediskriminirajući tranzit nafte (i ostalih energenata), a Hrvatska je postala kandidat za članstvo u EU te će tijekom vremena primjenjivati još zahtjevnija pravila tranzita (odnosno cross-bordera).

2. ČIMBENICI PLANIRANJA I RAZVOJA TRANZITNIH NAFTAOVODA

2.1. Rast uvoza i uvozne zavisnosti

Bitni čimbenici pri planiranju i razvoju tranzitnih naftovoda kroz Hrvatsku su potencijali tržišta i ponude nafte, potencijali JANAF-a i konkurentnost ukupnog transportne trase, zakonodavni okvir transparentan onom u tržišnim ekonomijama, zaštita okoliša i dr.

Europske zemlje, gravitacijsko tržište JANAF-a, posljednjih godina povećavaju ovisnost o uvozu nafte (Slika 1.), što je posljedica smanjivanja njihove domaće proizvodnje, prvenstveno iz Sjevernog mora.



Slika 1. Potrošnja, uvoz (iz vanjskih izvora) i uvozna zavisnost Europske unije (EU30)¹

Uvoz nafte iz vanjskih izvora u Europu povećat će se novim pravcima za oko 250 mil. tona u narednih 30 tak godina, a uvozna zavisnost na 80 posto. Slična je situacija i sa

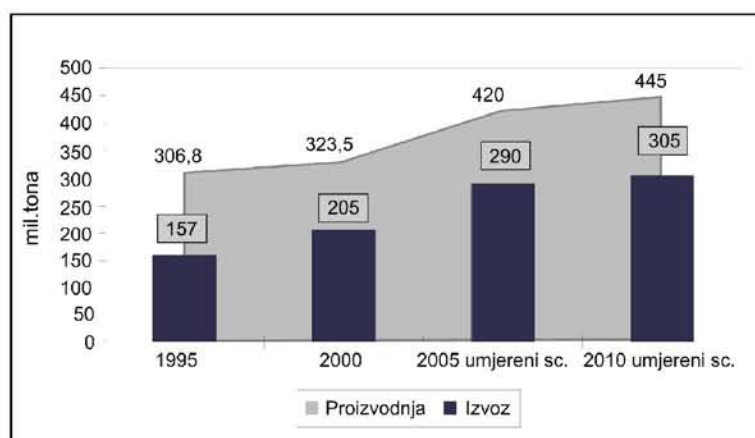
¹ Izvor: Izračunato prema podacima iz European Energy and Transport – Trends to 2030, Part III. Napomene: Kao tržište Europe obuhvaćeno je 25 država članica EU i 5 susjednih država (Bugarska, Norveška, Rumunjska, Švicarska i Turska)

SAD-om gdje je posljednjih sedamnaest godina uvoz nafte povećan za oko 300 mil. tona, a pretpostavlja se da će se uvozna zavisnost povećati do 2020 godine na 68 posto .

2.2. Ponuda nafte

Za opskrbu naftom, države koje su današnji i potencijalni novi korisnici tranzitnih naftovoda kroz Hrvatsku, posebno su interesantni potencijali i mogućnosti izvoza iz Rusije i zemalja kaspijske regije.

Proizvodnja, a posebno izvoz nafte iz Rusije posljednjih godina dinamično raste. Tako je u 2003. godini izvoz iznosio 186 mil.tona. Uz izvoz unutar Zajednice nezavisnih država (ZND) od 22 mil. tona, ukupan izvoz Rusije u 2003. iznosio je 208 mil. tona. Prema Energetskoj strategiji Rusije nastavit će se rast proizvodnje i izvoza nafte i to sljedećom dinamikom (Slika 2.)



Slika 2. Prognoze proizvodnje i izvoza nafte u Rusiji²

Od ukupno 305 mil. tona izvoza ruske nafte u 2010. godini, pretpostavlja se da će se 12 mil. tona transportirati putem međunarodnog naftovoda Družba Adria, a dio nafte koja će se izvoziti kroz crnomorske luke, (ukupno 83 mil. tona) mogao bi se transportirati potencijalnim naftovodom CPOT.

Za naftovod CPOT zanimljive su prognoze proizvodnje i izvoza nafte iz kaspijske regije. Od proizvodnje nafte u 2010. godini, koja se procjenjuje na oko 230 mil. tona nafte, predviđa se izvoz s oko 200 mil. tona prema današnjih 60-ak mil. tona (Tablica 1.). Uzimajući u obzir ograničenja prometa kroz turske tjesnace te naftovode u izgradnji (Baky-Ceyhan) u Crnom moru će biti "zarobljeno" oko 80 mil. tona nafte koja će se trebati transportirati naftovodima prema Europi i/ili tržištu Mediterana.

² Izvor: Izračunato temeljem podataka iz www.mte.gov.ru: Energetska strategija

Tablica 1. Prognoze proizvodnje i izvoza iz Kaspijske regije³

	Procjena proizvodnje (2010.) Viši scenarij- EIA , Kolovoz 2003.	Neto izvoz(2010.) EIA Srpanj 2002.	Neto Izvoz (2003.)
Azerbajjan	57.000	50.000	10.700
Kazahstan	120.000	85.000	42.160
Rusija*	7.500	60.000	350
Turkmenistan	48.200	7.500	6.230
UKUPNO	232.700	202.500	60.040

2.3. Politička i ekonomska suradnja i savezništva

Razvoju velikih međunarodnih naftovoda uobičajeno prethode politička, vojna i ekonomska suradnja i savezništva, kojih ima različitih oblika.

Tako je npr. jedan tip političkog savezništva između Rusije i EU te SAD koji treba rezultirati većom opskrbom nafte i izgradnjom novih naftovoda u sljedećim godinama. To savezništvo je na razini Deklaracije o energetsom partnerstvu između Rusije i EU (iz 2001. godine) koja se već i provodi te sporazuma između Predsjednika Rusije i SAD-a, gospode Putina i Busha putem bilateralnog energetske dijaloga te rusko američkih pregovora (2002. i 2003.), iz čega su slijedili i slijede sporazumi o isporukama nafte.

Drugi je tip političkog savezništva između npr. SAD i Rusije pa i EU sa zemljama kaspijske regije. Rusija i SAD žele Kavkaz i Središnju Aziju kao sferu svog utjecaja. Američke i europske naftne tvrtke, ali i ruske, su koncesionari/vlasnici velikih naftnih polja i naftovoda koji transportiraju naftu iz kaspijske regije (npr. polje Tengiz i naftovod CPC). Da bi "veliki" zaštitili i osigurali svoje interese u regiji su danas prisutne različite vojne organizacije, NATO, Partnerstvo za mir, UN Observer Mission i dr.

EU je poduzela niz korisnih akcija u regiji kojima planira stvoriti euroazijsku ekonomsku zonu s kaspijskim bazenom u centru.

2.4. Međunarodni zakonodavni okvir za tranzit nafte i prilagođenost hrvatskog zakonodavstva

Sa svrhom omogućavanja slobodnog, sigurnog i neometanog tranzita nafte, ali i drugih energenata, uz poštivanje principa nediskriminacije, ugovornih obveza i drugih tržišnih pravila, već nekoliko desetljeća stvara se međunarodni zakonodavni okvir kao i

³ Izvor: www.eia.doe.gov/emeu/cabs/caspgrph.html: BP Statistical Review 2004

organizacije koje promiču njegovu primjenu, posebno u državama koje još nemaju razvijenu tržišnu ekonomiju i k tome su i veliki proizvođači energije ili su tranzitne zemlje.

Najveće dostignuće postignuto je kroz Ugovor o energetskej povelji (UEP) kojem je pristupila 51 država, a još nekoliko ih je u postupku pristupanju te kroz Protokol o tranzitu UEP (koji još nije usvojen). Sve države kaspiske regije članice su UEP-a, a zemlje OPEC-a to nisu. Ista pravila tranzita nafte i drugih energenata utvrdila je i Svjetska trgovinska organizacija za svoje članice, a EU je postavila još stroža pravila s ciljem liberalizacije i otvaranja tržišta energenata.

Hrvatska je energetskeim i drugim zakonima uskladila pravila investiranja i tranzita nafte. Dokumentom Tehnički uvjeti za pristup transportnim kapacitetima Jadranskog naftovoda, kojeg je donijelo Vijeće za regulaciju energetskeih djelatnosti, uvjeti tranzita i transporta nafte kroz Hrvatsku temelje se na načelima slobodnog, neometanog i nediskriminirajućeg pristupa transportnim kapacitetima.

Uz to, temeljem Zakona o tržištu nafte i naftnih derivata, Vijeće za regulaciju energetskeih djelatnosti nadležno je za utvrđivanje tarifa transporta nafte, a tarife se trebaju temeljiti na principima: troškova koji će biti računati prema međunarodno prihvaćenoj praksi, pregovaranim ekonomskim i financijskim uvjetima te primjeni svake druge poznate metode ili kombinacije tih metoda.

Dakle, uloga države u planiranju i razvoju naftovoda je stvoriti jasan zakonodavni okvir za privatne investicije i uvjete tranzita. Tamo gdje toga nema država mora pružiti privremenu (do donošenja zakonodavstva) podršku projektima naftovoda.

2.5. Zaštita okoliša

Zaštita okoliša uz koju je vezana i sigurnost transporta nafte briga je kako transportnih tvrtki tako i država i nevladinih udruga. Države uvode sve strože standarde, propise i mjere kako bi se minimizirali štetni utjecaji na okoliš. Tvrtke sve više troše za zaštitu okoliša u tijeku izgradnje i rada naftovoda, pri čemu i same banke putem svojih vodiča i metodologija odobravaju kredite po strogo propisanim metodologijama i vodičima u kojima je uz tehničke i ekonomsko-financijske aspekte obuhvaćeno i pitanje zaštite okoliša.

Kao primjer može se navesti Projekt Družba Adria gdje je nadležno ministarstvo obvezalo investitora na izradu Studije o utjecaju na okoliš iako se radi o relativno malim ulaganjima i zahvatu na postojećem sustavu transporta nafte. Pri tome je Studija rezultat izuzetno opširnog istraživanja i sinteza bitnih rezultata istraživanja iz 16 parcijalnih studija, a na izradi Studije sudjelovalo je 16 znanstvenih, obrazovnih i stručnih institucija te 146 znanstvenika i stručnjaka.

2.6. Snaga i mogućnosti postojećeg transportnog sustava JANAF-a

Za budući razvoj tranzitnih naftovoda iz Rusije i kaspiske regije kroz Hrvatsku značajni su strateško-energetski položaj i slobodni kapaciteti sustava JANAF-a, a posebno tankerske luke Omišalj.

Strateška pozicija JANAF-a i izlaz na Mediteran omogućavaju: sigurnost opskrbe domaćih i stranih rafinerija na trasi iz više izvora, zatim tranzit za Europu postojećim sustavom kao i novim projektima te izvoz nafte iz Rusije i kaspijskih zemalja kroz luku Omišalj.

Također, JANAF je već danas povezan sa sustavom naftovoda Družba (u Mađarskoj) koji transportira naftu iz Rusije (do Terminala Sisak), a koji prolazi kroz Bjelorusiju, Ukrajinu, Slovačku i Mađarsku tako da se sve rafinerije na trasi JANAF-a (osim rafinerije Rijeka) opskrbljuju ruskom naftom iz tog pravca.

Blizina naftovoda TransAlpineLine (TAL) pruža mogućnost direktne kontinentalne veze između izvoznih naftnih luka na Crnom moru i europskih potrošača, čime bi se ujedno smanjio promet nafte Mediteranom i Jadranskim morem za 40 i više milijuna tona nafte te izbjegli problemi prometa kroz Bospor.

3. DRUŽBA ADRIA I CPOT – DIO EUROPSKE I HRVATSKE ENERGETSKE STRATEGIJE

Zbog rastuće ovisnosti o uvozu nafte EU kreira i provodi posebnu energetska politiku "sigurne opskrbe naftom". Jedan od temeljnih zadataka te politike je realizacija prioritarnih pravaca opskrbe EU koji su definirani u dokumentima EU "*Trans European Energy Network – TEN-E*" i "*Transport and Energy Infrastructure in South East Europe*", a osnova im je Europska energetska strategija *Green Paper: Towards a European strategy for the security of energy supply*. (Slika 3.)

Neki od pravaca opskrbe Europe uključuju mogućnost tranzita i izvoza nafte kroz Hrvatsku, tj. transportnim sustavom JANAF-a. To su prioritetni pravci uvoza nafte:

- Naftovod Družba - južna trasa koja prolazi kroz Mađarsku i dalje do JANAF-a, uz korištenje postojećih kapaciteta (Projekt Družba Adria);
- Naftovod od Crnog mora, odnosno od Constante/Rumunjske do Omišlja i srednjoeuropskog naftovoda TAL-a kod Trsta, što znači direktnu vezu s europskom naftovodnom mrežom, tj. projekt Constanta-Pančevo-Omišalj-Trst (CPOT).

Osim ovih naftovoda, u tijeku su izgradnje novih ili se razmatraju i drugi konkurentski pravci, o čemu se treba voditi računa pri planiranju i odlučivanju o projektima Družba Adria i CPOT. To su sljedeći naftovodi:

- za transport nafte iz Rusije naftovodi: Bratislava (Slovačka)-Schwechat (Austrija) - u izgradnji; Kralupy (Češka)-Ingolstadt (Njemačka) - reverziranje postojećeg transporta; Družba (preko Poljske) - Wilhelmshaven (Njemačka) i dr. Također, Rusija je povećala svoje kapacitete izvoza nafte kroz baltičku luku Primorsk, a planira i njezino daljnje širenje. Izvoz nafte kroz crnomorske luke se smanjuje zbog ograničenja i povećanih troškova transporta kroz Bospor.

- za transport kaspijske nafte naftovodi: AMBO-Burgas/Bugarska-Makedonija-Flore/Albanija, Burgas Aleksandroupolis, Odesa-Brody-(izgrađen)–Plotsk-Gdansk, (sredinom 2004. godine postignut sporazum između Ukrajine i Rusije da se sljedećih nekoliko godina za izvoz ruske nafte koristi u reverzibilnom smjeru dionica Brody–Odesa), Kiyikoy-Ibrikbaba (Turska) i naravno naftovod Baky-Ceyhan koji će započeti s transportom kaspijske nafte od 2005. godine.

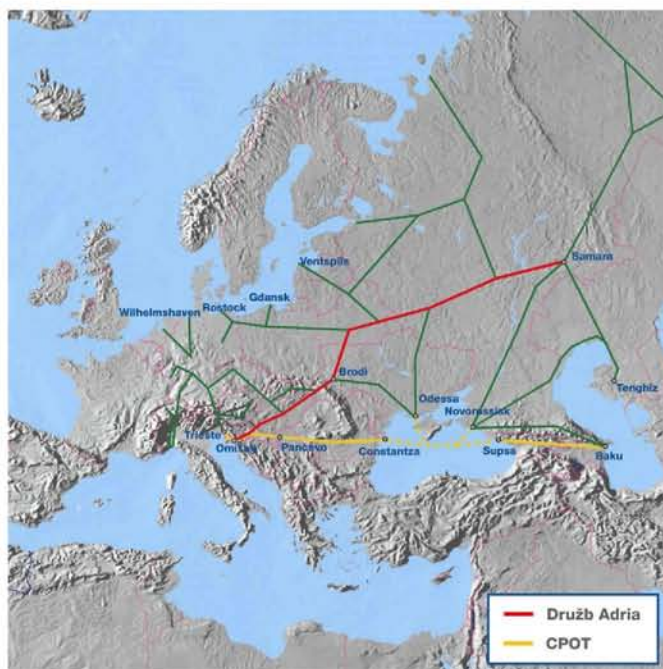


Slika 3. Prioritetni pravci uvoza nafte za Europu

Dakle, Hrvatska i JANAF sudjeluju na međunarodnoj razini u planiranju novih tranzitnih (cross-border) naftovoda, Družba Adria i CPOT (Slika 4.), poštujući međunarodne zahtjeve zaštite okoliša i druga međunarodna pravila kao što je Ugovor o energetskej povelji, a s ciljem sigurnog, slobodnog, nediskriminirajućeg i neometanog tranzita od velikih izvorišta nafte do potrošača.

To bi također mogao biti konkretan doprinos uključenju u EU, što je od obostranog interesa. Ovi projekti imaju poseban značaj za Hrvatsku i zemlje partnere: Mađarsku, Slovačku, Ukrajinu, Bjelorusiju i Rusiju (Družba Adria) te Rumunjsku i Srbiju (CPOT) jer bi mogli olakšati njihovu integraciju u svjetsko gospodarstvo te omogućiti jačanje gospodarske suradnje u regiji. To su bitni uvjeti za stvaranje sigurnosne, gospodarske i političke (demokratske) stabilnosti jugoistočne Europe te integracije tih zemalja, na individualnoj osnovi u EU. Ovi ciljevi i obveze utvrđeni su i Sporazumom o stabilizaciji i pridruživanju EU i drugim međunarodnim dokumentima.

Vlada RH je opredijeljenost Hrvatske prema projektima Družba Adria i CPOT definirala "Strategijom energetskeg razvitka Republike Hrvatske" (travanj 2002.) te "Programom" njezine provedbe (ožujak 2004.).



Slika 4. Družba Adria i CPOT u europskoj mreži naftovoda

S obzirom na međunarodni karakter projekata hrvatska Vlada je sa zemljama partnerima potpisala Sporazum o suradnji na provedbi Projekta integracije naftovoda "Družba" i "Adria" i Protokol uz INOGATE Krovni Sporazum o uspostavi međudržavnog sustava za transport nafte od Constante (Rumunjska) do Omišlja (Hrvatske,), kao temeljne dokumente za daljnje faze planiranja i odlučivanje o opravdanosti projekata s tehničko-tehnološkog, ekonomsko-financijskog i aspekta zaštite okoliša. Uspješnost planiranja, razvoja i rada tranzitnih naftovoda zavisit će od jasno utvrđenih i prihvaćenih pravila igre. Također, projekti naftovoda trebaju mehanizam koji će stvoriti ujednačenost i ravnotežu interesa između proizvođača, potrošača nafte, tranzitnih država i tvrtki. Sve je prisutniji trend da tranzitne države traže veći udio u profitu od nafte. Mehanizmi kroz koje se postižu ovi ciljevi su ugovori, vlasništva i zajednička ulaganja, koncesije, politički odnosi te javna jamstva građanskom društvu.

4. ZAKLJUČAK

Sudjelovanjem u ostvarenju projekata međunarodnih tranzitnih naftovoda Družba Adria i CPOT, Hrvatska i JANAF imaju priliku postati značajan dio europske mreže naftovoda. Država i JANAF već su od sredine 80-ih godina, a posebno intenzivno posljednjih sedam godina uključeni u planiranje novih dobavnih pravaca nafte za Europu i to iz Rusije (projekt Družba Adria) i kaspjskih zemalja (CPOT). U vezi s time država je ove projekte definirala kroz "Strategiju energetskeg razvitka", a JANAF je direktno, u suradnji s nadležnim ministarstvima i Vladom, uključen u studijska razmatranja i pripreme aktivnosti razvoja projekata. S obzirom na potencijale postojećeg sustava transporta nafte

JANAF-om tranzitni put kroz Hrvatsku je konkurentan drugim potencijalnim naftovodima iz Rusije i kaspijske regije. Pri tome su novim energetske zakonodavstvom utvrđeni uvjeti tranzita transparentni pravilima EU, a to znači slobodan, neometan i nediskriminirajući tranzit (odnosno cross-border) nafte i drugih energenata. Karakter međunarodnih naftovoda implicira složenost planiranja, pri čemu važnu ulogu ima država koja je jedna od strana u međunarodnim protokolima i sporazumima o projektima. Ona kroz zakone i propise garantira tržišne, sigurnosne i druge uvjete izgradnje kao i rad naftovoda te tranzit. Pri tome je važna uloga transportnih tvrtki da vode računa o isplativosti projekta, profitabilnosti poslovanja, sigurnosti transporta, zaštiti okoliša i dr.

5. LITERATURA

- [1] Statistical Review of World Energy, BP, 2004. i druga godišta
- [2] Centre for Petroleum Business Studies / PetroMarket Research Group, November 2003
- [3] E.C. Chow: Russian Pipelines: Back to the Future?, winter/spring 2004
- [4] I. Dekanić, S. Kolundžić, Karasalihović: Stoljeće nafte: Veza između nafte, novca i moći koja je promijenila svijet, Zagreb 2003
- [5] Green Paper: Towards a European strategy for the security of energy supply, European Commission
- [6] Transport and Energy Infrastructure in South East Europe, European Commission, Brussels, October 15th 2001
- [7] G. Luciani, R. Schuman: International Oil Market Trends and the CPOT Pipeline Project, Centre for Advanced Studies, Florence, February 23rd 2004
- [8] <http://europa.eu.int/comm>
- [9] Petroleum Economist, December 2003. i druga izdanja
- [10] S. Piksrys: Caspian oil on the east-west crossroad, CEE Bankwatch Network, January 2002
- [11] Market Watch, PVM, Vienna, rujan 2003. i druga izdanja
- [12] Market Monitor, PVM, Vienna, September 18th 2003
- [13] Russian Petroleum Investor 2004. i druga godišta
- [14] G. Sekulić, D. Tomljenović: Tranzit i globalizacija nacionalnog naftnog i plinskog poslovanja, 10. Forum Dan energije u Hrvatskoj: Liberalizacija i privatizacija energetskog sektora u zemljama tranzicije i Europske Unije, Zagreb, prosinac 2001

- [15] G. Sekulić: JANAF - Strateški igrač u naftnoj industriji Srednje i Istočne Europe - projekti međunarodnih naftovoda Družba Adria i CPOT, Međunarodni znanstveno-stručni skup o naftnom rudarstvu: Razvoj naftno plinskog gospodarstva pod uvjetima globalizacijskih procesa, 30. rujna do 3. listopada 2003. godine, Zadar
- [16] G. Sekulić: Kaspijska nafta u Jadranu kroz albansku luku Vlore, EGE br. 1, Zagreb 2004.
- [17] G. Sekulić: Organisation and strategic partnerships of oil transport companies, JANAF case, Nafta br. 9/2004
- [18] Cross-Border Oil and Gas Pipelines: Problems and Prospects, UNDP/World Bank Energy Sector Management Assistance Programme, June 2003
- [19] Where's the 8th Corridor, Current Concerns, Monthly Journal, No 9/10 2001
- [20] www.eia.doe.gov/emeu/cabs/caspgrph.html
- [21] www.mte.gov.ru: Energetska strategija
- [22] M. Zelić: Tehnologija transporta nafte i plina magistralnim cjevovodima, Zagreb, 2002. godine