

Chisalita: România intra nepregatita într-o posibila furtuna petroliera

România are nevoie de un comandament energetic si logistic permanent - un Dispecerat National de Securitate Energetica - nu de o sedinta dupa fiecare atac, pentru a nu intra nepregatita într-o posibila furtuna petroliera, considera presedintele Asociatiei Energia Inteligenta (AEI), Dumitru Chisalita, într-o analiza de specialitate publicata duminica.

"Dispeceratul trebuie sa aiba posibilitatea de a coordona orice situatie de criza si sa urmareasca zilnic: fluxurile prin conducta Caspian Pipeline Consortium (CPC) si terminalul maritim Novorossiisk, productia rafinariilor românești, cargourile aflate în drum spre Constanta, stocurile de motorina, benzina, kerosen si GPL, exporturile de produse petroliere, capacitatea portuara si fluviala, primele de asigurare si disponibilitatea navelor, preturile Brent, CPC Blend si motorina europeana, consumul agriculturii si al transportului, riscul militar din Marea Neagra", se arata în document.

Presedintele AEI sustine ca România trebuie sa negocieze imediat rute si volume alternative din Azerbaidjan, Marea Mediterana, Africa de Nord, Marea Nordului si Statele Unite, chiar daca acestea sunt mai scumpe. În plus, trebuie verificata compatibilitatea tehnica a rafinariilor cu alte tipuri de petrol si trebuie contractate din timp navele, nu dupa ce stocurile au început sa scada.

În acelasi timp, statul trebuie sa pregateasca o ordine clara de prioritate pentru situatii de urgenta: serviciile de interventie, apararea, agricultura, transportul public, aprovizionarea cu alimente, infrastructurile critice. România nu este în pragul inevitabil al unei penurii, dar este expusa periculos la o criza petroliera regionala, desi are rafinarii, port, conducte, capacitati de depozitare si o productie interna înca relevanta. Dar aceste avantaje sunt slabite de dependenta masiva de importuri, de concentrarea aprovizionarii prin Marea Neagra si de lipsa unei conduceri operative integrate.

"Cea mai mare amenintare nu este ca petrolul dispare din lume. Cea mai mare amenintare este ca România ajunge prea târziu la petrolul disponibil, îl cumpara mai scump decât vecinii si apoi încearca sa ascunda criza prin plafonari si controale. Un stat nepregatit nu poate opri o drona cu o ordonanta si nu poate umple un rezervor cu declaratii de presa. Daca ruta CPC, Marea Neagra si Orientul Mijlociu ramân simultan sub presiune, România risca sa descopere ca securitatea energetica nu înseamna sa ai petrol undeva în lume, ci sa îl ai contractat, transportat, rafinat si disponibil la pompa înainte ca piata sa intre în panica", se arata în document.

Presedintele AEI afirma ca România se afla în fata unei crize energetice pe care înca o trateaza administrativ, prin declaratii linistitoare, desi vulnerabilitatile sunt deja vizibile. Nu se pune problema în acest moment, ca România a ramas fara petrol sau carburanti. Exista însa toate conditiile pentru aparitia unei crize de pret, a unor dificultati logistice si, într-un scenariu sever, a unor discontinuitati temporare de aprovizionare.

"Problema nu este un singur atac, un singur port sau o singura conducta. Problema este ca România depinde simultan de mai multe rute care au devenit zone de razboi. România nu este independenta petrolier. România mai produce petrol, dar productia interna acopera numai puțin peste un sfert din cantitatea prelucrata în rafinarii. Restul trebuie importat. Potrivit declaratiilor oficiale din martie 2026, aproximativ trei sferturi din petrolul rafinat în România provine din exterior, principalele surse fiind Kazahstanul, Azerbaidjanul si alte state din regiune. Aceasta înseamna ca România nu are o problema abstracta, de piata internationala. Are o dependenta fizica de: conducte (CPC), terminale maritime (Novorossiisk), nave disponibile sa traverseze o Mare Neagra care a devenit teatrul conflictului militar, portul Constanta functional si sigur, asiguratori dispusi sa asigure navele în aceste conditii periculoase, disponibilitatea sortimentelor de titei si capacitatea rafinariilor de a schimba rapid materia prima", se arata în document.

Conform acestuia, Kazahstanul este una dintre principalele surse de titei ale României. În 2025, valoarea importurilor românești de petrol brut din Kazahstan a fost de aproximativ 2,77 miliarde dolari și 50% din titei provenea de aici.

Dar cea mai mare parte a petrolului kazah nu ajunge direct din Kazahstan în România. El traversează conducta CPC și este încărcat în petroliere la terminalul rusesc Novorossiisk. Asadar, chiar dacă petrolul este kazah, ruta depinde de infrastructura situată în Rusia și de siguranța navigației în Marea Neagră.

În urma atacurilor recente asupra zonei terminalului CPC, Kazahstanul a fost obligat să reducă producția pentru că nu mai putea evacua normal petrolul. Producția câmpului Tengiz ar fi coborât de la aproximativ 925.000 la 406.000 barili pe zi, iar producția națională de petrol și gaze a scăzut de la circa 2,07 milioane la 1,63 milioane barili echivalent petrol pe zi.

Presedintele AEI susține că Petromidia este avantajul României, dar și una dintre vulnerabilitățile sale. România are rafinării și această capacitate este un avantaj strategic enorm. Problema este că o rafinărie produce motorină din titei. Petromidia este adaptată în principal procesării petrolului importat din Kazahstan. Dacă fluxurile CPC se reduc pentru câteva zile, efectul poate fi gestionat prin stocuri și cargouri deja contractate. Dacă perturbarea durează săptămâni, trebuie cautate alte sortimente de petrol, alte nave și alte rute.

"Înlocuirea nu este instantanee și nici gratuită. Se poate aduce titei kazah via Azerbaijan și aici lucrurile sunt mai simple (doar că nu se poate înlocui total transportul prin CPC), sau titei din alte surse. Un petrol alternativ poate avea: alt conținut de sulf, altă densitate, alt randament de motorină, alte cerințe de procesare, un preț mai mare, un transport mai lung, prime de asigurare mai ridicate etc. De aceea, chiar dacă România găsește petrol în altă parte, costul produsului finit poate crește puternic. Guvernul poate spune că "există petrol pe piața mondială". Este adevărat, dar incomplet. Într-o criză nu contează numai dacă petrolul există. Contează dacă este disponibil imediat, dacă poate ajunge la Constanța, dacă rafinaria îl poate procesa și la ce preț", se arată în document.

Constanța a devenit un nod strategic și o țintă economică. Portul Constanța nu mai este doar portul României. A devenit un nod regional pentru carburanți, cereale, marfuri și aprovizionarea Ucrainei o țară care este în război și a devenit o țintă. Importurile de motorină prin Constanța au crescut de la aproximativ 1,6 milioane de tone în 2021 la circa 4,4 milioane de tone în 2024, ceea ce a transformat portul într-una dintre cele mai importante destinații de import de motorină din regiunea Mediteranei și Marii Negre. Aceasta dezvoltare a fost prezentată ca un succes comercial. Dar orice concentrare logistică devine și o vulnerabilitate, potrivit Asociației Energia Inteligentă.

Atacurile asupra navelor în Marea Neagră, incidentul cu nava GPL în apropierea României și patrunderea dronelor în spațiul aerian românesc arată că riscul nu mai este la sute de kilometri de graniță. La 24 iulie 2026, o dronă de tip Shahed a fost doborâtă de un avion F-16 deasupra teritoriului României la 200 km de graniță. Chiar dacă portul Constanța nu este atacat, este suficient să crească riscul perceput pentru că armatorii să refuze anumite curse, asiguratorii să majoreze primele, petrolierele să aștepte în larg, comercianții să ceară plata riscului și costurile să fie transferate în prețul motorinei și benzinei.

Presedintele AEI afirmă că "România poate fi lovită economic fără ca o bombă să cadă în port sau rafinărie. Adevăratul risc este motorină, nu benzină. Motorină este sângele economiei românești. Ea alimentează transportul rutier, agricultura, construcțiile, utilajele, distribuția de alimente, intervențiile de urgență și o parte semnificativă din industrie. Într-o criză petrolieră, motorină se poate scumpi mai mult decât titeiul. În iulie 2026, pietele internaționale de produse petroliere arătau deja o ofertă tensionată, chiar și atunci când cotațiile petrolului brut se mai calmaser. Reducerea exporturilor de motorină din Rusia, nivelul redus al stocurilor și capacitatea limitată a rafinăriilor au menținut marjele de rafinare la niveluri foarte ridicate".

Aceasta explică de ce este posibil ca Brent să scadă cu 5-10 USD/baril, iar motorină de la pompa să nu se

ieftineasca sau chiar sa continue sa creasca. Între aprilie si mai 2026, România a fost singurul stat UE în care pretul motorinei a crescut, cu aproximativ 1,6%, în timp ce în toate celelalte state membre a scazut si asta se întâmpla în timp ce se aplicau masurile de reducere a pretului initiate de Guvern. Acesta este un semnal de alarma masiv si nu este neaparat speculativ, cât o vulnerabilitate economice. Piata româneasca nu transmite catre consumator scaderile externe la fel de repede cum transmite cresterile, se arata în document.

În plus, considera AEI, în scenariul în care CPC reia rapid operatiunile, iar conflictul din Iran nu se agraveaza, România va avea în principal o criza de pret. Motorina poate ramâne foarte scumpa, dar fara penurie generalizata. Într-un scenariu în care CPC ramâne perturbat doua pâna la patru saptamâni, iar transportul prin Orientul Mijlociu continua sa fie afectat, România va intra într-o competitie regionala pentru petrol si produse petroliere. Atunci pot aparea: scumpiri succesive la pompa, reducerea stocurilor comerciale, renuntarea temporara la unele exporturi, întârzieri ale cargourilor, presiuni asupra rafinariilor, costuri mai mari pentru agricultura si transport si majorarea preturilor alimentelor.

Mai grav, apreciaza AEI, într-un scenariu sever, în care atacurile afecteaza simultan CPC, navigatia din Marea Neagra si fluxurile din Orientul Mijlociu, România ar putea avea pe termen lung dificultati locale sau temporare de aprovizionare cu motorina.

"Nu trebuie confundata o asemenea situatie cu disparitia completa a carburantilor. Penuria moderna apare mai întâi sub forma: unor întârzieri, unor statii temporar fara anumite produse, unor limitari contractuale, unor preturi foarte mari, prioritizarii clientilor mari si strategici etc. Statul român repeta greseala din fiecare criza. România reactioneaza, de regula, dupa ce pretul a crescut si dupa ce problema a ajuns în presa. În loc sa urmareasca zilnic fluxurile fizice de petrol si produse petroliere, autoritatile discuta despre plafonarea adaosurilor, controale si sanctiuni comerciale. Daca problema este lipsa fizica de petrol sau motorina, plafonarea marjei nu creeaza niciun litru suplimentar. Dimpotriva, daca importatorul nu își poate recupera costul si riscul, el poate trimite cargoul într-un port în care primeste un pret mai bun", se arata în document.

În plus, într-o piata regionala tensionata, România concureaza cu Bulgaria, Ungaria, Serbia, Ucraina, Turcia si alte state. Carburantii se vor îndrepta spre pietele care platesc si care ofera predictibilitate comerciala. Un plafon administrativ prost conceput poate transforma o criza de pret într-o criza de disponibilitate, în penurie. România are rezerve, dar nu are voie sa le confunde cu autosuficienta. Rezervele obligatorii pot acoperi temporar o perturbare. Ele nu pot sustine la nesfârșit consumul normal si nu pot compensa simultan reducerea importurilor de titei, scaderea productiei rafinariilor, diminuarea importurilor de motorina, cresterea cererii regionale, eventualele exporturi contractate. Mai mult, existenta rezervelor pe hârtie nu înseamna automat ca ele sunt în produsul potrivit, în locul potrivit si pot fi puse imediat pe piata. Statul trebuie sa spuna clar, câte zile de consum real acopera stocurile, cât reprezinta titei si cât reprezinta produse finite, unde sunt depozitate, în ce ritm pot fi eliberate, ce parte apartine companiilor si ce parte este controlata efectiv de stat, care sunt criteriile de declansare a utilizarii lor. Fara aceste raspunsuri, afirmatia "avem stocuri suficiente" este o formula politica, nu o informatie operationala, potrivit AEI.

Presedintele AEI sustine ca România nu este în pragul inevitabil al unei penurii, dar este expusa periculos la o criza petroliera regionala. Țara are rafinarii, port, conducte, capacitati de depozitare si o productie interna înca relevanta. Dar aceste avantaje sunt slabite de dependenta masiva de importuri, de concentrarea aprovizionarii prin Marea Neagra si de lipsa unei conduceri operative integrate.

"Cea mai mare amenintare nu este ca petrolul dispare din lume. Cea mai mare amenintare este ca România ajunge prea târziu la petrolul disponibil, îl cumpara mai scump decât vecinii si apoi încearca sa ascunda criza prin plafonari si controale. Un stat nepregatit nu poate opri o drona cu o ordonanta si nu poate umple un rezervor cu declaratii de presa. Daca ruta CPC, Marea Neagra si Orientul Mijlociu ramân simultan sub presiune, România risca sa descopere ca securitatea energetica nu înseamna sa ai petrol undeva în lume, ci sa îl ai contractat,

transportat, rafinat si disponibil la pompa înainte ca piata sa intre în panica", se arata în document.