

AEI: Sintagma '90 de zile de stocuri petroliere' poate crea o falsa senzație de securitate, dacă se repeta fără explicații

România are oficial stocuri petroliere pentru aproximativ 90 de zile, însă această cifră, repetată fără explicații, poate crea o falsă senzație de securitate, atrage atenția președintelui Asociației Energia Inteligentă (AEI), Dumitru Chisalița, într-o analiză de specialitate, publicată luni.

'România are oficial stocuri petroliere pentru aproximativ 90 de zile. Dar această cifră, repetată fără explicații, poate crea o falsă senzație de securitate. România pare, pe hârtie, bine aparată în fața unei crize petroliere. Dispune de o producție internă de circa 2,7 milioane de tone de țiței pe an, are două mari rafinării funcționale, acces la Marea Neagră și stocuri de urgență care ar trebui să acopere aproximativ 90 de zile de importuri nete. Realitatea este că aproximativ trei sferturi din necesarul de țiței al României este acoperit din import, iar în ultima perioadă mai mult de 60% din aceste importuri au provenit din Kazahstan. Fluxul kazah s-a oprit începând cu data de 21 iulie 2026. Ce s-ar întâmpla dacă fluxul s-ar relua doar peste șase luni?', se întreaba specialistul.

Un studiu al AEI, intitulat 'Stocuri strategice pentru 90 de zile nu înseamnă 90 de zile motorină la pompă', construit ca scenariu de stres pentru următoarele șase luni, arată că adevărata vulnerabilitate a României nu este benzina, ci motorina.

Astfel, cercetarea, menționată în analiza de specialitate, prezintă o simularea zilnică pentru 180 de zile, în scenariul sever, dar puțin probabil, în care fluxul de țiței kazah este întrerupt și nu se reușește aducerea de motorină sau țiței compatibil cu rafinăriile românești din alta zonă și nu se perturbă tranzitul și exporturile existente.

Pe de altă parte, datele europene complete privind structura rezervelor indicau că România a avut în anul 2025, aproximativ 2,038 milioane de tone de stocuri de urgență, dintre care circa 1,081 milioane de tone (53%) erau reprezentate de țiței și materii prime pentru rafinării, iar restul de 957.000 de tone reprezentau produse petroliere finite și semifinite. În aceasta a doua categorie se gaseau aproximativ 511.000 de tone de motorină și produse de tip gazoil, 279.000 de tone de pacură, 158.000 de tone de benzină și doar 9.000 de tone de kerosen de aviație.

'Cu alte cuvinte, România nu are două milioane de tone de carburanți gata să fie trimiși în benzinării. Are un amestec de țiței, motorină, benzină, pacură și alte produse, fiecare cu o utilitate diferită și cu un timp diferit de mobilizare. Mai există o diferență esențială, întreaga rezervă este fizică din punct de vedere juridic, dar nu se află integral în România. Potrivit explicațiilor publice oferite de Ministerul Energiei în martie 2026, stocurile aflate efectiv în țară ar acoperi aproximativ 45 de zile, iar alte aproximativ 45 de zile sunt constituite, prin delegare, în alte state ale Uniunii Europene. Aceste stocuri externe nu sunt fictive. Dar nici nu sunt motorină aflată într-un depozit de lângă București. Ele trebuie eliberate, nominalizate, încărcate, transportate, descărcate și distribuite. Dacă sunt sub forma de țiței, trebuie apoi rafinate. Într-o criză europeană simultană, navele, porturile, asigurările, caile ferate și autocisternele pot deveni resurse mai rare decât petrolul însuși', susține Dumitru Chisalița.

Potrivit șefului AEI, sintagma '90 de zile de stocuri' nu înseamnă 90 de zile în care România poate continua să consume normal motorină, fără să ia nicio măsură, ci 'înseamnă un sistem de protecție care funcționează doar dacă toate verigile logistice continuă să funcționeze'.

'Produsele finite aflate deja în depozitele din România pot ajunge la consumatori, în condiții normale, în două până la șapte zile. Dacă se află în depozite portuare sau în incinta rafinăriilor, termenul poate crește la patru-zece zile. Țițeiul aflat în România are nevoie, în mod realist, de șapte până la 15 zile pentru a fi transportat, rafinat, certificat și distribuit. Dacă o rafinărie și-a redus sarcina ori a fost oprită, intervalul poate ajunge la 15-25 de zile. Pentru produsele finite pastrate în străinătate, termenul realist este de 10-20 de zile într-un caz favorabil și de 20-35 de

zile într-o piață tensionată. Pentru țițeiul aflat peste graniță, aducerea, rafinarea și distribuirea pot necesita între 20 și 40 de zile. Așadar, stocurile externe trebuie mobilizate înainte ca depozitele interne să se apropie de limită. Dacă decizia este luată abia când apar primele goluri în aprovizionare, rezerva poate exista juridic, dar poate ajunge prea târziu economic. Cea mai mare eroare este să privim toate produsele petroliere ca fiind interschimbabile.

Economia României funcționează în primul rând cu motorina: transportul greu, agricultura, utilajele de construcții, distribuția alimentelor, serviciile de intervenție, generatoarele și o parte din infrastructura critică depind de ea', notează Chisalița.

Totodată, în scenariul sever analizat de AEI, importurile de țiței kazah sunt întrerupte integral timp de șase luni, celelalte surse se mențin, dar nu sunt contractate rapid volume alternative majore.

'Rafinăriile continuă să funcționeze, însă la sarcina redusă, iar consumul nu se ajustează imediat. Rezultatul este aparent paradoxal, România ar putea avea în continuare cantități importante de petrol, benzina și pacura în evidențe și, în același timp, să se confrunte cu lipsuri fizice de motorină. În modelul AEI, stocul comercial mobilizabil de motorină s-ar consuma în 40 de zile. Din acel moment, diferența dintre oferta și consum ar trebui acoperită aproape exclusiv prin rezerva strategică și prin motorina obținută din rafinarea țițeiului disponibil sau prin reducerea fluxurilor de tranzit către alte țări și direcționarea motorinei către România. Penuria nu apare neapărat atunci când ultima tonă de rezerva este consumată. Ea poate apărea mai devreme, atunci când debitul zilnic de extracție din depozite, rafinare, transport și distribuție devine mai mic decât cererea zilnică. În ipotezele severe ale studiului, primele deficite locale ar putea apărea în jurul începutului lunii decembrie, iar rezerva operațională de motorină s-ar apropia de epuizare în ianuarie 2027. Nord-Estul, Vestul și Nord-Vestul ar fi mai expuse, din cauza distanței față de rafinării și terminale, a capacităților regionale de stocare și a congestiilor de pe calea ferată. Bucureștiul și infrastructurile critice ar fi, aproape sigur, alimentate cu prioritate', subliniază președintele AEI:

Chisalița adaugă faptul că în acest scenariu nu ar însemna ca toate stațiile din România să-și goli simultan.

'Crizele petroliere nu arată astfel. Mai întâi întârzie autocisternele. Apoi dispar anumite sortimente. Stațiile independente rămân fără marfă înaintea rețelelor mari. Transportatorii cumpără preventiv. Agricultură primește cantități mai mici. În final, autoritățile ajung să prioritizeze ambulanțele, poliția, armata, transportul public și distribuția alimentelor. În simularea AEI, benzina nu intra într-o penurie națională în cele șase luni analizate. Consumul este mai mic decât cel al motorinei, iar oferta ramasă, împreună cu stocurile și producția din rafinării, poate acoperi necesarul. Aceasta este tocmai dovada că exprimarea rezervei într-o singură cifră este înșelătoare. România poate avea benzina suficientă pentru autoturisme, dar motorina insuficientă pentru camioanele care aduc alimentele în magazine', este de părere expertul în energie.

În opinia specialistului, kerosenul reprezintă o altă vulnerabilitate, întrucât stocul direct este redus, iar siguranța aprovizionării depinde în mare măsură de funcționarea rafinăriilor.

'În scenariul de bază nu apare o penurie națională de combustibil de aviație, însă oprirea uneia dintre marile rafinării ar putea schimba rapid situația. Aeroporturile regionale, precum Iași și Timișoara, ar fi probabil afectate înaintea Aeroportului Henri Coandă, care ar beneficia de prioritate logistică. România nu trebuie să întrebe doar câte milioane de tone de petrol are în rezerve. Trebuie să știe zilnic: câte zile de motorină livrabilă are în fiecare regiune; ce cantitate de kerosen poate ajunge la fiecare aeroport; ce volume sunt depozitate în strainatate și în cât timp pot fi aduse; care este capacitatea efectivă de transport pe mare, cale ferată și șosea; ce consumuri vor fi reduse și ce sectoare vor fi alimentate prioritar', consideră Chisalița.

Concluzia generală este că dacă întreruperea țițeiului kazah ar dura câteva săptămâni, sistemul ar putea absorbi șocul, însă 'dacă ar dura șase luni, rezerva strategică nu ar mai putea fi tratată ca o poliță de asigurare lăsată într-un sertar'. Ca atare, ar fi necesare contractarea imediată a unor surse alternative, mobilizarea anticipată a stocurilor

externe, reducerea temporara a exporturilor de produse petroliere, prioritizarea consumatorilor critici și un plan de diminuare controlata a cererii.

'Într-o criza, petrolul aflat pe hârtie nu pornește camioanele. Iar un milion de tone aflate la locul nepotrivit, sub forma nepotrivita și la momentul nepotrivit pot valora mai puțin decât câteva zile de motorina disponibile acolo unde economia are nevoie de ele', precizeaza sursa citata.

AIE precizeaza ca acesta este un scenariu analitic de stres realizat de Asociația Energia Inteligenta, nu reprezinta o prognoza oficiala și nu confirma existența sau iminența unei penurii de carburanți. Rezultatele sunt condiționate de ipotezele privind importurile, consumul, structura și localizarea stocurilor, funcționarea rafinariilor și capacitatea logistica.