

România, prinsă într-un joc economic. Companiile străine care controlează piața petrolieră din țara noastră

25 septembrie 2022



Cine controlează piața românească de rafinare și distribuție a petrolului

Războiul început de Vladimir Putin împotriva Ucrainei și a unui mod de viață bazat pe independență și democrație a găsit Europa bazându-se confortabil pe gazul și petrolul rusești, la prețuri mici. Sancțiunile, și acum șantajul practicat de Rusia, complică situația multor țări. Cu România prinsă în acest joc economic, vorbim despre securitatea energetică. Cine controlează piața românească de rafinare și distribuție a petrolului. O anchetă de Cosmin Savu.

La graniță e un război pe care generațiile noastre nu l-au mai crezut posibil, iar ceea ce se întâmplă amenință stabilitatea întregii societăți. Europa s-a vulnerabilizat atunci când a preferat să își dea siguranța energetică pe confortul resurselor ieftine venite din est.

Lideri lipsiți de viziune sau doar lacomi, au aruncat o bună parte din economia europeană sub blestemul dependenței de gazul și petrolul rusesc, iar asta s-a întâmplat și la noi. Invazia din Ucraina a atras Europa într-un război energetic, iar România a fost prinsă, din nou, pe picior greșit. Șantajul energetic practicat de un regim brutal și agresiv este un joc cu limitele răbdării europenilor: ramuri industriale care sunt afectate în mod dramatic, inflație galopantă, și spectrul unei ierni de tip sovietic.

Autoritățile europene au decis ca din 6 decembrie să nu mai importe niciun gram de țiței brut din Rusia și din 26 februarie 2023 să nu mai fie aduși nici carburanți rusești procesați: benzină sau motorină produse în Rusia. Pachetele de sancțiuni împotriva statului agresor se întorc, însă, și împotriva consumatorului european, pentru că prețul benzinei și motorinei se regăsește în toate produsele și serviciile.

Ursula von der Leyen, președinta Comisiei Europene: *„Propunem astăzi o interdicție asupra petrolului rusesc. Aceasta va fi o interdicție completă de import, pentru tot petrolul rusesc, pe mare și prin conducte, brut și rafinat. Întrebarea de pe buzele tuturor este dacă vom ieși mai căliți sau mai dezbrăți din această iarnă.”*

Îmbrățișarea ursului rus dă fiori de gheață și la București, pentru că entități economice cu legături la Moscova s-au infiltrat în energia românească. Și nu e vorba doar despre gaz, ci și despre produse petroliere.

Echipa a vizitat largul Mării Negre, la nici zece kilometri de țărmul românesc. Nava aparține Kazmortransflot, Kazahstan și aduce țiței la cea mai mare rafinărie din România, la Petromidia Năvodari.

Aproape 80% din țițeiul brut și rafinat în România a trecut prin Rusia

Nava a venit cu țiței din Novorossisk, portul aflat în regiunea Krasnodar, Federația Rusă. Este un port militar foarte important și un hub petrolier, în același timp. Este cel mai mare hub de lichide din Marea Neagră.

Anul trecut, cea mai mare parte din țițeiul brut de import rafinat în România a venit prin Rusia, prin conducta Caspian-Pipeline-Consortium, CPC.

Toate cele trei mari rafinării din România, Rompetrol, Petrom și Lukoil, au adus anul trecut țiței prin conducta Caspian-Pipeline-Consortium, prin Rusia. Aproape 80% din țițeiul brut și rafinat în România a trecut prin Rusia.

Dumitru Chisăliță: *„Din păcate, suntem departe de situația de care aceste rute sunt niște rute certe și sigure, alternative”.*

Dumitru Chisăliță este președintele Asociației Energia Inteligentă.

Dumitru Chisăliță: *„Este un risc imens care există în momentul de față pentru România, pentru că eram dependenți de același țiței și aceeași rută de aprovizionare”.*

Anul trecut, din România s-au extras 3,32 milioane de tone de țiței și s-au importat 7,98 de milioane de tone.

Virgil Popescu, ministrul Energiei: *„Jumătate este petrol din Kazahstan care nu este supus sancțiunilor, dar e o vulnerabilitate că se încarcă în portul rusesc Novorossiisk”.*

Cosmin Savu: Și trece prin conducta CPC?

Virgil Popescu: *„Da, sunt două conducte acolo, CPC și Transneft, dar ele sunt excluse de la faze out pe țiței și o parte mai mică care se duce în rafinăriile Lukoil”.*

Cosmin Savu: Și Petrom a adus din Rusia anul trecut. Era mult mai convenabil pentru toți să ia, să se aprovizioneze peste Marea Neagră.

Și nu doar țiței brut a fost adus din Rusia, ci și produse petroliere gata rafinate, în special motorină.

Radu Căprău coordonează rafinarea și distribuția carburanților la OMV Petrom.

Radu Căprău, membru Directorat OMV Petrom: *„Deficitul de motorină este în principal regional, pentru că Marea Neagră avea cantități semnificative care veneau din zona Rusiei. În anul 2021, peste 1,5 milioane de tone erau importate din Rusia”.*

Isterie provocată de prețurile de la pompă

În martie 2022, după ce câteva benzinării din vestul țării au mărit prețul în mod artificial, îngrijorarea a luat forma unor cozi kilometrice. A fost nevoie de intervenția autorităților pentru a liniști isteria creată.

Virgil Popescu: *„A fost o speculație creată de un operator privat”.*

Ulterior, statul a reacționat și pentru o reducere a prețurilor până la 1 octombrie, cu 50 de bani pe litru, Ministerul Energiei fiind responsabil pentru furnizarea combustibililor în siguranță și la prețuri accesibile.

Virgil Popescu: *„Toate companiile au acționat. Unele în prima zi, sau seara, altele a doua zi, dar s-au conformat. Acum sigur că da, exista riscul că dacă prețul cotației crește, să crească și în România”.*

Temerile marilor rețele de distribuție și furnizare de carburanți

Astăzi, când se vorbește despre zone economice strategice, acționariatul majoritar în marile rețele de distribuție și furnizare de carburanți este deținut de entități din alte state:

OMV Petrom, unde statul austriac deține un pachet substanțial de acțiuni, Rompetrol unde Kazahstanul are acționariatul majoritar, Lukoil controlat de entități din Rusia, Mol controlat de statul maghiar, Socar care aparține statului Azerbadjan, Gazprom deținut de Nis Petrol Serbia, dar controlat de statul rus.

Gazpromul a intrat foarte agresiv pe piața de distribuție de carburanți și și-a propus o cotă de piață mare. Entuziasmul, însă li s-a mai estompat în ultimii ani, iar acum, cu războiul din Ucraina, temerile lor sunt că vor fi blocați cu desăvârșire.

În România, brandul Gazprom a intrat prin compania Nis Petrol România, o subsidiară a fostei companii naționale sârbești NIS. Aceasta a fost privatizată în 2008 și preluată de Gazpromneft, care deține 56% din acțiuni. Până în 14 noiembrie, șoferii români mai pot cumpăra combustibil rafinat în Serbia, din petrol rusesc și vândut sub marca Gazprom, după care aceste produse vor fi, teoretic, restricționate. Reprezentanții companiei nu au dat curs solicitărilor noastre pentru un interviu filmat.

Dependența de entități economice controlate din Rusia o regăsim și la malul mării. Jurnaliștii de la Info Sud-Est au scris despre modul în care se face buncherajul din portul Constanța.

Cristian Andrei Leonte, jurnalist: „Motorină, păcură, uleiuri, toate navele care vin și au nevoie de combustibil pentru a pleca mai departe sunt încărcate aici în port cu combustibilul necesar”.

Trei dintre cele patru nave care asigurau serviciul de buncaraj în portul Constanța sunt deținute de firme cu acționariat rusesc, Lukoil și Gazprom.

Delta Oil și Unicom 3 sunt navele care asigură serviciul de buncheraj, de încărcare cu combustibil maritim pentru navele care au nevoie, Unicom aparține Gazpromneft.

Silviu Stanciu conduce Sindicatul Portuar Roman.

Silviu Stanciu, Sindicatul Portuar Român: *„Un serviciu de peco mobil. La nivelul bazinului portuar, Constanța, Midia, Mangalia. El se ocupă cu distribuția combustibililor la nave, unde se cere, unde este nevoie, atât la cheu, cât și în larg”.*

Leonte Andrei: *„Astăzi, în portul Constanța sunt nouă companii care sunt licențiate pe serviciile de buncheraj, sunt și companii rusești, sunt și companii din România și din Cipru. Dar din aceste nouă companii, doar patru dintre ele sunt companiile care să facă buncheraj nu la cheu, ci în larg”.*

Florin Goidea a fost directorul Administrației Portului Constanța. La câteva zile după realizarea interviului PRO TV a fost eliberat din funcție.

Florin Goidea, fost director general Administrația Portului Constanța: „Portul Constanța nu este un hub de alimentare cu combustibil cum ar fi Istanbulul, Pireu,

Fujeirahul, unde sunt...La noi au fost 600 de nave s-au alimentat în decursul unui an, la Constanța”.

Cantitățile încărcate în portul Constanța sunt mici în comparație cu alte porturi la Marea Neagră, dar buncherajul este un serviciu necesar în orice port.

La Bellona, care aparține Lukoil Maritime, motorina este adusă din Bulgaria, din portul Burgas pentru a alimenta navele de buncheraj din portul Constanța care, la rândul lor, se deplasează pentru a alimenta navele care au deficit de motorină.

Navele Gazprom au rămas la mal

După introducerea sancțiunilor din martie 2022 împotriva unor companii controlate de statul rus, două dintre nave au rămas la mal. Este vorba despre navele Gazpromului.

Unicom Tranzit este controlată de familia unui om de afaceri din Republica Moldova, fostul ministru al Resurselor din anii 90, Constantin Iavorski, cu conexiuni puternice la Moscova. Acesta a vândut partea de bunkeraj rușilor.

În 2013, activitatea a devenit parte a diviziei de buncheraj a companiei Gazprom Neft, iar combustibilul era livrat din rafinăriile din Rusia și Serbia deținute de același gigant petrolier.

Leonte Andrei: *„Problema monopolului pe care îl au aceste barje în portul Constanța, după sancțiuni și după tot ce s-a întâmplat, n-ar fi legat de combustibil, nu e problemă de combustibil, ci de faptul că se găsesc foarte greu aceste barje de buncheraj, sunt foarte puține, este foarte greu să le aduci din altă parte ca să-ți asigure acest serviciu”.*

Navele rușilor nu alimentau doar în portul Constanța, ci presteau servicii de buncheraj și în Midia, Galați, Turnu Severin, Brăila sau Tulcea, dar după apariția sancțiunilor europene au fost blocate. Acest serviciu de buncheraj se poate asigura și la cheu, cu cisterne de motorină sau în dana deținută de Oil Terminal.

Leonte Andrei: *„Sunt cazuri care s-au întâmplat de puține ori în portul Constanța, buncherajul se făcea așa cum știm cu aceste barje în larg”.*

Cosmin Savu: Pentru că este mobil, este mai practic și economisești timp foarte mult.

Leonte Andrei: *„Și economisești și spațiu în port, pentru că dacă ar trebui să alimentezi cu motorina ar trebui să aglomerezi mai mult decât este astăzi aglomerat”.*

Florin Goidea: *„Ar fi o cheltuială, ar scădea mult acest business de aprovizionare al navelor în portul Constanța și doi, nu există ca o navă care are nevoie de bunker, intră în portul Constanța, acostează la o dană pentru câteva ore și i se aduce combustibil cu camionul sau la Oil Terminal prin țevă. Nu există că dacă aceste două barje se opresc, portul să nu mai aibă posibilitatea de a da combustibil, doar ca cheltuielile pentru a intra în port pentru armator vor fi în plus”.*

Sursa: StirilePROTV