

România ar putea să devină prin Constanța cel mai important jucător regional pe piața combustibililor

25 septembrie 2022



„Petrolul roșu”, partea a III-a. Infrastructura petrolieră înainte de 1989 era bine pusă la punct. Generații de specialiști au contribuit la un sistem complex.

În următorii ani nu va scădea ostilitatea între Rusia și Uniunea Europeană, iar România este la mijloc

În Constanța avem unul dintre cele mai mari terminale de petrol, pe unde se pot aduce milioane de metri cubi de combustibil. Deși capacitățile de rafinare au scăzut, încă putem să reprezentăm un jucător important în zonă, iar războiul din Ucraina ne poate aduce și beneficii economice.

Cea mai nouă rafinărie din România construită, însă tot înainte de 1989, este Petromidia. Aceasta a fost privatizată în 2001 unui grup controlat de Dinu Patriciu, de la care a fost cumpărată de către Kaz Munai Gaz, în 2007, grup petrolier deținut de statul Kazahstan.

Nici privatizarea Rompetrol nu a fost ferită de controverse. Dinu Patriciu a fost condamnat, după moartea sa, la plata unor prejudicii uriașe, bani care s-au recuperat de la companie și, parțial, din averea familiei. În ultimii ani, însă, actualii acționari majoritari au făcut investiții serioase, atât în rafinărie, cât și în partea de distribuție.

Felix Crudu-Tesloveanu este directorul general al rafinării din Năvodari. Felix Crudu-Tesloveanu, director general Rompetrol Rafinare: „Funcționăm la capacitate maximă, procesăm aproximativ 15.000 de tone de țiței pe zi și ne dorim să ne păstrăm ritmul ăsta în continuare”.

Care a fost cea mai contestată privatizare în industria petrolieră

Dar cea mai contestată privatizare în industria petrolieră a fost Petrom, în 2004. Acționar majoritar aici a devenit compania austriacă OMV, care a preluat rafinăriile de la Petrobrazi și Arpechim, rețeaua de distribuție, dar și o bună parte din zăcămintele românești de țiței. Radu Căprău, membru Directorat OMV Petrom: „OMV Petrom funcționează în România, plătește taxele în România, are marea parte a angajaților în România și și-a asumat această responsabilitate față de români”. După privatizare, dezvoltarea rafinării de la Petrobrazi a fost o constantă - instalații noi pentru eficiență, dar și pentru cerințele de mediu. Radu Căprău, membru Directorat OMV Petrom: „După privatizare s-au investit două miliarde de euro investite în Petrobrazi, tocmai pentru a veni cu producția la standarde de calitate necesare sau cerute de piață”. Mare parte din țițeiul, materie primă rafinată aici, la Petrobrazi, este de producție autohtonă, este din România. Asta dă și stabilitate companiei, mai ales prin prisma importurilor care nu se mai fac din Federația Rusă. Radu Căprău, membru Directorat OMV Petrom: „Două treimi din ce procesăm la Petrobrazi este producție internă, o treime este din import. În decursul anilor, acest procent va crește pentru că avem un declin natural al țițeiului”. Dumitru Chisăliță, expert în energie: „Estimările erau ca 20% din ce rafinează ei, erau din Federația Rusă. În momentul de față, ei spun că au o sursă alternativă, dar lucrurile nu sunt foarte clare, vizavi de proveniența care ajunge în România”. Radu Căprău, membru Directorat OMV Petrom: „La momentul declanșării crizei generate de războiul din Ucraina, am luat decizia să sistăm importurile de țiței din Rusia și am căutat soluții alternative. Soluțiile alternative pe care le-am identificat au fost o parte în Marea Neagră, Kazahstan, Azerbadjan. O altă parte, Mediterana, Nordul Africii, și, recent, am contractat un cargo care va veni din Marea Nordului”. Dar nu se știe care vor fi costurile și cum se vor regăsi în prețul benzinei și motorinei din piață. Radu Căprău, membru Directorat OMV Petrom: „Sunt două elemente care contează. Pe de o parte, transportul care este mai scump decât din altă zonă și, de asemenea, costurile legate de asigurări în contextul războiului. Bineînțeles, sunt mai mari”.

Alternative pentru combustibili

La Petrobrazi s-au dezvoltat și proiecte noi care să ajute producția națională. Lumea se gândește la alternative pentru combustibili. Aceasta este o instalație care transformă gazul, gazul lichefiat LNG, în benzină și motorină, în măsura în care este disponibil. Este o instalație foarte nouă. Și dacă la Petrobrazi planurile sunt pe termen lung, la Arpechim, rafinăria de la Pitești deținută tot de OMV Petrom, istoria pare că s-a oprit în loc. Inginerul Georgescu și-a început cariera la Arpechim și tot acolo și-a încheiat-o. Își amintește că s-a investit mult și după 1990. Mihail Georgescu, inginer: „Și am modernizat aici două instalații. Fabrica de hidrogen și încă o fabrică care producea un produs deosebit, tot după o licență americană, și am făcut aici instalația și după aia au venităștia și i-au oprit”. Încă din 2016, OMV Petrom a cerut autorităților de mediu aprobarea pentru tăierea și demolarea a ceea ce a mai rămas aici la Pitești. Radu Căprău, membru Directorat OMV Petrom: „Închisă, propriu-zis, Arpechimul a fost în 2011. În 2010 încă mai funcționa, dar nu funcționa în totalitate, Arpechimul avea o capacitate de 3.500.000 de tone pe an. Țițeiul iranian nu mai este disponibil pentru Uniunea Europeană, motiv pentru care majoritatea rafinăriilor au devenit ineficiente. Nu a mai existat țitei românesc și țiteiurile pentru care au fost construite, gândite să funcționeze, nu au mai fost disponibile”. Virgil Popescu, ministrul Energiei: „Din păcate, la privatizare, asta a fost. Nu s-au luat niște măsuri foarte clare, de siguranță, astfel încât să păstrăm ceea ce avem. Arpechimul putea să joace un rol important în rafinarea produselor din România. Înțeleg că petrochimia nu a fost dezafectată, dar nici bine nu îi e”. Radu Căprău, membru Directorat OMV Petrom: „Au fost mai multe discuții cu potențiali investitori care să preia Arpechimul, au venit, au văzut, concluzia lor a fost de fiecare dată aceeași ca și a noastră, nu este economic și nu s-a concretizat niciuna dintre ele”.

Rafinăria de la Rafo

Proiectată și construită în oglindă cu rafinăria de la Petromidia a fost și o altă rafinărie fanion a petrochimiei românești: Rafo. Complexul Petrochimic Borzești era cel mai mare din România și din Estul Europei. Aici era o platformă întinsă pe 1.200 de ha. Combinat chimic, rafinărie, produse bituminoase. Un mamut care, în timp, a fost dezmembrat și a avut mai multe istorii. La „România, te iubesc!”, jurnaliștii au prezentat istoria complicată de la Rafo. Privatizată în 2001 unei firme controlate de controversatul Corneliu Iacubov, a ajuns pe mâinile lui Marian Iancu, care l-a atras în afacere și pe Ovidiu Tender. De altfel, aceștia au și fost condamnați pentru diverse infracțiuni în jurul combinatului de la Onești. Rafinăria a fost atractivă pentru un oligarh rus stabilit în Austria, Yacov Goldovskiy care, printr-o suveică de firme, pune mâna pe activele de la Rafo. Miliardarul evreu de origine rusă a fost președintele celui mai mare combinat petrochimic din Rusia – Sibur.

Armand Goșu, expert în spațiul ex-sovietic: „În România, date fiind sensibilitățile opiniei publice, în anii 2000, capitalul rusesc a venit întotdeauna, dar întotdeauna prin alte țări, fie prin Israel, fie mai ales prin Austria. Avem de-a face cu anumite grupuri, care sunt conectate la anumite structuri din Federația Rusă”. Ion Marin a reprezentat sindicatele de la Rafo în toată istoria zbuciumată de la Onești. Ion Marin, fost lider Sindicatul Rafinorului: „În 2006, a spus voi plăti și voi ține la rafinărie, astfel încât să fie cea mai performantă unitate. În 2006, nu am pornit, în 2007 am mers câteva luni și în ianuarie 2008 am oprit definitiv”. Problemele și falimentul lui Rafo au atras după ele inclusiv închiderea lanțului de distribuție. Aproape 200 de benzinarii au ajuns în paragină și, deși compania austriacă controlată de rusul Goldovkyi a plătit câteva sute de milioane la Rafo, compania a intrat în lichidare. Ion Marin, fost lider Sindicatul Rafinorului: „Întrebarea pe care mi-am pus-o și și-au pus-o și alții, care a fost motivația acestor cheltuieli, să nu se pornească?” Armand Goșu, expert în spațiul ex-sovietic: „Faptul că pui pe butuci Rafo e în sine o acțiune destul de importantă. Poate să fie asta o miză, poate să fie pur și simplu o schimbare a planurilor”. În 2020, activele Rafo au fost cumpărate la lichidare de către o companie controlată de omul de afaceri Gruia Stoica, pentru șase milioane de euro. Doru Avramescu a fost pus să administreze noul proiect. Doru Avramescu, CEO Roserv Rafo: „În momentul în care am preluat platforma industrială de la Rafo, toate instalațiile erau oprite. Un lucru bun este că această conservare a fost făcută foarte bine, așa cum se poate observa, deși nu funcționează instalațiile, sunt într-o stare bună. Am încercat să gândim un plan pentru a transforma o rafinărie tradițională într-un producător de energie verde”. Compania controlată de Gruia Stoica a cumpărat, în primul rând, Rafo, pentru terminalul de căi ferate, cel mai mare din Moldova. Doru Avramescu, CEO Roserv Rafo: „În primul rând, am refăcut tot ce înseamnă infrastructura căilor ferate, să putem aduce trenuri, am refăcut partea de triaj, apoi ne-am gândit la rampele de încărcare și descărcare”.

Ce s-a întâmplat cu Rafo după debutul războiului

Dar după începutul războiului din Ucraina, Rafo a devenit atractivă din multe puncte de vedere. Bombardamentele rusești au distrus toată capacitatea de rafinare din Ucraina, iar nevoia de combustibil pentru război, dar și pentru agricultură și transporturi civile, este imensă. În contextual războiului din Ucraina, instalațiile de pe fosta platformă RAFO pot să joace un rol foarte important. De altfel, și astăzi se încarcă camioane care duc produse petroliere în Ucraina. Doru Avramescu, CEO Roserv Rafo: „Oneștiul poate fi un hub logistic pentru a asigura o parte din necesarul de carburanți pentru zona Ucraina. Avem aici cea mai mare capacitate de stocare neutilizată din România, aproape 660.000 de metri cubi”. Și, deși capacitățile de rafinare sunt încă în picioare la Onești, investițiile pentru repornirea activității de rafinare depășesc posibilitățile oricărui investitor român. Lucian Bogdănel, prefect Bacău: „Această ecuație a rafinării devine tot mai complicată”.

Pe de o parte, sub aspect financiar, sub aspect logistic, pentru că o rafinărie trebuie alimentată cu țiței, și sub aspectul timpului, sigur că da, că repornirea RAFO Onești ia cel puțin un an de zile, presupunând că există finanțare”. Doru Avramescu, CEO Roserv Rafo: „Decizia de a reporni rafinăria este una foarte, foarte complicată. În momentul de față, nu putem să răspundem. Rafo a fost proiectat să funcționeze cu materie primă de import”. Din Oil Terminal, din portul Constanța, până aici la Onești, sunt aproape 400 de km de conductă. Acolo este capătul conductei de țiței care aducea pe vremuri produsul pentru a fi rafinat. Rușii de la Petrochemical au vândut toată zestrea de țiței din conductele care stăteau sub presiune. Virgil Popescu, ministrul Energiei: „Este o conductă care din păcate nu cred că este funcțională, nefiind țiței pe conductă. Rușii de la Petrochemical au scos țițeiul din conductă. Probabil că acea conductă nu funcționează, dar nu are rost să duci petrolul, suntem așa, într-un cerc”.

Portul Constanța, un loc prin care țițeiul de import ajunge la noi în țară

Dacă Rompetrol și-a făcut propriul terminal în Midia, Lukoil și Petrom își aduc țițeiul de import prin portul Constanța, acolo unde statul român, prin ministerul Energiei, este acționar majoritar la o companie strategică, Oil Terminal. Dumitru Chisăliță, expert în energie: „Oil Terminal, foarte mulți ani, a fost un fel de oaie neagră. Aceasta este rampa de încărcare-descărcare produse petroliere. Acestea sunt rezervoare: benzină, motorină, țiței”. Viorel Ciutoreanu a fost consilier județean PNL și acum conduce interimar Oil Terminal. Viorel Ciutoreanu, director general Oil Terminal: „Eu nu mă pretez la așa ceva, îmi pare rău. Ce legătură are cu sinecurile politice că n-am... Am fost, când eram mai tânăr”. Virgil Popescu, ministrul Energiei: „Din păcate, capacitatea singurului terminal pe care îl are România, Oil Terminal, e limitată, nu e nelimitată. Nici nu s-au făcut investiții acolo. A rămas așa, o sinecură politică locală. Nu doar atât, de câte ori s-a încercat să se facă ceva acolo, s-au găsit câțiva acționari care să dea în judecată”.

Oil Terminal deține capacități impresionante în trei zone ale Constanței

Sursa: <https://www.diacaf.com/stiri/actualitate/>