

Chisalita (AEI): Motorina din România este mai scumpă decât ar justifica piața, în medie cu 10 bani pe litru

Pretul motorinei la pompa din România este peste nivelul pretului corect de piață cu aproximativ 10 bani pe litru, sustine Dumitru Chisalita, presedintele Asociatiei Energia Inteligenta (AEI), într-o analiza publicata joi.

"România este al doilea producator de titei din Europa, are una dintre cele mai dezvoltate infrastructuri petroliere din Europa Centrala si de Est, având rafinarii, acces direct la importuri maritime prin Marea Neagra si un sistem logistic de conducte care conecteaza porturile cu rafinariile si depozitele interne. În mod normal, o astfel de structura ar trebui sa stabilizeze preturile carburantilor si sa atenueze fluctuatiile pietei internationale. În cadrul studiului realizat de Asociatia Energia Inteligenta - Analiza fluxurilor petroliere, a costurilor si pretului la pompa în România - se desprinde din analiza fluxurilor de aprovizionare si a evolutiei costurilor petrolului din ultimele 90 de zile, ca pretul motorinei la pompa din România este peste nivelul pretului corect de piață. Diferenta nu este dramatica - aproximativ 10 bani pe litru - dar într-o economie care consuma milioane de tone de carburant anual, chiar si aceasta marja aparent mica devine relevanta", sustine specialistul.

Potrivit acestuia, aprovizionarea cu titei si produse petroliere din România este structurata pe trei niveluri principale: fluxul curent de aprovizionare (productie interna si importuri); stocurile comerciale ale companiilor; stocurile strategice obligatorii ale statului.

"Acest model este identic cu cel utilizat în majoritatea statelor membre ale Uniunii Europene si este conceput pentru a asigura securitatea energetica. Rafinariile din România proceseaza materia prima din productia interna si din importuri maritime sau regionale. Contractele de aprovizionare sunt în general organizate pe cicluri logistice de 30-90 de zile. În paralel, rafinariile mentin stocuri operationale de titei echivalente cu aproximativ 20-45 de zile de functionare, nivel standard în industria europeana de rafinare. În cazul produselor petroliere, lantul logistic este mai rapid, importurile regionale de motorina pot ajunge în 7-21 de zile, iar transporturile maritime din Orientul Mijlociu sau Asia în 20-45 de zile", afirma Chisalita.

Presedintele AEI mentioneaza ca România importa o mare parte din titeiul pe care îl proceseaza. Consumul anual de titei al României este de aproximativ 10 milioane de tone. Productia interna acopera doar 2,9 milioane de tone, ceea ce înseamna ca aproximativ 70% din necesar provine din importuri. Principalele surse sunt: Kazahstan, Azerbaidjan, Irak. Motorina este principalul carburant al economiei românești. Consumul anual este de aproximativ 6,6 milioane de tone, o parte importanta fiind acoperita din importuri directe sau din titei importat si rafinat local.

De asemenea, în analiza se precizeaza ca România dispune în prezent de trei rafinarii majore: Petromidia (Rompetrol) - aproximativ 4,8 milioane tone/an; Petrobrazii (OMV Petrom) - aproximativ 4,5 milioane tone/an; Petrotel (Lukoil) - aproximativ 2,7 milioane tone/an. Capacitatea totala de rafinare este de aproximativ 12 milioane de tone anual, suficienta pentru a acoperi mare parte din consumul intern si pentru exporturi regionale. Transportul titeiului si al produselor petroliere este realizat prin rețeaua operata de Conpet, care are aproximativ 3800 km de conducte.

"Piața functioneaza cu mai multe niveluri de stocuri. Stocurile comerciale de produse petroliere acopera în mod normal aproximativ 20-45 de zile de consum. În paralel, România mentine stocuri strategice obligatorii conform legislatiei UE, care trebuie sa acopere cel puțin 90 de zile de importuri nete sau 61 de zile de consum intern. În practica, nivelul este de aproximativ 90 de zile de consum. Prin urmare, sistemul petrolier românesc ar putea

acoperi teoretic 110-130 de zile de consum în cazul unei crize majore. Capacitatea totala estimata de stocare pentru titei si produse petroliere în România este aproximativ 3,3 milioane de tone (aproape jumătate din consumul României pe un an întreg)", subliniaza expertul.

Conform analistului, simularea fluxurilor de aprovizionare pentru perioada decembrie 2025 - februarie 2026 indica o piata stabila. Stocul comercial de motorina este estimat la aproximativ 450.000 tone, echivalentul a aproximativ 25-27 de zile de consum în sezonul de iarna. În fiecare luna, intrarile de motorina - productia interna si importurile - sunt aproape egale cu iesirile reprezentate de consumul intern si exporturi, ceea ce mentine stocurile constante. În paralel, rafinariile proceseaza lunar aproximativ 900.000-950.000 tone de titei, mentinând un stoc de aproximativ 900.000 tone, echivalentul a aproximativ 30 de zile de functionare.

El afirma ca petrolul s-a scumpit în ultimele luni, dar nu suficient cât sa explice pretul de astazi de la pompa pentru motorina.

"Conform calculelor AEI, pretul mediu al motorinei la pompa ar fi trebuit sa creasca de la 7,64 lei/l în decembrie 2025 la un maxim de aproximativ 8,35 lei/l în prima saptamâna din martie 2026. Pe baza fluxurilor logistice si a costurilor materiei prime achizitionate, analiza indica faptul ca pretul corect al motorinei nu ar trebui sa depaseasca aproximativ 8,35 lei/l, iar cel al benzinei aproximativ 8,18 lei/l. Cu toate acestea, conform datelor publicate de platforma PecoOnline, în data de 5 martie 2026, pretul mediu al motorinei în România era de 8,45 lei/l. Diferenta este de aproximativ 10 bani pe litru peste nivelul estimat al costurilor", sustine Dumitru Chisalita.

Potrivit acestuia, la un consum anual de aproximativ 6,6 milioane de tone de motorina, o diferenta de doar 10 bani pe litru poate însemna sute de milioane de lei anual. Aceasta suma este platita indirecta de transportatori, agricultori, industrie si, în final, de consumatori. Într-o economie în care transportul rutier ramâne principalul mod de circulatie a marfurilor, motorina este un cost sistemic.

"Din cei 10 bani, estimam ca 3,5 bani merg la bugetul de stat si 6,5 bani merg la companii. Dar de la începutul anului pâna în prezent statul din cresterea pretului la produsele petroliere, prin TVA câstiga suplimentar 8 bani la fiecare litru vândut. Într-o piata functionala, variatiile de pret sunt normale. Dar atunci când acestea depasesc costurile justificate de materie prima si logistica, apar întrebări legitime despre structura si marimea marjelor comerciale. În acest context, ar fi util ca Autoritatea Nationala pentru Protectia Consumatorilor si Consiliul Concurentei sa analizeze evolutia marjelor din sectorul distributiei de carburanti si modul în care acestea s-au modificat în ultimele zile. Mai multa transparenta privind structura pretului la pompa ar contribui la consolidarea încrederii publice într-o piata esentiala pentru economie. Pentru ca, într-o economie dependenta de transport rutier, pretul motorinei nu este doar o problema energetica - ci una care afecteaza întreaga economie", a mai scris Dumitru Chisalita.