

RRËZIMI I IDESË SË "PARASË SË LEHTË" NË INDUSTRIJË E PRODHIMIT TË NAFTËS SË RËNDË

SERIA I: REALITETI: Pse nafta e rëndë zakonisht tregtohet me një zbritje të madhe ndaj Brent?

Për shumë vite, një histori konsistente ka qarkulluar në rrethin shoqëror dhe qeveritar në Shqipëri: se nxjerrja e naftës së rëndë është një "minierë ari" që gjeneron fitime të lehta dhe pa mundim.

Ky është një konceptim i gabuar, e për rrjedhojë bëhet një burim i vazhdueshëm shqetësimi për profesionistët e industrisë që menaxhojnë realitetin kompleks operacional të vendburimeve të naftës së rëndë.

Duke marrë parasysh se industria e naftës ndër vite ka krijuar pasuri të konsiderueshme, **nafta e rëndë - veçanërisht ajo e prodhuar nga vendburimi Patos-Marinzës operon nën një realitet ekonomik krejtësisht të ndryshëm**, të përcaktuar nga kompleksiteti teknik i lartë, intensiteti kapital i vazhdueshëm dhe kufij strukturor të dobët.

Përmes kësaj serie, **Bankers Petroleum Albania Ltd. (BPAL)** përpiqet të ofrojë një shpjegim transparent, të bazuar në fakte të ekonomisë marginale të prodhimit të naftës së rëndë, duke rrëzuar iluzionin e "parasë së lehtë" dhe duke e treguar realitetin e vërtetë operacional dhe komercial.

Realiteti Margjinal: Mësime nga Rripi i Orinokos

Nëse nafta e rëndë do të ishte një rrugë e lehtë për pasuri kombëtare, Venezuela - si shtëpi e rezervave më të mëdha të naftës së rëndë në botë në Rripi i Orinokos, do të ishte sot një ndër kombet më të pasura në botë. Por në fakt, ajo shërben si një rast paralajmërimi global.

Nafta e rëndë **për vet natyrën e saj kërkon një mirëmbajtje sfiduese**. Ajo kërkon ri-investime kapitale të vazhdueshme dhe të konsiderueshme vetëm për ta mbajtur në funksion. Nafta duke pasur densitet dhe viskozitet të lartë, kërkon ndërhyrje teknike të vazhdueshme dhe input energjie.

Kur çmimet globale të naftës kalonin 100 USD për fuçi, Venezuela prodhonte më shumë se **3 milionë fuçi në ditë** naftë të rëndë. Megjithatë, pasi çmimet ranë, marzhet u rrëzuan. Pa fluks të mjaftueshëm monetar për të financuar diluentin, mirëmbajtjen dhe infrastrukturën e specializuar, prodhimi ra në **më pak se 500,000 fuçi në ditë**.

Kjo përvojë tregon një të vërtetë kritike:

Në industrinë e naftës së rëndë, operatorët janë gjithmonë shumë afër kufirit kritik ekonomik.

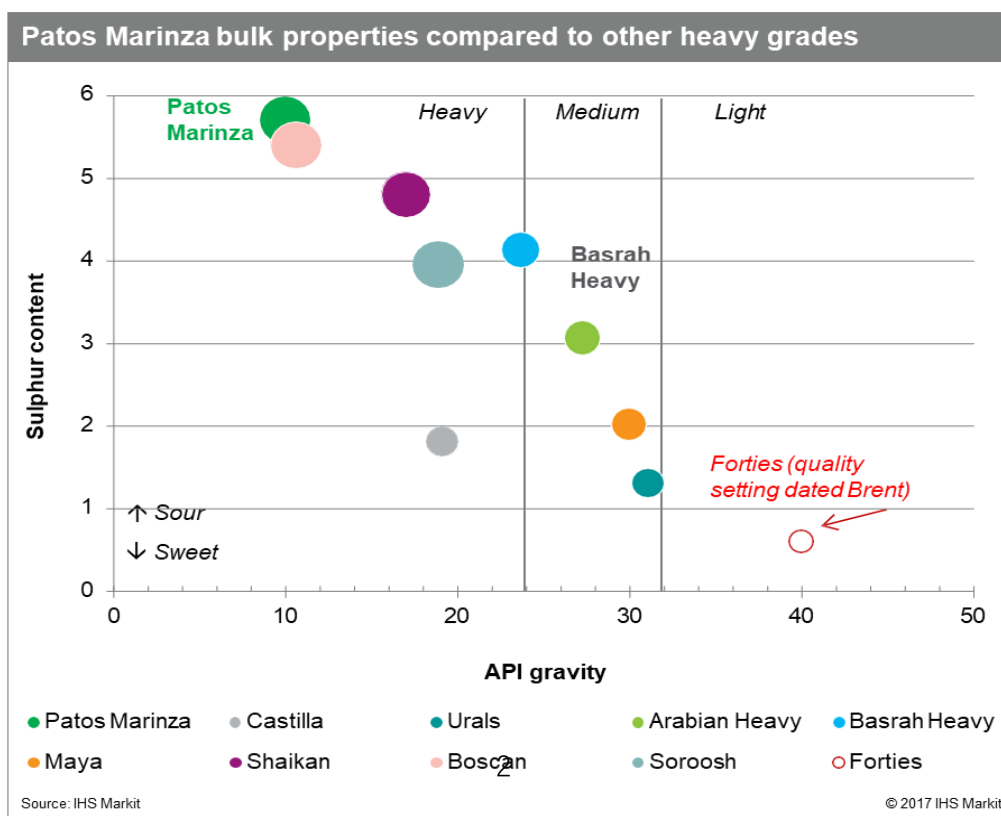
Nafta e rëndë nuk është një fitim i lehtë i garantuar, ajo është një orvajtje industriale me rrezikshmëri të lartë.

Kurthi i Standardit: Brent kundrejt Çmimeve të Realizuara të Naftës së Rëndë

Çmimet e naftës të cituara në media zakonisht i referohen "**Dated Brent**", e cila është një naftë e lehtë që shërben më shumë si një standart global. Brent-i i cilësisë së lartë, me përmbajtje të ulët të sqfurit dhe logjistika e saj offshore e bëjnë atë të lirë për rafinim dhe të lehtë për transport.

Megjithatë, **Brent nuk është çmimi që marrin prodhuesit e naftës së rëndë.**

Më poshtë është një shpjegim **specifik për Patos-Marinzën** pse nafta e rëndë e prodhuar në Shqipëri tregtohet me një **zbritje të vazhdueshme ndaj Brent**, duke lidhur logjikën globale të naftës së rëndë me *realitetin e* gjeologjisë, logjistikës dhe pozicionit tregtar të Shqipërisë.



1. Cilësia e Naftës: Nafta PM është "Shumë e Rëndë + Përmbajtje Squfuri të lartë"

Nafta e Patos-Marinzës (PM) bën pjesë në kategorinë e naftave me cilësi të ulët.

Karakteristikat tipike të naftës PM (të dhënat e fundit 2025):

- **API densiteti** ~8–9° API (shumë e rëndë)
- **Squfur:** ~5–6% (squfur i lartë)
- **Përmbajtje e lartë e asfalteneve dhe metaleve**

Implikimi kundrejt Brent (~38° API, ~0.4% squfur):

- **Rendiment shumë më i ulët i benzinës/naftës**
- Rendiment shumë më i lartë i **mbetjeve, sqfurit**.
- Kërkon **rafinim më specifik** (koksim të vonuar + hidro-trajtim).

Rafinuesit zbatojnë një **gjobë cilësie** që vetëm mund të justifikojë një **zbritje me shifër të dyfishtë në USD/fuçi**.

2. Realiteti i Rafinerive: Thuajse Asnjë "Blerës Natyror" Afër

Ky është një nga disavantazhet më të mëdha të naftës PM.

Mospërputhja rajonale e rafinerive

- **Shqipëria, Ballkani, Mesdheu Lindor:** kryesisht **rafineri të thjeshta ose me konvertim të mesëm**.
- Pak rafineri mund të trajtojnë:
 - 8–9° API
 - 5–6% squfur
- Asnjë **rafineri koksimi** e dedikuar për naftën PM.

Pasojat

- Nafta PM duhet të konkurojë me:
 - Vende të kufizuara në rafineritë komplekse
 - Shpesh larg (Itali, Spanjë, rastesisht Azia)

Distanca + konkurenca = **peshtë e blerësit** → zbritje më e madhe.

3. Shkallë e Vogël & Ekonomi e Dobët e Përzierjes

Patos-Marinza **nuk është një sistem eksporti i madh që ka rrjedhshmëri të qëndrueshme.**

- Shkalla e prodhimit është e vogël në krahasim me fushat globale prodhuese të naftës së rëndë.
- Vëllime të paqëndrueshme ulin interesat e rafinuesit
- Opsionet e përzierjes janë të kufizuara:
 - Shqipëria nuk ka sasi të konsiderueshme të naftës së lehtë.
 - Holluesi i importuar ka kosto të lartë.

Kontrasti me Kanadanë/ Lindjen e Mesme:

- Vëllime të mëdha, të qëndrueshme.
- Sisteme të integruara përzierjeje.
- Kërkesë e dedikuar e rafinerive.

Nafta PM cilësohet si një "**lëndë e parë oportuniste**", dhe jo si një kandidat kryesor i rafinerive.

4. Logjistika & Gjoha e Aksesit në Treg

Nafta PM përballlet me **kosto të shumta logjistike strukturore:**

Upstream & Midstream

- Nafta e rëndë ka nevojë për ngrohje dhe mirëmbajtje.
- Kostot më të larta të ruajtjes dhe trajtimit.
- Infrastrukturë vendase e kufizuar.

Realiteti i eksportit

- Duhet të eksportohet në rrugë detare
- Ngarkesa të vogla → tarifë më e lartë për fuçi.
- Më pak fleksibilitet tregëtar kohor

Të gjitha kostot shtesë zbriten *para* netback të rafinuesit → zbritje më e madhe ndaj Brent.

5. Gjoha Mjedisore & ESG (Në mënyrë disproporcionale e ashpër)

Për naftën PM, ndikimi ESG **nuk është teorik**---është komercial.

- **Intensitet shumë i lartë i karbonit për fuçi.**
- Squfur i lartë → specifikime më strikte karburanti në tregjet e BE-së.
- Rafinuesit përballen me:
 - Kosto më të larta CO₂.
 - Kostot e trajtimit dhe asgjësimit të sqfurit.
 - Presion financiar ESG.

Rafinuesit kërkojnë një **zbritje të qartë rreziku**, veçanërisht në Evropë.

6. Risku Qeveritar dhe Kontraktual (Shpesh e Anashkaluar)

Ndryshe nga nafta e rëndë kanadeze ose e Lindjes së Mesme, nafta PM mbart **rreziqe**.

Rreziqet e perceptuara:

- Paqëndrueshmëri fiskale & mosmarrëveshje tatimore.
- Parashikueshmëri e ulët rregullatore.
- Pasiguri në zbatim dhe pagesë.
- Historik mosmarrëveshjesh kontraktuale.

Edhe nëse cilësia e naftës do të ishte identike:

Blerësit ende e çmojnë me një **zbritje rreziku shtetëror/operacional**.

Kjo ka rëndësi më së shumti kur vëllimet janë të vogla dhe kontratat janë afat-shkurtër.

7. Çfarë Përfaqëson Vërtet Zbritja e PM

Për Patos-Marinzen, zbritja ndaj Brent **nuk është vetëm një rregullim cilësie**.

Ajo është shuma e:

Zbritja ≈

- Gjohë e sqfurit të lartë dhe shumë të lartë.
- Mungesa e rafinerive komplekse fqinje.
- Furnizim me shkallë të vogël, jo të qëndrueshme.

- Kosto e lartë logjistike & përzierjeje.
- Gjorbë ESG / karboni (me qendër në BE).
- Risku qeveritar dhe kontraktual.

Kjo është arsyeja pse nafta PM shpesh tregtohet:

- **10–25 USD/fuçi nën Brent në tregje normale.**
- **25–35+ USD/fuçi nën Brent kur:**
 - Diferencat e rafinerive zvogëlohen.
 - Transporti detar kufizohet.
 - Tensioni politik ose rregullator rritet.

8. Implikim Strategjik (Pse Kjo Është Strukturore)

Për naftën PM, **zbritja nuk mund të "negociohet menjëherë"**.

Ajo mund të **menaxhohet ose kompensohet** vetëm përmes:

1. **Kostove prodhuese më të ulëta** (kritike për mbijetesë).
2. **Mjedis të qëndrueshëm fiskal & rregullator.**
3. **Partneritete rafinerie afatgjata.**
4. **Besueshmëri operationale & stabilitet vëllimi prodhues.**
5. **Optimizim i përzierjejes (nëse justifikohet ekonomikisht).**

Çdo goditje në këto elementë **zgjeron menjëherë zbritjen.**

Pika Fundore

Nafta e rëndë e Patos-Marinzës tregtohet me zbritje ndaj Brent sepse ajo qëndron në kryqëzimin e:

- *Cilësisë shumë të dobët të naftës.*
- *Përshatjes së dobët rajonale të rafinerive.*
- *Eksporteve të vogla, me logjistikë të kufizuar.*
- *Ekspozimit të lartë ESG.*
- *Përceptimit të rrezikut shtetëror*

Optimizim Komercial Pavarësisht Kufizimeve Strukturore

Pavarësisht këtyre kufizimeve fizike dhe tregëtare, BPAL ka punuar vazhdimisht për të optimizuar çmimet e realizuara. Përmes partneriteteve afatgjata me tregtar ndërkombëtarë-përfshirë **Petraco, Mercuria, Cepsa, Trafigura, Vitol, Eni, BP etj., dhe- BPAL ka përmirësuar gradualisht çmimin e saj përmes impaktit prodhues të kompanisë mëmë nga vendet e tjera në vitet e fundit.**

- Çmimi mesatar historik i realizuar: **60-80% e Brent.**
- Çmimi i realizuar në vitet e fundit: **80-85%+ e Brent.**

Kjo performancë **tejkalon krahasimin me naftat e tjera të rënda**, përfshirë Boscan në Venezuel (50-65% e Brent), dhe naftën e rëndë të prodhuar dhe shitur në Shqipëri.

Këto rezultate pasqyrojnë optimizim komercial-jo fitime të lehta-dhe mbeten të kufizuara nga ekonomia e naftës së rëndë.

Adresimi i informimit të gabuar: Faktet e vërteta

Pretendimet e fundit të mediave pohuan se BPAL shet naftën kompanisë së saj mëmë me një çmim jo real prej 40 USD, e cila më pas rishitet me 60 USD.

Pretendime të tilla janë **teknikisht të pabesueshme dhe ligjërisht të paqëndrueshme.**

Tregtia e naftës është një aktivitet i drejtuar nga **rregulla strikte ndërkombëtare të çmimeve të transferimit, kontratave të auditimit dhe verifikimi i palëve të treta.**

BPAL shet ekskluzivisht **në tregje të pavarura, të njohura globalisht**, që operojnë nën standarte rigoroze përputhshmërie dhe transparence.

Çdo fuçi ka një çmim të specifikuar kontraktualisht, që është e dokumentuar dhe e auditueshme.

Kriza e Vërtetë: Iluzioni Administrativ & Publik i "Parasë së lehtë"

Kërcënimi i vërtetë ndaj qëndrueshmërisë së naftës së rëndë në Shqipëri nuk vjen vetëm nga sfidat nëntokësore të vendburimit, vjen gjithashtu nga iluzioni administrativ dhe publik i "parasë së lehtë" për prodhimin e naftës së rëndë.

Ndërsa kufijtë e naftës së rëndë janë natyrisht të holla, ato po erodohen më tej nga një seri veprimesh fiskale dhe administrative në rritje, përfshirë:

- Mosnjohja arbitrare e kostove hidrokarbure për të mbledhur taksë shtesë fitimi & gjobat.
- Pengesa e rimbursimit të TVSH.
- Vendosja e pa bazë e taksës ECC dhe rentës për holluesin.
- Ndërprerje të vazhdueshme administrative e operacionit prodhues.

Së bashku, këto masa kanë krijuar një mjedis operacional jo të favorshëm dhe të paqëndrueshëm që dekurajon investimet dhe çënon qëndrueshmërinë e vendburimit.

Përfundimi: Fakte Mbi Fabrikim

Disa informacione të gabua burojnë nga mungesa e kuptimit teknik. Narrativa të tjera duket se drejtohen nga një paragjykim i gabuar dhe të qëllimshëm.

BPAL do të jetë e përkushtuar ndaj **dialogut të bazuar në fakte, transparencës, dhe angazhimit të hapur** me autoritetet dhe publikun.

Megjithatë, **gënjeshttrat me qëllim të keq nuk do të mbeten më pa përgjigje.**

Në numrat e ardhshëm të kësaj serie, BPAL do të trajtojë çështjen në detaje, një nga një, duke siguruar që palët e interesuara, politika dhe publiku të kuptojnë plotësisht realitetin ekonomik të prodhimit të naftës së rëndë në Shqipëri.