

NYOLC HÉT A POLCOK KIÜRÍTÉSÉRE. HATVAN NAP AZ ÉHINSÉGIG. MI OKOZTA, ÉS MIT KELL AZONNAL TENNIE

[HAL TURNER VILÁG](#) 2026. MÁJUS 8. TALÁLATOK: 21656

-
-
-

Szerző: Mark A. Shryock

Hónapokkal ezelőtt neveztem meg ezt az idővonalat. 2026 júniusa és júliusa. Akkor mondtam, amikor nem voltak adatok, amelyek alátámasztanak. Akkor mondtam, amikor az emberek azt hitték, hogy tévedek. Akkor mondtam, amikor még azok a mesterséges intelligencia rendszerek is, amelyekkel dolgozom, azt mondták, hogy megelőzőm a bizonyítékokat. Azért mondtam, mert láttam a konvergenciát a rendszerelemzési képzésem során, és mert valami mélyebb, mint az adatok, azt súgta, hogy az idővonal helyes.

Most itt vannak az adatok. És mindent megerősítenek.

Ezt a kutatást négy különálló, nagy nyelvi modellen futtattam le. Kereszthivatkozásokat vettem fel az Egyesült Államok Energiainformációs Hivatala (EIA), a Nemzetközi Energiaügynökség (IEA), a Bloomberg, a Goldman Sachs, a JP-Morgan, a Fortune, az Associated Press, a Reuters, a PBS, a CNN és az Egyesült Nemzetek Szervezete ellen felhozott összes állításra. Ellenőriztem a Carlyle Group, a Rystad Energy, a Shell, a Chevron és maga az EIA tisztviselőjének szakértői értékeléseit.

Amit most mutatni fogok, az nem spekuláció. Nem vélemény. Ez a globális olajkínálat dokumentált, forrásokon alapuló és ellenőrzött pályája, ahogyan az jelenleg, 2026. május 8-án fennáll.

Ha jól hallasz, az életed múlik azon, ami ebben a cikkben áll. Nem dramati-
zállok. Nem túlzok. Azt mondom, hogy az adatok szerint az Amerikai Egyesült
Államok 2026. július 4-re kifogy a felhasználható olajból. Európában ebben a
hónapban fog kifogyni. Az élelmiszerrendszer, amely eltart téged, dízellel műkö-
dik. A dízel fogy el először.

Olvasd el ezt. Értsd meg. Cselekedj ma. Ne holnap. Ma.

AZ UTOLSÓ TARTÁLYHAJÓ

2026. május 3-án egy hongkongi zászló alatt hajózó New Corolla tartályhajó kö-
tött ki a kaliforniai Long Beach kikötőjében. Kétmillió hordó iraki nyersolajat szál-
lított, amelyet február 24-én rakodtak be a basrai kikötőben, négy nappal az-
előtt, hogy az Egyesült Államok és Izrael elindította az Epic Fury hadműveletet
Irán ellen, és a Hormuzi-szoros gyakorlatilag lezárult.

Az a tartályhajó volt az utolsó. Az utolsó olajszállítmány a Közel-Keletről, ami el-
érte az amerikai partokat. Megérkezett, kirakodták, és most eltűnt.

A háború kezdetekor már tengeren lévő tartályhajók két hónapig tartó üzem-
anyag-ellátását biztosító tartalék kimerült. Bryon Stock, a Chevron El Segundo
finomító, a nyugati part legnagyobb finomítójának igazgatója „jelentős mérföld-
könek” nevezte ezt, „amit 27 éves pályafutásom során még nem láttam vagy
szembesültem”. Finomítója általában a nyersolaj 20 százalékát az Arab-öbölből
kapja. Ez a kínálat most nulla. Kalifornia a nyersolaj nagyjából 60 százalékát im-
portálja. Ennek nagyjából 20 százaléka a Közel-Keletről származik. Megszűnt.

Két hónapig a világ a már a tengeren lévő olajkészleteken élt. Ez a lebegő kész-
let elfedte a történések teljes mértékét. Magasan, de stabilan tartotta az árakat.
Folyamatosan folyt az üzemanyag. Az emberek azt hitték, hogy ez csak egy
újabb csúcs a kutaknál.

Ez az illúzió május 3-án ért véget Long Beachen.

Már nem árvátságban vagyunk. Fizikai hiányba léptünk. Egy olyan pontba, ahol
az üzemanyag semmilyen áron nem lesz elérhető, mert már nincs mit eladni.

MI TÖRTÉNT A SZOROSSAL?

A Hormuzi-szoros egy keskeny vízi út Irán és Omán között. A háború előtt naponta nagyjából 120 kereskedelmi hajó haladt át rajta. Naponta 20 millió hordó olajat szállított, ami a globális tengeri olajkereskedelem 20 százaléka. Ez volt a bolygó legfontosabb energiaszektora.

2026. február 28-án az Egyesült Államok és Izrael csapásokat mért Iránra, amelyekben meghalt Ali Hamenei ajatollah, Izrael legfőbb vezetője. Irán válaszul lezárta a szorost. Március elejére mindössze három olajszállító tartályhajó haladt át egyetlen nap alatt, míg nappal korábban ötven. Irán aknákat, IRGC ágyúszádokat, hajóellenes rakétákat és dróntámadásokat vetett be a lezárás érvényesítése érdekében. Március 4-én Irán hivatalosan is lezártnak nyilvánította a szorost, és azzal fenyegetőzött, hogy megtámad minden áthaladást megkísérlő hajót. A tengeri fázis kezdete óta legalább 34 dokumentált támadás történt kereskedelmi hajók ellen.

A Lloyd's List jelentése szerint a május 3-án véget ért hétre mindössze 40 hajó kelt át a szoroson a teljes hét napos időszak alatt. Ez nagyjából napi öt-hat hajót jelent. A háború előtti forgalom napi 120 volt. Ez a Föld legfontosabb olajfolyosóján keresztüli kereskedelmi hajózás 95 százalékos visszaesését jelenti.

Az Egyesült Államok április 13-án saját tengeri blokádot vezetett be az iráni kikötők ellen. Április 23-án Trump utasította a haditengerészetet, hogy semmisítse meg az aknákat elhelyező iráni hajókat. Május 3-án Trump kijelentette, hogy az Egyesült Államok segíteni fog a megrekedt hajók kiszabadításában, majd fel függesztette a munkát. Irán figyelmeztette az Egyesült Államokat, hogy maradjon távol.

A szoros gyakorlatilag több mint két hónapja le van zárva. Húszezer tengerész és kétezer hajó rekedt továbbra is a Perzsa-öbölben. A biztosítótársaságok megtagadják a háborús kockázatokra vonatkozó fedezetet a Hormuz-átkelésekre, és a londoni közös hadi bizottság kibővítette a kijelölt magas kockázatú zónákat. A háborús kockázati díjak a háború előtti szint négyszeresére-hatszorosára emelkedtek. Még az átkelést megkísérlő hajók is olyan biztosítási költségekkel szembesülnek, amelyek gazdaságilag életképtelenné teszik az utat.

MIT JELENT A „TARTÁLYFEJ”, ÉS MIÉRT FOG VÉGET VESZNI AZ ÉLET-MÓDODNAK?

Az elkövetkező napokban egy olyan kifejezéssel fogsz találkozni, amellyel a legtöbb amerikai még soha nem találkozott: trikó.

Jeff Currie, a Carlyle Group vezető tanácsadója 2026. május 6-án a Bloomberg Televisionnek elmondta, hogy az európai olajtároló tartályok "valamikor májusban", az Egyesült Államokban pedig "valahol július 4-én" érik el a tartályfenéket. Azt mondta, "soha nem látott még ehhez hasonlót".

Állj meg és értsd meg, mit jelent ez.

A tartályok aljának hiánya nem azt jelenti, hogy alacsony a szint. Azt jelenti, hogy a rendszer nem működik. Az olajtároló tartályokban minimális folyadék-mennyiségre van szükség a szivattyúk működését lehetővé tevő nyomás fenntartásához. Amikor a szint ezen küszöbérték alá csökken, a maradék olaj fizikailag hozzáférhetetlenné válik a csővezeték-rendszer számára. Nem lehet kiszivattyúzni. Nem lehet mozgatni. A szivattyúk meghibásodnak.

Ez alatt a nagy tárolótartályok alsó öt-tíz százaléka üledéket, vizet és paraffinviszt tartalmaz, amit az ipar „nehéz anyagoknak” nevez. Ha erről a szintről próbálnak meg kinyerni vizet, az eltömíti a szűrőket és károsítja a finomító berendezéseit. Ez az utolsó térfogat nem használható fel intenzív, hetekig tartó feldolgozás nélkül.

Tehát amikor Currie azt mondja, hogy „tartályfenék”, akkor egy olyan pontra utal, ahol maga az infrastruktúra is meghibásodik. A szivattyúk nem tudnak szállítani. A csővezetékek nem tudnak szállítani. A finomítók nem tudnak feldolgozni. Nem számít, mi az ár. Nem számít, mennyi pénz van. Az üzemanyag fizikailag eltűnt a rendszerből.

Európa most éri el ezt a pontot. Ebben a hónapban. 2026 májusában. Az Egyesült Államok július 4-e körül éri el. Ez nem a jövő évre vonatkozó előrejelzés. Ez nyolc héttel azután van, hogy ezt írom.

A SZÁMOK, AMELYEK BIZONYÍTJÁK

A május 1-jén véget ért héten az amerikai kereskedelmi kőolajkészletek egyetlen hét alatt 5,9 millió hordóval csökkentek. A nyersolajkészletek 2,3 millió hordóval csökkentek. A desztillált üzemanyag (dízel és sugárhajtómű-üzemanyag) készletei 1,3 millió hordóval csökkentek, és most 11 százalékkal az ötéves átlag alatt vannak, ami 2005 óta a legalacsonyabb szint. Az amerikai benzinkészletek 2,5 millió hordóval csökkentek. Ez volt a benzinkészletek tizenegyedik egymást követő heti csökkenése.

Mindez az EIA saját heti kőolajhelyzet-jelentéséből származik, amelyet 2026. május 6-án tettek közzé.

Az EIA 2026 második negyedévére vonatkozó becslése szerint a globális nettó piaci hiány napi 5,1 millió hordó. De ez csak a termelés és a fogyasztás közötti különbség. Ha figyelembe vesszük a stratégiai tartalékok, az úszó tárolók és a kereskedelmi készletek világszerte történő kimerülését, a bruttó kimerülési ütem eléri a napi 10-13 millió hordót. Egy elemzés becslése szerint több mint egymilliárd hordó tárolt kőolaj fogyott el február vége óta.

Összehasonlításképpen, az Egyesült Államok teljes stratégiai kőolajtartaléka 413 millió hordó volt 2025 decemberében. Tíz hét alatt több mint két teljes stratégiai kőolajtartaléknak megfelelő mennyiséget égettünk el.

Maga az SPR április végén 397,9 millió hordón állt. Május 1-jei hetében 392,7 millió hordóra csökkent, és azóta is csökken. Az Egyesült Államok 172 millió hordó mennyiség felszabadítását jelentette be egy 32 nemzet összehangolt, összesen 400 millió hordós erőfeszítés részeként. Ebből az amerikai felszabadításból eddig csak 17,5 millió hordó teljesült. A felszabadítás csereként, nem eladásként történik, ami azt jelenti, hogy minden hordót később 18-22 százalékos felárral vissza kell juttatni a tartalékba. Saját vész készletünkből kamatra vesszünk fel kölcsönt, hogy betömjünk egy betölthetetlen lyukat.

A Goldman Sachs 101 napos keresletről számolt be a globális készletekben, és előrejelzése szerint május végére ez a mennyiség 98 napra csökken. A HFI Research becslése szerint az amerikai nyersolaj-pufferkészletek két héten belül kifogyhatnak. Az amerikai olaj-pufferkészletek nyolc héten belül kifogyhatnak. A globálisan fennmaradó pufferek az amerikai kereskedelmi készletek és Kína stratégiai tartalékai.

Currie értékelése a Bloombergnek egyértelmű volt: „Bele van sütvé, pont. Olyan sokáig fog tartani, mire újraindítják ezt az egészet, hogy a készletek továbbra is csökkenni fognak.” Még ha a háború ma véget is érne, a hiány elkerülhetetlen.

ELŐSZÖR A DÍZEL FOGY KI, AZTÁN MINDEN LEÁLL

Nem minden üzemanyag egyforma ebben a válságban. A dízel kifogy először. És amikor a dízel leáll, Amerika is megáll.

Az amerikai desztillátumkészletek (dízel és sugárhajtású üzemanyag együttesen) 11 százalékkal az ötéves átlag alatt vannak, és 2005 óta a legalacsonyabb szinten vannak. Michiganben a dízel ára elérte a 6,00 dollárt gallononként. A Nagy-tavak régiójában ez az érték meghaladja a 6,00 dollárt. Kaliforniában az előrejelzések 6,00 és 8,90 dollár között mozognak gallononként, attól függően, hogy meddig tart a válság.

A dízel nem luxus üzemanyag. A dízel az amerikai gazdaság vérkeringése. Az Egyesült Államokban az összes mezőgazdasági és élelmiszeripari termék hetven százalékát teherautóval szállítják. Minden teherautó dízellel működik. Minden traktor minden földön dízellel működik. Minden kombájn dízellel működik. Minden hűtős pótkocsi, amely hidegen tartja az élelmiszert az élelmiszerboltba menet, dízellel működik. Minden gabonaszállító tehervonat dízellel működik.

Amikor a dízel szűkössé válik, a teherautók leállnak. Amikor a teherautók leállnak, az élelmiszert nem viszik el a farmokról. Nem szállítják a feldolgozóüzemekbe. Nem szállítják elosztóközpontokba. Nem érkezik meg az élelmiszerboltokba.

Ez nem infláció. Az infláció az, amikor az árak emelkednek. Ez az, amikor kiürülnek a polcok, mert nincs mit tenni rájuk. Nincs mit tenni rájuk, mert nincs üzemanyag, ami az élelmiszert elszállítaná onnan, ahol nő, oda, ahol élsz.

Az ENSZ már megkongatta a vészharangot. Az ENSZ Hírei arról számoltak be, hogy a Hormuzi üzem zavarai globális élelmiszerválságtól való félelmeket keltenek. Az FAO közgazdászai arra figyelmeztetnek, hogy a helyzet tovább romolhat, különösen akkor, ha az országok korlátozni kezdik az exportot a hazai készletek védelme érdekében, ami minden korábbi élelmiszerválságban megfigyelhető volt. A műtrágyaárak már most is emelkednek, mivel a nitrogénműtrágya-termelés a földgáztól függ, és a Hormuzon keresztüli földgázellátást csökkentették. A kaliforniai nitrogénműtrágya ára elérték a tonnánkénti 450-575 dollárt.

A CNN arról számolt be, hogy az olajválság „egy mindent érintő válsággá” válik. A műanyag kupakok, rekeszek, uzsonnászacskók és tartályok egyre nehezebben beszerezhetők. Kőolajszármazékokra van szükség a lábbelik és bútorok ragasztóihoz, a gépek ipari kenőanyagaihoz, a festékekhez és tisztítószerhez. Sör, tészta, chips, játékok, kozmetikumok, vese dialízis kellékek, óvszerek. Mindez a kőolajtól függ. Jelenleg mindez felborul.

Nem élelmiszerválsághoz közeledünk. Éppen belépünk egybe. És éhínség lesz belőle, ha ez júniusig és júliusig folytatódik, amit az adatok szerint is fog.

A LÉGIKÖZLEKEDÉSI ÖSSZESÜLÉS MÁR ELKEZDŐDÖTT

2026. május 2-án a Spirit Airlines beszüntette az összes működését. A bejelentés keleti parti idő szerint hajnali 3 órakor érkezett. Tizenhét ezer dolgozó veszítette el az állását. A légitársaság ügyvédje azt mondta, hogy „nincs több kiút”. A Spirit március 1. óta több mint 100 millió dollár üzemanyagköltséget emésztett fel. Most már nincs.

A Spirit Airlines nem az utolsó légitársaság, amelyik elbukik. Ez az első.

Az Amszterdam-Rotterdam-Antwerpen európai központban a sugárhajtóanyag-készletek 50 százalékkal csökkentek a háború február végi kezdete óta. Claudio Galimberti, a Rystad Energy vezető közgazdásza a Fortune magazinnak elmondta, hogy a csökkenés „egyenes vonalban lefelé haladt, és legalább a következő hetekben így is marad, bármit is teszünk”.

A Goldman Sachs előrejelzése szerint az európai kereskedelmi repülőgép-üzemanyagkészletek júniusban a Nemzetközi Energiaügynökség kritikus 23 napos hiányküszöb alá csökkennek. Az Egyesült Királyságot tartják a leginkább veszélyeztetettnek a repülőgép-üzemanyag jegyrendszere miatt. Néhány európai ország egyáltalán nem tart hivatalos repülőgép-üzemanyagkészletet.

A Lufthansa októberig 20 000 járatot törölt. Az AirAsia X 31-40 százalékkal emelte a viteldíjakat, és 10 százalékkal csökkentette a kapacitását. Az Air New Zealand 1100 járatot törölt. Több mint 13 000, csak májusra tervezett járatot töröltek Európa-szerte. Világszerte közel kétmillió ülőhelyet távolítottak el a légitársaságok menetrendjéből.

Az American Airlines becslése szerint a 2026-os üzemanyagköltségei 4 milliárd dollárral magasabbak voltak, mint tavaly. A Delta 2 milliárd dolláros üzemanyag-költség-emelkedésről számolt be csak a második negyedévben.

Galimberti a Fortune magazinnak ezt nyilatkozta: „Még mindig alvajáróként közeledünk ebbe a közelgő katasztrófába. Kevés kétség férhet hozzá, hogy katasztrófa lesz.” Ő alvajárásnak nevezte. Ez a helye a szónak. Az adatok sikoltozik, és a világ alvajáró.

AZ ÜZEMANYAGOK, AMELYEKRŐL SENKI SEM BESZÉL

A válság messze túlmutat azon, ami az autónkban vagy a teherautónkban történik. A Hormuzi-szoroson a globális cseppfolyósított földgázkereskedelem nagyjából 20 százaléka bonyolódott le. Katar, a világ legnagyobb LNG-exportőre, a Ras Laffan feldolgozókomplexumában károkat szenvedett, amelyek a becslések szerint kapacitásának 17 százalékát kiiktatták. A Rystad Energy becslései szerint a zavar az éves globális LNG-kínálat 7-11 százalékát csökkentette a piacra. Az ázsiai spot LNG-árak 140 százalékkal emelkedtek, a háború előtti 10 dollárról millió BTU-nként 25 dollár fölé.

A cseppfolyósított kőolajgáz (LPG), a műanyaggyártás, a vegyipar, a fűtési rendszerek és a mezőgazdasági műveletek üzemanyaga, szállításának stagnálását tapasztalta, mivel a Perzsa-öböl menti export összeomlott. A Goldman Sachs a PB-gázt a 2026 második negyedévében várható fő hiánykockázatként azonosította.

A nafta, a műanyagok, oldószerek és ipari vegyi anyagok alapanyagaként szolgáló petrokémiai alapanyag, eltűnőben van az ázsiai piacokról. A fujairahi tárolókészletek 72 százalékkal csökkentek. Az északnyugat-európai ARA naftakészletek 37 százalékkal csökkentek. A szingapúri középpárlatok ára rekordmagasságokat ért el, meghaladva a hordónkénti 290 dollárt. Ázsia-szerte a petrokémiai üzemek bezárnak, mert nem engedhetik meg maguknak vagy nem tudják beszerezni az alapanyagot.

Ezek nem fogyasztói üzemanyagok. A legtöbb amerikai soha nem fog hallani a nafta vagy a PB-gáz hiányáról. De érezni fogják. Műanyag csomagolás, orvosi eszközök, műtrágya-összetevők, ipari vegyszerek, propánt használó otthonok fűtőanyaga. Mindez a jelenleg felbomló ellátási láncoktól függ.

AZ ELSŐKÉNT SÉRÜLT RÉGIÓK

Amerika nem minden részét fenyegeti azonos szintű kockázat. A földrajzi adottságok határozzák meg a sebezhetőséget.

Kalifornia az elemzők által „energiaszigetnek” nevezett jelenségként működik. Elszakadt a hazai csővezeték-hálózattól, és szinte teljes mértékben a tengeri úton importált nyersolajra támaszkodik. A Chevron El Segundo finomító, a nyugati part legnagyobbja, jelentős mértékben el van zárva az ellátásától, mivel nincs más csővezeték-alternatívája. A kaliforniai gáz ára már most is meghaladja a 6 dollárt gallononként, és egyre csak emelkedik.

Az Egyesült Államok délkeleti része nagymértékben függ a Colonial Pipeline-től, a Mexikói-öböl partvidékétől a keleti partvidékig futó fő finomított termékeket szállító csővezetéktől. Ennek a csővezetéknek az átviteli sebessége jelenleg csökken, mivel a Mexikói-öböl partvidéki finomítók az európai exportot helyezik előtérbe, ahol a hiány súlyosabb. A délkeleti rész már azelőtt helyi hiányokkal szembesülhet, hogy az országos átlag elérné a válságszintet.

Ázsia és a Csendes-óceán térségét sújtja először és leginkább a válság. Wael Sawan, a Shell vezérigazgatója a befektetőknek elmondta, hogy „Dél-Ázsia szenvedte el először a legnagyobb terhelést. Ez Délkelet-Ázsiába, Északkelet-Ázsiába, majd április közeledtével egyre inkább Európába tevődött át.” Dél-Korea, Japán és Kína együttesen a Hormuzon átfolyó olaj 75 százalékát teszi ki. Ausztrália már bevezette a kormány által elrendelt otthoni munkavégzési rendelkezéseket. A Fülöp-szigetek négynapos munkahétre tért át. Vietnam elrendelte a munkavállalók otthonmaradását.

Európa ebben a hónapban a készletek közvetlen kimerülésével néz szembe. A katar LNG-től és a Hormuzon keresztül szállított szaúdi nyersolajtól való nagyfokú függőség akár 30 százalékos ipari felárakat is eredményezett. Patrick Pouyanne, a Total vezérigazgatója becslése szerint a válság kezdete óta napi 10-13 millió hordó olajat vontak ki a globális készletekből, eddig nagyjából 500 millió hordót fogyasztottak el. Az Equinor vezérigazgatója szerint még a megállapodás megkötése után is hat vagy több hónapba telne a helyzet normalizálódása.

AZ ÁR, AMIT LÁTSZ, HAZUGSÁG

Valami történik most az olajpiacokon, amiről a legtöbb amerikai soha nem fog hallani, és ez lehet a legfontosabb jelzés ebben az egész válságban.

Az olajnak két ára van. A „papírár” az, amit a hírekben, a tőzsdéken kereskedett határidős szerződésekben látsz. Aztán ott van a „fizikai” ár. Ennyiért adják el a valódi hordó olajat, amikor a valódi vásárlók valódi pénzt fizetnek azért, hogy a valódi nyersolaj valódi finomítókba kerüljön.

Egy normál piacon ez a két ár szorosan követi egymást. Jelenleg nem. A köztük lévő különbség a válság kezdete óta hordónként 20 és 60 dollár között mozgott, a naptól és a nyersolaj minőségétől függően.

Május 8-án a Brent nyersolaj határidős árfolyama hordónként 101,65 dollár körül alakult. Ez az az érték, amelyet a hírek is közölnek. Április 7-én azonban a fizikai Brent ára elérte a hordónkénti 144,42 dollárt, ami 1987 óta a legmagasabb feljegyzett ár. Ez több mint 40 dolláros eltérést jelent egyetlen benchmarkhoz képest. Az IEA jelentése szerint a fizikai nyersolaj spot ára áprilisban közel 150 dollár/hordó volt.

George Noble veterán energiabefektető megragadta a szakadékot, amikor a papír ára 90 dolláron, a fizikai ára pedig 144 dolláron zárt ugyanazon a napon: „Az egyikük TÉVESZ.” 45 éves tapasztalatára támaszkodva hozzátette, hogy amikor a papír ára utoléri a fizikai árat, az átárazás „erőszakos” lesz.

A hírekben látható ár a papírár. A világ valójában sokkal magasabb árat fizet az olajért. És amikor ez a két szám egybeesik, minden egyes dologért fizetett ár velük együtt fog változni.

A Reuters beszámolója szerint a shortolók 7 milliárd dollár értékben fogadtak az olajára a márciusi és áprilisi nagyobb ármozgások előtt, több százmillió dolláros profitra szert téve. Valaki tudta. Valaki úgy pozicionálta magát, hogy profitáljon a káoszról. És meg is tette.

A 64 HETES KÉSÉS, AMIT SENKI SEM ÉR MEG

Íme egy tény, aminek ma este minden döntéshozót ébren kellene tartania. Ha a Hormuzi-szoros ma délután teljesen és véglegesen megnyílna, az új Perzsa-öbölbeli benzin első cseppje csak körülbelül 2027 júniusában érné el a középnyugati benzinkutakat. Ez 64 hét múlva lesz.

A matematika egyszerű. Nagyjából 40 napba telik, amíg egy nagyon nagy nyersolajszállító hajó eljut a Perzsa-öbölből az Egyesült Államok partvidékére. Miután a nyersolaj megérkezik a finomítóba, egy több hetes finomítási folyamaton megy keresztül, mielőtt felhasználható üzemanyagává válik. Ezután a finomított benzint a part menti finomítókból a szárazföldi elosztópontokba kell szállítani, ami további 10-14 napot vesz igénybe csővezetéken és teherautón keresztül. Mindezt összeadva 64 hetet kapunk a szorostól a szivattyúállomásig.

Ez azt jelenti, hogy a fájdalom örökre velünk marad. Függetlenül attól, hogy mi történik diplomáciai úton. Függetlenül attól, hogy milyen megállapodás születik. Függetlenül attól, hogy mit ígér bármelyik politikus. Az olaj óceánokon keresztüli szállításának, finomításának és 150 000 benzinkútra történő elosztásának fizikai valósága nem összenyomható. Semmilyen beszéd nem oldja meg ezt. Semmilyen elnöki rendelet nem oldja meg ezt. Semmilyen tweet nem oldja meg ezt. A fizika nem tárgyal.

Currie megerősítette ezt a Bloombergnek: „Három vagy több hónapról beszélünk, mire egyáltalán elkezdődik a folyamat újraindítása.” És ez a három hónap csak a kezdet. A folyamat helyreállításának teljes időtartama több mint egy év.

De az akadályok messze túlmutatnak a tranzitidőn. A hajózási útvonalakat meg kell tisztítani az aknáktól. A tengerészeti biztosítótársaságokat meg kell győzni arról, hogy a szoros biztonságos, és a londoni Lloyd's valószínűleg hónapokig fenntartja a háborús kockázati prémiumokat egy esetleges békemegállapodás után. A hajókat át kell helyezni. A leállított termelést újra kell indítani, ez a folyamat a COVID utáni helyreállítás során akár két évig is eltarthat, és egyes tározókban maradandó károsodást okozhat, ha a kutakat nem megfelelően zárják le. Naponta több mint kétmillió hordó közel-keleti finomítói kapacitás van leállítva vagy megrongálódott. Katar Ras Laffan létesítménye becslések szerint kapacitásának 17 százalékát elvesztette. Az iparági becslések szerint a javítási idő akár öt év is lehet. A kritikus berendezések, mint például a gázturbinák, két- négy éves OEM-elmaradásokkal rendelkeznek. A teljes Perzsa-öbölbeli javítási számla becslések szerint 25 és 58 milliárd dollár között van.

Még ha holnap béke is jön, a felépülés éveket tart.

A KERESLET KÉNYSZERŰ LEÁLLÍTÁSA

Amikor a kínálat eltűnik, a keresletnek követnie kell. Nem azért, mert az emberek úgy döntenek, hogy kevesebbet fogyasztanak. Mert rákényszerülnek.

A háború előtt az IEA előrejelzése szerint a globális olajkereslet 2026-ban napi 730 000 hordóval fog növekedni. Áprilisi jelentésükben ezt az előrejelzést napi 80 000 hordós csökkenésre módosították az egész évre vonatkozóan. Csak 2026 második negyedévében napi 1,5 millió hordóval várható a csökkenés, ami a COVID-19 óta a legmeredekebb negyedéves csökkenés. A Goldman Sachs még meredekebb, napi 1,7 millió hordós második negyedévi csökkenést prognosztizál.

Ez nem természetvédelem. Ez a kereslet pusztítása. Gyárak bezárását, járattörést, ingázás megszüntetését, mezőgazdasági tevékenységek visszaszorítását jelenti. Gazdaságok zsugorodását, mert nincs elég üzemanyag a fenntartásukhoz.

Az amerikai benzinkereslet április végén meredeken visszaesett, mivel az árak megugrottak, és a kínálattal kapcsolatos aggodalmak elterjedtek. Az IEA előrejelzése szerint a 2026 második negyedévében a kereslet napi 1,5 millió hordóval fog csökkenni, ami a COVID-19 óta a legnagyobb negyedéves visszaesés. A globális finomítók termelése közel 6 millió hordóval csökkent naponta, főként Ázsiában és a Közel-Keleten, mivel a finomítók nem tudnak nyersolajat beszerezni a feldolgozáshoz.

Tristan Abbey, az EIA igazgatója kijelentette: „Kőolaj-előrejelzéseink nagymértékben függenek három változó kölcsönhatásától: a lezárás időtartamától, a termelés kiesés becsléseitől és az újraindítás ütemtervétől.” Majd hozzátette azt a mondatot, amelynek minden amerikaiat riasztania kellene: „Soha nem láttuk a szoros bezárulását, és soha nem láttuk újra kinyílni.”

Senki sem tudja, hogyan végződik ez, mert ilyen még soha nem történt.

Az OPEC nem tud megmenteni minket

Minden korábbi olajválság során a Kőolaj-exportáló Országok Szervezete (OPEC) közbelépett, hogy stabilizálja a piacot a termelés fokozásával. Erre való az OPEC. Ezúttal nem tudja megtenni. A termelők a blokádnak mögé vannak zárva.

Szaúd-Arábia, Irak, Kuvait, Katar és Bahrein, azok az országok, amelyek több olajat tudnak kitermelni, nem tudják lezárt szoroson keresztül piacra juttatni a termékeiket. Szaúd-Arábia részlegesen képes elterelni a kőolajat a kelet-nyugati kőolajvezetéken keresztül a Vörös-tengerig, de ez közel sem elég ahhoz, hogy pótolja a Hormuzon átfolyó, normális esetben megszokott mennyiséget.

Április 28-án az Egyesült Arab Emírségek bejelentette, hogy május 1-jétől kilép az OPEC-ből és az OPEC+-ból. Az Egyesült Arab Emírségek a harmadik legnagyobb OPEC-termelő, napi nagyjából 3,6 millió hordóval, ami az OPEC termelésének mintegy 12 százaléka. Ez volt a legnagyobb termelői kivonulás a kartell 65 éves történetében mennyiségileg. Az ADNOC, az Egyesült Arab Emírségek nemzeti olajtársasága, most már függetlenül működik saját Murban nyersolaj-referenciaértékkel.

A hagyományos piaci stabilizátor megbénult. Legnagyobb termelői egy zárt zsákutca mögé vannak zárva. Harmadik legnagyobb tagja épp most lépett ki az ajtón. Nem érkezik semmilyen OPEC-lovasság.

AZ EGYESÜLT ÁLLAMOK MAGÁT FESZÍTI, HOGY ELÉGÍTSE A VILÁGOT

Miközben az amerikai tárolótartályok kiürülnek, az Egyesült Államok minden idők rekordmagasságú kőolajexportot produkál. A teljes kőolajexport 2026 elején elérte a napi 14,2 millió hordót, ami 33 százalékos növekedést jelent 2025-höz képest. A finomított termékek exportja új történelmi csúcst ért el, napi 8,2 millió hordót. A benzinexport 27 százalékkal, a dízelolaj-export 23 százalékkal, a repülőgép-üzemanyag exportja pedig 82 százalékkal nőtt.

Olvasd el újra. A sugárhajtású üzemanyag exportja 82 százalékkal nőtt, miközben a Spirit Airlines csődbe ment az üzemanyagárak miatt.

Az Egyesült Államok külföldre szállítja az üzemanyagot, hogy pótolja az európai és ázsiai hiányokat, miközben saját készletei is összeomlanak. Az amerikai nyersolajimport ötéves szezonális mélyponton van. Az ország egyszerre rekordmennyiségeket termel és exportál, miközben saját tartalékai rekordsebességgel fogynak.

Május 7-én a benzin országos átlagára gallononként 4,52 dollár volt, szemben az egy héttel korábbi 4,27 dollárral és a januári 2,81 dollárral. Kaliforniában ez az ár 5,84 dollárról 6,17 dollárra emelkedett gallononként. Michiganban a gázolaj ára 6,00 dollárra emelkedett.

Csak márciusban, március 2. és 16. között a benzin ára 3,01 dollárról 3,96 dollárra ugrott, ami közel egy dollár két hét alatt. A gázolaj ára ugyanebben az időszakban 3,89 dollárról 5,37 dollárra ugrott.

Ezek nem a végleges számok. Ezek a számok úton vannak a végleges számok felé. És a nyári autós szezon még el sem kezdődött.

AZ ADÓSSÁGFAL

Ez a válság nem vákuumban érkezik. Egy olyan államadósság tetejébe érkezik, amely elérte a GDP 100 százalékát, amire a második világháború óta nem volt példa. A Felelős Szövetségi Költségvetésért Bizottság 2026 márciusában közzétett egy jelentést, amelyben egyértelműen kimondták: „Az Egyesült Államok soha nem tapasztalt akkora gazdasági sokkot, mint amilyenel ma eladósodtunk.”

A Kongresszusi Költségvetési Hivatal előrejelzése szerint az államadósság a jelenlegi politikák mellett egy évtizeden belül eléri a GDP 130 százalékát, és három évtizeden belül a 240 százalékát. Az adósság éves kamatfizetése 2021 óta már megháromszorozódott, elérve az 1 billió dollárt.

Most pedig rátetszünk egy energiaválságot. Az adóbevételek a gazdasági tevékenységtől függenek. A gazdasági tevékenység a közlekedéstől függ. A közlekedés az üzemanyagtól függ. Amikor az üzemanyag megszűnik, a kereskedelem is leáll. Amikor a kereskedelem megszűnik, az adóbevételek összeomlanak. Amikor az adóbevételek összeomlanak, a kormány nem tudja törleszteni az adósságát vagy finanszírozni a vészhelyzeti reagálást.

Emelkedő energiaárak. Zuhanó gazdasági termelés az ellátási lánc összeomlása miatt. Növekvő adósság további hitelfelvételi képesség hiányában. Egy valuta, amely gyengül a gazdaság zsugorodásával. Mindez egyszerre.

A hármas csapás, amire Washingtonban senki sem készül, mert úgy tűnik, senki sem érti, mi történik.

MIÉRT ROSSZABB EZ, MINT BÁRMI, AMI KORÁBBAN TÖRTÉNT?

1973-ban az arab olajembargó a globális olajkínálat nagyjából 8 százalékát megzavarta. Az árak megnégyszereződtek. Öt hónapba telt a probléma megoldása.

1979-ben az iráni forradalom nagyjából 7 százalékot zavart meg. Az árak megduplázódtak. A hatások évekig tartottak.

1990-ben Szaddám Huszein kuvaiti inváziója nagyjából 7 százalékos gazdasági megrázkódtatást okozott. Az árak megduplázódtak. Egy koalíció alakult, és hat hónap alatt megoldotta a problémát.

2022-ben Oroszország ukrajnai inváziója az ellátás nagyjából 3 százalékát zavarta meg. Az árak 60 százalékkal emelkedtek.

2026-ra a Hormuzi leállítás a globális kínálat 15-20 százalékát zavarta meg. A fizikai olaj ára már elérte a hordónkénti 144 dollárt. Ez háromszorosa a kuvaiti üzemzavarnak. Kétszerese az 1973-as embargónak. És 1973-mal ellentétben az OPEC nem tud reagálni, mert az OPEC saját tagállamai is blokád alá vannak zárva. 1990-nel ellentétben nincs gyors koalíciós megoldás, mert a kár fizikai és strukturális, nem csak politikai.

Ez a modern történelem legnagyobb mértékű zavara a globális olajellátásban. Erre még nincs példa. Az EIA igazgatója maga mondta: „Soha nem láttuk még a szoros bezárulni, és soha nem is láttuk újra megnyílni.”

A PAPIRDARABOS FÉRFI

Miközben az Egyesült Államok olajkészletei nullára csökkennek, miközben Európa tárolótartályai a nullára ürülnek, miközben a Spirit Airlines leáll és 17 000 ember veszíti el az állását, miközben az ENSZ globális éhínségre figyelmeztet, miközben a Carlyle, a Rystad és a Goldman Sachs elemzői olyan szavakat használnak, mint a „katasztrófa”, a „példátlan” és a „belesütött”, az Egyesült Államok elnöke egy darab papírt cipel a kezében.

Egész nap. Előhúzza a zsebéből. Mutatja mindenkinek, aki belép a szobába.

Egy arany bálterem rajza. Megszállottja. A dizájn. Egy olyan terem esztétikája, ami még nem létezik, miközben az ország, amelyet állítólag vezetnie kellene, kifogy az üzemanyagból.

Itt tartunk. Egy elnök, aki egy báltermi vázlatra koncentrálnak, miközben a rendszer összeomlik. Egy kabinet, amely láthatóan nem fogja fel a történések mértékét. Egy Kongresszus, amely finanszírozta a háborút anélkül, hogy vészhelyzeti ter-
vet követelt volna arra az esetre, ha a globális olajkészletek 20 százaléka eltű-
nik. Republikánusok, akik minden döntést támogattak, ami idáig vezetett min-
ket. Demokraták, akik nem kiáltottak elég hangosan, hogy állítsák meg, mielőtt
elkezdődött volna.

Ő egy rajzos gyerek. És a ház lángokban áll.

Ez a kabinet nem egy működőképes kormány. Ez egy bohóccirkusz, amely nem
lát túl a következő sajtótájékoztatóra. És ennek a nemzetnek az emberei üres
polcokkal, üres tartályokkal és üres jövővel fognak fizetni az alkalmatlanságu-
kért.

MIÉRT SENKI SEM ÁLLÍTOTTA MEG EZT?

Minden elemző, akit ebben a cikkben idéztem, hivatalosan is nyilatkozott. Currie
a Carlyle-től ezt mondta a Bloomberg Televisionben két nappal ezelőtt. Galim-
berti a Rystadtól azt nyilatkozta a Fortune-nak, hogy „alvajárkálva lépünk bele
ebbe a közeledő katasztrófába”. A Shell vezérigazgatója figyelmeztetett, hogy a
rendszer „nem kapcsolható be egyszerűen újra”. Az IEA előrejelzése szerint a
globális olajkereslet csökkenni fog, mert az emberek kénytelenek abbahagyni a
fogyasztást. Az adatok nyilvánosak. A szakértők megszólalnak. A mutatók vörö-
sen villognak a bolygó minden energiatőzsdéjének minden műszerfalán.

És mégis, a világ hagyta, hogy ez megtörténjen.

Kína látta. Hormuz olajimportjának hatalmas részét teszik ki. Oroszország látta.
Európa látta. Japán és Dél-Korea látta. Őket sújtja először és a legjobban. Az
ENSZ látta, és figyelmeztetéseket adott ki az élelmiszerválságról. A Föld min-
den energiaügyi minisztériuma hozzáfér ugyanazokhoz az adatokhoz, amelye-
ket ebben a cikkben bemutatok.

Akkor miért nem állította meg senki? Miért nem kiáltott fel egyetlen világvezető sem a tetőről, mielőtt idáig fajult volna a helyzet? Miért engedték meg egy olyan katonai művelet folytatását, amely garantáltan bezárta volna a bolygó legfontosabb energiaszüksületi pontját, miközben pontosan tudták, mit tenne ez a globális olajellátással, az élelmiszerrendszerekkel, a dízelüzemű gazdaságokkal, a megfizethető üzemanyagtól függő emberek milliárdjaival?

Miért vett részt Izrael olyan csapásokban, amelyekről tudnia kellett, hogy elindítják ezt a láncreakciót? Miért nem mozgósította magát az Egyesült Nemzetek Szervezete, mielőtt a tankok elkezdtek kiürülni? Miért nem kiáltottak Korea, Japán és India, amelyek tudták, hogy gazdaságuk tönkremegy, február 28. előtt?

Nincs válaszom. Vagy a kaszkádot senki sem modellezte helyesen, ami önmagában is vádirat a bolygó minden hírszerző ügynökségére és energiaügyi minisztériumára. Vagy modellezték, és a geopolitikai lendületet nem lehetett megállítani. Vagy minden főváros vezetése úgy kalkulált, hogy ez elfogadható kockázat.

Ezen magyarázatok egyike sem mentség arra, ami történni fog.

És van egy sötétebb kérdés is. Kinek jó a globális összeomlás? A védelmi vállalkozók profitálnak a konfliktusokból. Az energiakereskedők 7 milliárd dollár értékben tettek tétet a nagyobb áringadozások előtt, és több százmillió dollárt kerestek. Az olajtársaságok, amelyek a zavart zónán kívül termelnek, rekordárakból profitálnak. De a válság mértékét tekintve még ezek a szereplők is veszítenek. A BlackRock összeomlik. A bankrendszer összeomlik. A valuta összeomlik. Nincs semmi, amiből profitálhatnánk.

Ami azt jelenti, hogy vagy nem látták a beindított zuhatag mértékét, vagy van egy olyan számítás, amit kívülről nem láthatunk. Mindkét válasz rémisztő.

A MEGBOCSÁTHATATLAN KUDARC

Egy olyan kormány, amely háborút indít, és nem tervezi meg a háború energetikai következményeit, nem működőképes kormány. Egy olyan Kongresszus, amely anélkül finanszíroz katonai műveleteket, hogy vészhelyzeti tervet követelne arra az esetre, ha a globális olajkészletek 20 százaléka egyik napról a másikra eltűnik, nem működőképes Kongresszus. Egy olyan kabinet, amely tíz hétfig nézi az üzemanyagkészletek összeomlását anélkül, hogy nemzeti vészhelyzeti reagálást indítana, nem működőképes kabinet.

Nyolc hét múlva leszünk tankfenékkal az Egyesült Államokban. A dízelkészletek 2005-ös mélyponton vannak. A stratégiai kőolajtartalékok lemerültek. Az utolsó közel-keleti tartályhajó már kikötött és kiürítették. A 64 hetes késés azt jelenti, hogy nincs gyors megoldás. Európa tankfenékei ebben a hónapban érkeznek meg. A mieink júliusban.

És az ezért felelős emberek még mindig hivatalban vannak.

Ez nem pártvita. Ez alapvető kompetencia és a nemzet fennmaradásának kérdése. Bármely kormányzat, bármely párt, bármely vezető, aki idáig juttatta a nemzetet és a világot, olyan mélyreható kudarcot vallott, amely kizárja őt a további kormányzásból.

Emiatt emberek fogják elveszíteni az állásukat. Emberek fogják elveszíteni a megtakarításaikat. Emberek fognak éhezni. Emberek fognak meghalni. A világ azon részein, amelyek már amúgy is a szélen voltak, milliók fognak meghalni.

Amikor az amerikai élelmiszerboltok polcai kiürülnek, amikor a gázolaj ára 8-9 dollárra emelkedik gallononként, és a kamionosok nem engedhetik meg maguknak, hogy az útvonalukat üzemeltessék, amikor a légitársaságok bedőlnek, a regionális repülőterek bezárnak, amikor a gazdák nem engedhetik meg maguknak az általuk ültetett növények betakarítását, amikor a közösségek rájönnek, hogy az élelmiszert és üzemanyagot szállító komplex rendszer egyszerűen leállt, mert nincs több üzemanyag a működtetéséhez, az amerikai emberek tudni akarják majd, ki tette ezt.

A válasz egy olyan kormány, amely anélkül indított háborút, hogy megértette volna, mit fog az megtörni. Egy Kongresszus, amely kérdés nélkül támogatta. Egy politikai mozgalom, amelyet jobban érdekel a kulturális kontroll, mint a nemzeti fennmaradás. Egy elnök, aki napjait azzal tölti, hogy egy báli rajzot húz elő a zsebéből, és mindenkinek megmutatja a teremben, miközben a nemzet kifogy az üzemanyagból. És a világ vezetői, akik látták ezt, és nem szóltak semmit.

Ezeknek az embereknek egy órával sem szabadna tovább hivatalban lenniük. Nem ideológia miatt. Az olajellátás, a logisztika és az élelmiszer-elosztás matematikája miatt. Mert az adatok szerint egy olyan ajtóhoz vezettek minket, amin nem tudunk visszasétálni, ők pedig még mindig ott állnak, és úgy tesznek, mint ha az ajtó nem is létezne.

Minden kormánynak, amely ezt hagyta megtörténni, Washingtontól Brüsszelen át Pekingig és Jeruzsálemig, felelősséget kell vállalnia érte. Minden, a válság által érintett nemzet népének joga van új vezetést követelni. Nem jövőre. Nem a következő tervezett választásokon. Most. Mert az idővonal nem vár a választásokra. A trágárok nem várnak a politikai kényelemre.

Az ENSZ-t pontosan azért hozták létre, hogy megakadályozza az ilyen jellegű, egymásra épülő globális katasztrófát. Kudarcot vallott. A NATO hírszerző ügynökségei tájékoztatták vezetőiket Hormuz bezárásának következményeiről. Ezek a vezetők ennek ellenére folytatták a tárgyalásokat. Mindegyiküknek szembe kell néznie a polgáraival, és el kell magyaráznia, miért engedték, hogy emberek milliárdjait éhínség veszélye fenyegetje.

MIT MONDOK NEKED ÉS MIÉRT

Vannak, akik azt mondják, hogy túlzok. Hogy a kormányok beavatkoznak. Hogy a jegyrendszer lelassítja a folyamatot. Hogy a vészhelyzeti intézkedések időt nyernek. Hogy a rendszer alkalmazkodni fog.

Talán. A kormányok üzemanyag-jegyrendszert alakíthatnak ki. Vészhelyzeti hajózási folyosókat hozhatnak létre. A katonai konvojok kritikus készleteket szállíthatnak. A kereslet pusztítása annyira csökkentheti a fogyasztást, hogy még néhány héttel meghosszabbíthatja a fennmaradó időszakot.

Mindez nem változtat a fizikai valóságon.

Az adatok szerint Európában ebben a hónapban, az Egyesült Államokban pedig július 4-ig fogy el a tartályfeneke. Az adatok szerint a dízelolaj fogy el először. Az adatok szerint az amerikai élelmiszerek 70 százaléka teherautókkal szállítható, és minden teherautó dízellel működik. A dízelhiánytól az élelmiszerhiányig tartó kaszkád nem valószínűségi becslés. Ez egy mechanikai tény. Amikor elfogy az üzemanyag, a teherautók is megállnak. Amikor a teherautók megállnak, az élelmiszer is eláll. A vészhelyzeti intézkedések enyhíthetik a hatást, de megakadályozni nem fogják.

Ez nem valószínűsítés. Ez egy figyelmeztetés. És a különbség aközött, hogy egy figyelmeztetésre reagálsz, és egy olyan figyelmeztetésre, amelyet elutasítasz, abban mérhető, hogy a családot eszik-e augusztusban.

Most kell felkészülnöd. Nem azért, mert az összeomlás minden részletében garantált. Hanem azért, mert a fizikai hiány valós, az idővonal fix, és a felkészülésre rendelkezésre álló időablak zárul. Ha a vészhelyzeti intézkedések működnek, és nem jön el a legrosszabb, akkor lesz plusz élelmiszered a kamrában és üzemanyagod a fészeredben. Ha ezek nem működnek, és te nem tettél semmit, akkor egyik sem lesz.

Ez nem egy nehéz számítás.

MIT KELL MOST TENNED

Ez nem gyakorlat. Ez nem figyelmeztetés valami olyasmire, ami a távoli jövőben történhet. Ez most történik. A visszaszámlálás hetekben mérhető. Egyes helyeken napokban.

Ha ezt olvasod, a túlélésed a következő két hónapban azon múlik, hogy mit teszel ma. Nem holnap. Nem ezen a hétvégén. Ma.

Hagyd abba, amit csinálsz, és kezdj el olyan dolgokat szerezni, amik téged és a családot életben tartják.

Élelmiszer. Nem romlandó áruk, konzervek, szárított áruk, rizs, bab, bármi, aminek hosszú az eltarthatósága. Vásárolj meg, amit most megengedhetsz magadnak, mert az árak a jövő héten még magasabbak lesznek, és az azutáni héten is, és egy bizonyos ponton nem az ár lesz a probléma, hanem a rendelkezésre állás. A polcok üresek lesznek. Nem a pánikvásárlás miatt. Mert nincs gázolaj, amivel a töltő teherautókat működtethetnénk.

Víz. Tárold. Ha a szivattyútelepek áram- vagy üzemanyag-szünetet szenvednek, az károsodhat a városi vízrendszerekre. Töltsd fel a tartályokat. Vásárolj szűrőket. Ismerd a legközelebbi természetes vízforrást.

Üzemanyag. Ha biztonságosan és legálisan tudod tárolni a dízelt, benzint vagy propánt, tedd meg most. Ne a jövő héten. Most.

Ismerd a helyi élelmiszer-ellátást. Ismerd a helyi gazdákat. Ismerd a helyi ellátási láncokat. Azok a közösségek fogják ezt túlélni, amelyek helyi élelmiszer-termeléssel és helyi elosztóhálózatokkal rendelkeznek, amelyek nem függenek teljes mértékben az ezer mérföldes távolsági teherautóktól.

Beszélg a szomszédaiddal. Szervezd a dolgaidat. Ossz meg információkat. Egyesítsd az erőforrásaidat. Ez egy közösségi szintű kihívás, nem egyéni. Azok az emberek élnek túl a rendszerszintű zavarokat, akik szervezkednek, megosztanak dolgokat és odafigyelnek egymásra.

És figyelj ide: ne kezeld az adósságodat prioritásként. A hitelkártya-törlesztésed nem a prioritásod. A jelzálog-törlesztésed nem a prioritásod. **A prioritásod a fizikai túlélés . Étel. Víz. Üzemanyag. Lakhatás. Közösség.** Minden egyes dolog, amit pénzügyi intézményeknek költesz adósságtisztításra, egy olyan dollár, ami nincs azokra a dolgokra, amik életben tartják a családot.

Egy rendszerszintű összeomlás esetén az adósságot tartó intézmények fizetéseképtelenné válnak. A fizetésükre használt pénznem értéktelenné válhat. Az adósságok behajtására szolgáló végrehajtási mechanizmusok működő jogrendszerrel igényelnek, egy működő jogrendszer pedig működő társadalmat. Amikor kifogy a gázolaj és kiürülnek a polcok, az általad ismert társadalom leáll. Használj fel minden rendelkezésre álló erőforrást, hogy megszerezd azt, amire a következő hónapokban szükséged van a túléléshez. Irányítsd át a meglévő erőforrásaidat a túlélésre, ne pedig a hitelképesség fenntartására egy összeomló rendszerben. Később leértékelődött pénznemben rendezheted az adósságaidat, ha a hitelező még létezik, hogy behajtsa azokat.

Ez nem pénzügyi tanács. Ez triázs. És a triázs azt jelenti, hogy először a megélhetést mented meg.

Követeljen elszámoltathatóságot a kormányától. Hívja fel még ma a képviselőit. Mondja el nekik, hogy tudja, mit mutatnak az adatok. Mondja el nekik, hogy tudja, mit jelent a "férfiak feneké". Mondja el nekik, hogy tudja, hogy a 64 hetes késés azt jelenti, hogy ez a helyzet lezárult, függetlenül attól, hogy mi történik diplomáciailag. Mondja meg nekik, hogy azoknak, akik ezt a válságot az ajtó elé hozták, most kell felelniük érte, nem pedig akkor, amikor a polcok kiürülnek.

A LÉNYEG

Brent nyersolaj: 101,65 dollár hordónként 2026. május 8-án. A fizikai olaj ára közel **150 dollár**.

Amerikai benzinár: országos átlagban 4,52 dollár gallononként május 7-én. Ez januárban 2,81 dollárról emelkedett. Kalifornia államban 6,00 dollár felett van.

Hormuzi-szoros: a forgalom 95 százalékban összeomlott. Február 28. óta gyakorlatilag le van zárva.

Az utolsó közel-keleti olajszállító tartályhajó, amely elérte Kaliforniát: a New Corolla, Long Beach, május 3. Több már nem jön.

Az amerikai desztillátum (dízel/sugárhajtású üzemanyag) készletek: 11 százalékkal az ötéves átlag alatt. 2005 óta a legalacsonyabb.

Európa: **ebben a hónapban tank fenekek.**

Egyesült Államok: tankfenekek **július 4-ig.**

Helyreállítás, ha ma béke jön: minimum 64 hét az első üzemanyag-szállítmányig. Két év a teljes termelés helyreállításáig. Öt év a sérült LNG-infrastruktúra esetében.

Spirit Airlines: megszűnt. Tizenhétezer munkahely megszűnt.

Az amerikai élelmiszerek hetven százalékát dízelüzemű teherautókkal szállítják.

Az elnök egy bálterem rajzát hord magánál.

Te számold ki.

Szerzői jog © Mark A. Shryock. Megosztható a forrásmegjelöléssel.

Szerkesztői megjegyzés: *Tristan Abbey, az EIA igazgatója hivatalosan kijelentette: „Soha nem láttuk a szoros bezárulni, és soha nem láttuk újra megnyílni.” Az azóta eltelt tíz hétben a kormányzat nyilvános kommunikációja az infrastruktúra esztétikájára összpontosított. Nem aktiváltak országos vészhelyzeti üzemanyag-jegyrendszert. Az ebben a tájékoztatóban szereplő adatok az EIA, az IEA, a Bloomberg, a Fortune, az AP, a Reuters és a Goldman Sachs adataiból származnak – mindegyik hivatalos forrásból.*

FORRÁSOK

Az Egyesült Államok Energiainformációs Hivatala (EIA), Heti kőolajhelyzet-jelentés, 2026. május 6.

Az Egyesült Államok Energiainformációs Hivatala (EIA), Rövid távú energiaügyi kilátások, 2026. április/május

Az Egyesült Államok Energiainformációs Hivatala (EIA), az Energiaügyi Minisztérium (DOE) SPR-kiadási jelentése, 2026. április 24.

Az Egyesült Államok Energiainformációs Hivatala (EIA), Benzin- és dízelüzemanyag-frissítés, 2026. május 5.

Az Egyesült Államok Energiainformációs Hivatala (EIA), Stratégiai kőolajkészlet-adatok, 2025-2026

Nemzetközi Energiaügynökség (IEA), Olajpiaci jelentés, 2026. április

IEA, 2026. évi energiaválság-politikai válaszkövető

Bloomberg Television, Jeff Currie interjú, 2026. május 6.

Bloomberg, „Az olajpiac nem tudja beárazni az iráni kínálati sokkot, mondja a Carlyle munkatársa, Currie”, 2026. március 18.

Fortune, „Európa sugárhajtómű-üzemanyagkészletei várhatóan júniusban a kulcsfontosságú 23 napos hiányküszöb alá esnek”, 2026. május 6.

Goldman Sachs Research, európai sugárhajtómű-üzemanyag/kőolajkészlet-elemzés, 2026. május

CNN, „A Spirit Airlines törölte az összes járatát és csődbe megy”, 2026. május 2.

CNN, „Hogyan zsugorodott a Hormuzi-szoroson áthaladó forgalom szinte semmivé”, 2026. május

CNN, „Irán új szabályokat vezet be Hormuzra” (Lloyd's List adatok: 40 hajó a május 3-ig tartó héten), 2026. május

CNN, „Tészta, veseelégtelenség, óvszer: a globális olajválság mindent érintő válsággá válik”, 2026

Associated Press, „Kalifornia bizonytalanságra készül, miután az utolsó Perzsa-öbölbeli olajszállítmány megérkezett Long Beachre”, 2026. május 3.

CBS Los Angeles, „A kaliforniai benzinárak évek óta a legmagasabb szintet érték el, miután megérkezett az utolsó olajszállítmány”, 2026. május

Hellenic Shipping News, A Long Beach-i kikötő vezérigazgatójának nyilatkozata az új Corolláról, 2026. május

IBTimes UK, „Négyhetes üzemanyag-visszaszámlálás kezdete”, 2026. május

Al Jazeera, „Az Egyesült Arab Emírségek OPEC-et hagy maga után, ami csapást jelent az olajkartellre az Irán elleni háború során”, 2026. április/május

Al Jazeera: „Mikor lesz újra biztonságos a Hormuzi-szoros a kereskedelmi hajózás számára?” 2026

Khaleej Times, „Az Egyesült Arab Emírségek bejelentette az OPEC-ből való kilépéséről szóló döntését”, 2026. április 28.

NPR, „Energiaelemző az üzemanyaghiány iparágakra gyakorolt hatásáról”, 2026

NPR, „Pakisztán reményét fejezte ki, hogy hamarosan létrejöhet egy amerikai-iráni megállapodás”, 2026

PBS News, „Az egekbe szökő gázárak és az ellátási lánc zavarai növelik a költségeket”, 2026

ENSZ Hírek, „Az idő ketyeg”: A hormuzi fennakadások globális élelmiszerválságtól való félelmet keltenek, 2026

The Wall Street Journal, „Az iráni háború másik energiahiánya: az élelmiszer”, 2026

Reuters, „Az iráni háborús hírek előtti olajár-tétek összesen 7 milliárd dollárt tettek ki”, 2026

AAA, országos és állami benzinárak átlaga, 2026. május

Finder.com (AAA adatok), heti átlag benzinárak, 2026. május 7.

TradingEconomics, Brent nyersolaj, WTI és benzin határidős adatok, 2026. május 8.

Makrotrendek, az USA SPR heti készletadatai, 2026. május 1-jei hét

FRED/St. Louis Federal Reserve, amerikai kiskereskedelmi benzinárak, 2026. május

Fortune, „Amerika soha nem volt ilyen magas államadóssággal szembenézve egy gazdasági sokkhatás előtt”, 2026

Fortune, „Az olaj jelenlegi ára 2026. május 7-én”

Felelős Szövetségi Költségvetésért Felelős Bizottság, „Üvegtörés: Terv a következő gazdasági sokkra”, 2026. március 10.

Kongresszusi Költségvetési Hivatal, „A költségvetés és a gazdasági kilátások: 2026–2036”

Brookings Institution, „Gazdasági kérdések, amelyekre figyelni kell 2026-ban”

Economics Help, „A 2026-os olajválság” és „Miért szól a 2026-os olajválság többről, mint pusztán olajról”

Michigan állam dízelárairól szóló jelentések, 2026

Kpler Container Intelligence, „Két hónappal később: Mit árulnak el a konténeradatok a hormuzi válságról?”, 2026. május 7.

Wikipédia, „2026-os Hormuzi-szorosbeli válság” és „2026-os Hormuzi-szorosbeli kampány”

Wikipédia, „2026-os iráni háborús üzemanyagválság”

Oxfordi Energiatudományi Intézet, „Energia-kvantumok: Az olajválság egy pénzügyi kereskedő szemszögéből”, 2026

S&P Global/Platts, globális sugárhajtású üzemanyag index

Rystad Energy, a Fortune-on keresztül

HFI Research, puffertároló idővonal-elemzés

Árupiaci kontextus, fizikai papírár-elemzés

CoventryLive/The Times (Egyesült Királyság), „Nyári szünidei repülőjáratokra vonatkozó figyelmeztetés”, 2026. május

Mélymerülés, „Az olajtároló tartályok az Egyesült Államokban július 4-ig kiürülnek”, 2026. május 6.

Peace and Justice Post, „Olaj, birodalom és a háború ára”, 2026. május 4.

New Security Beat, „Egy új olajválság stressztesztet vet fel a globális energiaátmenetre”, 2026

Nemzetközi Kapcsolatok Szemléje, „Fogyasztóparti válság”, 2026. április 28.

ThirdWay agytröszt, „2026-os olajválság: A közelgő globális válság”, 2026

LETÖLTHETI EZT PDF MÓDON, HOGY E-MAILBEN KÜLDHESSEN CSALÁDJÁNAK ÉS BARÁTAINAK, AKIK SZÁMÁRA SZÓLNAK ([KATTINTSON IDE](#))