

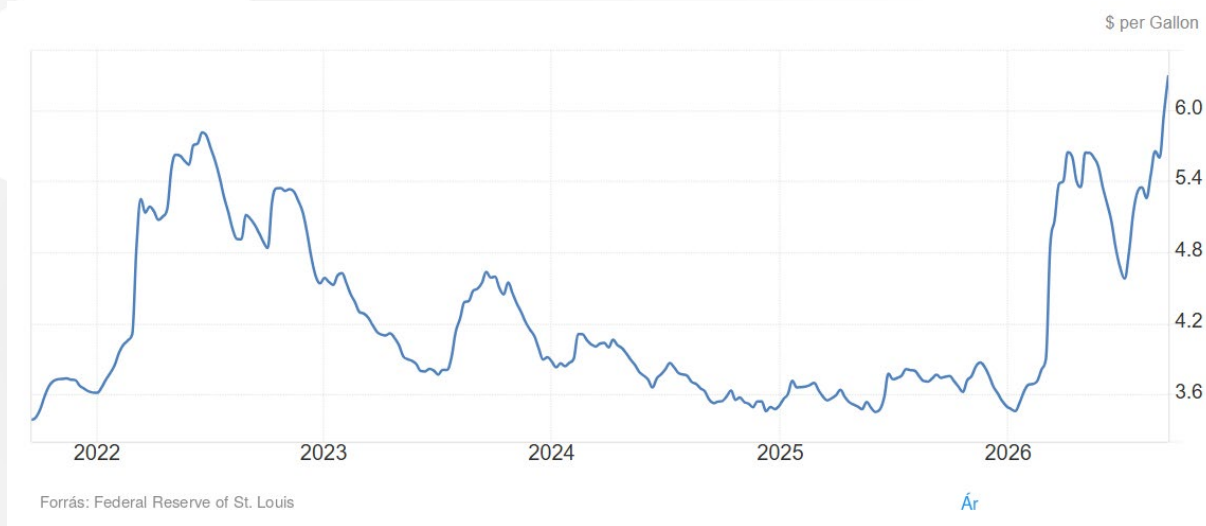
EURÓPAI DÍZELCSAPDA

MIVEL JÁR HAT EGY ESETLEGES AMERIKAI GÁZOLAJEXPORT-KORLÁTOZÁS?

Az Egyesült Államokban rekordszintre emelkedett dízelár. A közelgő félidős választások nyomására Donald Trump nyilvánosan kiállt az amerikai dízelexport korlátozása mellett, a Politico értesülése szerint pedig a Fehér Ház 90 napos tilalmat készít elő. A lépést saját energiaügyi minisztere és az olajipar is ellenzi, így az exportkorlátozás tervét elsősorban választási megfontolások, nem pedig gazdasági érvek vezérik. Egy hasonló döntés következményei Washingtonon túl, leginkább Európában éreztetnék hatásukat. Az orosz dízelre kivetett embargó után a kontinens a Közel-Keletre és az Egyesült Államokra támaszkodott, a hormuzi blokád kezdete óta pedig egyre inkább csak az utóbbira: augusztusban az EU és az Egyesült Királyság dízelimportjának már több mint fele amerikai volt. Az európai energiadiverzifikáció így nem szüntette meg a függést, csak a forrását cserélte le. Egy amerikai tilalom éppen ezt a sebezhetőséget tenné láthatóvá, olyan piacon, ahol a dízel ára az amerikai–iráni háború kezdete óta már csaknem megduplázódott.

Mi történik az Egyesült Államokban?

Az iráni háború és a Hormuzi-szoros február végi lezárása világszerte szűkössé tette a finomított üzemanyagokat. Az amerikai dízel országos [átlagára](#) szeptember 21-én gallononként¹ 6,53 dollárra (kb. 550 forint/literre) emelkedett. Ez [történelmi csúcs](#), és a háború előtti, 2025. februári 3,72 dolláros szinthez képest mintegy 75 százalékos drágulás.



A novemberi félidős választások előtt ez [komoly politikai teher](#). Több republikánus jelölt a legszorosabb versenyekből, köztük Dan Sullivan alaszka szenátor, Ashley Hinson és Mike Rogers, az export ideiglenes leállítását követeli. Sullivan szerint „az amerikai üzemanyagnak itthon a helye”. Donald Trump szeptember 22-én az ENSZ-közügyülés szünetében kiállt az ötlet mellett, és azt mondta, a tilalmat „a saját

¹ 1 gallon = 3.78 liter

embereinél” már kezdeményezte. Scott Bessent pénzügyminiszter szerint a kormány vizsgálja, hogy teljes vagy részleges tilalom lenne-e működőképes.

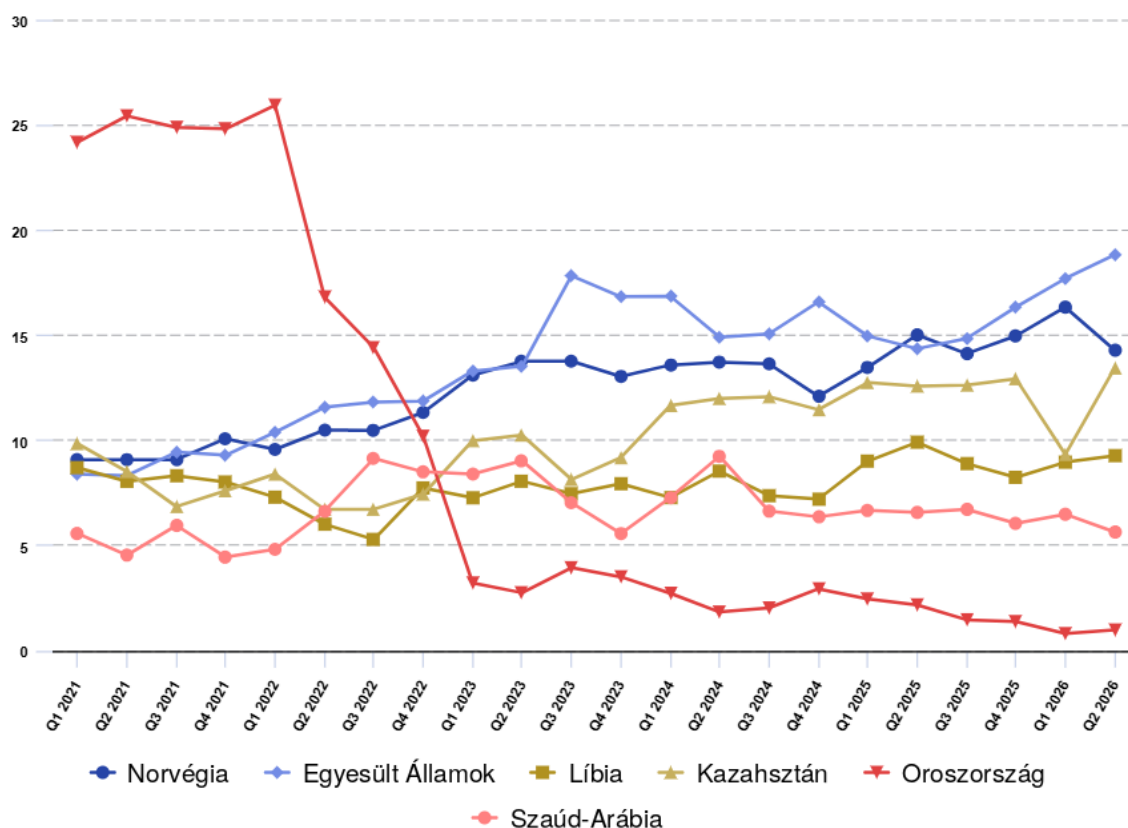
Chris Wright energiaügyi miniszter másnap nyilvánosan [ellentmondott](#) az elnöknek. Szerinte „a dízelexport betiltása mint eszköz egyértelműen nem működik”: ha a dízel nem lehet exportálni, betelnek a tárolók, a finomítóknak vissza kell fogniuk a termelést, és ettől a benzin és a kerozin is drágul. Wright ehelyett önkéntes együttműködést szorgalmaz a finomítókkal. Ugyanerre figyelmeztetett 36 iparági és üzleti szervezet, köztük az American Petroleum Institute (API) közös levélben.

Ugyanaznap a Politico öt forrásra hivatkozva azt [írta](#), hogy a Fehér Ház 90 napos exporttilalmat készít elő, amelynek bevezetéséhez még dolgoznak a szükséges jogi kereteken. Ez 2015 óta az első korlátozás lenne az amerikai energiaexportban. A lap szerint Trump a hét végéig bejelentené a tilalmat, a következményeket pedig „decemberi problémának” tekinti – azaz olyasminek, amivel ráér a választások után foglalkozni. Wright, Bessent és Doug Burgum belügyminiszter a belső egyeztetéseken ellenezte a teljes tilalmat. Wright ennek ellenére kedd este a lap szerint azt mondta az energiacégek vezetőinek, hogy a tilalom valószínű. A Fehér Ház egyik tisztviselője ugyanakkor ezt a beszámolót álhírnek [nevezte](#), miután több média kérdésben fordult hozzájuk.

Európai kitettség

Kőolajimport a fő partnerországokból

Részesedés az EU importjának értékéből (százalék)



Forrás: Eurostat

Európa energiaellátásában az orosz forrásokról való leválás miatt az Egyesült Államok mára megkerülhetetlen szereplő. Az EU nyersolaj-importjában az [amerikai részesedés](#) 2021 elején még 8,4 százalék volt, 2026 második negyedévére 18,8 százalékra nőtt. Ezzel az USA a legnagyobb szállító, Norvégia (14,3 százalék) és Kazahsztán (13,4 százalék) előtt. Az orosz részesedés ugyanebben az időszakban 24,2 százalékról 1 százalékra esett. A [cseppfolyósított földgáznál](#) (LNG) még erősebb a függés: az import 63,2 százaléka amerikai. Katar részesedése a hormuzi blokád miatt 0,3 százalékra zuhant.

Az európai energiaellátás sebezhetősége különösen a dízelpiacon mutatkozik meg. Az Európai Unió, az Egyesült Királyság és Norvégia külső [dízelimportja](#) két éven át napi mintegy 850 000 hordó volt, és ennek legnagyobb forrása napi 340 000 hordóval a Közel-Kelet. A háború ezt a szerkezetet felborította. A [Kpler adatai](#) szerint augusztusban az USA napi 420 000 hordó dízelt szállított az EU-nak és az Egyesült Királyságnak, ez a teljes import több mint fele. Katarból teljesen leállt a szállítás, Kuvaitból, Ománból és az Emírségekből pedig csak a korábbiak töredéke érkezik. Az amerikai dízel legnagyobb európai vevője az Egyesült Királyság (napi 108 000 hordó), ezt Franciaország (42 000) és Németország (30 000) követi.

Az európai kormányok ennek ellenére [nem jelentettek be](#) vészhelyzeti intézkedéseket. Karel Havlíček cseh miniszter szerint a tilalom „nem fog megvalósulni”. Berlin és London az ellátás biztonságára hivatkozott, az Európai Bizottság pedig nem kommentálta a híreket.

Következtetés

Egy 90 napos tilalom az augusztusi szállítási mennyiséggel számolva nagyjából 38 millió hordó dízelt vonna ki az európai piacról. Ezt rövid távon szinte lehetetlen pótolni. A közel-keleti szállítások a hormuzi helyzet miatt akadoznak, az orosz dízelre uniós szankciók vonatkoznak, és 2026-ban már az Indiában és Törökországban orosz nyersolajból előállított üzemanyagokra is uniós importtilalom vonatkozik. A Capital Economics szerint az idei amerikai exportbővülés a háború és az orosz finomítók elleni támadások okozta globális kiesés mintegy felét pótolta. A teljes exporttilalom további 30 százalékkal csökkentené a tengeri dízelkínálatot.

A piac már [árazza](#) a kockázatot. ICE gasoil, az európai dízel irányadó ára, szeptember 23-án 7 százalékkal [ugrott](#) meg. Az ICE gasoil a londoni ICE Futures Europe tőzsdén kereskedett határidős ügylet, amely az Amszterdam–Rotterdam–Antwerpen kikötői térségben átadott dízelre vonatkozik. Ehhez igazodik a gázolaj európai nagykereskedelmi ára, és néhány hetes késéssel a kutakon fizetett ár is. Bár a nyereség egy része később elolvadt, az ár így is tonnánként 1490 dollárra, azaz hordónként mintegy 200 dollárra emelkedett. Ez az év eleje óta több mint 135 százalékos drágulás.

A precedensek sem biztatóak. Kína március 12-én leállította üzemanyagexportját, és egy héttel később az ázsiai dízel ára, részben ennek hatására, hordónként 150 dollárra emelkedett a háború előtti kb. 92 dollárról. Oroszország a finomítóit ért támadások [miatt](#) 2027 januárjáig korlátozza dízel- és benzinelexportját, és hasonló lépést tett Kazahsztán és Thaiföld [is](#). Az exportkorlátozás tehát a válság bevett eszközévé vált.

Ma még nyitott kérdés, hogy Washington valóban meghozza-e ezt a döntést. A szerkezeti gond ettől függetlenül megmarad: Európa dízelellátása ma egy washingtoni belpolitikai döntésen múlik. A kérdés az, lesz-e uniós válasz, például közös stratégiai dízelkészlet vagy a hazai finomítói kapacitás bővítése.