



Doug Casey o kryzysie na rynku diesla i jego wpływie na gospodarkę

Autor: [Doug Casey](#) 27.09.2026 r.

International Man: Większość ludzi prawie nie myśli o oleju napędowym, dopóki cena na stacji nie skoczy. Jak to jest z tym olejem napędowym?

Doug Casey: Mówi się, że wojna to sposób, w jaki natura uczy Amerykanów geografii. Teraz można powiedzieć, że diesel to kolejny sposób, w jaki uczą ich geografii – a także chemii. I właśnie teraz robią w tym kierunku studia podyplomowe. Wojny na Ukrainie, w Iranie, a teraz w Hutilandzie, podwoiły ceny paliw w ciągu ostatnich sześciu miesięcy. I wierzę, że będą rosły.

[Jak pokazuje](#) mój kolega John Hunt, ceny ropy naftowej, gazu i oleju napędowego były jeszcze niedawno znacznie wyższe w ujęciu realnym. Jak w przypadku niemal wszystkich pytań w dzisiejszym, silnie regulowanym świecie, odpowiedź na to pytanie ma zarówno komponent techniczny, jak i polityczny. Chociaż cywilizacja opiera się na ropie naftowej, niewielu Amerykanów wie o niej cokolwiek lub ma z nią jakikolwiek kontakt poza wizytą na stacji benzynowej. Diesel to coś, o czym myślą tylko niektórzy robotnicy i kierowcy ciężarówek.

Niewielu Amerykanów jeździ samochodami z silnikiem Diesla. Jednak prawie połowa Europejczyków jeździ dieslami. Dlaczego? Głównie z powodu podatków. W Stanach Zjednoczonych olej napędowy zazwyczaj kosztował więcej za galon niż zwykła benzyna, ale przy cenie 6,50 dolara za galon jest teraz o około 2 dolary droższy. Europejczycy płacą około 10 dolarów za galon zarówno za benzynę, jak i za olej napędowy. Różnica tkwi w podatkach. Choć w Stanach Zjednoczonych są one wysokie, w Europie są znacznie niższe. Biorąc pod uwagę, że Europejczycy zazwyczaj mają o 20-30% niższy dochód rozporządzalny niż Amerykanie, ich standard życia się załamuje. Chłopi na całym świecie mogą poczuć się bardzo niespokojni.

Amerykańskie rodziny nie zużywają dużo oleju napędowego w swoich samochodach. Ale gospodarka na nim opiera swoją działalność. A olej napędowy ma realne zalety w porównaniu z benzyną.

Po pierwsze, zawiera około 10–15% więcej energii na galon.

Po drugie, pozwala na uzyskanie mniej więcej dwukrotnie wyższego stopnia sprężania w silniku, powiedzmy 20:1 w porównaniu z 10:1 w przypadku benzyny. Te dwa czynniki sprawiają, że silnik jest o około 25% bardziej wydajny cieplnie, dlatego ciężarówki, traktory, lokomotywy, statki i ciężki sprzęt są napędzane olejem napędowym.

Po trzecie, temperatura zapłonu oleju napędowego jest znacznie wyższa niż benzyny i praktycznie nie wydziela on łatwopalnych oparów. To znacznie ułatwia jego przechowywanie i transport.

Po czwarte, olej napędowy sam w sobie jest środkiem smarnym dla pomp, wtryskiwaczy i pierścieni silnika, podczas gdy benzyna jest rozpuszczalnikiem, który wypłukuje olej. To, a także fakt, że silniki Diesla są cięższe, aby wytrzymać wyższe ciśnienia sprężania i spalania, oznacza, że są one zazwyczaj dwa lub trzy razy trwalsze niż porównywalne silniki benzynowe.

Wreszcie, ze względu na ubogą i wydajną mieszankę, silniki Diesla emitują mniej spalin niż silniki benzynowe. Mimo to Amerykanie nadal preferują silniki benzynowe, ponieważ oferują one wyższą wydajność, a ich produkcja jest znacznie lżejsza i tańsza niż silników Diesla.

Ale amerykański handel opiera się na oleju napędowym. I to tym bardziej dotyczy reszty świata.

International Man: Ciągłe słyszymy, że świat może zmierzać w kierunku niedoboru oleju napędowego. Jakie siły za tym stoją – niedoinwestowanie rafinerii, regulacje rządowe, geopolityka, czy coś innego?

Doug Casey: Wszystko powyższe. Ale niewiele możemy zrobić, aby zmienić działania rządu ani poglądy tłumów głosujących na polityków. Dlatego poświęcę trochę więcej czasu na chemiczne i ekonomiczne realia branży naftowej. Jednym z ważnych pojęć, które warto zrozumieć, jest „rozprzestrzenianie się cracku”.

Marża crack to różnica w cenie między ropą naftową a produktami rafinowanymi z niej. Zasadniczo jest to marża brutto, jaką rafineria uzyskuje za „krakowanie” baryłki ropy naftowej na paliwa, takie jak benzyna, olej napędowy, nafta i olej opałowy. Ilość każdego z tych produktów wydobywana z baryłki ropy naftowej zależy od rodzaju ropy naftowej i organizacji rafinerii. Zazwyczaj jednak z trzech baryłek ropy naftowej powstają dwie baryłki benzyny i jedna baryłka innych destylatów.

W tej chwili rafinerie zarabiają krocie. Ale społeczeństwo kupujące ich produkty jest pod presją. Oczywiście możemy oczekiwać, że rząd „zainterweniuje”, co właśnie robi Trump. Wygląda na to, że zakazuje eksportu oleju napędowego ze Stanów Zjednoczonych, co stanowi poważny problem, ponieważ jesteśmy największym eksporterem tego paliwa na świecie. To może na jakiś czas ustabilizować ceny krajowe, ale wywoła chaos i antyamerykanizm na arenie międzynarodowej. Co więcej, świat wie, że to Stany Zjednoczone rozpoczęły wojnę z Iranem, która doprowadziła do całej katastrofy.

Tymczasem reżim Zełenskiego niszczy rosyjskie rafinerie, pogarszając sytuację. Całkowity zakaz handlu z Iranem wprowadzony przez Bessenta dla podmiotów trzecich jeszcze bardziej pogorszy sytuację.

Przeraża mnie również myśl, że Trump może wprowadzić kontrolę płać i cen, tak jak Nixon w latach 70., w niemądrej próbie powstrzymania eksplozji cen wywołanych przez jego zagraniczne przygody. Każda z tych rzeczy, a może wszystkie, może być katalizatorem Wielkiego Kryzysu.

International Man: Diesel napędza ciężarówki, statki, ciężki sprzęt, górnictwo i rolnictwo. Jeśli ceny oleju napędowego gwałtownie wzrosną lub wystąpią niedobory, jak szybko może to wpłynąć na ceny żywności i ogólny koszt utrzymania?

Doug Casey: Wyższe ceny oleju napędowego oznaczają wyższe koszty wszystkiego. Większość ludzi uważa, że to przyczyna inflacji. Nie jest. Inflacja to zjawisko czysto monetarne. Wynika z tworzenia pieniądza fiducjarnego – drukowania pieniędzy. Wyższe ceny oleju napędowego, podobnie jak ceny innych kosztów, skutkują jedynie niższymi marżami dla producentów i/lub konsumentów, którzy wydają więcej na te rzeczy, a mniej na inne.

Rezultatem jest niższy standard życia, a nie wyższa inflacja. To ważna różnica, której większość ludzi nie rozumie.

Nie martwię się zbyt o wyższe ceny w przyszłym tygodniu czy miesiącu. Najbardziej martwi mnie to, że szaleńcy rządzący europejskimi rządami kompletnie oszaleją i rozpoczną III wojnę światową. Najwyraźniej podsycają histerię wśród swoich obywateli i próbują wciągnąć Rosję w wojnę.

Sednem sprawy jest to, że świat ogólnie, a Europa w szczególności, znajduje się w poważnych tarapatkach, nie tylko z powodu znacznie wyższych cen ważnych destylatów ropy naftowej (oleju napędowego, nafty i benzyny), ale także z powodu ich zbliżającego się braku dostępności. Wszystkie trzy fronty wojenne – Ukraina, Iran i Jemen – atakują rafinerie. To poważna wojna gospodarcza, podobna do tej, którą Stany Zjednoczone przeprowadziły z Japonią przed II wojną światową, odcinając jej dostawy ropy. Roosevelt zepchnął ich do narożnika, gdzie uznali, że najlepszym rozwiązaniem jest atak. Jakiś kraj mógłby z łatwością zareagować tak, jak zrobiła to Japonia 85 lat temu.

Z mojego punktu widzenia jesteśmy dopiero na początku prawdziwego kryzysu. Pamiętajmy, że Ukraińcy poważnie uszkodzili pół tuzina rosyjskich rafinerii, a Irańczycy i Jemeńczycy robią to samo z rafineriami w Arabii Saudyjskiej i Zatoce Perskiej. Amerykanie i Irańczycy zatapiają lub unieruchamiają dwa miliony baryłek ropy naftowej w Zatoce Perskiej.

Nie widzę w tym momencie żadnego rozsądnego rozwiązania między obozem amerykańsko-izraelskim a irańskim. Irańczycy domagają się 300 miliardów dolarów odszkodowania za poniesione do tej pory szkody, a także opuszczenia przez Amerykanów wszystkich baz na Bliskim Wschodzie i zniesienia sankcji. Tymczasem Amerykanie dążą do ukarania stron trzecich, które mają cokolwiek wspólnego z Irańczykami. Kamień trafił na twardy grunt. Obie strony są nieugięte i obie eskalują konflikt.

To sytuacja chaotyczna, a jej wynik jest z natury nieprzewidywalny, poza stwierdzeniem, że zmierza w kierunku prawdziwego kryzysu. Założę się, że sytuacja będzie się pogarszać w dającej się przewidzieć przyszłości.

International Man: Rządy latami zniechęcały do inwestowania w węglowodory, zakładając, że energia pozostanie tania i będzie jej pod dostatkiem. Czy teraz zaczynamy dostrzegać konsekwencje tej polityki?

Doug Casey: Społeczeństwo zostało nauczone nienawiści do ropy naftowej i jej produktów ubocznych. Uważają ją za brudną i zanieczyszczającą środowisko, a jej producentów za złych. Wyobrażają sobie, że wycieki ropy zabijają ptaki i wydry. Kasta polityczna naturalnie

ulega kaprysom mafii pod wpływem Zielonych. Kalifornia w szczególności aktywnie zamyka swoje rafinerie ropy naftowej, a także elektrownie jądrowe, co jest kompletnym szaleństwem.

Szkoda, bo węglowodorów wystarczy na wiele, wiele lat, dopóki nie zbudujemy elektrowni jądrowych. Z czasem fuzja i inne źródła energii zostaną udoskonalone.

Bezpośrednim źródłem wszystkich naszych problemów z władzą jest instytucja państwa, rządu. Jednak nawet gdy *Boobus americanus* to dostrzega, nadal oczekuje od rządu rozwiązania problemów, które sam stworzył. Z drugiej strony, naukowcy, inżynierowie, przedsiębiorcy i inwestorzy pracują nad rozwiązaniem naszych problemów z władzą. Jestem optymistą i wierzę, że ostatecznie zwyciężą dobrzy. Jednak rozmiary i potęga państwa są większe niż kiedykolwiek. Istnieje realne ryzyko, że po drodze sprawy mogą pójść w opłakanym kierunku.

International Man: Gdybyśmy weszli w długotrwały okres niedoborów oleju napędowego i produktów rafinowanych, gdzie szukałby Pan największych możliwości, a czego by Pan unikał?

Doug Casey: Jestem ostrożny z inwestowaniem w startupy, ponieważ rynek jest bardzo wysoki. To jedno ryzyko. Drugim jest ogromna liczba regulacji.

Najlepszym rozwiązaniem konwencjonalnym mogą być firmy produkujące maszyny do wytwarzania konwencjonalnej energii – głównie duże generatory przemysłowe. Generatory będą niezwykle poszukiwane do przetwarzania paliw ropopochodnych na energię elektryczną, głównie na potrzeby centrów danych, które powstają na całym świecie. Będą potrzebowały tak dużo energii, że będą musiały ją wytwarzać samodzielnie – bez polegania na sieci energetycznej. Podejrzewam, że firma taka jak Caterpillar będzie produkować generatory i transformatory mocy pełną parą przez co najmniej najbliższe pięć lat.

Poza tym nadal posiadam długie pozycje w akcjach górniczych, akcjach spółek naftowych i gazowych, akcjach uranu i surowcach w ogóle. Akcje spółek energetycznych stanowią zaledwie około 4% indeksu S&P. W 1980 roku stanowiły około 30% S&P. A górnictwo stanowi około 1% S&P. W przeszłości zazwyczaj wynosiło to około 8%. Te obszary są historycznie bardzo, bardzo tanie.

Nowy trend jest w ruchu i spodziewam się, że utrzyma się jeszcze co najmniej przez kilka lat. Pamiętaj o starej zasadzie rynkowej: miej rację i bądź ostrożny. Nie musisz teraz działać na chybił trafił. Akcje spółek surowcowych powinny pomnożyć Twój kapitał kilkukrotnie w ciągu najbliższych kilku lat.

Uwaga redaktora: Rynki energii i surowców przez lata były pozbawione kapitału i uwagi inwestorów. To zaniedbanie koliduje teraz z malejącą podażą, zmianami geopolitycznymi i rosnącym popytem na surowce, które napędzają współczesną gospodarkę.

Sytuacje takie mogą stwarzać największe okazje na rynku — szczególnie, gdy wyceny pozostają niskie, a większość inwestorów wciąż nie zwraca na to uwagi.