

Biuletenio tematika ir tema

Energetika, energijos politika ir ekonomika

Biuletenio laidos antraštė, probleminis klausimas

Karinių konfliktų poveikis pasaulinei naftos rinkai

Esminiai žodžiai

Energetika, nafta, pasaulinė naftos rinka, kariniai konfliktai, Ukraina, Rusija, JAV, Iranas, Hormūzo sąsiauris, naftos kainos

Serija ir registracijos numeris

V-2026-6 ir V-2026-7

Leidimo data

2026-09-24

Leidimo vieta

Vilnius

Žanras

☒ Analitinė apžvalga ☐ Kita

Šaltiniai: kategorijos

- ☐ Teisės aktai ☐ Politinė komunikacija
☒ Analitinių centrų kūriniai / leidiniai
☒ Žiniasklaidos turinys ☐ Socialinių tinklų turinys
☒ Statistiniai duomenys ☐ Mokslo darbai
☐ Metainformaciniai produktai
☐ Išviešinti slapti / privatūs duomenys

Šaltiniai: nuo - iki

2009 11 05 -
2026 09 21

Šaltiniai: kalbos

- ☒ Lietuvių k. ☐ Lenkų k.
☒ Anglų k. ☐ Kitos ES kalbos
☐ Rusų k. ☒ Kitos

Citavimui (APA stiliumi)

Nacionalinė biblioteka, Informacijos analitikos skyrius (2026). *Karinių konfliktų poveikis pasaulinei naftos rinkai* (V-2026-6 ir V-2026-7). Vilnius.

Kontaktiniai duomenys

Informacijos analitikos skyrius; analitika@lnb.lt. Nacionalinė biblioteka, Gedimino pr. 51, 01109 Vilnius.

Turinio apžvalga

Šioje apžvalgoje bendrais bruožais aptariama:

- karinių konfliktų poveikis pasaulinei naftos rinkai;
- naftos tiekimo ir transportavimo sutrikimai;
- Hormūzo sąsiaurio blokados reikšmė;
- Ukrainos smūgių Rusijos naftos infrastruktūrai poveikis;
- naftos kainų svyravimai ir rinkos reakcija;
- pasekmės valstybėms, verslui ir vartotojams.

1. Įžanga

Nafta yra pasauliui vienas svarbiausių gamtos išteklių, nuo kurio priklauso transporto, pramonės, prekybos ir daugelio kitų sektorių veikla. Nors valstybės vis daugiau investuoja į atsinaujinančią energetiką, pasaulinė ekonomika tebėra stipriai priklausoma nuo stabilaus naftos tiekimo. Dėl šios priežasties bet kokie jos gavybos, perdirbimo ar transportavimo sutrikimai gali greitai paveikti naftos kainas, tiekimo grandines, infliaciją ir bendrą valstybių ekonominę padėtį.

Naftos rinka ypač jautriai reaguoja į geopolitinius konfliktus, vykstančius svarbiausiuose šio produkto gavybos ir transportavimo regionuose. Kariniai veiksmai gali pažeisti energetikos infrastruktūrą, apriboti eksporto galimybes, trikdyti laivybą ir lemti tiekimo perspektyvos neapibrėžtumą. Tokiais atvejais naftos kainas veikia ne tik realiai sumažėjusi pasiūla, bet ir rinkos dalyvių lūkesčiai, nerimas dėl galimos konflikto eskalacijos, brangstantis gabenimas ir draudimas.

Pastaruoju metu didžiausią įtampą pasaulinėje naftos rinkoje kelia konfliktas Artimuosiuose Rytuose ir su juo susiję laivybos trikdžiai Hormūzo sąsiauryje. Šiuo strategiškai svarbiu maršrutu plukdoma didelė dalis pasaulio naftos ir suskystintųjų gamtinių dujų, todėl jo blokada paveikia ne tik regiono eksportuotojas, bet ir nuo importinių energijos išteklių priklausomas valstybes. Viešojoje erdvėje Hormūzo sąsiaurio blokada dažnai vadinama didžiausia energijos krize šiuolaikinėje istorijoje, o Tarptautinė energetikos agentūra (TEA) perspėjo, kad pasaulis patiria didžiausią kada nors vykusį tiekimo sutrikimą.

Padėtį dar labiau apsunkina Ukrainos smūgiai Rusijos naftos perdirbimo gamykloms, saugykloms, eksporto terminalams ir kitai energetikos infrastruktūrai. Šios atakos riboja Rusijos galimybes perdirbti ir eksportuoti naftos produktus, keičia nusistovėjusius prekybos srautus ir didina neapibrėžtumą tarptautinėje rinkoje. Taigi, Artimuosiuose Rytuose ir Ukrainoje vienu metu vykstantys konfliktai veikia skirtingas naftos tiekimo grandinės dalis, tačiau jų bendras poveikis didina tiekimo sutrikimų, kainų svyravimų ir platesnių ekonominių pasekmių riziką.

Šioje apžvalgoje bendrais bruožais aptariami pagrindiniai sunkumai, su kuriais pasaulinė naftos rinka susiduria dėl karinių konfliktų Artimuosiuose Rytuose ir Ukrainoje. Daugiausia dėmesio skiriama naftos tiekimo sutrikimų problemai, kainų prognozėms ir šių procesų poveikiui valstybių ekonomikai.

2. Naftos rinkos pažeidžiamumas karinių konfliktų sąlygomis

Vienu metu Artimuosiuose Rytuose ir Ukrainoje vykstančių karinių konfliktų poveikis pasaulinei naftos rinkai – milžiniškas. Įtampa Hormūzo sąsiauryje kelia grėsmę vienam svarbiausių pasaulio energetinių išteklių transportavimo kelių, o Ukrainos smūgiai Rusijos naftos infrastruktūrai riboja šios žaliavos perdirbimo, saugojimo ir eksporto galimybes.

Tarp pagrindinių geopolitinių įtampų, apsunkinančių situaciją naftos rinkose – Jungtinių Amerikos Valstijų (JAV) ir Izraelio karinis konfliktas su Iranu – kelis mėnesius trukusios trinties, Jungtinių Valstijų karinių pajėgų telkimo Artimuosiuose Rytuose ir nesėkmingų JAV bei Irano derybų dėl Irano branduolinės programos pasekmė. JAV ir Izraelis teigė, kad Iranas neatsisako užmačių sukurti branduolinį ginklą, todėl 2026 m. vasario 28 d. pradėjo plataus masto oro atakas prieš jį. Pastarasis į tai atsakė raketų ir dronų smūgiais, nukreiptais į JAV sąjungininkus bei karinius ir energetikos objektus regione – Katarė, Irako

Kurdistane, Jungtiniuose Arabų Emyratuose (JAE) ir Bahreine, todėl konfliktas greitai išplito Artimuosiuose Rytuose.¹

Balandžio 8 d. Jungtinės Valstijos, Iranas ir Izraelis susitarė dėl pradinių dviejų savaitių paliaubų, kuriomis buvo siekiama sustabdyti intensyviausius karinius veiksmus ir sudaryti sąlygas tolesnėms deryboms. Susitarimo būta traukos – konflikto šalys nuolat kaltino viena kitą paliaubų pažeidimais, nes regione ir toliau vyko pavienės atakos. Vis dėlto diplomatinės derybos nenutrūko ir birželio viduryje JAV bei Iranas pasirašė platesnį susitarimą, kuriuo paliaubos buvo pratęstos dar 60 dienų. Per šį laikotarpį šalys turėjo parengti galutinį taikos susitarimą, atnaujinti laivybą Hormūzo sąsiauryje, kuris praktiškai buvo uždarytas, ir spręsti nesutarimus dėl Irano branduolinės programos. Tačiau ir naujosios paliaubos ilgai netruko – birželio pabaigoje vėl pasipylė abipusiai smūgiai, o liepos pradžioje konfliktas dar labiau paaštrėjo dėl atakų prieš laivus ir ginčo dėl Hormūzo sąsiaurio kontrolės.²

Prasidėjus šiam karui, **Hormūzo sąsiauris tapo vienu svarbiausiu Irano įrankių daryti spaudimą**. Šis sąsiauris yra tarp pagrindinių naftos transportavimo kelių, nes jungia Persijos įlanką su Arabijos jūra ir leidžia naftą gabenti į tarptautines rinkas. Siauriausioje vietoje sąsiaurio plotas tesiekia apie 33 km., tačiau gylis pakankamas, kad juo galėtų plaukti didžiausi pasaulio tanklaiviai. Remiantis JAV Energetikos informacijos administracijos skaičiavimais, 2025 m. per Hormūzo sąsiaurį kasdien buvo gabenama apie 20 mln. barelių naftos ir jos produktų. Per metus tai sudaro maždaug 7,3 mlrd. barelių, o gabenamų energijos išteklių vertė siekia beveik 600 mlrd. JAV dolerių. Šį maršrutą eksploatuoja ne tik Iranas, bet ir kitos daug naftos bei suskystintųjų gamtinių dujų eksportuojančios šalys – Irakas, Kuveitas, Kataras, Saudo Arabija ir JAE. Dėl tokio didelio gabenamos naftos kiekio bet koks sąsiaurio uždarymas ar laivybos jame ribojimas trikdo pasaulinį energijos tiekimą, didina transportavimo išlaidas ir gali sukelti staigų naftos kainų šuolį. Todėl Hormūzo sąsiauris turi ne tik ekonominę, bet ir didelę geopolitinę bei strateginę reikšmę.³

Po vasarį vykusių smūgių Iranas vis dėlto faktiškai apribojo laivybą sąsiauryje, pro kurį **iki karo buvo plukdoma apie ketvirtadalis pasaulio naftos ir penktadalis suskystintų gamtinių dujų**, o JAV siekė jį atverti. Vėliau, po 2026 m. birželio 17 d. paskelbto preliminarus JAV ir Irano susitarimo, laivyba Hormūzo sąsiauriu buvo palaipsniui atnaujinta, tačiau jos mastas nepasiekė iki konflikto buvusio lygio. Skaičiuojama, kad per pirmąsias 18 dienų (nuo birželio 18 d. iki liepos 5 d.) juo praplaukė 513 laivų – vidutiniškai po 28 laivus per dieną. Anksčiau šiuo strategiškai svarbiu vandens keliu kasdien plaukdavo apie 100 laivų, taigi, **eismas buvo sumažėjęs maždaug pusketvirto karto**. Tiesa, nurodoma, kad ne visi

¹ Why the US and Israel attacked Iran, and what it means for oil. (2026 m. kovo 3 d.). Prieiga per internetą: <https://globalwitness.org/en/campaigns/fossil-fuels/why-the-us-and-israel-attacked-iran-and-what-it-means-for-oil/>

² Boccia, Ch., Spenner, E. (2026 m. liepos 10 d.). How the US-Iran ceasefire and MOU broke down -- a timeline. Prieiga per internetą: <https://abcnews.com/Politics/us-iran-ceasefire-mou-broke-timeline/story?id=134622392>

³ Butler, G., Mann, T., Jackson, P. (2026 m. liepos 14 d.). Why the Strait of Hormuz matters so much in the Iran war. Prieiga per internetą: <https://www.bbc.com/news/articles/c78n6p09p2no>

laivai buvo matomi sekimo sistemose, todėl pateiktas bendras praplaukusių laivų skaičius gali būti ne visai tikslus.⁴

Kai kurie didžiausi naftos eksportuotojai Artimuosiuose Rytuose pademonstravo įspūdingą logistikos lankstumą – reaguodami į faktinį Hormūzo sąsiaurio uždarymą naftos eksportą nukreipė alternatyviais vamzdynais, uostais ir jūrų maršrutais. Saudo Arabija padidino srautus Rytų–Vakarų naftotiekiu į Raudonosios jūros uostą Janbu, todėl eksportas iš šio uosto birželio pradžioje išaugo nuo 2 mln. barelių iki daugiau kaip 5 mln. barelių per dieną. Jungtiniai Arabų Emyratai ėmė gabenti naftą 380 km ilgio Habšano–Fudžeiros vamzdynu, kuriuo galima eksportuoti 1,8 mln. barelių per dieną, taip pat naudojami 42 mln. barelių talpos *Mandous* saugykla. Be to, dalis naftos buvo gabenama per Hormūzo sąsiaurį maršrutu, einančiu palei Omano pakrantę, tanklaiviams išjungus atsakiklius. Dėl šių priemonių bendras **JAE naftos eksportas** padidėjo nuo 1,9 mln. barelių per dieną kovo mėnesį iki 4,3 mln. barelių per dieną birželio pradžioje ir **pasiekė beveik 85 proc. prieš konfliktą buvusio lygio**.⁵ Irakas taip pat yra svarbus regiono naftos eksportuotojas. Kirkuko–Džeichano vamzdynas, jungiantis šalies telkinius su Turkijos Viduržemio jūros pakrante – viena svarbiausių Irako naftos eksporto arterijų. Nors vamzdyno pajėgumas siekia 1,6 mln. barelių per dieną, pavasarį juo transportuota tik apie 200 tūkst. barelių per dieną.⁶

Tiesa, alternatyvūs naftos eksporto maršrutai netrukus atsидūrė Irano remiamų priešiško jėgų taikiklyje. Pvz., Saudo Arabijai neseniai teko kuriam laikui uždaryti minėtą Rytų–Vakarų naftotiekį, kuris buvo apgadintas per iš Irako teritorijos surengtas dronų atakas. Šios kritiškai svarbios linijos, kuria pastaruoju metu buvo gabenama 4–5 proc. pasauliui reikalingos naftos, remontas gali užtrukti kelias savaites.⁷ Husių sukilėliams įsitvirtinus netoli Bab al Mandebo sąsiaurio, kuriuo eina jūrų kelias tarp Indijos vandenyno ir Europos, nuogąstavimų kyla ir dėl šio laivybos maršruto saugumo.⁸

Nors Iranas ir Jungtinės Valstijos laikinai sustabdė smūgius, įtampa dėl Hormūzo sąsiaurio išlieka didelė. Karinių veiksmų pauzė vertinama kaip deeskalacijos ženklas, tačiau oficialios derybos tarp šalių kol kas nevyksta – ryšys palaikomas tik per tarpininkus, ypač Omaną. Vienu iš esminių nesutarimų klausimų išlieka laivybos kontrolė Hormūzo sąsiauryje. Iranas siekia reguliuoti laivų tranzitą, o JAV vykdo Irano laivybos blokadą, nukreipdamos ar stabdydamos jo komercinius laivus. Todėl ilgalaikės paliaubos gali

⁴ Ali, M. (2026 m. liepos 9 d.). Strait of Hormuz: What has happened since the US-Iran MoU on June 17? Prieiga per internetą: <https://www.aljazeera.com/news/2026/7/9/strait-of-hormuz-what-has-happened-since-the-us-iran-mou-on-june-17>

⁵ Bosoni, T.; Martin, D. and Schulz, R. (2026 m. birželio 22 d.). How global oil supplies have readjusted to help fill the huge gap left by the Strait of Hormuz shock. Prieiga per internetą: <https://www.iea.org/commentaries/how-global-oil-supplies-have-readjusted-to-help-fill-the-huge-gap-left-by-the-strait-of-hormuz-shock>

⁶ Shamim, S. (2026 m. kovo 27 d.). Saudi, UAE, Iraq: Can three pipelines help oil escape Strait of Hormuz? Prieiga per internetą: <https://www.aljazeera.com/economy/2026/3/27/saudi-uae-iraq-can-three-pipelines-help-oil-escape-strait-of-hormuz>

⁷ Saul, J., Zhdannikov, D., Lawler, A. (2026 m. rugsėjo 17 d.). Three pumping stations along Saudi East-West Pipeline were hit in recent attack, sources say. Prieiga per internetą: <https://www.reuters.com/business/energy/three-pumping-stations-along-saudi-east-west-pipeline-were-hit-recent-attack-2026-09-17/>

⁸ Daldere, I. A. (2026 m. rugsėjo 21 d.). Dar vienas sukrėtimas pasaulinei prekybai: akys krypta į Raudonąją jūrą. Prieiga per internetą: <https://www.15min.lt/naujiena/aktualu/pasaulis/dar-vienas-sukretimas-pasaulinei-prekybai-akys-krypsta-i-raudonaja-jura-57-2765162>

priklausyti nuo to, ar šalims pavyks susitarti dėl saugios laivybos bei sąsiaurio statuso ir grįžti prie diplomatinio derybų.⁹

Įtampą globalioje naftos rinkoje didina ir sėkmingi Ukrainos smūgiai Rusijos naftos infrastruktūrai – šių atakų tarptautinę reikšmę patvirtina ir faktas, kad JAV prezidentas Donaldas Trumpas ragina Ukrainos vadovą Volodymyrą Zelenskį nebesitaikyti į šalies agresorės naftos perdirbimo gamyklas.¹⁰ Nuo 2024 m. pradžios Ukraina vykdo nuoseklią ir koordinuotą vidutinio bei tolimojo nuotolio smūgių į Rusijos teritoriją kampaniją, kuri nuo 2026 metų kovo buvo dar labiau suintensyvinama. Pagrindiniai šios kampanijos tikslai – silpninti Rusijos energetikos sektorių, trikdyti karinę logistiką ir mažinti iš naftos eksporto gaunamas pajamas, taip ribojant Maskvos galimybes finansuoti karą prieš Ukrainą. Smūgiai naftos perdirbimo gamykloms, saugykloms, eksporto terminalams ir kitai susijusiai infrastruktūrai gali didinti tiekimo sutrikimų riziką, todėl gali prisidėti prie naftos kainų svyravimų ir bendro neapibrėžtumo pasaulinėje energetikos rinkoje.¹¹ *Bloomberg* duomenimis, pirmąjį 2026 m. pusmetį Ukrainos pajėgos Rusijos kuro infrastruktūrai smogė daugiau kaip 50 kartų. Per šias atakas nukentėjo bent 24 iš 34 didžiausių šalies agresorės naftos perdirbimo gamyklų.¹²

Ukrainiečiai, atakuodami rusų naftos infrastruktūrą, iš pradžių daugiausia taikėsi į naftos eksporto objektus – Baltijos ir Juodosios jūrų uostų terminalus, naftos talpyklas bei saugyklas. Pavyzdžiui, Ust Lugos terminale buvo pataikyta į 16 iš 54 saugyklų, iš kurių penkios buvo smarkiai apgadintos. Per išpuolius prieš Grušovos naftos saugyklą buvo apgadinta 14 ir sunaikintos 5 talpyklos. Dėl šių smūgių dviem savaitėms sustabdytas naftos gabenimas iš Ust Lugos, o **intensyviausių atakų laikotarpiu iš Baltijos ir Juodosios jūrų uostų išplaukiančių pakrautų tanklaivių skaičius sumažėjo perpus**. Vis dėlto eksporto infrastruktūrai padaryta žala nebuvo ilgalaikė, todėl Ukraina dėmesį sutelkė į rusų naftos perdirbimo gamyklas ir svarbiausius jų įrenginius.¹³ Akcentuojant Ukrainos smūgių Rusijos infrastruktūrai reikšmę, galima paminėti faktą, kad **ukrainiečių taikiniais tapo Primorsko, Ust Lugos ir Novorosijsko uostai, per kuriuos gabenama apie 59 proc. visos Rusijos jūra eksportuojamos naftos**. Konkrečiau – Primorskui tenka 22 proc., Ust Lugai – 20 proc., o Novorosijskui – 17 proc. eksporto.¹⁴ Čia svarbu paminėti, kad šiuo metu įvertinti tiksliai Ukrainos smūgių Rusijos naftos sektoriui žalą sudėtinga, nes oficialūs Rusijos duomenys apie naftos ir naftos produktų gavybą bei gamybą tebėra įslaptinti.

Skačiuojama, kad, balandžio ir gegužės mėnesiais Ukrainai surengus 26 puolimus prieš Rusijos naftos perdirbimo gamyklas, rusų perdirbamos naftos kiekis, kovo pabaigoje siekęs maždaug 5,2 mln. barelių

⁹ Iran says no current negotiations with US. (2026 m. liepos 27 d.). Prieiga per internetą: <https://www.arabnews.com/node/2652422/middle-east>

¹⁰ Miller, Ch., Seddon, M. (2026 m. rugsėjo 21 d.). Donald Trump presses Volodymyr Zelenskyy to stop hitting Russian refineries. Prieiga per internetą: <https://www.ft.com/content/adb80fa3-b54a-4b3d-8ed2-0ebe55a5e05e?syn-25a6b1a6=1>

¹¹ Shymkiv, K., Harward Ch. (2026 m. liepos 6 d.). Ukraine's Strike Campaigns Will Likely Continue to Hurt Russia's Economy and Military Operations in Ukraine. Prieiga per internetą: <https://understandingwar.org/research/russia-ukraine/ukraines-strike-campaigns-will-likely-continue-to-hurt-russias-economy-and-military-operations-in-ukraine/>

¹² Asplund, R. (2026 m. liepos 31 d.). Supply Disruptions Underpin Crude Oil Prices. Prieiga per internetą: <https://finance.yahoo.com/energy/articles/supply-disruptions-underpin-crude-oil-191627257.html>

¹³ Vakulenko, S. (2026 m. birželio 22 d.). Russian Oil Sector Battered but Not Broken by Ukrainian Air Attacks. Prieiga per internetą: <https://carnegieendowment.org/russia- Eurasia/politika/2026/06/russia-new-refinery-strike>

¹⁴ Kyiv School of Economics. (2026 m. balandžio 9 d.). Impact of Ukrainian Strikes on Russia's Oil Infrastructure – KSE Institute Assessment. Prieiga per internetą: <https://kse.ua/about-the-school/news/impact-of-ukrainian-strikes-on-russia-s-oil-infrastructure-kse-institute-assessment/>

per dieną, sumažėjo apie 700 tūkst. barelių arba 13 proc. Po atakų gegužės pabaigoje gamyklų našumas buvo nukritęs žemiau 4 mln. barelių per dieną. Birželio viduryje smūgiai Maskvos Kapotnios ir *Tatneft* TANECO gamykloms naftos perdirbimo pajėgumus sumažino apie 600 tūkst. barelių per dieną. Ypač didelė žala padaryta Maskvą kuru aprūpinančioms Jaroslavljo, Riazanės ir Kstovo gamykloms. Dėl atakų ne tik sumažėjo degalų gamyba, bet ir užsitęsė remonto darbai, nes sudėtingiems įrenginiams reikalingos importinės atsarginės dalys.¹⁵

Ukrainos smūgiai priešininkės naftos infrastruktūrai prisideda prie įtampos naftos rinkoje, bet ypač mažina degalų pasiūlą pačioje Rusijoje bei okupuotose Ukrainos teritorijose. Dėl menkstančių galimybių įsigyti benzino daugelyje Rusijos Federacijos regionų išaugo jo paklausa ir kainos, degalinėse susidarė ilgos eilės, o vietos valdžia ir degalais prekiaujančios bendrovės buvo priverstos riboti benzino bei dyzelino pardavimą. Degalų trūkumas buvo fiksuojamas maždaug 78 iš 83 Rusijos federalinių subjektų, o 48-e jų įvesti oficialūs pirkimo apribojimai. Panaši padėtis susiklostė ir okupuotame Kryme, taip pat Luhansko, Donecko, Zaporizės bei Chersono srityse.¹⁶

Reaguodamas į benzino ir kitų degalų trūkumą vidaus rinkoje, Kremlius imasi įvairių trumpalaikių priemonių. Siekiant kompensuoti sumažėjusią degalų gamybą, pirmiausia importuojama benzino ir aviacinio kuro iš Baltarusijos, Kazachstano ir Indijos. Taip pat naudojamos sukauptos benzino atsargos, o mažos ir vidutinės naftos perdirbimo gamyklos skatinamos didinti gamybos apimtį. Siekiant išlaikyti degalų tiekimą, kai kuriose naftos perdirbimo gamyklose trumpinami techninės priežiūros darbai arba atidedamas planinis remontas. Be to, leidžiama į rinką tiekti žemesnės kokybės degalus, o kai kuriuose regionuose ribojamas vienam pirkėjui parduodamas degalų kiekis. Kad sumažintų vartotojų nepasitenkinimą ir suvaldytų kainų augimą, regionų valdžios atstovai taip pat siūlo nustatyti maksimalias degalų kainas. Vis dėlto šios priemonės yra laikinos ir degalų stygiaus padarinius gali sušvelninti tik trumpuoju laikotarpiu, o pagrindinių degalų gamybos ir tiekimo problemų nesprendžia.¹⁷

Vasarą Rusija padidino žaliavinės naftos eksportą. Birželio mėnesį, palyginti su geguže, jis išaugo 620 tūkst. barelių per dieną ir pasiekė 5,8 mln. barelių per dieną apimtį. Tuo pat metu naftos produktų eksportas sumažėjo 230 tūkst. barelių per dieną – iki 1,91 mln. barelių. Manoma, kad šiuos pokyčius daugiausia ir lėmė Ukrainos smūgiai Rusijos naftos perdirbimo gamykloms, apriboję šalies perdirbimo pajėgumus. Negalėdama visos išgaunamos naftos perdirbti šalies viduje, Rusija yra priversta didesnę jos dalį eksportuoti kaip žaliavą.¹⁸

Tai sukelia sunkumų ir Rusijos naftos produktus importavusioms šalims. Pavyzdžiui, valstybės, kurios anksčiau įsiveždavo daug rusiško dyzelino, dabar yra priverstos ieškoti alternatyvių tiekėjų Artimuosiuose Rytuose, Indijoje ir kituose regionuose. Dėl ribotos pasiūlos didėja konkurencija, kyla degalų kainos ir brangsta jų transportavimas. Šių veiksnių poveikis jau pastebimas – **Rusijai vasarą paskelbus degalų eksporto embargą, dyzelino kainos Europos Sąjungoje ir Jungtinėse Amerikos Valstijose per vieną dieną pakilo daugiau nei 10 proc.** Prognozuojama – jei Rusijos naftos perdirbimo gamyklų veikla nebus greitai atkurta, o eksporto ribojimai užsitęs, degalų kainos pasaulyje gali kilti ir toliau, kartu didindamos transporto, prekių bei paslaugų kainas.^{19, 20}

¹⁵ Žr. 13 šaltinį.

¹⁶ Žr. 11 šaltinį.

¹⁷ Ten pat.

¹⁸ IEA cuts Russian oil output forecasts on Ukrainian attacks. (2026 m. liepos 10 d.). Prieiga per internetą: <https://www.reuters.com/business/energy/ieas-russian-oil-output-forecasts-cut-after-ukraine-attacks-2026-07-10/>

¹⁹ Loginov, O. (2026 m. liepos 14 d.). How the Russian fuel crisis is affecting global markets. Prieiga per internetą: <https://www.dw.com/uk/ak-rosijska-palivna-kriza-vplivae-na-svitovi-rinki/a-77952132>

²⁰ Harvey, R. (2026 m. liepos 30 d.). Refinery attacks keep European fuel prices around record highs. Prieiga per internetą: <https://www.reuters.com/business/energy/refinery-attacks-keep-european-fuel-prices-around-record-highs-2026-07-30/>

Apibendrinant galima teigti, kad konfliktai Artimuosiuose Rytuose ir Ukrainoje veikia pasaulinę naftos rinką, tik skirtingais būdais. Laivybos Hormūzo sąsiauryje sutrikimai apsunkina naftos transportavimą iš Persijos įlankos, o Ukrainos atakos prieš Rusijos energetikos objektus mažina pastarosios valstybės perdirbimo pajėgumus ir keičia eksportuojamos produkcijos struktūrą. Šie procesai rodo, kad geopolitinių konfliktų poveikis apima visą naftos tiekimo grandinę – nuo perdirbimo ir saugojimo iki transportavimo bei galutinio produktų pateikimo rinkai.

3. Naftos rinkos reakcija į konfliktus Irane ir Ukrainoje

Vienu metu vykstant dviem kariniams konfliktams, darantiems reikšmingą poveikį pasaulinei naftos rinkai, didėja neapibrėžtumas dėl naftos tiekimo, eksporto ir kainų stabilumo. Konfliktai Artimuosiuose Rytuose ir Ukrainoje keičia nusistovėjusius energijos išteklių srautus, riboja naftos perdirbimo ir transportavimo galimybes bei didina tolesnių tiekimo sutrikimų riziką. Dėl šių aplinkybių naftos rinkos prognozėse vyrauja kainų augimo tendencija – tikėtina, kad vidutinis kainų lygis išliks aukštesnis, o kainų svyravimai taps ryškesni.

Irano konflikto pradžioje prognozuota, kad karinė eskalacija tarp Irano, JAV ir Izraelio gali smarkiai paveikti pasaulinę naftos rinką. 2026 m. kovo 1 d. *Brent* rūšies naftos kaina nebiržinėje prekyboje pakilo apie 10 proc. ir pasiekė maždaug 80 JAV dolerių už barelį. Trumpalaikės prognozės įspėjo, kad, užsitęsus naftos tiekimo sutrikimams ir apribojus laivybą Hormūzo sąsiauryje, naftos kaina galėtų priartėti prie 100 JAV dolerių už barelį arba net viršyti šią ribą. Būta ir drastiškesnių trumpalaikių prognozių – pagal blogiausius scenarijus naftos kaina galėjo pasiekti 120–150 JAV dolerių už barelį.^{21, 22}

Nors šie vertinimai daugiausia buvo susiję su galimu trumpalaikiu kainų šuoliu, užsitęsę tiekimo sutrikimai ir geopolitinė įtampa paskatino rinkos dalyvius didinti ir vidutinių metinių naftos kainų prognozes. 2026 metų gegužę Jungtinėje Karalystėje įsikūrusi tarptautinė bankų grupė *HSBC* 2026 m. *Brent* rūšies naftos vidutinės kainos prognozę padidino nuo 80 iki 95 JAV dolerių už barelį, o 2027 m. prognozę – nuo 70 iki 75 JAV dolerių. Bankas šį pakeitimą siejo su lėtesniu naftos gavybos ir transportavimo srautų atkūrimu, mažėjančiomis atsargomis ir išliekančia geopolitinės rizikos priemoka. Vidutinės metinės prognozės pavasarį didino ir kiti finansų sektoriaus dalyviai. JAV investicinis bankas *Goldman Sachs* 2026 m. *Brent* kainos prognozę pakėlė nuo 83 iki 90 JAV dolerių, Jungtinės Karalystės bankas *Barclays* – nuo 85 iki 100 JAV dolerių, o *Bank of America* – nuo 61 iki 77,5 JAV dolerio už barelį. Tai rodo, kad rinkos dalyviai tikėjosi aukštesnio vidutinio naftos kainų lygio ir didesnio jų nepastovumo, ypač tuo atveju, jeigu tiekimo ribojimai užsitęstų.²³

²¹ Bouso, R. (2026 m. kovo 17 d.). Iran's \$200 oil threat isn't that far-fetched. Prieiga per internetą:

<https://www.reuters.com/markets/commodities/irans-200-oil-threat-isnt-that-far-fetched-2026-03-17/>

²² Dareen, S., Zhdannikov, D. (2026 m. kovo 1 d.). Oil jumps 10% on Iran conflict and could spike to \$100 a barrel, analysts say. Prieiga per internetą: <https://www.reuters.com/business/energy/oil-jumps-10-iran-conflict-could-spike-100-barrel-analysts-say-2026-03-01/>

²³ HSBC raises 2026 Brent price forecast to \$95 per barrel. (2026 m. kovo 13 d.). Prieiga per internetą: <https://www.reuters.com/business/energy/analysts-reassess-oil-price-estimates-iran-conflict-disrupts-markets-2026-04-27/>

Vis dėlto balandžio 30 d. *Brent* rūšies naftos kaina buvo trumpam pakilusi iki 126,41 JAV dolerio už barelį. Tai buvo aukščiausia naftos kaina per ketverius metus, tačiau nepasiekė 2008 m. fiksuoto rekordinio lygio – 147 JAV dolerių. Vėliau ji sumažėjo iki 115,8 JAV dolerio už barelį, o *West Texas Intermediate* (WTI) rūšies nafta kainavo apie 106 JAV dolerius už barelį.²⁴ Nuo konflikto pradžios 2026 m. vasario 28 d. iki birželio 11 d., kai JAV prezidentas Trumpas atšaukė planuotus smūgius Iranui, vidutinė naftos kaina laikėsi apie 101 JAV dolerį už barelį. Liepos pradžioje ji buvo trumpam nukritusi iki maždaug 70 JAV dolerių, tai yra grįžusi į prieš konfliktą buvusį lygį.²⁵

2008 m. naftos kainos šuolį iki maždaug 147 JAV dolerių už barelį lėmė keli tarpusavyje susiję veiksniai. Viena svarbiausių to priežasčių buvo sparčiai auganti pasaulinė naftos paklausa, ypač Kinijoje ir kitose besivystančiose šalyse. Šio ištekliaus pasiūla nespėjo prisitaikyti prie didėjančio vartojimo, nes ilgą laiką pakankamai į plėtrą neinvestavusios Naftą eksportuojančių šalių organizacijos (*angl. Organization of the Petroleum Exporting Countries, OPEC*) valstybės turėjo ribotus papildomus gamybos pajėgumus. Padėtį dar pablogino daugybė beveik vienu metu įvykusių tiekimo sutrikimų. Venesuela, kilus konfliktui su stambiausia amerikiečių naftos bendrove *ExxonMobil*, laikinai sustabdė naftos pardavimą šiai įmonei, o naftos gavyba Irake vis dar nebuvo atsigavusi po karo, be to, diversantai kovo pabaigoje susprogdino svarbius eksporto vamzdynus ir sumažino Irako tiekimą maždaug 300 tūkst. barelių per dieną. Streikai, kovotojų išpuoliai, sabotazas ir konfliktai su naftos bendrovėmis Nigerijoje paralyžiavo daugiau kaip 1,36 mln. barelių per dieną gavybos pajėgumus. Škotijoje dėl darbuotojų streiko buvo uždarytas *North Forties* vamzdynas, kuriuo buvo transportuojama didelė dalis Jungtinės Karalystės Šiaurės jūros naftos, o Meksikos eksportas smuko dėl spartaus gavybos iš *Cantarell* telkinio mažėjimo. Kadangi trumpuoju laikotarpiu nebuvo įmanoma greitai padidinti naftos pasiūlos, o paklausa mažai reagavo į kainų augimą, net ir palyginti nedideli tiekimo sutrikimai kėlė didelę įtampą rinkoje ir lėmė smarkų kainų šuolį. Manoma, kad spekuliacijos taip pat galėjo prisidėti prie trumpalaikių kainų svyravimų ir sustiprinti įtampą rinkoje, tačiau pagrindinės naftos kainos kilimo priežastys buvo auganti pasaulinė paklausa, ribota pasiūla ir baimė dėl tolesnių tiekimo sutrikimų.²⁶

JAV ir Irano konfliktas, dėl kurio buvo uždarytas Hormūzo sąsiauris ir kilo itin didelio masto energetinių išteklių tiekimo sutrikimas, viešojoje erdvėje vadinamas precedento neturinčiu sukrėtimu. Vis dėlto yra manančių, kad, įvertinus sutrikdyto tiekimo mastą, naftos kainų reakcija iki šiol buvo gana nuosaiki.

Ankstesnę panašaus pobūdžio kainų šoką rinka patyrė prieš daugiau nei ketverius metus, prasidėjus plataus masto Rusijos karui Ukrainoje. Tuo metu, 2022 m. kovo 8 d., *Brent* naftos kaina trumpam priartėjo prie 140 JAV dolerių už barelį.²⁷ Tais metais vidutinė *Brent* žaliavinės naftos kaina siekė 100 JAV dolerių, o *WTI* – 95 JAV dolerius už barelį. Nors visus metus naftos kainos smarkiai svyravo, metų pabaigoje jos buvo panašios į fiksuotas 2022 m. sausio 3 d. Metų pradžioje *Brent* fiksuota kaina buvo 78 JAV doleriai, o metų pabaigoje – 85 JAV doleriai už barelį, o *WTI* naftos etalono kaina metų pabaigoje buvo didesnė keturiais JAV doleriais.²⁸

Europos Centrinio Banko ekspertai, lygindami JAV ir Izraelio karinį konfliktą su Iranu bei Rusijos karą prieš Ukrainą, teigia, kad šie du sukrėtimai reikšmingai skyrėsi savo mastu, pobūdžiu ir poveikiu pasaulinei energijos rinkai. **Konflikto su Iranu metu naftos tiekimo sutrikimai buvo gerokai didesni. Nors Saudo Arabijos ir JAE vamzdynų infrastruktūra padėjo iš dalies sušvelninti jų poveikį, skaičiuojama, kad vidutinis naftos tiekimas vis tiek sumažėjo apie 14 mln. barelių per dieną, arba maždaug 14 proc. pasaulinės pasiūlos. Palyginimui, prasidėjus karui Ukrainoje, pasaulinis naftos**

²⁴ Liu, J., Yang, S., Ziady, H. (2026 m. balandžio 30 d.). Oil briefly touches \$126, its highest price in four years. Prieiga per internetą: <https://edition.cnn.com/2026/04/30/energy/oil-prices-iran-war-wartime-high-blockade-hnk>

²⁵ Mukherjee, A. A. (2026 m. liepos 20 d.). Why oil prices haven't gone crazy despite 5 months of US-Iran war. Prieiga per internetą: <https://www.reuters.com/business/energy/why-oil-prices-havent-gone-crazy-despite-5-months-us-iran-war-2026-07-20/>

²⁶ Smith, J. (2009 m. lapkričio 5 d.). The 2008 Oil Price Shock: Markets or Mayhem? Prieiga per internetą: <https://www.resources.org/common-resources/the-2008-oil-price-shock-markets-or-mayhem/>

²⁷ IEA. (2026 m. kovo mėn.). Oil Market Report - March 2022. Prieiga per internetą: <https://www.iea.org/reports/oil-market-report-march-2022>

²⁸ EIA. (2023 m. sausio 4 d.). Crude oil prices increased in first-half 2022 and declined in second-half 2022. Prieiga per internetą: <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=55079>

tiekinimas sumažėjo tik apie 1 mln. barelių per dieną, tai yra maždaug 1 proc. pasaulinės

produkcijos. Ekspertų teigimu, Irano konflikto pradžioje naftos kainų augimą pažabojo lūkesčiai, kad jis gali būti išspręstas gana greitai, taip pat geresnis rinkos pasirengimas absorbuoti tiekimo sutrikimus nei 2022 m.²⁹

Taigi, nors tiekimo sutrikimas buvo didesnio masto nei prasidėjus karui Ukrainoje, jo poveikis kainoms buvo silpnesnis dėl kelių aplinkybių:^{30, 31}

- **konflikto su Iranu pradžioje naftos pasiūla paklausą viršijo maždaug 2,5 mln. barelių per dieną.** Tai lėmė ir rekordinė JAV skalūnų naftos gavyba – iki balandžio gamyba pasiekė rekordinį 13,93 mln. barelių per dieną. Iki karo Ukrainoje naftos rinkoje jau vyravo įtampa, nes paklausa labai išaugo ir pasiūlą viršijo maždaug 1 mln. barelių per dieną.
- **Naftos atsargos buvo gerokai didesnės nei 2022 m.** Solidesnius rezervus turėjo ne tik Ekonominio bendradarbiavimo ir plėtros organizacijos (EBPO) šalys, bet ir Kinija. Skaičiuojama, kad 2023 m. pastarosios valstybės naftos atsargos būtų padengusios 92 importo dienas, o 2026 m. pradžioje – apie 115 dienų.
- 2026 m. naftos kainų augimą riboja **sumažėjusi pasaulinė paklausa, ypač Azijos rinkose.** Nuo vasario iki gegužės Kinija importavo 40 proc. mažiau žaliavinės naftos. Importas sumažėjo 4,6 mln. barelių per dieną, nes naftos perdirbimo įmonės sumažino gamybą ir naudojo anksčiau sukauptas atsargas. Taip pat susitraukė naftos produktų vartojimas. Tam įtakos turėjo vis augantis elektrinių transporto priemonių populiarumas, mažinantis tradicinių degalų poreikį. Be to, Artimuosiuose Rytuose sumažėjo aviacinio kuro paklausa.
- **TEA šalys narės susitarė panaudoti 400 mln. barelių rezervinių naftos atsargų.** Tai buvo didžiausias iki šiol rezervinių naftos atsargų panaudojimas, kuriuo siekta sumažinti naftos tiekimo sutrikimus. Palyginimui, 2022 m. iš naftos rezervo buvo panaudoti 182 mln. barelių.
- **Saudo Arabija, kuri yra didžiausia naftos eksportuotoja Persijos įlankos regione, reikšmingai padidino naftos gabenimo apimtį** per Raudonosios jūros Janbu uostą – buvo iš dalies kompensuotas naftos srautų per Hormūzo sąsiaurį sumažėjimas. Be to, birželį naftos gabenimas per Hormūzo sąsiaurį buvo trumpam atnaujintas, todėl susirūpinimas dėl galimo žaliavinės naftos trūkumo buvo sumažėjęs.

Šie veiksniai leido iš dalies atsvirti prarastą tiekimą Hormūzo sąsiauriu ir padėjo išvengti drastiškesnio naftos kainų šuolio. Vis dėlto tai laikinos priemonės – jų taikymas mažina komercines ir strategines atsargas, todėl rinka tampa vis mažiau pajėgi atlaikyti naujus tiekimo sutrikimus. Pasaulinė naftos rinka vis dar turi galimybių kurį laiką kompensuoti tiekimo nuostolius, bet šios priemonės yra ribotos. **TEA narės jau išnaudojo didelę dalį rezervinių atsargų** (iš sutartų 400 mln. barelių liepos 21 d. buvo išnaudota 290 mln.). OPEC+ (2016 m. išplėstas OPEC formatas) pritarė sprendimui rugpjūtį **naftos gavybos tikslą**

²⁹ Demuth, L.; Manu, A. S. and Stalla-Bourdillon, A. (2026 m. liepos 27 d.). Energy shock: why oil and gas prices have risen less than expected. Prieiga per internetą: <https://www.ecb.europa.eu/press/blog/date/2026/html/ecb.blog20260727~1212bdb8f9.en.html>

³⁰ Ten pat.

³¹ Žr. 25 šaltinį.

padidinti dar 188 tūkst. barelių per dieną. Nors pagrindinės organizacijos narės nuo balandžio iki liepos jau buvo padidinusios kvotas beveik 800 tūkst. barelių per dieną, reali gavyba augo gerokai mažiau. Dar viena priemonė, kuri padėtų švelninti krizę, jei neramumai tęstųsi – **naftos paklausos mažinimas.**³²

Šiuo metu kaip vienas didžiausių sunkumų įvardijamas **lengvai prieinamų naftos atsargų sausumoje mažėjimas.** Lengvai prieinamos atsargos – nafta, kuri laikoma sausumos saugyklose netoli naftos perdirbimo gamyklų ir gali būti greitai panaudota. Pažymima, kad TEA duomenimis, 2026 metų birželį bendros pasaulio naftos atsargos pirmą kartą per 4 mėnesius paaugo 21 mln. barelių, nes imta daugiau naftos gabenti vandens transportu – tuo metu naftos kiekis tanklaiviuose padidėjo 117 mln. barelių – šis rodiklis gerokai viršijo sausumoje laikomų atsargų sumažėjimą (96 mln. barelių). Jūriniame transporte esanti nafta nėra taip greitai pasiekiamą vartojimui, kaip sausumoje esantys rezervai, nes jos pristatymas gali trukti kelias savaites, be to, ji gali būti skirta kitam regionui arba netinkama konkrečiai naftos perdirbimo gamyklai. Todėl **bendras pasaulio naftos atsargų augimas dar nereiškia, kad vartotojams greitai prieinamos naftos kiekis didėja.**³³

Kaip jau aptarta, pasaulinę naftos rinką reikšmingai veikia ir tebesitęsiantis karas Ukrainoje. Reguliarios ukrainiečių atakos prieš rusų naftos perdirbimo gamyklas, saugyklas ir kitą energetikos infrastruktūrą didina neapibrėžtumą dėl Rusijos naftos produktų tiekimo stabilumo ir galimų eksporto sutrikimų.

Liepą TEA sumažino Rusijos naftos gavybos prognozę 2026 ir 2027 metams. Numatoma, kad šis rodiklis šiais metais turėtų mažėti 3 proc. **Jei 2025 m. Rusijos naftos gavyba siekė apie 9,2 mln. barelių per dieną, tai 2026 m. ji turėtų susitraukti iki 8,9 mln., o 2027 m. – iki 8,8 mln. barelių per dieną.**³⁴ Agentūros duomenimis, Rusijos žaliavinės naftos gavyba gegužės mėnesį siekė 8,74 mln. barelių per dieną, o birželį padidėjo iki 8,86 mln. barelių, tačiau vis tiek buvo apie 910 tūkst. barelių mažesnė nei OPEC+ numatyta 9,76 mln. barelių kvota.³⁵

Nors birželį Rusijos naftos gavyba šiek tiek padidėjo, ilgalaikės perspektyvos išlieka nepalankios. Ar TEA prognozės pasitvirtins, labai priklausys nuo abiejų kariaujančių pusių gebėjimų. Rusijai svarbu kuo greičiau remontuoti per Ukrainos atakas pažeistą naftos infrastruktūrą, išlaikyti bent dalinę gamybą ir stiprinti objektų apsaugą oro gynybos sistemomis, tinklais bei kitomis priemonėmis. Ukraina savo ruožtu gali siekti išlaikyti arba didinti atakų intensyvumą – smogti didesniai objektų skaičiui, naudoti daugiau ir galingesnių dronų bei pakartotinai atakuoti jau pažeistus objektus. Todėl Rusijos naftos gavybos

³² Pattekar, S. (2026 m. liepos 31 d.). Oil's Depleted Buffer: How Low Inventories Amplify Supply Shocks. Prieiga per internetą: <https://internationalbanker.com/brokerage/oils-depleted-buffer-how-low-inventories-amplify-supply-shocks/>

³³ Ten pat.

³⁴ Žr. Žr. 18 šaltinį.

³⁵ Kern, M. (2026 m. liepos 10 d.). IEA Cuts Russia's Oil Production Forecast Due to Ukrainian Attacks. Prieiga per internetą: <https://oilprice.com/Latest-Energy-News/World-News/IEA-Cuts-Russias-Oil-Production-Forecast-Due-to-Ukrainian-Attacks.html>

dinamika 2026–2027 m. priklausys nuo to, kuri pusė veiks greičiau – ar rusai remontuos infrastruktūrą ir stiprins jos apsaugą, ar ukrainiečiai atras naujų pažeidžiamų priešų vietų ir gebės jas efektyviai atakuoti.³⁶

Taigi, pasaulinės naftos rinkos reakcija į didelius tiekimo sutrikimus priklauso ne vien nuo jų masto. Svarbų vaidmenį atlieka sukauptos atsargos, alternatyvūs tiekimo keliai, išteklių gavybos galimybės ir vartojimo pokyčiai. Nors rinka kol kas sugebėjo iš dalies prisitaikyti prie susidariusios situacijos, ilgiau trunkantys sutrikimai mažina jos atsparumą ir didina tolesnio kainų augimo riziką.

4. Geopolitinių sukrėtimų poveikis valstybių ekonomikai

Europa nėra tiesiogiai priklausoma nei nuo Hormūzo sąsiauriu gabenamos, nei nuo rusiškos naftos, nes energijos išteklius importuoja iš įvairių šaltinių. Vis dėlto, kadangi nafta prekiaujama globalioje rinkoje, jos tiekimo sutrikimai ar geopolitinė įtampa kelia šios žaliavos ir jos produktų kainas visame pasaulyje. Dėl to ir Europa patiria naftos bei degalų brangimo poveikį.

Per Hormūzo sąsiaurį į Europą atkeliaudavo tik apie 600 tūkst. barelių naftos per dieną, arba maždaug 4 proc. viso sąsiauriu gabanto kiekio. Palyginimui, Europos Sąjungoje per dieną suvartojama apie 13 mln. barelių naftos. Tačiau Europos importuotojai už naftą moka pagal pasaulinę Brent sistemą. Todėl bet koks naftos gavybos sumažėjimas, transportavimo trikdžiai ar grėsmė tanklaivių saugumui pašokdina kainas ir Europoje. Prie kainų augimo prisideda ir padidėjusios laivybos bei karo rizikos draudimo išlaidos, o dėl rinkų neapibrėžtumo atsiranda papildoma rizikos priemoka. Net ir stabilizavus naftos tiekimą, kainos gali mažėti lėtai, nes rinkai reikia įsitikinti, kad tiekimas tikrai yra saugus ir patikimas.³⁷

Aukštesnės naftos kainos didina Europos valstybių importo išlaidas, transporto ir gamybos sąnaudas bei infliaciją. **ES importuoja apie 80–85 proc. suvartojamos naftos**, todėl vietos degalų rinka greitai pajunta pasaulinius kainų šuolius. Prancūzijos centrinis bankas apskaičiavo, kad, žaliavinės naftos kainai pakilus 10 JAV dolerių už barelį, degalai Europos vartotojams gali pabrangti maždaug 3–6 euro centais už litrą, priklausomai nuo šalies mokesčių sistemos. Pabrangus degalams mažėja gyventojų perkamoji galia, didėja įmonių logistikos ir gamybos sąnaudos, silpsta konkurencingumas, taip pat gali sulėtėti ekonomikos augimas. Papildomą spaudimą gali sukelti euro nusilpimas, nes už naftą atsiskaitoma JAV doleriais.³⁸

Nafta yra svarbi ne tik energetikos sektoriui, bet ir gamybos pramonei. Pavyzdžiui, nafta arba jos produktai naudojami plastiko, sintetinio kaučiuko, tekstilės, kosmetikos, pakuočių ir kitos produkcijos

³⁶ Vakulenko, S. (2025m. spalio 3 d.). Have Ukrainian Drones Really Knocked Out 38% of Russia's Oil Refining Capacity? Prieiga per internetą: <https://carnegieendowment.org/russia-eurasia/politika/2025/10/russia-refinery-damages>

³⁷ Katanich, D. (2026 m. balandžio 9 d.). Why oil and gas prices could stay high in Europe even if the Iran war ends. Prieiga per internetą: <https://www.euronews.com/business/2026/04/09/why-oil-and-gas-prices-could-stay-high-in-europe-even-if-the-iran-war-ends>

³⁸ Ten pat.

gamybos procesuose. Todėl kylant naftos kainoms didėja žaliavų, energijos, gamybos, transportavimo ir pakavimo sąnaudos. Šios išlaidos per tiekimo grandines dažnai perkeliama galutiniams vartotojams, taigi, gali brangti ne tik pramoninės, bet ir kasdienio vartojimo prekės, įskaitant maisto produktus.³⁹

Sumenkus naftos pasiūlai, poveikis ekonomikai gali būti dar platesnis, nes kyla tarptautinių tiekimo grandinių sutrikimų ir tam tikrų produktų stygiaus rizika. Tai gali paveikti, pvz., medicininių pirštinių, greitai paruošiamų maisto produktų, kosmetikos gaminių ir daugelio kitų prekių pasiūlą. Ypač pažeidžiamos Azijos šalys, kurios užima svarbią vietą pasaulinėje vartojimo prekių gamyboje, bet yra itin priklausomos nuo importinių energijos išteklių. Užsitęsęs naftos brangimas šiose šalyse gali didinti įmonių veiklos sąnaudas ir skatinti vartotojus mažinti nebūtinių prekių bei paslaugų vartojimą.⁴⁰

Esama skaičiavimų, kurie rodo, kad **dėl geopolitinių įvykių kilę naftos kainų šuoliai paveikia naftos rinką ir kitų žaliavų kainas bei platesnę pasaulio ekonomiką daug labiau nei dėl įprastų rinkos svyravimų**. Pvz., nustatyta, kad po geopolitinio sukrėtimo naftai pabrangus 10 proc., bendras žaliavų kainų indeksas išauga apie 6,5 proc. Gamtinių dujų kainos padidėja maždaug 7 proc., o trąšų – apie 5,4 proc. Maisto produktų, tauriųjų metalų ir kitų žaliavų kainos taip pat kyla, tačiau mažesniu mastu.⁴¹

Naftos kainų augimas **reikšmingai veikia ir atskirų šalių makroekonominę padėtį**. Skaičiuojama, kad naftos kainoms EBPO šalyse vidutiniškai padidėjus 10 proc., pramonės gamyba sumažėja apie 0,5 proc., o vartojimo prekių kainos pakyla maždaug 0,3 proc. Nors naftą eksportuojančios valstybės iš pradžių gali gauti daugiau pajamų dėl pakilusių kainų, ilgainiui šią naudą nusveria didesnis neapibrėžtumas, prekybos sutrikimai ir prastėjančios finansinės sąlygos. Dėl to vidutinės trukmės laikotarpiu gamyba gali mažėti, o infliacija didėti tiek naftą importuojančiose, tiek eksportuojančiose šalyse.⁴²

Naftos kainos kilimas Europai reiškia ne tik brangesnius degalus ir energiją, bet ir galimą lėtesnį ekonomikos augimą bei **didesnį infliacijos spaudimą**. Kaip jau minėta, Europa didelę dalį energijos išteklių importuoja, todėl naftos kainų šuolis didina transporto, gamybos, prekių pristatymo ir draudimo išlaidas. Šios sąnaudos dažniausiai perkeliama vartotojams, todėl brangsta kasdienės prekės ir paslaugos, o gyventojų perkamoji galia mažėja. Europos centrinis bankas yra atsidūręs gana keblioje padėtyje – infliacijos šokai mažina galimybes taikyti situaciją švelninančias pinigų politikos priemones, kaip tik priešingai – gali tekti jas griežtinti silpstančios ekonomikos sąlygomis.⁴³

Liepą atnaujintomis Tarptautinio valiutos fondo (TVF) prognozėmis, 2026 m. pasaulio ekonomika augs vangiau – tik 3 proc. Balandį tikėtasi 3,1 proc. metinio augimo (palyginimui, 2025 m. šis rodiklis siekė 3,5 proc.). Pagrindinė ekonomikos lėtėjimo priežastis – karas Irane ir Hormūzo sąsiaurio uždarymas, dėl kurio sutriko energijos išteklių tiekimas, o metinis naftos pabrangimas turėtų siekti beveik 32 proc. Prognozuojama, kad pasaulinė infliacija 2026 m.

³⁹ Žr. 24 šaltinį.

⁴⁰ Ten pat.

⁴¹ Verduzco-Bustos, G., Zanetti, F. (2026 m. balandžio 28 d.). Geopolitical oil price shocks: Why these shocks hit harder. Prieiga per internetą: <https://cepr.org/voxeu/columns/geopolitical-oil-price-shocks-why-these-shocks-hit-harder>

⁴² Ten pat.

⁴³ Carvalho, M. (2026 m. gegužės 28 d.). The long-term consequences of the Iran crisis: oil is not well that ends well. Prieiga per internetą: <https://odi.org/en/insights/the-long-term-consequences-of-the-iran-crisis-oil-is-not-well-that-ends-well/>

gali išaugti iki 4,7 proc. (2025 m. buvo 4,1 proc.). TVF tikisi, kad neigiamą energetikos krizės poveikį iš dalies gali sumažinti didėjančios investicijos į dirbtinį intelektą, technologijas ir alternatyvių naftos eksportuotojų gamybą.⁴⁴

Atskirų šalių ekonominės perspektyvos labai nevienodos. JAV ekonomika 2026 m. turėtų augti 2,3 proc., euro zonos – tik 0,9 proc., o Kinijos – 4,6 proc. Sparčiausiai auganti didžioji pasaulio ekonomika turėtų išlikti Indija – jai projektuojamas 6,4 proc. prieaugis. 2027 m. TVF prognozuoja 3,4 proc. pasaulio ekonomikos augimą, tačiau tam svarbus energijos tiekimo stabilizavimas ir laivybos Hormūzo sąsiauriu atkūrimas.⁴⁵

Ilgalaikėje perspektyvoje **brangi nafta gali skatinti Europą sparčiau mažinti priklausomybę nuo importinio iškastinio kuro, daugiau investuoti į atsinaujinančiųjų išteklių energetiką, energetikos saugumą ir tiekimo šaltinių diversifikavimą.** Tačiau šis perėjimas reikalautų didelių valstybės ir verslo investicijų. Augančios gynybos išlaidos ir poreikis stiprinti strateginį savarankiškumą didinta spaudimą Europos valstybių biudžetams. Todėl naftos kainų šokas Europai galėtų tapti ne tik laikinu ekonominiu sunkumu, bet ir ilgalaikių energetikos, fiskalinės politikos bei tiekimo grandinių pokyčių priežastimi.⁴⁶

Naftos kainų augimo poveikis gali ypač ryškiai atsiskleisti **aviacijos sektoriuje**, kuris yra tiesiogiai priklausomas nuo aviacinio kuro kainos ir jo tiekimo stabilumo. Per Hormūzo sąsiaurį buvo gabenama apie 41 proc. Europoje suvartojamo aviacinio kuro, todėl sutrikus šiam tiekimo keliui vienu metu galėjo būti paveiktos oro linijų išlaidos, skrydžių maršrutai, bilietų kainos ir vartotojų pasitikėjimas. Pasauliniai reaktyvinio kuro ir žibalo pervežimai Hormūzo sąsiauriu per pirmuosius du konflikto mėnesius krito iki mažiau nei 2,3 mln. tonų per savaitę – tai žemiausias kada nors užfiksuotas gabenimo lygis. O aviacinio kuro kaina per minėtą laikotarpį padvigubėjo. Taigi, **sunkumai, kylantys aviacijos sektoriui, gali greitai persiduoti turizmo, prekybos ir kitoms nuo tarptautinio transporto priklausomoms veikloms.**⁴⁷

Pavasariį teigta, kad šios krizės poveikis jau pastebimas oro linijų ir vartotojų elgsenoje. Bendrovė *Lufthansa* balandį paskelbė atšaukianti 20 tūkst. skrydžių, o kai kurios kitos oro linijos ėmė kelti bilietų kainas arba susidūrė su finansiniais sunkumais. Kovo pradžioje atliktos kelionių organizavimo sektoriaus atstovų apklausos metu 49 proc. respondentų nurodė, kad tikisi savaitinių kainų svyravimų. Dalis vartotojų nusprendė atidėti keliones, rinkosi trumpesnius skrydžių maršrutus ar kitas transporto priemones. Teigta, kad, krizei užsitęsus, toliau **mažės skrydžių ir menks turistų srautai, o oro transportas gali tapti sunkiau prieinamas mažesnes pajamas gaunantiems gyventojams.** Kita vertus, **aukštos kuro kainos gali paskatinti investicijas** į sintetinių degalų gamybą, vandenilio technologijas ir ekonomiškesnių lėktuvų įsigijimą, tačiau šiems sprendimams reikia didelių investicijų, technologinės pažangos ir visos aviacijos infrastruktūros pertvarkos. Todėl jų įgyvendinimas užtruktų, o teigiamas poveikis būtų juntamas tolimesnėje perspektyvoje.⁴⁸

⁴⁴ Wiseman, P. (2026 m. liepos 9 d.). IMF expects world economy to grow a sluggish 3% this year, weighed down by Iran war but helped by AI. Prieiga per internetą: <https://apnews.com/article/imf-world-economy-war-ai-5df2a8eb775b94bb6de1067fd694f6f0>

⁴⁵ Ten pat.

⁴⁶ Žr. 43 šaltinį.

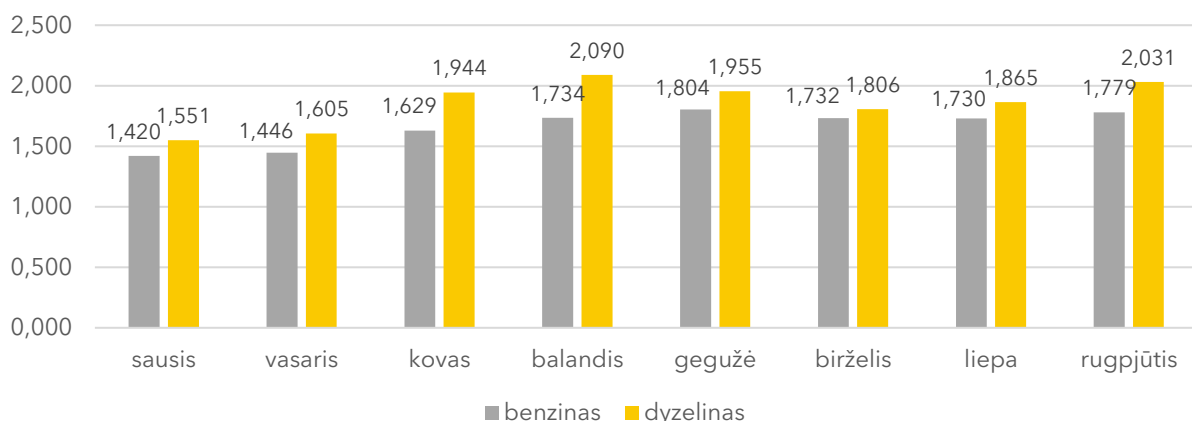
⁴⁷ Williams, Z. (2026 m. gegužės 6 d.). Totally grounded? How the jet fuel crisis could change our holidays – and world history. Prieiga per internetą: <https://www.theguardian.com/business/2026/may/06/totally-grounded-how-the-jet-fuel-crisis-could-change-our-summer-holidays-and-world-history>

⁴⁸ Ten pat.

Pavasarij viešojoje erdvėje daugiausia kalbėta, kas laukia valstybių, jei energetikos krizė tęsis toliau, tačiau konstatuota, kad Persijos įlankos šalys ir naftos eksportuotojai jau patiria didžiulius nuostolius. Per kiek daugiau nei savaitę nuo karinių veiksmų pradžios Artimųjų Rytų naftos gavyba sumažėjo nuo 21 mln. iki 14 mln. barelių per dieną, o blogiausiu atveju prognozuotas kritimas iki 6 mln. barelių. Dėl sutrikusios laivybos Hormūzo sąsiauryje didėjo draudimo, krovinių gabenimo ir eksporto išlaidos, todėl regionui kasdien grėsė prarasti ekonominės veiklos už šimtus milijonų JAV dolerių. Ypač pažeidžiami Kataras, Kuveitas ir Bahreinas, nes šios valstybės turi mažiau alternatyvių naftos eksporto maršrutų. Karas iškart stipriai paveikė ir aviacijos bei turizmo sektorius, kurie sudaro apie 11 proc. Persijos įlankos šalių bendrojo vidaus produkto (BVP). Nuo vasario 28 d. iki kovo 8 d. buvo atšaukta apie 37 tūkst. skrydžių, o turizmo sektoriaus nuostoliai pasiekė maždaug 600 mln. JAV dolerių. Skaičiuota, kad, karui tęsiantis, iki balandžio pabaigos Kataro ir Kuveito BVP galėtų sumažėti apie 14 proc., JAE – 5 proc., o Saudo Arabijos – 3 proc.⁴⁹

Aptariama energetikos krizė veikia ir **Lietuvą**, todėl viešajame diskurse vis dažniau svarstoma apie galimas jos pasekmes šalies ekonomikai ir gyventojams. Gegužės pradžioje, remiantis Lietuvos energetikos agentūros informacija, skelbta, kad per praėjusius du mėnesius dyzelinas pabrango vidutiniškai 30 proc., o benzinas – apie 18,4 proc.⁵⁰ Nors ilgalaikis krizės poveikis kol kas nėra iki galo aiškus, ši tema sulaukia vis daugiau dėmesio ir kelia klausimų dėl tolesnės situacijos raidos. Kai kurie ekonomistai neatmeta, kad jei atakos prieš Saudo Arabijos vamzdinę nesiliaus, o JAV administracija prieš pat rinkimus lapkričio pradžioje apribos degalų eksportą, dyzelino kaina Lietuvoje gali priartėti prie 3 eurų už litrą.⁵¹

1 diagrama. Benzino ir dyzelino vidutinių mėnesio kainų dinamika Lietuvoje 2026 m. sausį–rugsįjūtį, Eur/l.
© (duomenys) Lietuvos energetikos agentūra, 2026 m.⁵² © (grafika) Nacionalinė biblioteka, 2026 m.



Vertinant degalų pabrangimo mastą ir galimą poveikį Lietuvos ekonomikai bei gyventojams, svarbu atsižvelgti į didelę transporto sektoriaus priklausomybę nuo naftos produktų. TEA 2025 m. Lietuvos energetikos politikos apžvalgoje nurodoma, kad **transportui tenka maždaug 40 proc. galutinio**

⁴⁹ Power, J. (2026 m. kovo 17 d.). Gulf economies suffer brunt of Iran war as recession risk looms. Prieiga per internetą: <https://www.aljazeera.com/economy/2026/3/17/gulf-economies-suffer-brunt-of-iran-war-as-recession-risk-looms>

⁵⁰ Baltrūnaitė, A. (2026 m. gegužės 1 d.). Energetikos krizės brangios, bet jų pamokų neišmokstame: priklausomybė nuo naftos išliks? Prieiga per internetą: <https://www.lrt.lt/naujienos/eismas/7/2912333/energetikos-krizes-brangios-bet-ju-pamoku-neismokstame-priklausomybe-nuo-naftos-isliks?srsId=AfmBOocUbgEhpgH1dOEPyBwUj5vGETldrldPlkAPsQ4E5R-6ryJCA8w>

⁵¹ Janauskaitė, I., Ilkevičiūtė, J. (2026 m. rugsėjo 17 d.). Po atakų Saudo Arabijoje – brangesnė nafta ir degalai: dyzelino kaina gali siekti 3 eurus. Prieiga per internetą: https://www.lrt.lt/naujienos/eismas/7/3055437/po-ataku-saudo-arabijoje-brangesne-nafta-ir-degalai-dyzelino-kaina-gali-siekti-3-eurus?srsId=AU7gw4W6R0A_jkPFS2_PlucPunb9yexn4NdgRXKkvYgPslA09EK3gaO

⁵² Lietuvos energetikos agentūra. 2026 m. energetikos duomenų mėnesių apžvalgos. Prieiga per internetą: <https://www.ena.lt/eda-menesiu-apzvalgos/>

energijos suvartojimo ir apie tris ketvirtadalius visos šalies naftos paklausos.⁵³ Valstybės duomenų agentūros duomenimis, 2022 m. Lietuvos kelių transportui buvo sunaudota beveik 2 mln. tonų degalų. Didžiausią jų dalį – apie 81,5 proc. – sudarė dyzelinas, benzinas siekė maždaug 14 proc., o suskystintos naftos dujos – apie 4,2 proc.⁵⁴

Pvz., liepos 27 d. Lietuvos degalinėse vidutinė benzino kaina siekė apie 1,79 euro už litrą, o dyzelino – 1,99 euro už litrą. Per savaitę dyzelino ir benzino kainų skirtumas padidėjo nuo 0,16 iki 0,2 Eur/l, todėl dyzelinas išliko gerokai brangesnis. Vis dėlto, palyginti su Europos Sąjungos vidurkiu, degalai Lietuvoje buvo pigesni – benzinas kainavo 8,3 proc., o dyzelinas – 0,8 proc. mažiau. Degalų kainų augimą daugiausia lėmė dėl karinių veiksmų pabrangusi Brent nafta.⁵⁵

Brangstant naftai verslai patiria vis didesnes kuro ir transportavimo išlaidas. Ypač pokyčius junta įmonės, dažnai gabenančios prekes ar žaliavas kelių transportu. Kylant dyzelino kainoms, brangsta ne tik pats prekių pervežimas, bet ir galutinė produkcija. Tačiau verslai ne visada gali padidėjusias išlaidas perkelti pirkėjams, nes aukštesnės kainos gali sumažinti pardavimus ir įmonės konkurencingumą. Be to, dėl nestabilių naftos kainų įmonėms tampa sunkiau planuoti biudžetą ir numatyti būsimas išlaidas. Todėl verslai gali ieškoti taupesnių sprendimų, pavyzdžiui, dalį krovinių gabenti geležinkeliais, derinti kelias transporto rūšis, pasitelkti elektrinį transportą ar ieškoti alternatyvių kuro rūšių. Tai galėtų sumažinti priklausomybę nuo naftos kainų ir padėti geriau kontroliuoti veiklos sąnaudas, tačiau šios priemonės nebūtinai iš karto yra pigesnės.⁵⁶

Pastaruoju metu šalyje nuolat kalbama apie maisto prekių brangimą. Ekspertų teigimu, jį lemia aukštos degalų kainos, pabrangusios trąšos ir dėl nepalankių oro sąlygų prastesnis derlius. Brangti gali ne tik maisto produktai, bet ir nealkoholiniai gėrimai, kosmetika, buitinė chemija, taip pat prekės plastikinėse pakuotėse. Pabrangus naftai, dujoms ir degalams, didėja žaliavų, plastiko, pakuočių, gamybos ir transportavimo kaštai, todėl gamintojai bei tiekėjai šias papildomas išlaidas perkelia prekybininkams, o vėliau jos gali atsispindėti ir galutinėse prekių kainose. Kai kurie verslai, užuot pabranginę prekę, nusprendžia sumažinti jos svorį ar tūrį, tokiu atveju vėl nukenčia vartotojai, už tą pačią sumą gaudami mažesnį produkto kiekį.^{57, 58, 59, 60}

⁵³ Žr. 50 šaltinį.

⁵⁴ Valstybės duomenų agentūra. (2023). Lietuvos aplinka, žemės ūkis ir energetika. Prieiga per internetą: <https://osp.stat.gov.lt/lietuvos-aplinka-zemes-ukis-ir-energetika-2023/energetika/kuro-ir-energijos-suvartojimas>

⁵⁵ Lietuvos energetikos agentūra. (2026 m. liepos 30 d.). ES šalyse vidutinės degalų kainos didėjo ketvirtą savaitę iš eilės. Prieiga per internetą: <https://www.ena.lt/Naujiena/es-salyse-vidutines-degalu-kainos-didejo-ketvirta-savaite-is-eiles/>

⁵⁶ Kuro kainos: atsikvėpiame ar ruošiamės neprognozuojamai ateičiai? (2026 m. balandžio 17 d.). Prieiga per internetą: <https://www.vz.lt/mobilumas-verslo-atsparumas-jungty-pazangai/2026/04/17/kuro-kainos-atsikvėpiame-ar-ruosiamės-neprognozuojamai-ateičiai-583520>

⁵⁷ Pangonytė, U. (2026 m. balandžio 5 d.). Pabrangusios naftos pasekmės – ne tik degalinėse: netrukus pajausime ir parduotuvėse? Prieiga per internetą: <https://www.tv3.lt/naujiena/verslas/pabrangusios-naftos-pasekmes-ne-tik-degalinese-netrukus-pajausime-ir-parduotuvese-n1507631>

⁵⁸ Brimeris, D. (2026 m. birželio 1 d.). Lietuvos parduotuvėse laukia naujas kainų šuolis: brangs ne tik maistas. Prieiga per internetą: <https://www.tv3.lt/naujiena/verslas/lietuvos-parduotuvese-laukia-naujas-kainu-suolis-brangs-ne-tik-maistas-n1524327>

⁵⁹ Dienos pjūvis. Kas laukia gyventojų dėl maisto ir degalų kainų? Ekonomistai siūncia žinią. (2026 m. rugsėjo 16 d.). Prieiga per internetą: <https://www.tv3.lt/naujiena/verslas/dienos-pjuvis-kas-laukia-gyventoju-del-maisto-ir-degalu-kainu-ekonomistai-siuncia-zinia-n1551858>

⁶⁰ Ekonomistai prognozuoja, kad rudenį maisto kainos brangs maždaug 5 proc. (2026 m. rugsėjo 9 d.). Prieiga per internetą: <https://kauno.diena.lt/naujienos/verslas/imoniu-pulsas/ekonomistai-prognozuoja-kad-rudenį-maisto-kainos-brangs-mazdaug-5-proc-1773833>

Naftos brangimas kažkuria dalimi prisideda ir prie būsto kainų kilimo. Polistirolo, bitumo ir daugelio kitų statybinių medžiagų gamybai naudojama nafta ir jos produktai, todėl išaugusios žaliavų kainos didina bendras statybų sąnaudas. Šis veiksnys turi įtakos ir galutinėms būsto kainoms – rugpjūčio pradžioje konstatuota, kad per pastaruosius 12 mėnesių Vilniuje jos išaugo apie 12 proc. Toks augimas Lietuvoje daugiau nei du kartus viršija infliaciją. Žinoma, būsto kainas augina ir kiti veiksniai, pvz., pasiūlą viršijanti paklausa, stambūs statybos užsakymai iš valstybės ir pan.⁶¹

1996 m. prognozuota, kad Lietuvos geologiniai naftos ištekliai gali siekti 127,5 mln. tonų. Iš jų apie 57,8 mln. tonų gali būti sausumoje, o 69,7 mln. tonų – Baltijos jūros akvatorijoje. Naujesniais vertinimais, vien Lietuvos Baltijos jūros ekonominėje zonoje gali būti apie 100–160 mln. tonų naftos, iš kurių maždaug 50–80 mln. tonų būtų galima naudingai išgauti. Manoma, kad gavyba jūroje galėtų siekti apie 0,5 mln. tonų per metus ir patenkinti bent ketvirtadalį Lietuvoje parduodamų naftos produktų poreikio. Yra manančių, kad šalies naftos išteklių gavyba galėtų bent iš dalies sumažinti priklausomybę nuo importuojamos naftos, taip pat galėtų duoti ekonominės naudos valstybei ir prisidėti prie energetinio saugumo.⁶²

Apibendrinant galima teigti – jei energetikos krizė ir karinis konfliktas Irane greitai nesiliautų, poveikis Europai bei Lietuvai taptų vis didesnis ir ilgalaikiškesnis. Tai žleistų ekonomikos stabilumą, trikdytų prekybą ir transportą bei dar labiau išryškintų poreikį stiprinti Europos energetinį savarankiškumą ir atsparumą pasauliniams sukrėtimams.

5. Apibendrinimas ir akcentai, į ką atkreipti dėmesį ateityje

Vienu metu Artimuosiuose Rytuose ir Ukrainoje vykstančių karinių konfliktų poveikis pasaulinei naftos rinkai – milžiniškas. Įtampa Hormūzo sąsiauryje kelia grėsmę vienam svarbiausių pasaulio energetinių išteklių transportavimo kelių, o Ukrainos smūgiai Rusijos naftos infrastruktūrai riboja šios žaliavos perdirbimo, saugojimo ir eksporto galimybes. Abu konfliktai veikia pasaulinę naftos rinką, tik skirtingais būdais. Laivybos Hormūzo sąsiauryje sutrikimai apsunkina naftos transportavimą iš Persijos įlankos, o Ukrainos atakos prieš Rusijos energetikos objektus mažina pastarosios valstybės perdirbimo pajėgumus ir keičia eksportuojamos produkcijos struktūrą. Šie procesai rodo, kad geopolitinių konfliktų poveikis apima visą naftos tiekimo grandinę – nuo perdirbimo ir saugojimo iki transportavimo bei galutinio produktų pateikimo rinkai.

Vykstant dviem kariniams konfliktams, darantiems reikšmingą poveikį pasaulinei naftos rinkai, didėja neapibrėžtumas dėl naftos tiekimo, eksporto ir kainų stabilumo. Konfliktai Artimuosiuose Rytuose ir Ukrainoje keičia nusistovėjusius energijos išteklių srautus, riboja naftos perdirbimo ir transportavimo galimybes bei didina tolesnių tiekimo sutrikimų riziką. Dėl šių aplinkybių naftos rinkos prognozėse vyrauja kainų augimo tendencija – tikėtina, kad vidutinis kainų lygis išliks aukštesnis, o kainų svyravimai taps ryškesni. Pasaulinės naftos rinkos reakcija į didelius tiekimo sutrikimus priklauso ne vien nuo jų masto. Svarbų vaidmenį atlieka sukauptos atsargos, alternatyvūs tiekimo keliai, išteklių gavybos

⁶¹ Būstas brangs, pigs ar kainos stabilizuosis – kas laukia NT rinkoje? (2026 m. rugpjūčio 2 d.). Prieiga per internetą: <https://kauno.diena.lt/naujienos/verslas/ekonomika/bustas-brangs-pigs-ar-kainos-stabilizuosis-kas-laukia-nt-rinkoje-1767737>
⁶² Satkūnas, J. (2026 m. liepos 31 d.). Geologai suskaičiavo, ar Lietuvai užtektų savo naftos – skaičiai nustebins. Prieiga per internetą: <https://www.delfi.lt/verslo-poziturius/naujienos/geologai-suskaiciavo-ar-lietuvai-uztektu-savo-naftos-skaiciai-nustebins-120283580>

Analitinių apžvalgų archyvas: <https://lnb.lt/istekliai/kiti-istekliai/analitines-apzvalgos>

galimybės ir vartojimo pokyčiai. Nors rinka kol kas sugebėjo iš dalies prisitaikyti prie susidariusios situacijos, ilgiau trunkantys sutrikimai mažina jos atsparumą ir didina tolesnio kainų augimo riziką.

Europa nėra tiesiogiai priklausoma nei nuo Hormūzo sąsiauriu gabenamos, nei nuo rusiškos naftos, nes energijos išteklius importuoja iš įvairių šaltinių. Vis dėlto, kadangi nafta prekiaujama globalioje rinkoje, jos tiekimo sutrikimai ar geopolitinė įtampa kelia šios žaliavos ir jos produktų kainas visame pasaulyje. Dėl to ir Europa patiria naftos bei degalų pabrangimo poveikį. Jei energetikos krizė ir karinis konfliktas Irane greitai nesiliautų, poveikis Europai ir Lietuvai taptų vis didesnis ir ilgalaikiškesnis. Tai žesistų ekonomikos stabilumą, trikdytų prekybą ir transportą bei dar labiau išryškintų poreikį stiprinti Europos energetinį savarankiškumą ir atsparumą pasauliniams sukrėtimams.

Akcentai, į ką atkreipti dėmesį ateityje

- Būtina daugiau dėmesio skirti energetinių išteklių diversifikavimui ir alternatyvių tiekimo kelių paieškai, kad karinių konfliktų ir kitų sukrėtimų atveju didelė jų dalis nestrigtų viename strateginiame maršrute. Kritiškai svarbių išteklių tiekimo srautų paskirstymas tarp skirtingų maršrutų, transporto rūšių bei infrastruktūros objektų padėtų sumažinti priklausomybę nuo vieno kanalo ir galimų sutrikimų mastą. Toks principas taikytinas ne tik Hormūzo sąsiauriui, bet ir bet kuriam kitam tarptautinei prekybai reikšmingam maršrutui, nes pernelyg didelė transporto srautų koncentracija viename prekybos kelyje didina visos sistemos pažeidžiamumą. Nors geopolitinės ir logistinės rizikos visiškai eliminuoti neįmanoma, lankstesnė ir mažiau centruota tiekimo sistema leistų valstybėms bei įmonėms greičiau prisitaikyti prie krizių, išlaikyti prekių judėjimą ir sumažinti sukrėtimų poveikį tiekimo grandinėms bei prekių rinkoms.
- Didelę reikšmę turi strateginės naftos atsargos, kurios tiekimo sutrikimo atveju bent trumpuoju laikotarpiu gali padėti sušvelninti krizės poveikį. Jos suteikia valstybėms galimybę kurį laiką kompensuoti sumažėjusį naftos importą, stabilizuoti vidaus rinką ir išvengti staigaus energijos išteklių trūkumo. Nors tokios atsargos negali visiškai pakeisti ilgalaikio ir stabilaus tiekimo, jos suteikia daugiau laiko ieškoti alternatyvių tiekėjų bei maršrutų ir mažina tikimybę, kad trumpalaikis sutrikimas peraugis į platesnę ekonominę krizę. Dėl to strateginių naftos atsargų kaupimas ir tinkamas jų valdymas jau dabar yra itin svarbi valstybių energetinio saugumo bei pasirengimo galimybės tiekimo sukrėtimams dalis.
- Ekonominių padarinių mastą lemia ne tik naftos tiekimo sutrikimų trukmė, intensyvumas, geografinis išplitimas, bet ir tuo metu rinkoje susiklostęs pasiūlos bei paklausos santykis. Jau esant ribotai pasiūlai, o paklausai išliekant didelei, net ir trumpalaikis tiekimo sumažėjimas gali sukelti ryškų kainų augimą ir didesnį neapibrėžtumą rinkose. Todėl būtina nuolat stebėti tiek geopolitinę situaciją, tiek pasaulines naftos atsargas, gavybos apimtis ir vartojimo tendencijas, nes šių veiksnių visuma leidžia tiksliau įvertinti galimos krizės mastą ir laiku pritaikyti tinkamas atsako priemones.

- Viešajame diskurse gana dažnai kartojama, kad pagrindinė Lietuvos energetikos sektoriaus silpnybė yra priklausomybė nuo importuojamų energijos išteklių, todėl naftos vartojimo mažinimas kelių transporte turėtų būti laikomas ne tik aplinkosaugos, bet ir energetinio saugumo klausimu. Spartesnė elektrifikacija, biodegalų, pažangiųjų sintetinių degalų ir vandenilio technologijų diegimas galėtų padėti mažinti iškastinio kuro importą, tačiau nė viena iš šių priemonių atskirai neužtikrins esminio pokyčio. Reikšmingų rezultatų galima pasiekti tik nuosekliai derinant skirtingas technologijas, vystant joms reikalingą infrastruktūrą, didinant viešojo transporto patrauklumą ir taikant ilgalaikės valstybės paramos priemones šių alternatyvų plėtrai. Taigi Lietuvos priklausomybės nuo naftos mažinimas priklauso nuo kryptingos ir stabilios politikos, kuri sudarytų sąlygas pereiti prie labiau diversifikuotos, tvaresnės ir atsparesnės transporto bei energetikos sistemos.