

Ukraina: przerwa w żegludze do portów czarnomorskich i ryzyka z nią związane

Sławomir Matuszak, Konrad Popławski

22 lipca minister polityki rolnej Ukrainy Taras Wysocki poinformował, że tego dnia żaden statek handlowy nie wpłynął do ukraińskich portów czarnomorskich. Jest to związane z decyzją armatorów, obawiających się o bezpieczeństwo statków. Powodem jest intensyfikacja rosyjskich ostrzałów – m.in. 19 lipca wskutek ataku na statek „Golden Leo” zginęło dziewięć osób, a 26 lipca jednostka zatонуła. Minister spraw zagranicznych Andrij Sybiha nazwał rosyjskie ataki „celowym gospodarczym i humanitarnym terrorem”. Wcześniej w mediach pojawiły się informacje o wstrzymaniu wydawania nowych polis przez firmy ubezpieczeniowe dla statków udających się do ukraińskich portów. Porty czarnomorskie są główną bramą eksportową dla ukraińskich towarów, w szczególności zbóż (ok. 95% sprzedaży zagranicznej), ale też rudy żelaza.

Obecnie trudno powiedzieć, jak długo potrwa przerwa. Niewykluczone, że po podniesieniu stawek przez ubezpieczycieli żegluga zostanie wznowiona. W takim przypadku wpływ przestoju na roczne wolumeny ukraińskiego eksportu nie będzie dotkliwy, choć spowoduje zmniejszenie rentowności produkcji rolnej. Natomiast ewentualne trwałe wstrzymanie żeglugi zrodziłoby ogromny problem dla Ukrainy, gdyż alternatywny szlak przez porty dunajskie nie ma wystarczającej przepustowości i jest droższy pod względem logistyki. W razie urzeczywistnienia się takiego scenariusza można oczekiwać próby przekierowania potoków do portów polskich i państw bałtyckich, co najprawdopodobniej spowodowałoby zatory na polsko-ukraińskiej granicy, jak również zabiegów o zniesienie embarga na ukraińską produkcję rolną przez państwa sąsiedzkie.

Komentarz

- **W perspektywie krótkoterminowej (do kilkunastu tygodni) przerwa w żegludze do Odessy będzie miała ograniczone znaczenie dla Ukrainy.** Aktualnie trwają żniwa pszenicy, jęczmienia i rzepaku, zaś zbiory kukurydzy i słonecznika (41 mln ton w ub.r.) rozpoczną się jesienią. Ukraina posiada też wysokie zdolności magazynowania – według danych Elevatorist działa tam 1,2 tys. elewatorów zbożowych o pojemności blisko 53 mln ton, a realne możliwości są zapewne większe, gdyż wolumen ten nie obejmuje mniejszych silosów. Z kolei zgodnie z szacunkami USDA FAS (Foreign Agricultural Service Departamentu Rolnictwa USA) zapasy zboża i roślin oleistych na początku lipca wynosiły 6,6 mln ton, co oznacza, że istnieje duży potencjał absorpcji nowych zbiorów. Z drugiej strony ograniczenie możliwości eksportowych doprowadzi do spadku ceny skupu i negatywnie odbije się na producentach rolnych, szczególnie tych mniejszych, którzy nie

dysponują magazynami do przechowywania produkcji.

- **W dłuższej perspektywie nie ma pełnej alternatywy dla portów czarnomorskich.** Z pewnością dojdzie do większego wykorzystania portów dunajskich (przede wszystkim w Izmaile i Reni), jednak mają one ograniczoną przepustowość. W szczytowych miesiącach 2023 r. eksportowano przez nie blisko 3 mln ton towarów, z czego ok. 80% przypadało na produkcję rolną. Przeważająca część zboża płynęła barkami do Konstancy w Rumunii, gdzie była przeładowywana na większe statki. Dodatkowo do rumuńskiego portu trafiały dostawy transportem kolejowym i drogowym (z południowej Ukrainy), dzięki czemu w 2023 r. przeładowano tam rekordową ilość 14 mln ton ukraińskiego zboża. Po uruchomieniu w 2023 r. korytarza czarnomorskiego (zob. [Ukraina: sukces nowego korytarza czarnomorskiego](#)) znaczenie tych portów wyraźnie spadło, z racji droższej i bardziej skomplikowanej logistyki w porównaniu z portami Wielkiej Odessy (Odessa, Piwdennyj i Czarnomorsk – zob. mapa). Ogółem w 2025 r. przeładunki w ukraińskich portach czarnomorskich wyniosły 73,3 mln ton, podczas gdy dunajskie zaledwie 8,9 mln ton. Obecnie dodatkowym problemem jest rekordowo niski poziom Dunaju, przez co barki tracą do 60% ładowności.
- **Ewentualne wykorzystanie portów bałtyckich (Polska, Litwa, Niemcy) wiąże się z ograniczeniami logistycznymi,** gdyż przy większych odległościach transport drogowy jest nieopłacalny dla zbóż, a ponadto generuje duże zatory na drogach i przejściach granicznych. Poza tym przepustowość kolei jest ograniczona zarówno po polskiej, jak i po ukraińskiej stronie granicy. W ostatnich latach powstały wprawdzie nowe terminale na styku toru normalnego i szerokiego na granicy z Polską, a światowi armatorzy oceaniczni, tacy jak Maersk i MSC, zwiększyli swoją obecność na zachodniej Ukrainie. Jednak przełomem może się okazać dopiero finalizacja rozbudowy toru normalnego (europejski standard 1435 mm) z Mościsk do Skniłowa pod Lwowem, którą zaplanowano na 2027 r., lecz najprawdopodobniej się ona opóźni. Barierą dla transportu kolejowego pozostaje uciążliwa współpraca z ukraińskim monopolistą UZ (Ukrzaliznycia), który przejawia trudności przy wyznaczaniu slotów dla przewozów. Dodatkowo PKP LHS (PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa), operator linii szerokotorowej ciągnącej się od Hrubieszowa na granicy z Ukrainą do Sławkowa na Śląsku, zmagająca się w ostatnich latach z problemami w negocjacjach ze stroną ukraińską, utrudniającymi stabilne funkcjonowanie połączenia.
- **Sprzedaż zagraniczna produkcji rolno-spożywczej ma dla Ukrainy kluczowe znaczenie** – w pierwszym półroczu 2026 r. jej wartość wyniosła 12,5 mld dolarów, co stanowiło blisko 60% całości eksportu. W 2025 r. droga morska odpowiadała za ponad 85% wolumenów eksportu żywności, a w przypadku zbóż udział ten wynosił 95%. Poza produkcją rolną blokada uderzy też w eksport rudy żelaza, której wolumeny sprzedaży do ChRL sięgnęły w 2025 r. ponad 16 mln ton i były warte miliard dolarów. W przypadku importu znaczenie portów czarnomorskich jest mniej istotne, z wyjątkiem nawozów, którego ważnym dostawcą są Chiny.
- **Kijów zapewne wznowi w Brukseli zabiegi o zniesienie embarga (Polska, Węgry) i systemu licencyjnego (Rumunia, Bułgaria, Słowacja) na import produkcji rolnej z Ukrainy,** jeśli ruch statków nie zostanie w najbliższym czasie wznowiony. Wprowadzony w 2023 r. zakaz sprowadzania zbóż i nasion roślin oleistych miał dla Ukrainy ograniczone

znaczenie, gdyż zbiegł się z ponownym otwarciem trzech portów czarnomorskich. Ewentualne cofnięcie embarga może ponownie doprowadzić do zalania państw sąsiedzkich ukraińską produkcją rolną, jak miało to miejsce w latach 2022–2023, kiedy to do Polski, Węgier, Słowacji i Rumunii trafiło 8,5 mln ton zboża.

Mapa. Porty czarnomorskie Ukrainy

