

Otwarta puszka Pandory? Niestabilność Zatoki Perskiej jako czynnik ryzyka dla globalnego transportu i łańcuchów dostaw

Sandra Baniak-Stachowiak, Konrad Popławski

Trwająca blisko dwa miesiące wojna w Zatoce Perskiej, wywołana atakami USA i Izraela na Iran, spowodowała nie tylko olbrzymie zakłócenia w dostawach nośników energetycznych, lecz także poważną destabilizację międzynarodowych korytarzy transportowych. Ujawniła przy tym wielowymiarowy charakter zależności gospodarki światowej od regionu Zatoki Perskiej, co może stać się nowym, powracającym czynnikiem ryzyka wobec rosnącej niestabilności politycznej na Bliskim Wschodzie. Znacząco wzrosły stawki za transport, zdestabilizowany został globalny rynek pasażerskich i towarowych przewozów lotniczych oraz ograniczone zostały możliwości importu z regionu, również ważnych półproduktów, takich jak nawozy, hel czy aluminium. Ze względu na rozregulowanie międzynarodowych siatek serwisów żeglugowych dostawy wielu towarów już dziś ulegają niejednokrotnie kilkutygodniowym opóźnieniom. Jeżeli niestabilna sytuacja w Zatoce Perskiej się utrzyma, rosnąć będzie ryzyko nie tylko kryzysu energetycznego i silnej presji inflacyjnej, lecz także wzmożenia zakłóceń w łańcuchach dostaw.

Konflikt w Zatoce Perskiej doprowadził do podważenia kilku istotnych fundamentów, na których przez kilka dekad opierało się ściśle powiązanie krajów regionu z gospodarką globalną. 28 lutego, w pierwszym dniu wojny, Iran ogłosił zamknięcie cieśniny Ormuz. Odgrywa ona kluczową rolę dla gospodarki światowej. Dziennie przepływało tym szlakiem nawet ok. 25% światowych dostaw ropy i produktów naftowych oraz 20% LNG¹. Kryzys spowodował natychmiastowy i gwałtowny wzrost cen tych surowców i ich pochodnych, co wzbudza obawy dotyczące powrotu fali wysokiej inflacji i osłabienia koniunktury globalnej. Co więcej, w niektórych częściach świata występują już problemy z niedoborem paliw. Iran dostrzegł więc w cieśninie Ormuz wygodne narzędzie, którym może niskim kosztem oddziaływać na gospodarkę światową, a pośrednio uderzać także w USA. Możliwość używania przez różnych graczy, w tym Stany Zjednoczone, blokad Ormuzu (całościowych bądź selektywnych) może stać się stałym instrumentem polityki międzynarodowej. Pojawiają się próby porozumienia z Iranem w sprawie bezpiecznej żeglugi, np. ze strony Chin, Indii i Rosji, lecz skuteczność tego typu działań pozostaje jak dotąd ograniczona. Stanowisko Teheranu w sprawie Ormuzu jest niespójne. Wcześniej deklarował on, że cieśnina jest otwarta dla „niewrogich” statków (tj. niezwiązanych z USA i Izraelem), jednak każdorazowe przejście przez nią wymaga uzyskania zgody i – wszystko na to

¹ *Strait of Hormuz. Factsheet*, IEA, iea.org.

wskazuje – uiszczenia wysokich opłat (w wysokości nawet 2 mln dolarów za jeden kurs). W związku z ogłoszeniem przez USA blokady obecnie Iran ostrzega, że jeśli nie będzie mógł eksportować ropy przez Ormuz, to inni też nie będą mogli korzystać z tej trasy.

Drugim istotnym dla globalnego transportu czynnikiem ryzyka stały się przestoje w pracy rozwiniętych hubów biznesowo-transportowych w krajach arabskich Zatoki

” Iran dostrzegł więc w cieśninie Ormuz wygodne narzędzie, którym może niskim kosztem oddziaływać na gospodarkę światową, a pośrednio uderzać także w USA.

Perskiej, spowodowane aktywnością wojenną. W związku z atakami odwetowymi ze strony Iranu na sojuszników USA w regionie – Arabię Saudyjską, Bahrajn, Jordanię, Katar, Kuwejt, Oman i Zjednoczone Emiraty Arabskie (ZEA) – a także na Irak część portów morskich w tych państwach, w tym terminale naftowe, początkowo wstrzymała swoje operacje. Ze względu na rosnące ryzyko dla bezpieczeństwa żeglugi przez Ormuz i groźby ze strony Teheranu większość armatorów zrezygnowała z zawijania do portów w regionie, a niemal tysiąc statków utknęło w Zatoce Perskiej. W konsekwencji doszło do przetasowań w serwisach żeglugowych między Azją a krajami regionu oraz znacznego wzrostu stawek za fracht morski. I choć obecnie zdecydowana większość portów w Zatoce Perskiej działa, to ruch w nich jest ograniczony. Linie kontenerowe wprowadziły alternatywne opcje dostaw towarów do państw Zatoki, bazując na portach w Arabii Saudyjskiej, ZEA i Omanie, skąd drogą lądową ładunki mogą trafić do innych krajów.

Konflikt pokazał też po raz kolejny powiązanie konfliktu w Zatoce Perskiej z innym istotnym dla globalnego handlu akwenem – Morzem Czerwonym. W wojnę w Zatoce Perskiej włączyli się regionalni sojusznicy Iranu – jemeńscy bojownicy Huti. Już wcześniej – od końca 2023 do września 2025 r. – atakowali oni statki w rejonie Morza Czerwonego i cieśniny Bab al-Mandab, kluczowego wąskiego gardła na drodze do Kanału Sueskiego, motywując to sprzeciwem wobec ataków Izraela na Palestynę. Trwające przez prawie dwa lata regularne ataki doprowadziły do rezygnacji większości armatorów (głównie kontenerowych) z tego szlaku i przekierowania ich jednostek na trasę wokół Afryki, wydłużającą transport między Europą a Azją średnio o 10–14 dni.

W ostatniej odsłonie wojny nie odnotowano wprawdzie żadnego ataku na statek przechodzący przez Bab al-Mandab, niemniej Huti grożą, że mogą wznowić te działania. O ich determinacji może świadczyć fakt, że od końca marca rozpoczęli ostrzeliwanie terytorium Izraela. Sytuacja w cieśninie pozostaje niepewna, a akcje bojowników skutecznie studzą zapał przewoźników kontenerowych do powrotu do żeglugi przez Kanał Sueski. Mimo to ruch tranzytowy tym szlakiem utrzymuje się na poziomie sprzed konfliktu, lecz przepływają nim głównie tankowce i masowce, zaś kontenerowce na ogół go unikają. W miesiącach przed atakiem na Iran globalni armatorzy rozważali powrót na tę trasę (niektórzy wysłali nawet pierwsze jednostki, po czym wycofali się; jedynie francuski CMA CGM przywrócił część swoich serwisów), co generowało presję na obniżenie i tak niskich stawek za transport morski (przed wybuchem kryzysu średnia stawka za przewóz 40-stopowego kontenera na głównych trasach żeglugowych wynosiła ok. 1900 dolarów²).

Trwająca ponad miesiąc wojna wywołała trudności z wykorzystywaniem hubów lotniczych w państwach Zatoki Perskiej, a w efekcie duże zakłócenia w ruchu lotniczym między Europą a Azją. Początkowe zamknięcie przestrzeni powietrznej nad większością państw regionu spowodowało kilkudniowy paraliż, jako że głównymi portami przesiadkowymi między Europą a Azją są lotniska w Dubaju, Dosze i Abu

² Najwyższy historycznie poziom stawek wynosił ponad 10 tys. dolarów za kontener 40-stopowy. *World Container Index*, Drewry, 23.04.2026, drewry.co.uk.

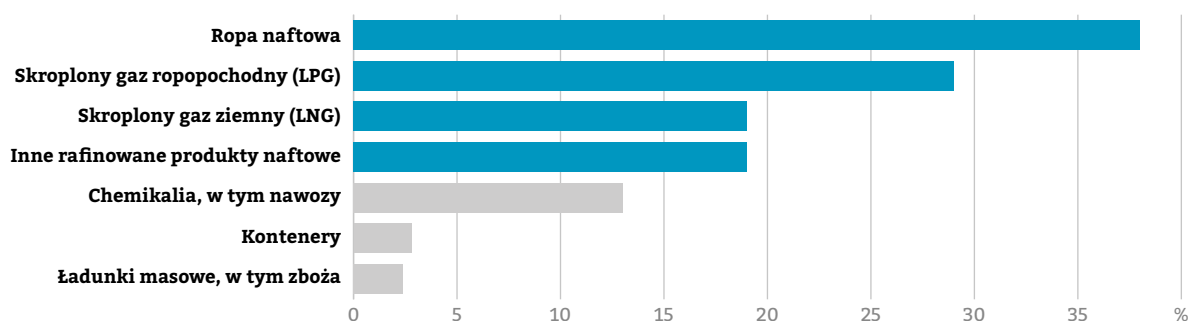
Zabi. Ataki rakietowe i dronowe w regionie wymuszają częściowe zamykanie przestrzeni powietrznej lub ograniczanie operacji lotniczych, co destabilizuje ruch. Stwarzają też ogromne zagrożenie dla bezpieczeństwa lotów cywilnych. Odwołanie połączeń z lotnisk na Bliskim Wschodzie doprowadziło do spadku globalnej dostępności transportu cargo lotniczego o ok. 20%, co przełożyło się na zwiększenie kosztów frachtu i zakłócenia w dostawach towarów. Kryzys wpłynął także na ceny paliwa lotniczego, które w Europie znacząco wzrosły³.

Poważne straty sektora żeglugowego

W pierwszych dwóch tygodniach konfliktu ruch przez Ormuz niemal ustał. Stopniowo zaczął się odbudowywać dopiero po tym, jak Iran dopuścił żeglugę części „niewrogich” statków⁴. Od końca marca do połowy kwietnia cieśniną przepływało średnio ok. 10 statków dziennie, podczas gdy przed wojną ok. 130. Na przejście tym szlakiem decydują się głównie tankowce i masowce ze względu na ograniczone możliwości korzystania z innych tras. Nie ustały jednak dostawy ropy z Iranu. Według ośrodka analitycznego Kpler od początku marca kraj ten eksportuje średnio ok. 1,8 mln baryłek ropy dziennie – niemal wyłącznie do Chin przez Ormuz – co odpowiada poziomowi sprzed rozpoczęcia operacji wojkowej Izraela i USA⁵. Kryzys doprowadził natomiast do spadku – aż o 66% – wolumenów kontenerów wychodzących z państw Zatoki Perskiej, co przekłada się na problemy z dostawami towarów do regionu, silnie zależnego od importu żywności⁶.

Surowce energetyczne są najważniejszymi ładunkami przechodzącymi przez cieśninę Ormuz

Udział światowego handlu przechodzącego szlakiem przez Ormuz



Źródło: UNCTAD na podstawie danych Clarkson Research 2026, unctad.org.



Priorytetem dla armatorów w obliczu konfliktu stała się ewakuacja swoich jednostek i załóg z rejonu Zatoki Perskiej. Według szacunków branżowych wciąż jest w niej uwięzionych ponad tysiąc statków (trudno określić dokładną ich liczbę z powodu zakłócania systemu GPS przez Iran i celowego wyłączenia systemów AIS przez załogi z uwagi na ryzyko stania się celem ataku), głównie tankowców (ok. 300). Ich przymusowy postój generuje nie tylko wysokie koszty, nie zapewniając przychodów, lecz przede wszystkim stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa załóg. Według danych Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) obecnie na pokładach wszystkich jednostek znajduje się ok. 20 tys. marynarzy,

³ Yi-Chin Lee, J. Zhu, A. Parodi, *Airline and travel industries see no immediate relief from Iran ceasefire*, Reuters, 8.04.2026, reuters.com.

⁴ A. Lukpat, *11 Vessels Traveled Strait of Hormuz in the Past Day*, The Wall Street Journal, 29.03.2026, wsj.com.

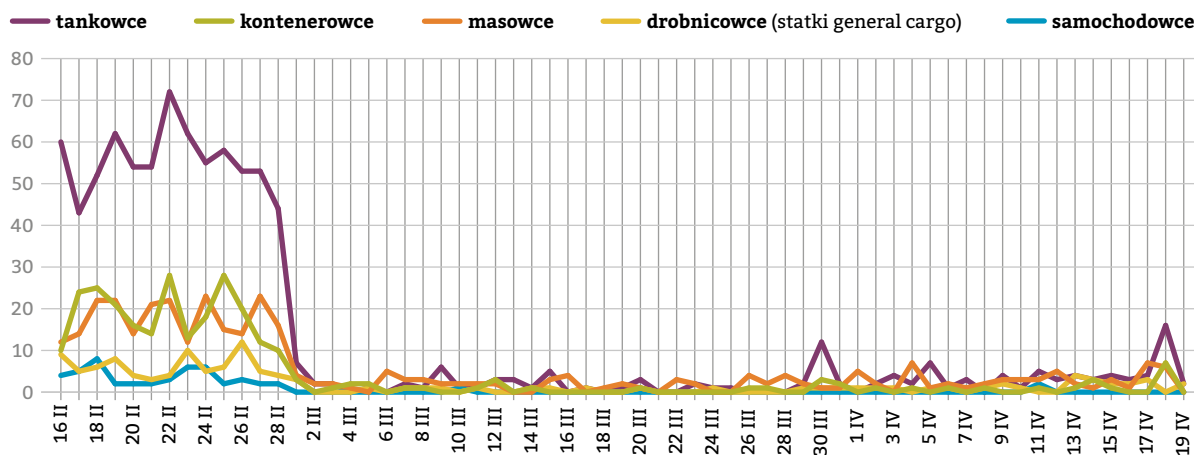
⁵ P. Shankar, *How much will US Hormuz blockade hurt Iran, and does Tehran have an escape?*, Al Jazeera, 14.04.2026, aljazeera.com; S. Khan, J. Saul, A. Somasekhar, *Iranian oil flows through Strait of Hormuz even as Gulf neighbors' exports shut*, Reuters, 11.03.2026, reuters.com.

⁶ *Strait of Hormuz Disruption 2026: What Container Booking Data Reveals About the Gulf Trade Crisis*, VIZION, 23.04.2026, vizionapi.com.

a co najmniej 10 zginęło w wyniku ataków Iranu⁷. Uwięzieni marynarze są w krytycznym położeniu. Kończą się ich zapasy zaopatrzenia⁸. Wprawdzie w marcu Bahrajn, Japonia, Panama, Singapur i ZEA, poparte przez USA, zaproponowały utworzenie bezpiecznego korytarza, aby umożliwić ewakuację załóg z tych statków, jednak Iran nie wyraził na to zgody, deklarując jedynie zapewnianie pomocy humanitarnej marynarzom.

Wojna doprowadziła niemal do ustania żeglugi przez cieśninę Ormuz

Liczba statków przepływających przez Ormuz w okresie od 16 lutego do 19 kwietnia 2026 r.



Źródło: IMF Port Watch, portwatch.imf.org.



Transportowy efekt domina

Konsekwencje konfliktu nie ograniczają się jedynie do regionu Zatoki Perskiej i transportu surowców energetycznych. Według szacunków platformy VIZION, monitorującej ruch kontenerowy, w pierwszych tygodniach wojna oddziaływała na ok. 2 mln TEU ładunków, tj. ok. 6% światowej floty kontenerowców. W związku z blokadą cieśniny Ormuz wiele jednostek przekierowano do innych portów. W efekcie kongestia dotknęła również część portów azjatyckich i afrykańskich – przede wszystkim w Omanie i Singapurze, który jest głównym hubem tranzytu morskiego na świecie (20% przeładunków), ale także w Indiach, na Sri Lance oraz, choć w mniejszym stopniu, w Kenii czy Tanzanii⁹. Wpływało to na destabilizację całej globalnej siatki serwisów żeglugowych. Opóźnienia w transporcie ładunków między Azją a Europą wzrosły do co najmniej 20–30 dni. Dobitym przykładem jest przypadek kontenera płynącego z Polski do Gambii, który wyszedł z portu w Gdańsku 2 marca i miał dotrzeć do portu docelowego 30 marca, a obecnie przewidywany termin to początek czerwca.

W ostatnich miesiącach poprzedzających konflikt nasilała się presja rynkowa na spadek stawek frachtu morskiego. W pierwszych tygodniach wojny trend ten uległ odwróceniu. Stawki frachtu morskiego dynamicznie rosły na wielu trasach, w tym z Azji Wschodniej do Europy Północnej. Stopniowo powracają jednak do poziomu sprzed kryzysu. Według Szanghajskiego Indeksu Frachtu Kontenerowego (SCFI) na trasie z Szanghaju do Dubaju zwiększyły się one niemal czterokrotnie, z 980 dolarów/TEU (kontener 20-stopowy) w połowie lutego do prawie 4 tys. dolarów w szczytowym momencie w połowie kwietnia¹⁰. Wzrost stawek frachtu w połączeniu ze zwyżką cen nośników energetycznych i narastającymi problemami z ich dostępnością w części regionów mogą stać się silnym impulsem

⁷ J. Saul, *Countries propose safe corridor to free 20,000 seafarers stranded in Gulf*, Reuters, 18.03.2026, reuters.com.

⁸ J. Ambrose, J. Partridge, *'Mental breakdown': oil tanker workers stuck in Gulf for six weeks are reaching their limit*, The Guardian, 9.04.2026, theguardian.com.

⁹ Middle East Conflict, Xeneta, Xeneta.com.

¹⁰ *Shanghai Containerized Freight Index*, Shanghai Shipping Exchange, en.sse.net.cn.

inflacyjnym. Linie kontenerowe wykorzystały wojnę jako okazję do wprowadzania nietransparentnych dodatkowych opłat, zapewniających im niebagatelne zyski, motywując to między innymi wzrostem cen paliw, co może nawet kilkukrotnie podwyższyć koszty przewozu ładunków¹¹.

Wojna w Zatoce stanowi też impuls do rozwoju alternatywnych szlaków. Największe linie kontenerowe zaczęły oferować połączenia lądowe na Bliski Wschód. Testowane są m.in. przewozy z Chin i Korei Południowej trasą dookoła Afryki do portów tureckich lub dalej – przez Kanał Sueski i północną część Morza Czerwonego – do Dżeddy. Pojawiają się także oferty połączeń z Irakiem przy wykorzystaniu transportu lądowego z tureckich portów w Iskenderun i Mersinie. Na podobnej zasadzie wprowadzane są serwisy do państw Zatoki z arabskiej Dżeddy, omańskich Suharu i Salali czy emirackich Fudżajry i Chaur Fakkan. Problem stanowi jednak brak linii kolejowych do tych portów, a transport towarów ciężarówkami jest mniej efektywny i droższy¹². Z kolei CMA CGM podejmuje próby pływania przez Kanał Sueski pomimo zagrożenia atakami bojowników Huti, jak czynił to zresztą w poprzednich latach. Na początku marca prezydent Francji Emmanuel Macron przekazał, że wyśle do regionu lotniskowiec „Charles de Gaulle” oraz dodatkowe okręty wojenne, które mają wzmocnić bezpieczeństwo żeglugi w rejonie Morza Czerwonego, cieśniny Ormuz i Morza Śródziemnego.

Dynamika konfliktu ujawniła, że nie istnieje zbyt wiele alternatywnych korytarzy transportu nośników energetycznych z Zatoki Perskiej możliwych do uruchomienia w krótkim okresie. Jedynie Arabia Saudyjska dysponuje znacznymi możliwościami dywersyfikacji, a do pewnego stopnia także ZEA¹³. Wiąże się to jednak ze skomplikowaną logistyką i o wiele wyższymi kosztami transportu. Istotny problem z wykorzystywaniem rurociągów w kierunku Morza Czerwonego zrodziłyby się wówczas, gdyby bojownicy Huti rzeczywiście rozpoczęli ostrzał jednostek przepływających przez Bab al-Mandab. Kanał Sueski teoretycznie jest alternatywą dla wyjścia z Morza Czerwonego, ale bardzo kosztowną i mniej efektywną, gdyż nie mogą nim przepłynąć największe tankowce i masowce (np. przewożące nawozy) ze względu na ograniczenia dotyczące maksymalnego dopuszczalnego zanurzenia.

Cena paliwa żeglugowego w najważniejszym na świecie porcie bunkrowania statków przekroczyła wcześniejsze rekordowe notowania z 2008 i 2022 r.

Cena referencyjnego paliwa żeglugowego w Singapurze



Źródło: Bloomberg.



¹¹ Wprowadzili m.in. opłaty od ryzyka wojennego – War Risk Surcharge (WRS) i Emergency Conflict Surcharge (ESC) – w przypadku frachtów do państw Zatoki oraz Contingency Surcharge od sytuacji nadzwyczajnych. W zależności od przewoźnika wahają się one od 500 do 4 tys. dolarów za kontener 20-stopowy. Ponadto ustanowili dwie inne opłaty: Peak Season Surcharge (PSS), którą nakładają w okresach dużego zapotrzebowania na transport ładunków, oraz Emergency Fuel Surcharge (EFS), będącą awaryjnym dodatkiem paliwowym.

¹² Transport kontenera ciężarówką z Salali do Dubaju może kosztować od 3 tys. do 5 tys. dolarów. Zob. *Container Shipping via Strait of Hormuz under pressure: Can GCC bypass ports fill the gap?*, Drewry, 13.03.2026, drewry.co.uk.

¹³ A. Łoskot-Strachota, *Atak na Iran: wyzwania na rynku naftowym*, OSW, 6.03.2026, osw.waw.pl.

Wskutek konfliktu gwałtownie zdrożały także paliwa do bunkrowania. Według globalnego indeksu cen paliw okrętowych MABUX skala wzrostów waha się między 300% a 650% w zależności od rodzaju paliwa¹⁴. Największe zwwyżki dotyczą stawek za bunkrowanie statków w Singapurze (jednym z dwóch obok Rotterdamu największych portów na świecie pod tym względem) i Fudżajrze. W razie przedłużenia konfliktu łączne koszty dla armatorów mogłyby zwiększyć się nawet o ok. 30 mld dolarów w porównaniu z 2025 r.¹⁵ Linie żeglugowe doświadczają problemów z niedoborem paliwa w niektórych portach na świecie, szczególnie w Azji¹⁶. Niektóre z nich próbują rozbudowywać własną flotę tankowców w celu zabezpieczenia dostaw paliwa. 19 marca czołowy światowy armator MSC ogłosił przejęcie 50% udziałów w koreańskiej firmie Sinokor, największym operatorem dysponującym flotą supertankowców¹⁷.

Turbulencje na rynku lotniczym

Konflikt doprowadził również do najpoważniejszych od czasu pandemii COVID-19 zakłóceń w sektorze lotniczym. W pierwszych dniach kryzysu zamknięto przestrzeń powietrzną nad większością państw regionu. Obecnie zakaz dotyczy głównie Iranu, Iraku, Kuwejtu i Syrii. W Bahrajnie, Izraelu, Katarze i ZEA niebo pozostaje otwarte, ale pod ścisłymi restrykcjami. Sytuacja w krajach Zatoki zmienia się jednak w czasie w zależności od skali i zakresu ataków ze strony Iranu. Okresowo wyłączano z operacji lotniska w Dubaju (drugie największe na świecie), Dosze i Abu Zabi – główne huby przesiadkowe na Bliskim Wschodzie. Straty dla branży lotniczej z tytułu utraconych zysków¹⁸ są bardzo duże i sięgnęły ponad 50 mld dolarów¹⁹. Tylko w pierwszym tygodniu konfliktu największe linie lotnicze operujące w regionie, w tym Emirates, Qatar Airways, Etihad, oraz niskokosztowe – Flydubai i Air Arabia – poniosły przeszło 20 mld dolarów strat z powodu odwołanych lotów. Przewoźnicy spoza Bliskiego Wschodu w większości zawiesili swoje połączenia do państw Zatoki. Skutki wojny nie ograniczyły się do regionu. Według danych WorldACD globalny ruch lotniczy skurczył się o 12% w porównaniu z 2025 r.

Oprócz wystąpienia spowodowanych odwołaniami rejsami zakłóceń na innych lotniskach na świecie, również w Polsce, o ok. 20% zmniejszyła się zdolność przewo-

” Dynamika konfliktu ujawniła, że nie istnieje zbyt wiele alternatywnych korytarzy transportu nośników energetycznych z Zatoki Perskiej możliwych do uruchomienia w krótkim okresie.

zowa cargo lotniczego²⁰. Przyczynił się do tego także spory, bo 13-procentowy, udział linii z Bliskiego Wschodu w światowej obsłudze takich ładunków. Linie Qatar Airways Cargo i Emirates SkyCargo są globalnie jednymi z pięciu największych przewoźników cargo lotniczego. Uwarunkowania te w połączeniu z prawie dwuipółkrotną podwyżką cen paliwa lotniczego (z 95,5 dolara za baryłkę 20 lutego do 230 dolarów pod koniec marca)²¹ doprowadziły też do znaczącego wzrostu cen samego frachtu²². Według indeksu Freightos stawki spotowe cargo lotniczego z Azji Południowej do Europy zwiększyły się aż o 70% w porównaniu z okresem sprzed wojny, a z Europy na Bliski Wschód o 55%.

¹⁴ MABUX: *Global Bunker Prices on the Rise*, Hellenic Shipping News, 12.03.2026, hellenicshippingnews.com.

¹⁵ K. Lindhardt, *Container lines face up to USD 35bn in additional fuel costs*, ShippingWatch, 16.03.2026, shippingwatch.com.

¹⁶ L. Almer, V.A. Kjær, K. Lindhardt, *Maersk struggling with its bunker logistics while Hapag-Lloyd is in the clear for now*, ShippingWatch, 12.03.2026, shippingwatch.com.

¹⁷ L. Almer, V.A. Kjær, K. Lindhardt, *MSC deal heralds a new era: Wants control of ships, logistics, and fuel*, ShippingWatch, 19.03.2026, shippingwatch.com.

¹⁸ *Rates jump as capacity and traffic are hit by Iran war repercussions*, WorldACD, 16.03.2026, worldacd.com.

¹⁹ M. Efthymiou, *How Iran war is causing massive turbulence for aviation industry*, RTÉ, 30.03.2026, rte.ie.

²⁰ A. Lampert, L. Baertlein, J. Zhu, T. Hopher, *Perishables to plane parts stranded as Middle East conflict hits air cargo*, Reuters, 5.03.2026, reuters.com.

²¹ *Price hikes, outlook cuts – What airlines are doing as fuel costs surge*, Reuters, 23.04.2026, reuters.com; *Rising Jet Fuel Prices Strain Aviation Industry and Markets*, ePlane AI, 15.03.2026, eplaneai.com.

²² A. Lampert, L. Baertlein, *Air freight rates soar as Middle East conflict blocks trade routes*, Reuters, 13.03.2026, reuters.com.

Co gorsza – w związku z wyczerpywaniem się zapasów poszczególnych lotnisk – nad sektorem wisi zagrożenie w postaci niedoborów paliwa lotniczego.

Na skutek kryzysu linie lotnicze operujące w regionie musiały ograniczyć liczbę swoich połączeń (jak dotąd najwięcej przywróciły ich Emirates i Etihad – ponad 70% stanu sprzed kryzysu), a także zmieniać trasy lotów, co podnosi koszty usługi za sprawą większego zużycia paliwa oraz wydłuża czas podróży. Loty między Europą a Azją przekierowywane są na ogół na trasę nad Kaukazem i Afganistanem bądź nad Egiptem, Arabią Saudyjską i Omanem²³.

Sytuacja w Zatoce mocno rzutuje na funkcjonowanie europejskich przewoźników. Z obawy przed utratą pasażerów linie z Zatoki Perskiej oferują znacznie bardziej

» Głęboka destabilizacja w Zatoce Perskiej niesie olbrzymi potencjał wygenerowania w ciągu kilku kolejnych tygodni szoku podażowego, który może długookresowo osłabić koniunkturę globalną.

konkurencyjne ceny na trasach między Europą a Azją (niższe nawet o 50%). Przewoźnicy z Europy wykorzystali wprawdzie tę sytuację, wprowadzając większą niż przed kryzysem liczbę bezpośrednich połączeń do Azji, i zyskali za sprawą braku konieczności postojów w hubach w Zatoce, co zniechęca pasażerów do wyboru linii lotniczych z regionu. Ponadto zwiększyli liczbę lotów do innych państw na kontynencie ze względu na duże zainteresowanie ze strony turystów. Zarazem jednak – z uwagi na wyższe ceny paliwa – będą prawdopodobnie dokonywać zmian w siatkach swoich połączeń pasażerskich, rezygnując z części mniej rentownych kierunków. Potencjalnie na kryzysie zyskują także przewoźnicy chińscy, w dużym stopniu transportujący cargo lotnicze, którzy mogą korzystać z rosyjskiej przestrzeni powietrznej, dzięki czemu oszczędzają czas i redukują koszty.

Podobnie jak linie kontenerowe również przewoźnicy cargo lotniczego w regionie wprowadzają opłaty dodatkowe za fracht związane z ryzykiem wojennym i wyższymi cenami paliwa, co zwiększa całkowity koszt transportu ładunków. Mimo niestabilnej sytuacji na Bliskim Wschodzie rynek ten już teraz powoli się odbudowuje. Wynika to z dużego zapotrzebowania na dostawy ładunków do państw Zatoki (głównie żywności i farmaceutyków), które wcześniej transportowano tam drogą morską. Koszty frachtu lotniczego mogą być jednak nawet dziesięciokrotnie wyższe.

Powrót inflacji i destabilizacji łańcuchów dostaw?

Głęboka destabilizacja w Zatoce Perskiej niesie olbrzymi potencjał wygenerowania w ciągu kilku kolejnych tygodni szoku podażowego, który może długookresowo osłabić koniunkturę globalną. Na obecnym etapie branża transportowa i sektor energetyczny były w stanie zamortyzować dużą część negatywnych konsekwencji, niemniej trwający dłużej niż kilka tygodni kryzys bądź wznowienie konfliktu będą silnie oddziaływać na łańcuchy dostaw.

Wojna unaoczniała, że choć to państwa Azji są w największym stopniu zależne od importu nośników energetycznych z Zatoki Perskiej, to konsekwencje dla rynków ropy naftowej i gazu LNG mają charakter globalny. Według szefa Międzynarodowej Agencji Energetycznej Fatiha Birola skala aktualnego kryzysu jest jak dotąd niedoszacowana i już dziś jego zakres oddziaływania przekracza dwa szoki naftowe z lat 70. i skutki inwazji Rosji na Ukrainę razem wzięte. Z uwagi na uszkodzenie 40 kluczowych obiektów infrastruktury energetycznej w dziewięciu krajach regionu przywrócenie sytuacji do normy potrwa miesiące. Jednocześnie, inaczej niż w latach 70., w obecnym kryzysie istotnym konsumentem ropy są Chiny, co usztywnia popyt. Oznacza to, że ceny nośników energetycznych prędko nie spadną, co z pewnością wpłynie na osłabienie koniunktury globalnej. I nawet jeśli kraje azjatyckie zostaną tym dotknięte

²³ D. Mumford, *Middle East Airspace – Current Operational Picture*, Opsgroup, 22.04.2026, ops.group.

w większym stopniu, to konsekwencje szybko rozleją się na Europę za sprawą wyższych kosztów importu i transportu towarów. Wzrost cen energii może okazać się szczególnie problematyczny dla europejskiego przemysłu, który już zmagają się z wyzwaniem jednych z najwyższych na świecie cen energii.

Co gorsza, państwa Zatoki są nie tylko istotnym dostawcą nośników energetycznych. W ostatnich dekadach, dzięki taniej energii i znacznym zasobom finansowym, dużo zainwestowały w dywersyfikację

” Zakłócenia w światowym transporcie mogą jednak oprócz kosztów generować też szansę na relokację do Europy Środkowej (w szczególności Polski) nowych inwestycji w celu skracania łańcuchów dostaw i zapewnienia ich większej stabilności.

produkcji i pięcie się w górę łańcuchów dostaw sektora energetycznego. Przedsięwzięcia te obejmowały budowę przemysłu petrochemicznego, zdolności rafinacyjnych i innych produktów wysokomarżowych. Dlatego konflikt istotnie ograniczył globalny eksport nośników energetycznych, amoniaku (22%), siarki (45%), surowego aluminium (24%), polietylenu czy helu (ok. 33%)²⁴. W efekcie ceny tych produktów zwiększyły się o kilkadziesiąt procent. Przedłużanie się kryzysu lub jego nawroty mogą oddziaływać na rynek nawozów, a co za tym idzie – na obniżenie globalnych plonów i dotkliwy wzrost cen żywności, ale też wyższe koszty w budownictwie, lotnictwie, motoryzacji czy produkcji półprzewodników.

Destabilizacja regionu sprawiła, że znaczącemu ograniczeniu uległy możliwości sprzedaży dóbr na Bliski Wschód. Dotyka to potencjalnie ok. 3% unijnego zbytu do państw Zatoki (niespełna 100 mld euro) i 0,5% polskiego (prawie 2 mld euro). Eksport do krajów regionu nie został wprawdzie zupełnie wstrzymany, ale odbywa się innymi, mniej efektywnymi korytarzami, co podnosi koszty i wydłuża czas dostaw. Ryzyko wznowienia ataków jemeńskich bojowników Huti na statki handlowe wiąże się z kolei z ponownym wyzwaniem, jak dostarczać towary do państw afrykańskich położonych nad Morzem Czerwonym oraz do Arabii Saudyjskiej.

Zakłócenia w światowym transporcie mogą jednak oprócz kosztów generować też szansę na relokację do Europy Środkowej (w szczególności Polski) nowych inwestycji w celu skracania łańcuchów dostaw i zapewnienia ich większej stabilności. Już dziś traci na wiarygodności reputacja Dubaju jako ważnego hubu biznesowego, a każdy dodatkowy tydzień konfliktu osłabia również atrakcyjność turystyczną regionu. Kryzys może wzmocnić awersję globalnego biznesu do ryzyka geopolitycznego i skłonić do inwestowania bliżej rynków docelowych. Jednocześnie wzrosną koszty importu chińskich towarów do Europy, co może choć częściowo utrudnić ekspansję tamtejszych producentów na rynku UE.

Wojna może też wpłynąć na weryfikację planów utworzenia z krajów Zatoki ważnego hubu centrów danych. Iran traktuje te obiekty jako ważne cele ataków, a to oznacza, że region traci potencjał, aby stać się kluczowym miejscem rozwoju tego typu operacji. Wielu inwestorów nie będzie gotowych zaangażować tam większych środków w ten sektor, obawiając się ryzyka zniszczeń i utraty tak cennej infrastruktury. Dodatkowo po dnie cieśnin Ormuz i Bab al-Mandab bieżą ważne kable telekomunikacyjne, które przesyłają część ruchu sieciowego między Europą a Bliskim Wschodem i Azją. Ich ewentualne uszkodzenie mogłoby wywołać zakłócenia w dostępie do internetu.

Powrót do normalności będzie trudny

Wiele wskazuje na to, że stabilności w regionie Zatoki Perskiej nie uda się łatwo przywrócić ze względu na maksymalistyczne cele różnych stron konfliktu. Należy się zatem spodziewać, że taki stan rzeczy może potrwać co najmniej kilka miesięcy, natomiast jego skutki oddziaływać będą na globalną gospodarkę z pewnością dużo dłużej. Choć USA dążą do przywrócenia żeglugi przez Ormuz, to – jak pokazują trudności z udrożnieniem w ostatnich latach szlaku do Suez – nie będzie to zadanie łatwe.

²⁴ *The Iran war is roiling commodities far beyond oil*, The Economist, 16.03.2026, economist.com.

Wartość statków transportujących towary jest na tyle wysoka, że większość armatorów nie będzie skłonna do ryzykowania bezpieczeństwa swoich jednostek, załóg i ładunków.

Iran dostrzegł w cieśninie Ormuz wygodne narzędzie, za którego pomocą może niskim kosztem oddziaływać na gospodarkę globalną, a pośrednio także na USA. Jak pokazują doświadczenia ostatnich dwóch lat, nawet zapewnienie ochrony przed atakami dysponujących dużo mniejszym potencjałem niż Teheran bojowników Huti, jest niemal niewykonalne. Nie można wykluczyć, że Iran będzie w najbliższym czasie wykorzystywał Ormuz do dalszych nacisków na USA i ich regionalnych sojuszników. W razie niepowodzenia obalenia reżimu Teheran będzie zapewne dążył do ustanowienia stałych opłat za transport przez cieśninę, co może się przełożyć na globalne stawki frachtu i surowców oraz wpływać na konkurencyjność biznesową państw Zatoki.

Jeśli niepewność na Bliskim Wschodzie się utrzyma, to nie do uniknięcia będą kongestie w europejskich portach, które już dziś dotykają te w Azji. Wpłyne to na całą branżę transportu, spedycji i logistyki na tym kontynencie, w tym czasowe zatłoczenia w terminalach kontenerowych w portach i terminalach intermodalnych w głębi lądu, a także na niemożność przewidzenia czasu transportu towarów obsługiwanych przez przewoźników drogowych i kolejowych. Odrębnym problemem dla branży są wysokie ceny paliwa i wynikające z tego wyższe koszty użytkowania samochodów ciężarowych. To już odbija się na przewoźnikach drogowych, którzy stali się mniej konkurencyjni niż kolejni, i może jeszcze bardziej osłabić tę branżę, która od kilku lat zmagają się z dekonjunkturą.

Wydaje się, że w najbliższych miesiącach wysokie ceny energii się utrzymają, a ponadto pojawią się trudności z dostępnością niektórych półproduktów. Na to nałożą się wyższe ceny transportu towarów drogą morską i lotniczą. Z tych powodów osłabieniu może ulec światowa konsumpcja, a poza tym nie można wykluczyć powrotu problemów z łańcuchami dostaw. Przetestuje to ich odporność w skali globalnej, ale może także wzmacniać wiarygodność tych krajów, które będą w stanie zapewnić dostępność nośników energetycznych i półproduktów.

Nawet jeśli Ormuz zostanie w ciągu kilku miesięcy trwale otwarty, to i tak państwa Zatoki będą zainteresowane rozwojem alternatywnych korytarzy, aby zmniejszyć podatność na szantaż ze strony Iranu. Światowi armatorzy już poszukują innych rozwiązań, z wykorzystaniem transportu drogowego przez terytoria państw arabskich spoza Zatoki Perskiej. Otwiera to też szansę na ożywienie prac nad szlakami biegnącymi przez Europę Środkową, takimi jak IMEC czy Korytarz Środkowy. Z kolei brak perspektyw powrotu do żeglugi przez Kanał Sueski może wpłynąć na wzrost przewozów także Kolejowym Jedwabnym Szlakiem, wiodącym z Chin przez Kazachstan, Rosję i Białoruś do granicy z Polską, co przełoży się na większe przeładunki w terminalach w Małaszewiczach. Trasa ta, choć droższa, ma tę zaletę, że transport między ChRL a UE zajmuje nią ok. 14 dni zamiast 50–60 tradycyjnym szlakiem morskim, który to czas, zważywszy na kongestie w portach, prawdopodobnie jeszcze się wydłuży.

Skutki konfliktu łagodzi coraz lepsza adaptacja sektora transportowego do sytuacji kryzysowych. W ostatnich latach musiał się on zmagać z problemami związanymi z pandemią, wojną na Ukrainie czy atakami bojowników Huti. Czynniki sprzyjającymi dostosowaniu się do okoliczności były jednak między innymi rozkwit sektora cargo lotniczego oraz rozwijanie alternatywnych korytarzy transportowych. W przypadku obecnego konfliktu jest inaczej. Cieśnina Ormuz pozostaje niemal niezastępowalnym wąskim gardłem. Cargo lotnicze również nie pomoże znacząco, gdyż ofiarą konfliktu padają kluczowe światowe huby lotnicze w państwach Zatoki. Dalsze ataki Iranu będą skutkowały kolejnymi czasowymi ograniczeniami operacji lotniczych, a w najgorszym wypadku utrzymaniem zamknięcia przestrzeni lotniczej nad krajami Zatoki. To zaś jeszcze bardziej będzie destabilizować funkcjonowanie lotnisk w regionie oraz spowoduje nawarstwianie się trudności w obsłudze cargo lotniczego.