



Redakcja: Grzegorz Gil (dyrektor IEŚ), Anton Saifullayev
(zastępca dyrektora IEŚ), Agnieszka Zajdel (sekretarz redakcji),
Spasimir Domaradzki, Bartłomiej Krzysztan, Damian Szacawa,
Agata Tatarenko

Nr 1686 (191/2026) | 26.08.2026

ISSN 2657-6996
© IEŚ

Andrzej Szabaciuk

Rosyjskie ataki na ukraińskie porty czarnomorskie i infrastrukturę eksportową płodów rolnych

Intensyfikacja konfliktu zbrojnego na Morzu Czarnym w połowie 2026 r. doprowadziła do znaczącego załamania ukraińskiego eksportu żywności. W odpowiedzi na uderzenia Kijowa na Krym i okręty na Morzu Azowskim i Czarnym Moskwa zwiększyła skalę ataków na cywilne statki handlowe. Sparaliżowało to transport morski, znacząco zmniejszając wywóz płodów rolnych z Ukrainy. Zastępcze szlaki lądowe są zbyt kosztowne i niewydolne, co spycha ukraińskich rolników na skraj zapaści finansowej. Skutki tych działań mogą mieć reperkusje globalne z punktu widzenia bezpieczeństwa żywnościowego, zagrażając rynkom Afryki i Bliskiego Wschodu.

Eskalacja działań zbrojnych na Morzu Czarnym. Począwszy od kwietnia 2026 r. odnotowuje się wzmożoną intensywność ukraińskich uderzeń na cele strategiczne w obrębie Półwyspu Krymskiego, akwenów Morza Czarnego i Azowskiego oraz na rosyjskie linie komunikacyjne na okupowanych terytoriach Ukrainy. Zasadniczym celem tych operacji jest degradacja zaplecza logistycznego Sił Zbrojnych Federacji Rosyjskiej oraz wygenerowanie presji politycznej na Kreml, mającej doprowadzić do zainicjowania procesu negocjacyjnego i zakończenia działań zbrojnych. Wymiernym rezultatem tej kampanii jest znaczące ograniczenie aktywności rosyjskiej „floty cieni” w regionie, a także faktyczny paraliż żeglugi na szlaku wiodącym przez rzekę Don i Morze Azowskie – korytarzu o krytycznym znaczeniu geostrategicznym, militarnym i gospodarczym dla Rosji. Ponadto systematyczne ataki z wykorzystaniem systemów bezzałogowych skutecznie destabilizują swobodę nawigacji na Morzu Czarnym, uderzając bezpośrednio w rosyjskie zdolności eksportowe, ze szczególnym uwzględnieniem tranzytu ropy naftowej oraz płodów rolnych ([„Komentarze IEŚ”, nr 1662](#)).

Jednocześnie od przełomu czerwca i lipca 2026 r. zaobserwowano znaczącą zmianę w rosyjskiej taktyce na Morzu Czarnym, polegającą na bezpośrednim i celowym rażeniu obcych statków handlowych zmierzających do portów ukraińskich. Z danych ukraińskiego resortu infrastruktury wynika, że kampania ta osiągnęła bezprecedensową skalę. Tylko w lipcu i sierpniu 2026 r. odnotowano ponad 35 uderzeń na statki cumujące w portach ukraińskich, 22 na statki przebywające w ruchu na morzu, a także 67 uderzeń w obiekty infrastruktury portowej w Odessie i okolicach. Ataki te z różnym nasileniem powtarzają się codziennie. Atakowane są także szlaki transportowe umożliwiające tranzyt ukraińskich płodów rolnych do portu w rumuńskiej Konstancy, m.in. przez ukraiński Izmail. Siły rosyjskie do paraliżowania węzła odeskiego masowo używają rojów dronów (nawet ok. 100-150 sztuk podczas zmasowanych ataków), a także pocisków balistycznych Iskander-M oraz rakiet manewrujących Ch-59/69 i przeciwokrętowych Oniks, by precyzyjnie uderzać w ruchome cele na wodzie.

Ograniczenia tranzytu ukraińskich płodów rolnych. Formalnie tranzyt ukraińskich produktów rolnych drogą morską nie został wstrzymany, ale w praktyce jest ograniczony do minimum. Do takiej sytuacji przyczyniło się szereg czynników. Kluczowe były wspomniane rosyjskie ataki na cywilne statki transportowe pod neutralną banderą, zawijające do ukraińskich portów. Rosja lekceważy prawo międzynarodowe i bez uprzedzenia systematycznie atakuje tego typu obiekty. Na przełomie czerwca i lipca drony uderzyły w statek panamski i antyguañski, a także jednostkę z Wysp Marshalla (gdzie rannych zostało 4 filipińskich marynarzy). Najpoważniejszym incydentem tego lata był jednak atak z 19 lipca na masowiec „Golden Leo” – statek należący do tureckiego armatora, pływający pod banderą Gwinei Bissau. Został on trafiony pociskami manewrującymi tuż po opuszczeniu portu w Odessie z ładunkiem ukraińskiej kukurydzy. W ataku zginęło 10 osób, w tym obywatele Indii i Syrii oraz ukraiński pilot morski. Z kolei 6 sierpnia zaatakowano jednostkę transportującą ukraińską pszenicę, co przyniosło kolejne ofiary śmiertelne wśród załogi. W przypadku podmiotów, które zdecydują się na kontynuowanie



działalności na Morzu Czarnym, znacząco wzrosły koszty frachtu. W rezultacie armatorzy zakontraktowani na tranzyt ukraińskich produktów rezygnują, gdyż obawiają się o własne statki i życie załóg. Szacuje się, że w przypadku kontynuacji rosyjskich ataków na infrastrukturę transportową tegoroczny eksport produktów rolnych może spaść od 60% do nawet 90%.

Władze Ukrainy prowadzą ożywione rozmowy z sąsiadami na temat utworzenia alternatywnych szlaków tranzytu produktów rolnych, m.in. z Mołdawią, Rumunią czy Polską. Wiąże się to jednak z szeregiem problemów. Kluczowe są koszty takiego alternatywnego kanału eksportu. Ze względu na niewielkie moce przesyłowe koszt transportu kolejowego i drogowego może przekraczać próg opłacalności. Tym bardziej że problemy eksportowe i przepełnione magazyny w Ukrainie już dziś doprowadziły do sytuacji, w której ceny rzepaku, słonecznika i zbóż na rynku wewnętrznym spadły o niemal 30%. Utrudnienia eksportowe powodują także, że ukraińscy przedsiębiorcy rolni mają poważne problemy z magazynowaniem produktów. W wyniku zapełnienia magazynów rzepakiem czy zbożem nie ma miejsca na słonecznik czy kukurydzę. Część zbiorów musi być składowana pod gołym niebem, co może odbić się na ich jakości, szczególnie jeśli problem nie zostanie szybko rozwiązany. Szacuje się, że powierzchnia magazynowej może zabraknąć dla ok. 10 mln ton produktów rolnych. Najtrudniejsza sytuacja będzie miała miejsce w regionach przyfrontowych, najbardziej narażonych na rosyjskie ataki.

Według Denysa Marczyka, wiceprzewodniczącego Związku Ukraińskich Rolników, przedsiębiorcy rolni w kraju wyprodukowali dotychczas ponad 28 mln ton zbóż i roślin strączkowych, a na zbiór czeka jeszcze nawet ponad 40 mln ton. Problemy z eksportem rodzą też inne wyzwania. Przedsiębiorcy tracą płynność finansową. Nie są w stanie pokryć bieżących wydatków wynikających z działalności rolniczej, tj. zakupu paliwa, wypłaty wynagrodzeń pracownikom, eksploatacji i zakupu maszyn rolniczych, zakupu nasion, nawozów, sadzonek oraz środków ochrony roślin. Ma to o tyle istotne znaczenie, że zaczyna się kampania zasiewu roślin ozimych, która w południowych regionach Ukrainy startuje pod koniec sierpnia.

Poszukiwaniu alternatywnych kierunków eksportu nie sprzyjają także warunki pogodowe oraz kontekst polityczny. Rekordowo niski poziom wody w Dunaju stanowi poważne utrudnienie dla transportu rzeczno. Dodatkowo rozmowy o tranzyście z Mołdawią, Rumunią, a w szczególności z Polską, są niezwykle trudne. Z jednej strony sloty transportowe są zapełnione przez eksport rodzimych produktów rolnych, z drugiej zaś zgoda na tranzyt może wywołać sprzeciw miejscowych rolników, którzy będą obawiali się obchodzenia prawa i niekontrolowanego napływu ukraińskich produktów rolnych, co może doprowadzić do kolejnego „kryzysu zbożowego”, jak ten z okresu 2022-2023.

Globalne reperkusje kryzysu. Poważne ograniczenie eksportu może mieć dalekosiężne konsekwencje dla cen żywności na świecie, szczególnie w przypadku rynków afrykańskich i azjatyckich, które są najbardziej uzależnione od ukraińskich i rosyjskich produktów rolnych. Choć w ujęciu wartościowym udział Rosji i Ukrainy w globalnym handlu rolnym wynosi zaledwie po ok. 2-3%, oba te kraje są kluczowe dla światowego bezpieczeństwa żywnościowego ze względu na dominację w dostawach surowców o istotnym znaczeniu dla bezpieczeństwa globalnego rynku rolnego. Łącznie odpowiadają one za ok. 75% światowego eksportu oleju słonecznikowego (z czego 44-50% przypada na Ukrainę, a 25-30% na Rosję), niemal 30% globalnego eksportu pszenicy (odpowiednio ok. 10% i 20%) oraz 26% eksportu jęczmienia. Ponadto Ukraina jest jednym z czołowych dostawców kukurydzy z 15-procentowym udziałem w rynku, a oba państwa wspólnie zaspokajają ok. 10% globalnego popytu na rzepak. Obrazu tego dopełnia ogromne znaczenie Rosji jako jednego z największych na świecie eksporterów nawozów sztucznych. W efekcie od niezakłóconych dostaw przez basen Morza Czarnego swoje bezpieczeństwo żywnościowe uzależnia niemal 50 państw, głównie w Afryce i na Bliskim Wschodzie.

Ukraina, dążąc do deeskalacji sytuacji, zaproponowała zawieszenie broni na Morzu Czarnym. Poprzednie porozumienie, tzw. czarnomorska inicjatywa zbożowa, zawarte w lipcu 2022 r. przy mediacji ONZ i Turcji, przez rok skutecznie gwarantowało bezpieczny korytarz morski dla statków wywożących ukraińską żywność. Realnie przestało ono jednak obowiązywać w lipcu 2023 r., gdy Rosja jednostronnie wycofała się z umowy i wznowiła ataki na ukraińską infrastrukturę portową. Niemniej dzięki skutecznym działaniom asymetrycznym – przede wszystkim przy użyciu sił bezzałogowych – ukraińskiej armii udało się zabezpieczyć transport produktów rolnych



przez zachodnią część Morza Czarnego aż do czerwca 2026 r. Wobec narastających problemów z globalnymi łańcuchami dostaw oraz rosnącego ryzyka dla marynarzy Ukraina po raz kolejny wystąpiła z propozycją swego „rozejmu” na Morzu Czarnym. Inicjatywa ta zakłada obustronne powstrzymanie się od ataków na cywilne statki handlowe oraz infrastrukturę rolną, co miałyby przywrócić minimalny poziom bezpieczeństwa żeglugi i ustabilizować eksport kluczowych surowców na rynki światowe. Federacja Rosyjska nie zgodziła się jednak na tę propozycję, argumentując odmowę niespełnieniem przez państwa Zachodu wcześniejszych obietnic dotyczących ułatwień w eksporcie rosyjskich nawozów oraz produktów rolnych. Moskwa uważa poprzedni format umowy za wygasły i bezużyteczny. Twierdzi, że porozumienie służyło głównie interesom gospodarczym Ukrainy, a nie państwu najbardziej potrzebującemu. Ponadto oskarża Kijów o wykorzystywanie korytarzy transportowych do celów wojskowych i prowokacji na Morzu Czarnym, co według Kremla wyklucza możliwość bezpiecznego kompromisu bez spełnienia jej twardych warunków.

Wnioski. Obecna faza działań zbrojnych na Morzu Czarnym ukazuje głęboką zmianę rosyjskiej strategii prowadzenia wojny. Akwen ten przestał być jedynie teatrem działań czysto militarnych, a stał się głównym frontem wojny na wyniszczenie. Odpowiedzią Kremla na skuteczne uderzenia Ukrainy jest „terroryzm państwowy” wymierzony w międzynarodową żeglugę handlową. Przeniesienie ciężaru ataków na jednostki cywilne pod neutralnymi banderami to kalkulowana próba zniechęcenia do wymiany handlowej drogą morską z Ukrainą. Rosja dąży do całkowitego sparaliżowania przeciwnika poprzez odcięcie go od rynków, wykorzystując strach armatorów jako narzędzie blokady eksportu żywności, co doprowadziło do zamrożenia eksportu ukraińskiej żywności.

Dla Kijowa ta sytuacja oznacza przejście od problemów logistycznych do systemowego zagrożenia fundamentów gospodarki. Drastyczne załamanie eksportu morskiego obnaża strukturalną niewydolność alternatywnych korytarzy lądowych i rzecznych, a także skomplikowane relacje polityczne z państwami ościennymi, uwarunkowane ich wewnętrznym protekcjonizmem rolnym. Wywołany w ten sposób wewnętrzny zastój na rynku spożywczym dekapitalizuje ukraińskie rolnictwo. Brak płynności finansowej w połączeniu z niemożnością magazynowania zbiorów to już nie tylko straty bieżące, ale ryzyko długofalowej zapaści całej branży, co bezpośrednio uderza w zdolność państwa do samofinansowania wysiłku zbrojnego.

Działania Federacji Rosyjskiej stanowią jednocześnie kolejny przykład instrumentalizacji globalnego bezpieczeństwa żywnościowego jako asymetrycznej broni geopolitycznej. Kreml celowo generuje wstrząsy podażowe, aby przenieść koszty konfliktu na państwa trzecie, przede wszystkim z tzw. Globalnego Południa. Jest to cyniczna próba wywarcia pośredniej presji na Zachód – Moskwa zakłada, że widmo głodu, niestabilności społecznej i potencjalnych fal migracyjnych z Afryki oraz Azji zmusi społeczność międzynarodową do złagodzenia reżimu sankcyjnego i przystania na rosyjskie żądania.

Odrzucenie przez Moskwę ukraińskiej propozycji rozejmu morskiego ostatecznie demaskuje intencje Kremla: w obecnej fazie wojny Rosja nie jest zainteresowana deeskalacją ani powrotem do dawnych formatów porozumień. Fiasko tych negocjacji dowodzi, że dławienie handlu jest dla Rosjan kluczowym instrumentem strategicznym. Sytuacja na Morzu Czarnym utrwaliła się jako gra o sumie zerowej, w której normy prawa międzynarodowego uległy całkowitej marginalizacji. Bez silnej presji zewnętrznej lub operacji zbrojnych realnie gwarantujących bezpieczeństwo okrętom cywilnym szanse na odblokowanie globalnych łańcuchów dostaw pozostają iluzoryczne.