



Redakcja: Grzegorz Gil (dyrektor IEŚ), Anton Saifullayev
(zastępca dyrektora IEŚ), Agnieszka Zajdel (sekretarz redakcji),
Spasimir Domaradzki, Aleksandra Kuczyńska-Zonik, Damian
Szacawa, Agata Tatarenko

Nr 1720 (225/2026) | 14.10.2026

ISSN 2657-6996
© IEŚ

Andrzej Szabaciuk

Widmo nowego „kryzysu zbożowego” w Ukrainie i jego konsekwencje

Blokada swobodnej żeglugi na Morzu Czarnym przekształciła prognozowaną nadpodaż ukraińskich płodów rolnych w krytyczny problem logistyczny. W połączeniu z deficytem pojemności magazynowych oraz spadkiem cen skupu wewnątrz Ukrainy, sytuacja ta zmusza tamtejszych producentów rolnych do sprzedaży produktów poniżej kosztów wytworzenia. Kryzys pogłębia niewystarczająca przepustowość unijnych Korytarzy Solidarności oraz twarde stanowisko państw tranzytowych, w tym Polski, chroniących własne rynki zbytu. Utrzymanie obecnych restrykcji eksportowych grozi systemową destabilizacją ukraińskiego rolnictwa w kolejnych cyklach produkcyjnych.

słowa kluczowe: wojna, Rosja, Ukraina, kryzys zbożowy

Ograniczenie możliwości czarnomorskiej logistyki i problem deficytu pojemności magazynowych. Głównym motorem narastającego obecnie kryzysu jest brak możliwości przywrócenia swobodnej i bezpiecznej żeglugi w basenie Morza Czarnego. Według prognoz ukraińskiego rządu i ekspertów Ministerstwa Gospodarki i Środowiska w 2026 r. zbiory zbóż, roślin strączkowych i oleistych w Ukrainie, mimo trwającej wojny, mają wynieść ok. 82 mln ton. Choć w czasach pokoju tak imponujący urodzaj byłby jednoznacznym sukcesem i poważnym źródłem dochodów dla budżetu państwa, w realiach blokad tranzytowych staje się w poważnym problemem logistycznym ([„Komentarze IEŚ”, nr 1686](#)).

Po uwzględnieniu zapasów i nowych zbiorów całkowita podaż ukraińskich płodów rolnych wzrośnie o ok. 13% w porównaniu z rokiem poprzednim. Na potrzeby konsumpcji wewnętrznej – żywienia ludności i utrzymania krajowych łańcuchów produkcyjnych – Ukraina potrzebuje jedynie ok. 18 mln ton rocznie. Pozostała część, ponad 55 mln, musi trafić na rynki zewnętrzne. Możliwości eksportowe zostały jednak znacząco ograniczone. We wrześniu br. wywóz płodów rolnych wyniósł ok. 4,7 mln ton, co oznaczało spadek o 20 punktów procentowych względem analogicznego okresu w latach ubiegłych. Jest to przede wszystkim konsekwencją znaczącego ograniczenia tranzytu przez Morze Czarne wskutek rosyjskich ataków na cywilne okręty transportowe. Minister polityki rolnej i żywnościowej Ukrainy Taras Wosycki w oficjalnych wywiadach nie krył pesymizmu – negocjacje mające na celu ustabilizowanie logistyki przez porty czarnomorskie nie przyniosły rezultatów i nie ma realnych możliwości wypracowania kompromisu z Rosją. Jedyną szansą na tranzyt drogą morską jest wykorzystanie stale atakowanych przez Rosję portów naddunajskich, jednak ze względu na niski poziom wody oraz dużą intensywność ruchu oczekiwanie na fracht trwa nawet dwa tygodnie, a koszt tranzytu tony płodów rolnych zwiększył się z 30 do 100 dolarów, co znacząco obniża jego opłacalność. Dodatkowo Rosjanie coraz częściej atakują okręty przewożące płody rolne nawet przy samym wybrzeżu Morza Czarnego, o czym świadczy atak z 6 października 2026 r. na okręty transportowe na wodach terytorialnych Bułgarii¹.

Efekt faktycznej blokady Morza Czarnego jest zator logistyczny na terenie samej Ukrainy. Ziarno zbierane jesienią dociera do elewatorów szybciej, niż porty i przejścia graniczne są w stanie opróżnić je z wcześniejszych dostaw. Według szacunków już na przełomie października i listopada 2026 r. deficyt pojemności magazynowych dla zbóż w Ukrainie może sięgnąć nawet 11 mln ton. Istniejąca infrastruktura, zdolna pomieścić niespełna

¹ M. Kirkova, *Black Sea security: Is Bulgaria the weak link?*, Deutsche Welle, 10.10.2026, <https://www.dw.com/en/security-in-the-black-sea-region-is-bulgaria-the-weak-link-in-europes-defense-against-threats-from-russia/a-79592663> [12.10.2026].



59 mln ton, w dużej mierze została już zajęta lub zarezerwowana. Niedobór miejsca magazynowego w dziewięciu przyfrontowych obwodach Ukrainy próbuje się doraźnie łagodzić poprzez udostępnienie bezpłatnych rękawów polimerowych do przechowywania ziarna na polach, sfinansowanych przez Unię Europejską, Szwajcarię, Kanadę i inne podmioty, niejednokrotnie w ramach programu FAO ONZ. Jest to jednak jedynie odsunięcie w czasie istotnego problemu, a nie realne rozwiązanie. Zboże w rękawie to wciąż zboże niesprzedane.

Sytuacja sektora rolnego w Ukrainie. Utrudnienia w fizycznym wywozie towarów to jednak zaledwie połowa problemów, z jakimi mierzy się ukraiński sektor agrarny. Znacznie groźniejsze dla codziennego bytu producentów rolnych są bezprecedensowe zawirowania cen ich produktów. Wraz z zablokowaniem głównego strumienia eksportowego na światowych rynkach i giełdach towarowych widmo braku ukraińskiego surowca spowodowało wyraźne pobudzenie i wzrosty cen. We wrześniu na giełdach międzynarodowych cena tony pszenicy wynosiła ok. 220-260 dolarów. Tymczasem w Ukrainie ta sama pszenica wyceniana była zaledwie na 120-130 dolarów. Ukraiński producent rolny jest zatem zmuszony do sprzedaży produkcji za ceny stanowiące około połowy wartości, jaką surowiec osiąga w portach docelowych w basenie Morza Śródziemnego czy w Afryce Północnej. Ewentualne zyski ze sprzedaży za granicą są pomniejszane o wysokie koszty logistyki zastępczej.

Ekonomista Ołeh Pendzyn w analizie dla portalu „Focus” podkreślił, że pełne wznowienie pracy portów głębokowodnych nad Morzem Czarnym ma krytyczne znaczenie dla utrzymania nie tylko produkcji rolnej, ale całej branży rolno-spożywczej w Ukrainie. Odkładanie sprzedaży w nadziei na lepsze ceny może jednoznacznie niekorzystnie odbić się na sytuacji sektora. Gospodarstwa potrzebują stałego, znacznego strumienia gotówki na pokrycie zaciągniętych zobowiązań kredytowych, leasingu maszyn rolniczych, wypłaty wynagrodzeń, a przede wszystkim na sfinansowanie zakupów drogiego oleju napędowego, nasion i nawozów niezbędnych przed rozpoczęciem kolejnej kampanii zasiewów. Sprzedaż płodów rolnych poniżej kosztów produkcji może doprowadzić do niewypłacalności producentów rolnych. W następnych latach może to skutkować zmniejszeniem areалу obsianych pól, co nie tylko ograniczy wpływy budżetowe państwa, ale może mieć również istotne znaczenie z punktu widzenia bezpieczeństwa żywnościowego w skali globalnej².

Uwarunkowania techniczne i geopolityczne. Z chwilą paraliżu korytarza czarnomorskiego uwaga władz Ukrainy i ukraińskich rolników skoncentrowała się na alternatywnych kierunkach tranzytu. Szlaki lądowe oraz wsparcie Unii Europejskiej dla Korytarzy Solidarnościowych stały się konieczną alternatywą. Państwowa spółka kolejowa Ukrzaliznytsia raportowała pewne sukcesy. W ciągu pierwszych dziewięciu miesięcy 2026 r. całkowity wolumen ukraińskiego eksportu produktów rolnych drogą kolejową wyniósł 18,87 mln ton, co oznacza wzrost o 1,3% rok do roku. We wrześniu na rynki zagraniczne wysłano 814,4 tys. ton płodów rolnych (wzrost o 21,2% względem sierpnia), z czego aż 85% całego eksportu, czyli 694,1 tys. ton, skierowano na lądowe przejścia graniczne. Konieczność opierania eksportu na alternatywnych trasach lądowych, ze względu na ograniczoną dostępność portów morskich, generuje dodatkowe koszty logistyczne w wysokości ok. 50 dolarów na tonę ładunku³. Należy jednak obiektywnie przyznać, że kolej i transport samochodowy nie są w stanie przewieźć wolumenu, który jeszcze rok wcześniej wywożono masowcami oceanicznymi z ukraińskich portów czarnomorskich (wówczas tą drogą odbywało się ok. 90% transportu).

Jednak poza problemami infrastrukturalnymi kluczowe znaczenie mają kwestie polityczne. Rozmowy na temat tranzytu przez Polskę, Słowację, Węgry i Rumunię są niezwykle trudne, gdyż łączą się z obawami lokalnych rolników o niekontrolowany napływ tanich płodów rolnych z Ukrainy. Według najświeższych doniesień z pierwszych dni października władze Polski oraz Rumunii nie zgodziły się zwiększyć wolumenu lądowego tranzytu ukraińskiego ziarna przez swoje terytoria. Dotychczas nie uzyskał również akceptacji apel ministra polityki rolnej i żywnościowej Ukrainy Tarasa Wysockiego o wsparcie Unii Europejskiej w postaci 1,1 mld euro, aby

² У. Купновицкая, *Продукты могут подешеветь, а фермеры – обанкротиться: к чему приведет зерновой кризис в Украине*, „Фокус”, 29.09.2026, https://focus.ua/ekslyuzivny/769390-eksport-zerna-iz-ukrainy-pochemu-ne-hvataet-hranilishch-i-cto-budet-s-cenami-fokus#goog_rewarded [12.10.2026].

³ *За 9 місяців Укрзалізниця збільшила перевезення зерна на 5,4%*, Rail.insider, 08.10.2026, <https://www.railinsider.com.ua/ukrzaliznytsia-zbilshyla-perevezennia-zerna/> [12.10.2026].



pokryć rosnące koszty ukraińskiego tranzytu, uchronić miejscowy sektor rolny przed zapaścią oraz umożliwić produkcję rolną w przyszłym roku. Obecnie mniej niż połowa planowanego ukraińskiego eksportu opuszcza państwo alternatywnymi szlakami tranzytowymi. Jeżeli taki stan się utrzyma, jak zaznacza T. Wysocki, nawet do 35 mln ton płodów rolnych może pozostać w magazynach w Ukrainie⁴.

Wnioski. Zator logistyczny i wynikający z niego paraliż ukraińskiego sektora rolno-spożywczego stanowią poważne zagrożenie dla zdolności Ukrainy do skutecznego prowadzenia wojny obronnej. Rolnictwo to nie tylko kluczowa gałąź gospodarki, ale też źródło utrzymania milionów obywateli państwa, których codzienna egzystencja zależy od wypłacalności producentów rolnych. Utrzymujące się znaczące różnice cenowe i konieczność sprzedaży plonów poniżej kosztów wytworzenia mogą prowadzić do bankructw gospodarstw, redukcji zatrudnienia i zubożenia społeczności wiejskich. W dłuższej perspektywie zmniejszenie areálu zasiewów w kolejnych latach grozi załamaniem wpływów budżetowych niezbędnych do finansowania wysiłku zbrojnego, a postępująca marginalizacja ekonomiczna rolników drastycznie osłabia zdolność społeczeństwa do długotrwałego znoszenia trudów wojny.

Dla państw Europy Środkowej, w tym dla Polski, zaistniała sytuacja stanowi poważne wyzwanie polityczne i gospodarcze, grożące długotrwałą destabilizacją relacji dobrosąsiedzkich. Mimo uruchomienia Korytarzy Solidarnościowych lądowe trasy tranzytowe okazały się niewystarczające do obsłużenia takiej wielkości eksportu, jaką przed wojną realizowano drogą morską. Obawy miejscowych środowisk rolniczych przed niekontrolowanym napływem tanich ukraińskich zbóż wymuszają na rządach państw tranzytowych protekcjonistyczne stanowisko, co utrudnia wypracowanie spójnej europejskiej strategii wsparcia. Brak systemowego rozwiązania tego sporu grozi trwałym pogorszeniem stosunków dyplomatycznych i wizerunku Ukrainy w regionie.

W wymiarze globalnym trwała blokada tranzytu przez Morze Czarne i postępująca degradacja ukraińskiego potencjału agrarnego stanowią bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa żywnościowego świata. Ukraina, pozostając jednym z kluczowych gwarantów stabilności podaży surowców rolnych, w obliczu kryzysu logistycznego i finansowego nie będzie w stanie utrzymać produkcji na dotychczasowym poziomie. Spadek ukraińskiego eksportu i kurczenie się areálu upraw w latach następnych nieuchronnie doprowadzą do skokowych wzrostów cen na giełdach towarowych, co uderzy przede wszystkim w państwa rozwijające się, w szczególności w Afryce Północnej i na Bliskim Wschodzie. To z kolei może stać się katalizatorem nowych kryzysów społecznych, fal migracyjnych i politycznej destabilizacji w tych regionach.

⁴ A. Rønberg, *EU neighbors shun Kyiv's plea to free trapped grain*, Politico, 04.10.2026, <https://www.politico.eu/article/eu-neighbors-shun-kyivs-plea-to-free-trapped-grain/> [12.10.2026].