

Ataki ukraińskie na Morzu Czarnym uderzają w rosyjską gospodarkę

14.9.2026 - Iwona Wiśniewska, Filip Rudnik | Ośrodek Studiów Wschodnich

W wyniku intensyfikacji z początkiem czerwca br. ataków ukraińskich dronów na żeglugę rosyjską na Morzu Azowskim i Morzu Czarnym oraz infrastrukturę portową w tym regionie eksport rosyjskich surowców tym szlakiem został mocno ograniczony. Uderzenia bezzałogowców wywołały straty przede wszystkim w sektorach rolnym i naftowym. W efekcie w sierpniu dostawy rosyjskiego zboża i ropy naftowej do odbiorców zagranicznych poprzez porty basenu azowsko-czarnomorskiego były o ponad połowę niższe niż przed rokiem.

Jeżeli obecne ograniczenia eksportowe w regionie utrzymają się, dochody rolników mogą poważnie się skurczyć, przez co mogą być zagrożone jesienne zasiewy zbóż ozimych w Rosji. Ponadto poważne zmniejszenie dostaw rosyjskich i ukraińskich artykułów rolnych (głównie zbóż i olejów roślinnych) w dłuższej perspektywie może negatywnie odbić się na rynkach międzynarodowych i doprowadzić do wzrostu cen. Powtórzenie kryzysu żywnościowego podobnego do tego w 2022 r. wydaje się przy tym mało prawdopodobne. W przypadku sektora naftowego natomiast utrata zdolności do eksportowania paliw i surowca stanowi kolejny czynnik pogłębiający trudności branży, rzutujący na dochody koncernów i zdolność do utrzymania dotychczasowych wielkości eksportu i produkcji.

Wydaje się, że pomimo kosztów gospodarczych Kreml na poziomie politycznym nie jest gotowy do zawarcia nowego porozumienia zbożowego. Na obecnym etapie zaprzestanie wzajemnych uderzeń na infrastrukturę transportową i energetyczną jest z punktu widzenia Władimira Putina niekorzystne – możliwość wyrządzenia szkód gospodarce Ukrainy postrzega on bowiem jako kluczową dla osiągnięcia przewagi w trwającej wojnie rosyjsko-ukraińskiej.

Intensyfikacja ataków ukraińskich bezzałogowców

Od początku czerwca siły ukraińskie zintensyfikowały ataki rakietowo-dronowe na Rosję, przede wszystkim na infrastrukturę krytyczną i logistyczną skoncentrowaną w regionie Morza Azowskiego i Morza Czarnego (zob. *O jeden most za daleko? Ukraińska operacja blokady Krymu*). Głównym celem tych działań był paraliż logistyczno-zaopatrzeniowy okupowanego Krymu i wywarcie presji na Kreml, aby skłonić go do zakończenia wojny. W ramach przeprowadzonych operacji ukraińskie drony miały zaatakować co najmniej 260 statków w basenie morza azowsko-czarnomorskiego (zob. *Ukraińskie sukcesy na północ od Łymanu. 1651. dzień wojny*), w tym jednostki eksportujące rosyjską ropę i zboże.

W lipcu w wyniku ataków uszkodzony został również terminal Kaspijskiego Konsorcjum Rurociągowego (CPC) w Noworosijsku, przez który eksportowana jest kazachstańska ropa, a także tankowce ją transportujące. Na skutek działań sił ukraińskich od połowy lipca mocno ograniczono żeglugę po Azowsko-Dońskim Kanale Morskim i Cieśninie Kerczeńskiej, w związku z czym porty w Azowie, Rostowie nad Donem i Taganrogu wstrzymały załadunek zboża. Ponadto w efekcie przeprowadzonego 12 sierpnia jednego z największych ataków na Noworosijsk uszkodzone zostały m.in. terminal naftowy Szescharis i dwa terminale zbożowe (przy czym w jednym z nich zniszczono galerię załadunkową, której naprawa może potrwać nawet kilka miesięcy). Trzeci funkcjonujący w tym mieście terminal zbożowy również wstrzymał załadunek ze względów bezpieczeństwa.

Jednocześnie w wyniku intensywnych rosyjskich ataków rakietowo-dronowych na Ukrainę rosyjskie

siły zdołały m.in. wstrzymać w połowie lipca przeładunek w portach tego kraju na Morzu Czarnym (zob. *Ukraina: przerwa w żegludze do portów czarnomorskich i ryzyka z nią związane*), które były głównym szlakiem eksportowym dla ukraińskich zbóż, olejów roślinnych i metali.

Cios w ważny szlak rosyjskiego eksportu

Zgodnie z danymi rosyjskiego Stowarzyszenia Morskich Portów Handlowych w 2025 r. na terminale basenu azowsko-czarnomorskiego przypadało 30% (tj. ponad 265 mln ton) obrotów handlowych rosyjskich portów. Z perspektywy gospodarki FR porty te odgrywają kluczową rolę przede wszystkim w eksporcie towarów rolnych. Przechodzi przez nie prawie 80% dostaw zboża na światowe rynki (tj. ok. 40 mln ton surowca w roku 2025 r.) i 50-60% olejów roślinnych (ok. 5,5-6,5 mln ton). Co istotne, Rosja (obok Ukrainy) znajduje się w czołówce światowych eksporterów pszenicy (ok. 20% dostaw na rynki międzynarodowe) i oleju słonecznikowego (ponad 30%).

Porty tego regionu, przede wszystkim Szescharis, pozostają także ważnym szlakiem eksportu rosyjskiej ropy i produktów naftowych. W 2025 r. odpowiadały za około jedną piątą całości morskiego wywozu surowca z Rosji (0,8-1 mln bbl/d). Wraz z innymi rosyjskimi terminalami na tym wybrzeżu, porty FR eksportowały na tamtym kierunku również znaczną część produkowanych w kraju paliw – w 2024 r. nawet 38% całości eksportu. W pobliżu Noworosyjska położony jest też terminal CPC, przez który wywozi się ok. 80% całości ropy wydobywanej w Kazachstanie.

Drastyczny spadek eksportu ropy i paliw wskutek ataków

Ukraińskie uderzenia doprowadziły do poważnej redukcji działalności rosyjskich portów na Morzu Czarnym. Trudności biorą się zarówno z uszkodzeń infrastruktury, jak i wzrostu zagrożenia żeglugowego, które przekładają się na spadek aktywności statków oraz rosnące koszty frachtu i ubezpieczenia. W sierpniu Rosjanom udało się wyeksportować jedynie 310 tys. bbl/d surowca, co stanowi spadek o blisko 600 tys. względem wartości z czerwca.

Negatywną dynamikę można także zaobserwować w obszarze wywozu produktów naftowych na Morzu Czarnym. Jest to spowodowane również wprowadzeniem przez rząd FR zakazów eksportu oleju napędowego (obowiązuje od lipca br.) i benzyny (od lutego br.). W sierpniu rosyjskie porty czarnomorskie wyeksportowały jedynie pojedyncze wolumeny, z których połowę stanowił wysoko zasiarczony olej napędowy kierowany do Turcji (obostrzenia nie obejmują tego rodzaju paliwa).

Ukraińskie ataki przełożyły się także na eksport ropy z Kazachstanu za pośrednictwem terminalu CPC. Według słów ministra energii tego kraju Jerłana Akkenżenowa niestabilność załadunku w obiekcie doprowadziła do ograniczenia wydobycia, wskutek czego rząd w Astanie obniżył prognozę rocznej produkcji surowca o 2%, do poziomu ok. 1,99 mln bbl/d.

Ograniczenie możliwości eksportu z Morza Czarnego stwarza konieczność przekierowania surowca i paliw do innych portów, co kreuje dodatkową presję na sieci logistyczne, przede wszystkim system rurociągowy Transnefti. Przebieg sieci rurociągowej oraz miejsce wydobywania ropy gatunku Urals (zachodnia Syberia i regiony Uralu oraz Powołża) powodują, że najprostszą alternatywą jest skierowanie surowca do portów bałtyckich, które dysponują największymi zdolnościami przeładunkowymi.

Dotychczasowe dane nie wskazują jednak, aby zdołano wypracować trasę zdolną zrekompensować wolumeny „utracone” na skutek ataków Ukrainy. Wzrost eksportu z portów bałtyckich jest nikły, co sugeruje brak możliwości szybkiego zwolnienia dodatkowych przepustowości w systemie Transnefti (wysoki poziom eksportu z portów bałtyckich najpewniej ogranicza możliwość wykorzystania biegnących tam rurociągów). W przypadku paliw w sytuacji obowiązujących zakazów eksportu oleju

napędowego i benzyny obecne problemy logistyczne nie są krytyczne.

Destabilizacja rynku zbóż w Rosji

Zniszczenia infrastruktury portowej i statków w wyniku ukraińskich ataków oraz utrzymujące się wysokie zagrożenie kolejnymi uderzeniami, podnoszące koszty frachtu i ubezpieczenia jednostek gotowych zaryzykować wywóz surowca, doprowadziły do poważnego zmniejszenia eksportu rosyjskiego zboża. Z szacunków rosyjskich instytucji branżowych wynika, że w lipcu spadł on ogółem do 1,6 mln ton (tj. o połowę wobec średniej dla tego miesiąca z ostatnich pięciu lat), a w sierpniu do ok. 1,8 mln ton (tj. o półtora raza r/r, najniższy poziom od 2010 r.). Na eksport przeznaczają się ok. 45% całości produkcji zbóż w Rosji, dlatego też problemy z wywozem doprowadziły do poważnego spadku cen pszenicy (nawet o 30% r/r na rynku krajowym) oraz innych zbóż w podobnej skali.

Ponadto koszty produkcji mocno wzrosły, przede wszystkim w wyniku trwającego w Rosji od kilku miesięcy kryzysu paliwowego, który doprowadził do zwiększenia cen diesla (według oficjalnych statystyk o ok. 20% r/r, ale w niektórych regionach rolnicy byli zmuszeni kupować go nawet o 40-60% drożej). To powoduje, że rentowność upraw drastycznie spadła, a w licznych przypadkach farmerzy odnotowują straty. Wielu z nich nie ma też możliwości odłożenia sprzedaży zboża do momentu unormowania się sytuacji na rynku, gdyż z jednej strony koszty jego przechowywania są bardzo wysokie, a z drugiej potrzebują funduszy na spłatę zaciągniętych kredytów i sfinansowanie zasiewu zbóż ozimych. W ramach wsparcia sektora państwo rozważa zakupy interwencyjne surowca, subsydiowanie logistyki, prolongatę spłaty kredytów, a także obniżenie do zera stawki cła eksportowego na pszenicę. Jednak wszystkie te instrumenty jedynie w niewielkim stopniu są w stanie pomóc producentom.

Problemy gospodarcze Rosji rosną

Ograniczenie pracy portów basenu azowsko-czarnomorskiego nasila problemy gospodarcze Rosji piętrzące się od prawie dwóch lat (zob. *Rosyjska gospodarka: w kierunku recesji?*). Są one wynikiem rosnących kosztów wojny oraz sankcji, a w ostatnim roku również ataków ukraińskich dronów (zob. *Ukraińskie ataki coraz wyraźniejszym problemem dla rosyjskiej gospodarki*). Możliwości przezwyciężenia trudności obserwowanych w kolejnych sektorach rosyjskiej gospodarki są mocno ograniczone.

Wielkość wolumenu surowca tradycyjnie eksportowanego przez Morze Czarne sprawia, że pełne jego przekierowanie na inne kierunki pozostaje niemożliwe – w wypadku dalszego utrzymywania blokady Rosjanie najpewniej będą jednak próbować choć częściowo rekompensować straty, co i tak będzie rzutować na całość sektora naftowo-paliwowego.

Niemożność pełnego wyeksportowania produkcji z Noworosyjska i pozostałych portów basenu azowsko-czarnomorskiego będzie zatem stanowić kolejny czynnik – po ukraińskich atakach na rafinerie, wyłączających rosyjskie moce rafinacji – powodujący spadek wydobycia ropy naftowej w Rosji i jej przetwórstwa. Zarówno obniżenie poziomu produkcji, jak i eksportu niesie ze sobą negatywne skutki dla wpływów finansowych –koncernów oraz budżetu państwa.

Możliwości przekierowania eksportu zbóż na alternatywne szlaki morskie (Bałtyk czy Morze Kaspijskie) i kolejowe są bardzo ograniczone, przede wszystkim ze względu na niedobory infrastrukturalne (niską przepustowość tych tras, niewystarczającą liczbę silosów i terminali przeładunkowych). Ponadto główni odbiorcy rosyjskiego zboża znajdują się na południe od Rosji (Egipt i Turcja), dlatego korzystanie z innych szlaków dostaw zwiększa koszty transportu.

Mimo poważnego spadku sprzedaży zbóż z Rosji i Ukrainy za granicę reakcja rynków

międzynarodowych jest na razie umiarkowana. Ceny pszenicy na rynkach światowych co prawda wzrosły do najwyższych poziomów w ciągu ostatnich trzech lat, jednak pozostają o prawie 40% niższe niż w kryzysowym 2022 r.

Jeśli sytuacja nie unormuje się w najbliższych miesiącach, poważne trudności będziemy obserwować na rynku wewnętrznym Rosji. Można spodziewać się m.in. bankructwa części farmerów, przede wszystkim mniejszych producentów. Prowadzić to będzie do dalszej koncentracji produkcji rolnej w rękach ogromnych koncernów rolno-przemysłowych kontrolowanych w dużej mierze przez osoby należące do putinowskiej elity. Koncerny te mogą korzystać ze wsparcia państwowego. Prawdopodobne jest także dalsze, obserwowane już od 2024 r., ograniczenie areалу zasiewów zbóż. Rolnicy coraz częściej przestawiają się na uprawę bardziej rentownych roślin oleistych, co z kolei grozi spadkiem cen i na tym rynku.

Kreml niegotowy do rozmów

Mimo że ukraińskie ataki spowodowały poważny kryzys paliwowy w Rosji i mogą prowadzić do destabilizacji rynku rolnego, Putin nie jest skłonny do ustępstw. Kreml w połowie sierpnia odrzucił proponowaną przez Turcję (głównego importera zbóż z Rosji i Ukrainy) inicjatywę, której celem było zagwarantowanie bezpiecznego wywozu surowców rolnych przez Morze Czarne. Kreml już na początku pełnoskalowej wojny starał się trwale zablokować ukraińskie porty czarnomorskie, brakowało mu jednak instrumentów. W sierpniu 2023 r. Kijów zdołał uruchomić niezależny od Rosji kanał eksportu tym szlakiem, który z sukcesem funkcjonował do lipca 2026 r. (zob. *Ukraina: sukces nowego korytarza czarnomorskiego*). Putin jest zdeterminowany do kontynuowania agresji wobec Ukrainy, o czym świadczy nasilenie rosyjskich ataków rakietowo-dronowych na ten kraj. Kreml ma bowiem nadzieję, że jest w stanie wygrać wojnę na wyniszczenie i blokada portów ukraińskich może temu sprzyjać. Ponadto wzmacniając agresywne działania (np. sabotaże, próby ataków dronowych) wobec państw europejskich, stara się zniechęcić ich rządy do dalszego wspierania Kijowa. Jednak rosnąca aktywność ukraińskich bezzałogowców na terytorium Rosji coraz bardziej uderza w interesy kremlowskiej elity, co zwiększa w niej napięcia. Putin zaś ma coraz mniejsze możliwości rekompensowania jej ponoszonych strat.

Ze względu na obecnie ograniczone konsekwencje problemów z eksportem zboża z Rosji i Ukrainy dla rynków światowych, nie widać silnej presji międzynarodowej na Putina w celu skłonienia go do ustępstw. Nacisk ten może się pojawić za kilka miesięcy, jeśli okaże się, że dostawy alternatywnymi szlakami będą niewystarczające. Wówczas brak pokrycia światowego zapotrzebowania doprowadzi do znacznego wzrostu cen.

<https://www.osw.waw.pl/pl/publikacje/analizy/2026-09-14/ataki-ukrainskie-na-morzu-czarnym-uderza-ja-w-rosyjska-gospodarka>