

Franciszek Malinowski

1 rok Indywidualne Studia Międzydziedzinowe
Międzynarodowe Stosunki Gospodarcze
Wydział Ekonomiczny, Uniwersytet Gdański

ZNACZENIE STRATEGICZNYCH WĄSKICH GARDEŁ (CHOKEPOINTS) TRANSPORTU MORSKIEGO DLA RYNKU ROPY NAFTOWEJ

Wstęp

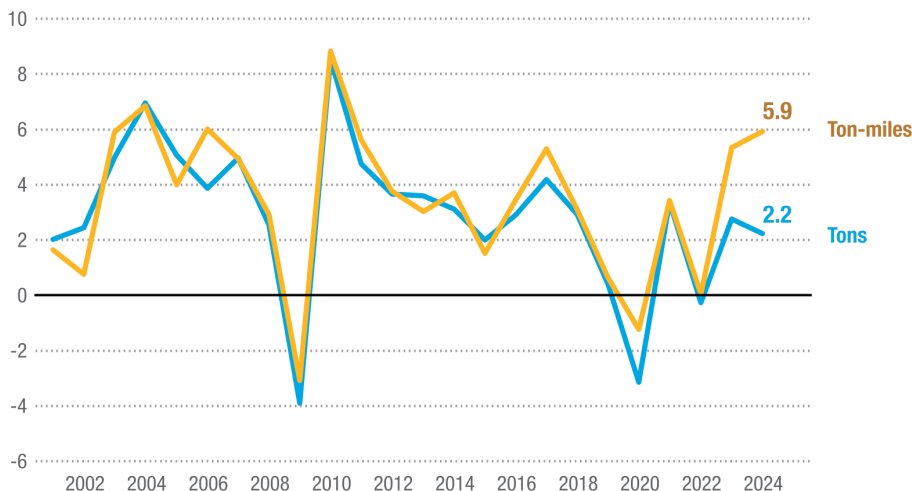
Współczesna globalna gospodarka przez lata opierała się na płynnych, zoptymalizowanych i tanich światowych łańcuchach dostaw (model *just in time*). Wydarzenia z lat 2020–2026 pokazują, że morskie wąskie gardła (tak zwane *chokepoints*), między innymi Cieśnina Ormuz czy Cieśnina Bab al-Mandab, stały się wrażliwymi punktami zapalnymi, które wywołują drastyczne globalne szoki podażowe. Celem artykułu jest wykazanie, że w erze rosnącej fragmentacji geoeconomicznej oraz konfliktów na trasach kluczowych szlaków tranzytowych następuje przekształcenie wstrząsów logistycznych z krótkich zjawisk przejściowych w czynniki strukturalne. Aby zobrazować ten ciąg przyczynowo-skutkowy, w pracy przeanalizowano mechanizm transmisji turbulencji transportowych i naftowych. W pracy zastosowano analizę literatury przedmiotu, studia przypadków wybranych zakłóceń w transporcie morskim oraz analizę danych wtórnych (między innymi w oparciu o raporty EIA, OPEC, UNCTAD), co pozwoliło skutecznie osadzić rozważania teoretyczne w realiach współczesnej światowej gospodarki.

1. Znaczenie transportu morskiego i wąskich gardeł dla globalnych rynków ropy naftowej

Transport morski jest kluczowym elementem światowej gospodarki oraz najczęściej wybieraną opcją transportu dóbr. Odpowiada on za ok. 80% wolumenu całego światowego handlu¹, a w przypadku krajów rozwijających się ta wartość jest jeszcze wyższa. W 2024 roku wolumen handlu morskiego

1 Konferencja Narodów Zjednoczonych ds. Handlu i Rozwoju, <https://unctad.org/topic/transport-and-trade-logistics/review-of-maritime-transport> (dostęp: 23.03.2026).

osiągnął 12,72 mld ton, tym samym zwiększył się o 2,2%² (rysunek 1), przera-
stając średnią z lat 2013 – 2023, wynoszącą 1,8%³. Jednakże sama stopa wzrostu
nie przekroczyła średniej z lat 2003 – 2023 (wynoszącej 2,9%), co, jak podaje
Konferencja Narodów Zjednoczonych ds. Handlu i Rozwoju (UNCTAD), może
sugerować długoterminowe spowolnienie globalnego wolumenu handlu mor-
skiego. Transport morski jest więc ważnym elementem rozwoju rynku ropy
naftowej i produktów ropopochodnych.



Rysunek 1. Wzrost wolumenu przewozów w ramach transportu morskiego w latach 2002-2024 (roczna zmiana procentowa)

Źródło: kalkulacje UNCTAD, opierające się na danych *Clarksons Research*, 2025a, lipiec, https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2025_en.pdf (dostęp: 23.03.2026).

Rynek ropy i bezpieczeństwo energetyczne są uzależnione od żeglugi. W I połowie 2025 roku całkowita światowa podaż ropy naftowej i innych substancji płynnych wynosiła ok. 104,4 mln baryłek dziennie (b/d)⁴. Ok. 76% tej ilości (79,8 b/d) było transportowane drogą morską⁵ (tabela 1).

² Konferencja Narodów Zjednoczonych ds. Handlu i Rozwoju, s. 5, https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2025_en.pdf (dostęp: 23.03.2026).

³ *Ibidem*.

⁴ Amerykańska Agencja Informacji Energetycznej (EIA), U.S. Energy Information Administration, *Short-Term Energy Outlook*, February 2026 (dostęp: 23.03.2026)

⁵ *Ibidem*.

Tabela 1. Ilość ropy naftowej i płynnych produktów naftowych transportowanych przez światowe wąskie gardła, 2020 – I poł. 2025 (mln b/d)

Lokalizacja	2020	2021	2022	2023	2024	1P25
Cieśnina Malakka	22,8	22,1	23,0	24,0	22,5	23,2
Cieśnina Ormuz	19,2	19,7	21,9	21,8	20,7	20,9
Kanał Sueski i Rurociąg SUMED	5,4	5,2	7,3	8,8	4,8	4,9
Cieśnina Bab al-Mandab	5,7	6,0	8,0	9,3	4,1	4,2
Przylądek Dobrej Nadziei	7,9	7,2	6,1	6,2	9,3	9,1
Światowy morski handel ropą	74,1	75,9	78,6	80,2	79,7	79,8
Całkowity świata podaż ropy	94,1	95,8	100,6	102,6	103,3	104,4

Źródło: Amerykańska Agencja Informacji Energetycznej (EIA), https://www.eia.gov/international/analysis/special-topics/World_Oil_Transit_Chokepoints (dostęp: 23.03.2026) (1P25 = I połowa 2025 r.).

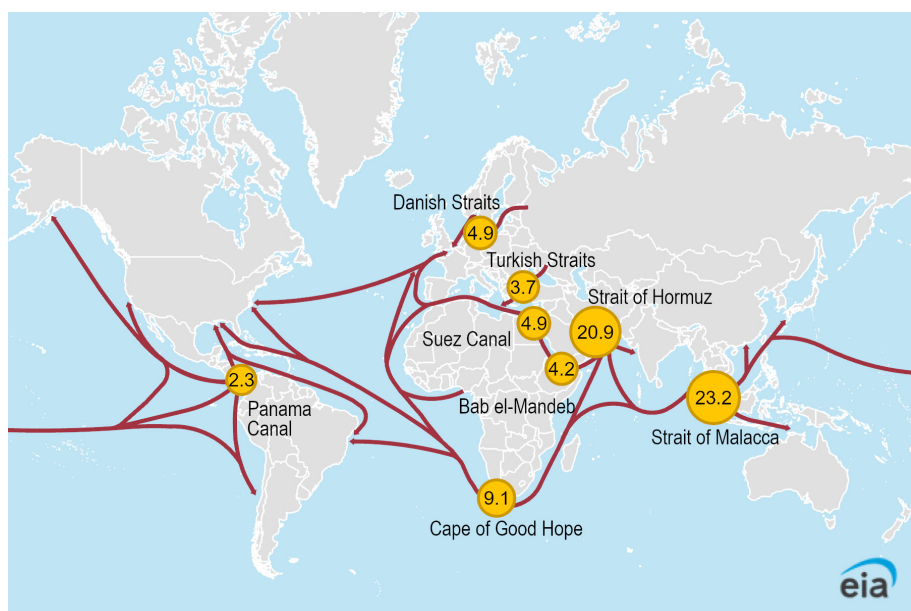
Jednym z głównych czynników wpływających na funkcjonowanie rynku ropy naftowej jest jego asymetria geograficzna. Miejsca z największym wydobyciem ropy (np. Zatoka Perska) są oddalone o tysiące kilometrów od głównych ośrodków jej konsumpcji, takich jak Europa, Azja Wschodnia czy Ameryka Północna. Trudności wynikające z odległego położenia geograficznego producentów i konsumentów wymuszają konieczność istnienia globalnych łańcuchów dostaw.

2. Dominacja żeglugi w handlu surowcami

Naturalnie pojawia się pytanie: dlaczego wybór transportu ropy naftowej padł na szlaki wodne, a nie na lądowe rurociągi? Z ekonomicznej perspektywy, międzynarodowa infrastruktura lądowa charakteryzuje się znacznymi barierami wejścia. Budowa międzynarodowych rurociągów potrzebnych do transportu ropy wymaga gigantycznych nakładów inwestycyjnych. Co więcej, rozwiązanie to jest infrastrukturalnie sztywne i na stałe wiąże określonego dostawcę z konkretnym odbiorcą. W przypadku zmiany koniunktury lub kryzysów dyplomatycznych takie instalacje stają się bezużyteczne.

Ilustracją zapotrzebowania na ogromne nakłady inwestycyjne oraz ograniczeń infrastruktury lądowej są próby ominięcia cieśniny Ormuz przez państwa Zatoki Perskiej. Flagowym przykładem jest też rurociąg ADCOP (*Abu Dhabi Crude Oil Pipeline*), oddany do użytku w 2012 roku w ZEA. Rurociąg ten łączy

pola naftowe na północy kraju w Habshan z terminalem eksportowym w porcie w Fujairah nad Zatoką Omańską. Koszt budowy tego 400-kilometrowego odcinka wyniósł ok. 3,3 mld USD⁶. Mimo tak wysokiego kosztu rurociąg ten umożliwia przesył jedynie 1,5 mln b/d⁷. Jak wynika z raportu Amerykańskiej Agencji Informacji Energetycznej (U.S. Energy Information Administration, EIA), łączna przepustowość najważniejszych rurociągów omijających cieśninę (między innymi saudyjskiego rurociągu East-West oraz rurociągu Abu Dhabi w ZEA) wynosi ok. 4,7 mln b/d.



Rysunek 2. Mapa tranzytu ropy naftowej i innych substancji płynnych przez światowe morskie wąskie gardła (mln b/d, pierwsza połowa 2025 r.)

Źródło: dane amerykańskiej Agencji Informacji Energetycznych (EIA) publikowane w oparciu o śledzenie tankowców firmy *Vortexa*; dane Banku Światowego; dane władz Kanału Panamskiego, https://www.eia.gov/international/analysis/special-topics/World_Oil_Transit_Chokepoints (dostęp: 23.03.2026).

Pomimo planów rozbudowy infrastruktury, budowa kolejnego rurociągu o przepustowości 1,5 mln b/d do 2027 roku w ZEA (z Jebel Dhanna do Fujairah)

⁶ Rada Biznesu USA-ZEA, <https://usuaebusiness.org/u-a-e-begins-operations-through-new-pipeline-bypassing-the-strait-of-hormuz-on-july-15th/> (dostęp: 23.03.2026).

⁷ Amerykańska Agencja Informacji Energetycznej (EIA), https://www.eia.gov/international/analysis/special-topics/World_Oil_Transit_Chokepoint (dostęp: 23.03.2026).

sprawiłaby, że suma przesyłu wszystkich tych rurociągów (czyli 6,2 mln b/d) byłaby w stanie objąć zaledwie ok. 30% eksportu ropy drogą morską na tym odcinku, który wynosi ok. 20,9 mln b/d⁸ (rysunek 2 i tabela 2), głównie za pośrednictwem supertankowców. Ukazuje to, że lądowe alternatywy, choć istnieją i są strategicznie ważne, nie są w stanie w pełni dorównać skali morskich łańcuchów dostaw.

Dominacja transportu morskiego w światowym handlu ropą naftową wynika również z jego opłacalności w porównaniu z kosztownymi alternatywami (rurociągami czy koleją). Należy zaznaczyć, że rynek frachtu wyceniany poprzez indeks *Worldscale* (WS) jest wrażliwy na zawirowania geopolityczne. Obrazują to dane Organizacji Krajów Eksportujących Ropę Naftową (*Organization of the Petroleum Exporting Countries*, OPEC). Samo podejrzenie zakłóceń na kluczowych szlakach morskich prowadzi do skoku kosztów transportu. Jak wskazują autorzy raportu z marca 2026 roku:

„Konsolidacja floty i rosnący popyt na tankowce wsparły stawki frachtowe spot dla VLCC w lutym, wyprzedzając zakłócenia w handlu na początku marca. Średnio, stawki frachtowe spot dla VLCC wzrosły w lutym o 57% m/m i były o 140% wyższe w porównaniu z tym samym miesiącem ubiegłego roku.”⁹

oraz

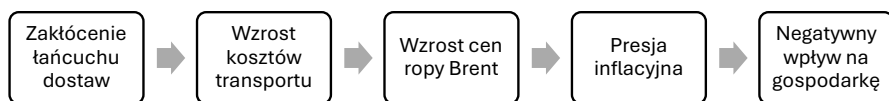
„Stawki frachtowe na trasie z Bliskiego Wschodu na Zachód wzrosły o 51% m/m [...]. Stawki te były o 122% wyższe niż w analogicznym miesiącu 2025 roku”¹⁰.

Mimo iż transport morski jest wysoce efektywny (szczególnie dzięki zjawisku skali), jego opłacalność może zostać natychmiast zredukowana przez szoki cenowe wynikające z zagrożenia blokadą lub obniżenia przepustowości wąskich gardeł. Tego typu zakłócenia logistyczne mają bezpośrednie konsekwencje dla światowego systemu ekonomicznego. Wzrost kosztów frachtu, gwałtowny skok kosztów ubezpieczeń oraz wydłużenie tras bezpośrednio przekładają się na wzrost cen ropy referencyjnej, takiej jak ropa Brent. Zjawisko to z kolei prowadzi do podniesienia kosztów produkcji w przedsiębiorstwach, co następnie generuje globalną presję inflacyjną. Mechanizm transmisji tych wstrząsów do sfery makroekonomicznej można zilustrować schematem:

8 *Ibidem*.

9 Organization of the Petroleum Exporting Countries (OPEC), MOMR, s. 61, Marzec, 2026, <https://www.opec.org/monthly-oil-market-report.html> (dostęp: 23.03.2026).

10 *Ibidem*.



Schemat 1. Mechanizm transmisji szoków logistycznych na gospodarkę makroekonomiczną

Źródło: Opracowanie własne.

3. Koncepcja wąskich gardeł (chokepoints)

Funkcjonowanie globalnego handlu opiera się na niezakłóconym, ciągłym przepływie tysięcy tankowców. Bezpieczeństwo morskich szlaków i konieczność przepływu statków przez strategiczne zwążenia są więc kluczowe. W literaturze z zakresu międzynarodowych stosunków gospodarczych i geografii transportu te newralgiczne punkty określa się mianem „wąskich gardeł” (*chokepoints*). EIA definiuje je jako:

„[...] wąskie kanały na powszechnie uczęszczanych globalnych szlakach morskich, które mają krytyczne znaczenie dla światowego handlu energią i bezpieczeństwa, ze względu na ogromne ilości ropy naftowej i innych substancji płynnych oraz skroplonego gazu ziemnego, które przez nie przepływają.”¹¹

Aby w pełni zrozumieć geopolityczne ryzyko i trudności w żegludze, należy wskazać kluczowe punkty na mapie światowych przepływów surowców. Zgodnie z danymi EIA, każdego dnia ok. 80 mln baryłek ropy naftowej i produktów ropopochodnych jest transportowanych drogą morską¹². Większość statków musi pokonać cztery kluczowe zwążenia geograficzne.

Do najważniejszych dla światowego handlu wąskich gardeł zalicza się Cieśninę Ormuz, która łączy Zatokę Perską z Zatoką Omańską. Z punktu widzenia bezpieczeństwa energetycznego jest to najważniejszy punkt tranzytowy na świecie - w 1. połowie 2025 roku odpowiadał za transport ok. 20,9 mln b/d¹³ (tabela 2).

W najwęższym miejscu Cieśnina Ormuz ma ok. 54 km szerokości. Jej północne wybrzeże należy do Iranu, zaś południowe do Muhafazatu Masandam (eksklawy Omanu) oraz Zjednoczonych Emiratów Arabskich. Stanowi on fundamentalny szlak morski eksportu surowców dla naftowych potęg regionu (takich jak Kuwejt, Katar, ZEA czy Irak), bez których funkcjonowanie światowego

11 Amerykańska Agencja Informacji Energetycznej (EIA), U.S. Energy Information Administration, *Short-Term Energy Outlook*, February 2026 (dostęp: 23.03.2026).

12 *Ibidem*.

13 *Ibidem*.

Tabela 2. Ilość ropy naftowej, kondensatu i produktów ropopochodnych transportowanych przez Cieśninę Ormuz, 2020 – 1P 2025, mln b/d

	2020	2021	2022	2023	2024	1P25
Całkowity tranzyt ropy naftowej przez Cieśninę Ormuz	19,2	19,7	21,9	21,8	20,7	20,9
Ropa naftowa i kondensat	14,4	14,7	16,2	15,8	14,6	14,7
Produkty ropopochodne	4,8	5,1	5,6	6,0	6,1	6,1

Źródło: jak w tabeli 1 (dostęp: 23.03.2026).

rynku energetycznego byłoby istotnie utrudnione. Choć Zjednoczone Emiraty Arabskie mają krajową alternatywę dla cieśniny, nie byłaby ona w stanie przejąć całego eksportu ropy.

Cieśnina Malakka łączy Ocean Indyjski z Oceanem Spokojnym i oddziela Półwysep Malajski od Sumatry (rysunek 3). Ma szerokość ok. 36 kilometrów oraz jest najkrótszą trasą między bogatym w ropę Bliskim Wschodem a szybko rozwijającymi się rynkami w Azji Wschodniej i Południowo-Wschodniej. Wolumen transportu ropy w 1. połowie 2025 roku wynosił 23,2 mln b/d¹⁴ (rysunek 1 i tabela 3), co czyni go najmocniej obciążonym wąskim gardłem na świecie.



Rysunek 3. Mapa Cieśniny Malakka i wąskich gardel Oceanu Spokojnego

Źródło: jak w tabeli 1 (dostęp: 24.03.2026).

¹⁴ Amerykańska Agencja Informacji Energetycznej (EIA), *op.cit.* (dostęp: 24.03.2025).

Tabela 3. Ilość ropy naftowej, kondensatu i produktów ropopochodnych transportowanych przez Cieśninę Malakka, 2020 – 1 połowa 2025, mln b/d

	2020	2021	2022	2023	2024	1P25
Całkowity tranzyt ropy naftowej przez Cieśninę Malakka	22,8	22,1	23,0	24,0	22,5	23,2
Ropa naftowa i kondensat	16,4	15,4	16,3	17,1	15,9	16,6
Produkty ropopochodne	6,4	6,6	6,7	6,9	6,6	6,5

Źródło: jak w tabeli 1 (dostęp: 24.03.2026).

Kanał Sueski i rurociąg SUMED, jak podaje EIA: „[...] znajdują się w Egipcie i łączą Morze Czerwone z Morzem Śródziemnym. Rurociąg SUMED, należący do Mubadala Energy, transportuje ropę naftową na północ przez Egipt pomiędzy portami Ajn Suchna I Sidi Kerir, a jego przepustowość wynosi 2,5 mln baryłek dziennie (b/d)”¹⁵. Wolumen dziennego tranzytu przez Kanał Sueski wynosi ok. 4,9 mln b/d¹⁶ (rysunek 2 i tabela 4).

Tabela 4. Ilość ropy naftowej, kondensatu i produktów ropopochodnych transportowanych przez Kanał Sueski i rurociąg SUMED, 2020 – 1 połowa 2025 (mln b/d)

	2020	2021	2022	2023	2024	1P25
Całkowity tranzyt ropy naftowej przez Kanał Sueski i Rurociąg SUMED	5,4	5,2	7,3	8,8	4,8	4,9
Ropa naftowa i kondensat	2,6	2,2	3,6	4,5	3,0	2,8
Produkty ropopochodne	2,7	3,0	3,7	4,3	1,7	2,1

Źródło: jak w tabeli 1 (dostęp: 24.03.2026).

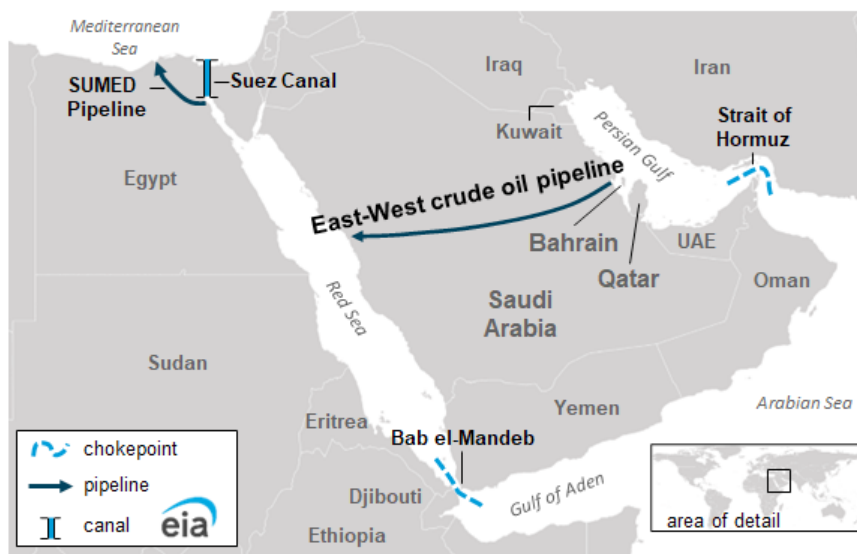
Cieśnina Bab al-Mandab jest znana również jako „Brama Łez”. Łączy ona Morze Czerwone z Oceanem Indyjskim i leży między Afryką a Półwyspem Arabskim. Jej szerokość wynosi ok. 26 kilometrów. Przepływa przez nią

¹⁵ Amerykańska Agencja Informacji Energetycznej (EIA), U.S. Energy Information Administration, *Short-Term Energy Outlook*, February 2026 (dostęp: 24.03.2026).

¹⁶ *Ibidem*.

ok. 4,2 mln b/d¹⁷ (rysunek 4). Razem z Kanałem Sueskim i rurociągiem SUMED w 1. połowie 2025 roku przepływało przez nie ok. 6% światowego transportu ropy drogą morską¹⁸. Alternatywnym szlakiem w przypadku blokady lub ograniczenia przepustowości przesyłu jest opływanie wybrzeży Afryki przy Przylądku Dobrej Nadziei. Taka trasa może przedłużyć czas żeglugi nawet do dwóch tygodni¹⁹. Jak podaje Al Jazeera:

„Zespół badawczy do spraw ropy naftowej i żeglugi London Stock Exchange Group (LSEG) obliczył, że podróż dużego kontenerowca z Szanghaju w Chinach do Rotterdamu w Holandii przez Przylądek Dobrej Nadziei kosztuje o 35 procent więcej i trwa o osiem dni dłużej w porównaniu z trasą przez Morze Czerwone”²⁰



Rysunek 4. Mapa wąskich gardeł transportu morskiego na Półwyspie Arabskim

Źródło: jak w tabeli 1 (dostęp: 24.03.2026).

17 Amerykańska Agencja Informacji Energetycznej (EIA), https://www.eia.gov/international/analysis/special-topics/World_Oil_Transit_Chokepoints (dostęp: 24.03.2026).

18 *Ibidem*.

19 Al-Jazeera, <https://interactive.aljazeera.com/aje/2024/mapping-red-sea-shipping-attacks/> (dostęp: 24.03.2025).

20 *Ibidem*.

4. Materializacja ryzyka zamknięcia lub zmniejszenia przepustowości wąskich gardeł

4.1 Kryzys w Cieśninie Ormuz – paraliż łańcuchów dostaw i eskalacje w regionie Zatoki Perskiej

Teoretyczne modele ekonomii transportu morskiego, takie jak modele optymalizacji tras, opierają się na założeniu, że wraz ze wzrostem wielkości statku maleją koszty jednostkowe przewozu – co jest potrzebne do zrozumienia podłoża światowych łańcuchów dostaw. Niestety, zazwyczaj zakładają one zasadę *ceteris paribus*, co za tym idzie, nie uwzględniają kryzysów i szoków geopolitycznych, które skutecznie dezaktualizują ich wyniki. Taki scenariusz ukazał kryzys z lutego i marca 2026 roku, który, swoją eskalacją w Cieśninie Ormuz, pozbawionej wystarczającej alternatywy, stał się testem dla bezpieczeństwa energetycznego wielu państw na świecie.

Skałę tego zjawiska dobrze obrazują dane z wywiadu morskiego z połowy marca 2026 roku. Z raportów *Lloyd's List Intelligence* wynika, że przez doniesienia i późniejszy otwarty konflikt zbrojny, a także utrudnienie przepływu i blokadę cieśniny, liczba tranzytów przez nią, załamała się:

„Zaledwie 77 statków przeplnęło w marcu przez Cieśninę Ormuz, podczas gdy wojna na Bliskim Wschodzie zakłóca jeden z najważniejszych szlaków żeglugowych świata (...) Te 77 tranzytów zarejestrowanych w tym miesiącu kontrastuje z 1229 przeprawami między 1 a 11 marca ubiegłego roku”²¹.

Późniejszy raport agencji wywiadowczej Windward opisuje, że:

„Aktywność morska w całym morskim i energetycznym systemie Zatoki (Perskiej) pozostała wysoce niestabilna 14 marca, w miarę jak konflikt wszedł w swój trzeci tydzień. Tranzyt komercyjny przez Cieśninę Ormuz spadł do nowego, rekordowo niskiego poziomu, przy czym nie odnotowano żadnych potwierdzonych przez system AIS przepraw statków w żadnym kierunku”²².

Ponadto dane satelitarne agencji Windward z 13 marca 2026 zarejestrowały zgromadzenie ok. 400 statków handlowych w zatoce Omańskiej, bezpośrednio przed wejściem do cieśniny. Agencja sugeruje, że „[...] wielu operatorów żeglugowych woli utrzymywać pozycje w pobliżu wąskiego gardła zamiast decydować się na dalekie zmiany tras”²³. Armatorzy, będąc pod presją, między innymi utraty wielomilionowej jednostki, towaru czy załogi, zdecydowali się

21 TRT World, <https://www.trtworld.com/article/3e593d655fab> (dostęp: 25.03.2026).

22 Windward AI, <https://windward.ai/blog/march-15-maritime-intelligence-daily/> (dostęp: 25.03.2026).

23 *Ibidem*.

wstrzymać żeglugę i z nadzieją oczekiwać, że cieśnina wkrótce zostanie ponownie otwarta. Ci, którzy podjęli decyzję o ominięciu cieśniny, są zmuszeni opłynąć ją przez Przylądek Dobrej Nadziei, co wydłuża trasę.

Kapitanowie musieli również liczyć się z nagłymi decyzjami rynków finansowych oraz stowarzyszeń armatorów i czarterujących (P&I Clubs). Do połowy marca aż 7 z 12 głównych światowych ubezpieczycieli, wchodzących w skład klubów P&I, wycofało swoje pokrycia ubezpieczeniowe dla statków pływających w Zatoce Perskiej. Jak podaje instytucja informacyjna Saudyjskiej rodziny Królewskiej, *House of Saud*:

„Cieśnina Ormuz nie została zamknięta dlatego, że Iran ją zaminował, storpedował tankowiec lub rozlokował wystarczającą liczbę szybkich łodzi szturmowych, aby fizycznie powstrzymać tranzyt 21 mln baryłek ropy dziennie. Została zamknięta, ponieważ siedem z dwunastu klubów ubezpieczeniowych, które wspólnie ubezpieczają dziewięćdziesiąt procent światowego tonażu pełnomorskiego, anulowało ubezpieczenia od ryzyka wojennego w ciągu siedemdziesięciu dwóch godzin od pierwszego amerykańskiego uderzenia na terytorium Iranu”²⁴.

Z kolei ci nieliczni armatorzy, którzy mimo zagrożeń i grózb władz Iranu wciąż decydują się wpłynąć do cieśniny i podjąć ryzyko tranzytu, drastycznie podnieśli ceny ubezpieczeń w klubach P&I (5 ubezpieczalni z 12 wciąż funkcjonuje). Przedwojenne składki ubezpieczeniowe jednostki od ryzyka wojennego za transport przez Zatokę Perską wynosiły od 0,125% do 0,25% ubezpieczonej wartości statku²⁵ (tabela 5). Według danych *S&P Global Market Intelligence* składka ubezpieczeniowa za rejs, w przypadku jednostki wycenianej na 120 mln USD, wynosiła ok. 40 tys. USD²⁶.

Tabela 5. Wzrost składek z tytułu ryzyka wojennego – Cieśnina Ormuz

Data	Stawka (% wartości kadłuba)	Koszt dla stat- ku o wartości 120 mln USD	Zmiana wo- bec okresu przedwojennego
Przed wojną (27 lutego)	0,125-0,25%	40 000 USD	Poziom bazowy
1-3 marca	0,5-1,0%	600 000 USD- 1,2 mln USD	4-8 – krotny wzrost
6 marca	~3,0%	3,6 mln USD	24 – krotny wzrost

24 House of Saud, <https://houseofsaud.com/insurers-closed-strait-hormuz-iran-navy-insurance-blockade/> (dostęp: 25.03.2026).

25 House of Saud, <https://houseofsaud.com/insurers-closed-strait-hormuz-iran-navy-insurance-blockade/#premium-escalation> (dostęp: 25.03.2025).

26 *Ibidem*.

Tabela 5. cd.

19 marca	~5,0%	6,0 mln USD	40 – krotny wzrost
Koniec marca (statki objęte sankcjami)	Nieubezpie- czalne	N/D	Ubezpieczenie niedostępne

Źródło: House of Saud, <https://houseofsaud.com/insurers-closed-strait-hormuz-iran-navy-insurance-blockade/#premium-escalation> (dostęp: 25.03.2025).

Takie koszty w ekonomii supertankowców VLCC są wręcz pomijalne, niczym błąd zaokrąglenia. Sytuacja ta, drastycznie się zmieniła po wybuchu pełnoskalowej wojny, cytując wyżej wspomniany *House of Saud*:

„[...] W ciągu pierwszych czterdziestu ośmiu godzin od rozpoczęcia uderzeń składka wzrosła do poziomu 0,5–1 procenta wartości statku – co oznaczało pięciokrotny wzrost. Do 6 marca ubezpieczenie kadłuba od ryzyka wojennego osiągnęło ok. 3 procent wartości statku. Do 19 marca stawki za sam tranzyt przez Cieśninę Ormuz wzrosły do 5 procent wartości kadłuba, [...] co dawało poziom ok. pięciokrotnie wyższy niż w najwcześniejszej fazie konfliktu i czterdziestokrotnie wyższy niż w okresie przedwojennym”²⁷.

4.2. Kryzys w Cieśninie Bab al-Mandab jako przykład fizycznej destabilizacji łańcuchów dostaw

Omawiana powyżej sytuacja w cieśninie Ormuz obrazuje paraliż wywołany w dużej części drastycznym wzrostem kosztów jako reakcją rynków. Kryzys na Morzu Czerwonym, mający miejsce w rejonie Cieśniny Bab al-Mandab, stanowi bezpośrednie zagrożenie dla światowych łańcuchów dostaw. Za moment, który zainicjował kryzys, uznaje się wydarzenia z 19 listopada 2023 roku. Dnia, w którym świat obiegły nagrania pokazujące desant uzbrojonych wojowników jemeńskiej grupy rebeliantów Huti (wspieranej przez Iran) na pokład pływającego samochodowca (PCTC) *Galaxy Leader*, porywając tę jednostkę wraz z całą jej załogą.

Ten atak i przejęcie kontroli nad jednostką – będące aktem piractwa – miały podłoże polityczne, a konkretnie były motywowane solidarnością z Palestyńczykami po wybuchu wojny w Strefie Gazy. Moment ten zapoczątkował regularną kampanię ataków na statki handlowe pływające na akwenie Morza Czerwonego, które są powiązane z zachodnim – w szczególności izraelskim – kapitałem. Jak podaje Reuters:

„Ataki te są wyrazem wsparcia dla palestyńskiej grupy islamistycznej Hamas, walczącej z Izraelem w Strefie Gazy [...] Huti, którzy kontrolują większość Jemenu,

²⁷ *Ibidem*.

oświadczyli, że będą brać za cel wszystkie statki zmierzające do Izraela, niezależnie od ich bandery (narodowości) i ostrzegli wszystkie międzynarodowe firmy żeglugowe przed współpracą z izraelskimi portami.”²⁸

Ataki dokonywane są między innymi za pomocą dronów i balistycznych pocisków przeciwookrętowych. Obrazuje to, że nawet z arsenałem o stosunkowo niskiej wartości można sparaliżować kluczową dla światowego handlu drogę morską. Zagrożenie to zmusiło operatorów żeglugowych do opuszczenia najkrótszej trasy łączącej Azję z Europą. Jak wynika z danych EIA, w 1. połowie 2025 roku ilość ropy naftowej i produktów ropopochodnych przepływających przez Kanał Sueski oraz Cieśninę Bab al-Mandab spadła o ok. 50% w porównaniu z poziomami z 2023 roku (tabela 6). Armatorzy zdecydowali się przekierować trasę – na bardziej kosztowną i znacznie dłuższą – wokół wybrzeży Afryki (Przylądka Dobrej Nadziei). Cytując *Energy Policy Research Foundation* (EPRINC):

„[...] operatorzy komercyjni zmieniają trasę wielu swoich statków, kierując je wokół przylądka Dobrej Nadziei w Afryce Południowej, zamiast przepływać przez cieśninę Bab al-Mandab. To przekierowanie wydłuża czas tranzytu o 14 dni, zwiększa składki ubezpieczeniowe i pociąga za sobą dodatkowe koszty paliwa. Ruch na Morzu Czerwonym spadł o ponad połowę”²⁹.

Tabela 6. Ilość ropy naftowej, kondensatu, i produktów naftowych transportowanych przez Kanał Sueski, Rurociąg SUMED i Cieśninę Bab al-Mandab, 2020-1P25 (mln b/d)

	2020	2021	2022	2023	2024	1P25
Całkowity tranzyt ropy przez Kanał Sueski i Rurociąg SUMED	5,4	5,2	7,3	8,8	4,8	4,9
Ropa naftowa i kondensat	2,6	2,2	3,6	4,5	3,0	2,8
Produkty naftowe	2,7	3,0	3,7	4,3	1,7	2,1
Tranzyt LNG przez Kanał Sueski (miliardy stóp sześciennych dziennie)	3,8	4,7	4,6	4,1	0,5	0,9
Całkowity tranzyt ropy przez Cieśninę Bab al-Mandab	5,7	6,0	8,0	9,3	4,1	4,2

28 Reuters, <https://www.reuters.com/world/bab-al-mandab-shipping-lane-target-israel-fights-hamas-2023-12-12/> (dostęp: 26.03.2026).

29 Energy Policy Research Foundation (EPRINC), <https://eprinc.org/wp-content/uploads/2024/02/Chart2024-08-TankerTrafficThroughBabElMandabGoodHope-Version2.pdf> (dostęp: 26.03.2026).

Tabela 5. cd.

Ropa naftowa i kondensat	2,7	2,7	4,0	4,7	2,7	2,4
Produkty naftowe	3,0	3,4	4,0	4,6	1,4	1,8
Tranzyt LNG przez Cieśninę Bab al-Mandab (miliardy stóp sześciennych dziennie)	3,8	4,7	4,6	4,2	0,0	0,0

Źródło: jak w tabeli 1 (dostęp: 25.03.2026) (1P25 = pierwsza połowa 2025 r.).

W tych realiach pojawiło się jednak niezwykle geopolityczne zjawisko, które można określić mianem „rosyjskiej anomalii tranzytowej”. Jak wynika z raportu EIA, po pełnoskalowym ataku Rosji na Ukrainę w lutym 2022 roku Rosja została zmuszona zmienić kierunki eksportu swoich surowców z Europy na Azję (głównie do Indii). Tak zwana „flota cieni” wykorzystuje do tego celu trasę przez Kanał Sueski oraz Bab al-Mandab. W raporcie agencji czytamy że:

„W 1. połowie 2025 roku Rosja przetransportowała przez Kanał Sueski i Cieśninę Bab al-Mandab więcej ropy i kondensatu niż jakikolwiek inny kraj. [...] Rosyjskie statki rzadko stawały się celem ataków bojówek Huti w cieśninie [...] a ilość rosyjskiej ropy naftowej i kondensatu przepływających przez Kanał Sueski i Cieśninę Bab al-Mandab w 2024 roku oraz w 1. połowie 2025 roku niewiele się zmieniła w porównaniu z 2023 rokiem”³⁰.

Kryzys ten lekko ustabilizował się po reakcji instytucji oraz państw zachodnich (między innymi USA, Wielkiej Brytanii i Unii Europejskiej). Stany Zjednoczone nazwały te operacje „*Prosperity Guardian*”, a już na początku stycznia 2024 roku, wraz z Wielką Brytanią, zaczęło bombardować cele w Jemenie powiązane z wroga grupą lub eskortować przyjazne jednostki.

Pomimo stabilizacji w latach 2024–2025 sytuacja ponownie uległa komplikacjom w marcu 2026 roku. Agencja wywiadowcza *Windward* w swoim raporcie podkreśla, że nałożenie się na siebie kryzysów w Cieśninie Ormuz oraz trwającego już konfliktu na Morzu Czerwonym stworzyło efekt domina. Jednostki, które uciekały lub omijały Zatokę Perską w nadziei na bezpieczną żeglugę, skonfrontowały się z faktem, że alternatywna trasa przez Morze Czerwone wciąż pozostaje strefą podwyższonego ryzyka (które prawdopodobnie zwiększyło się, ponieważ irańskie proxy również zaczęły atakować cele związane z siłami Izraela lub Stanów Zjednoczonych). Drastyczne ograniczenie przepływalności lub wręcz zamknięcie dwóch głównych bliskowschodnich wąskich gardel w tym samym czasie spowodowało, że światowy system energetyczny został znacząco obciążony.

³⁰ *Ibidem*.

4.3. Blokada Kanału Sueskiego przez *Ever Given*

Światowa gospodarka i jej zależność od wąskich gardeł nie ograniczają się wyłącznie do ryzyka kryzysu geopolitycznego lub zbrojnego. Wydarzenia z wiosny 2021 roku dowodzą, że główne morskie przesmyki są równie podatne na wydarzenia losowe i czysto cywilne, jak i na konflikty zbrojne. 23 marca 2021 roku jeden z największych na świecie kontenerowców – 400-metrowy *Ever Given* – w wyniku porywu wiatru (burzy piaskowej) i błędów nawigacyjnych utracił sterowność i ugrzązł na mieliźnie, w wyniku czego statek obrócił się w poprzek i całkowicie zablokował ruch w Kanale Sueskim. Podjęto próby uwolnienia jednostki, *Reuters* podaje, że:

„[...] co najmniej osiem holowników, w tym jeden o sile uciągu 160 ton, próbowało uwolnić statek, odpychając go i odciągając od brzegu przy pomocy pokładowych wyciągarek. Koparki usuwały ziemię z dziobu statku [...] a SCA (Zarząd Kanału Sueskiego) wysłał na miejsce dwie pogłębiarki”³¹.

Niestety nie udało się wznowić ruchu w krótkim czasie – kanał został odblokowany dopiero po 6 dniach. Implikacje tego wydarzenia były odczuwalne w światowych łańcuchach dostaw przez kolejne 2 miesiące. Spowodowane było to między innymi efektem fali (*ripple effect*). W szczytowym momencie kryzysu po obu stronach kanału utworzył się zator liczący ponad 400 statków, które oczekiwały na tranzyt; wśród nich było kilkadziesiąt supertankowców VLCC, masowców oraz gazowców LNG³². Analitycy *Lloyd's List* szacują, że zablokowanie przepływu przez kanał każdego dnia wstrzymywało handel towarami i surowcami o łącznej wartości ok. 9,6 mld USD (USD), co oznacza, że każda godzina blokady była warta ok. 400 mln USD³³.

Podsumowanie

W artykule ukazano, że globalny system handlu i bezpieczeństwa energetycznego jest silnie uzależniony od sprawnego funkcjonowania transportu morskiego oraz od przepustowości kluczowych wąskich gardeł, takich jak Cieśnina Ormuz, Cieśnina Bab al-Mandab czy Kanał Sueski. Zakłócenia w tych newralgicznych punktach przekładają się na globalne konsekwencje gospodarcze.

Przeprowadzona analiza pokazuje, że punktem wyjścia są zdarzenia destabilizujące – zarówno o charakterze geopolitycznym (konflikty zbrojne, napięcia regionalne), jak i losowym (awarie, wypadki). Następnie dochodzi do ograniczenia przepustowości lub wzrostu ryzyka tranzytu przez wąskie

³¹ *Ibidem*.

³² *Ibidem*.

³³ *Ibidem*.

gardła, co prowadzi do reakcji rynków: wzrostu stawek frachtowych, kosztów ubezpieczeń oraz zmian tras żeglugowych. Kolejnym etapem jest fizyczne lub ekonomiczne spowolnienie przepływu surowców, w tym ropy naftowej, co generuje zakłócenia podaży na rynkach globalnych. W konsekwencji pojawiają się szersze efekty makroekonomiczne, takie jak wzrost cen energii, presja inflacyjna oraz destabilizacja łańcuchów dostaw.

Artykuł dowodzi również, że choć transport morski pozostaje najbardziej efektywną formą przewozu surowców, jego dominacja wynika nie tylko z przewagi kosztowej, lecz także z braku realnych alternatyw infrastrukturalnych. Rurociągi, mimo znaczenia strategicznego, nie są w stanie przejąć skali przepływów realizowanych drogą morską.

W rezultacie badanie ciągu przyczynowo-skutkowego prowadzi do kluczowego wniosku: w warunkach rosnącej fragmentacji geoeconomicznej zakłócenia logistyczne przestają mieć charakter incydentalny. Oznacza to konieczność zmiany funkcjonowania gospodarki światowej od modelu maksymalnej efektywności kosztowej ku modelowi większej odporności, dywersyfikacji i bezpieczeństwa łańcuchów dostaw. Przedstawiona analiza nie wyczerpuje w pełni złożoności tego problemu. Dynamika zmian na arenie międzynarodowej sprawia, że w przyszłości warto podjąć dalsze badania, w szczególności analizując empiryczny wpływ zakłóceń w morskich wąskich gardłach na zmienność cen ropy Brent oraz precyzyjnie mierząc ich wpływ na poziom inflacji w poszczególnych gospodarkach importujących energię.

Bibliografia

- Al-Jazeera, <https://interactive.aljazeera.com/aje/2024/mapping-red-sea-shipping-attacks/>.
Amerykańska Agencja Informacji Energetycznej (EIA), U.S. Energy Information Administration - Short-Term Energy Outlook, February 2026.
Clarksons Research, <https://www.clarksons.com/research/shipping-trade/>.
CNBC, <https://www.cnbc.com/2021/03/25/suez-canal-blockage-is-delaying-an-estimated-400-million-an-hour-in-goods.html>.
DAWN, <https://www.dawn.com/news/1981757>.
Dowództwo Centralne Stanów Zjednoczonych (CENTCOM), <https://www.centcom.mil/MEDIA/PRESS-RELEASES/Press-Release-View/Article/3605010/houthi-attacks-on-commercial-shipping-in-international-water-continue/>.
Energy Policy Research Foundation (EPRINC), <https://eprinc.org/crisis-in-the-strait-of-hormuz/>.
Energy Policy Research Foundation (EPRINC), <https://eprinc.org/wp-content/uploads/2024/02/Chart2024-08-TankerTrafficThroughBabElMandabGoodHope-Version2.pdf>.
Energy Policy Research Foundation (EPRINC), <https://eprinc.org/wp-content/uploads/2026/03/Chart2026-10-HormuzTankerTraffic.pdf>.

House of Saud, <https://houseofsaud.com/insurers-closed-strait-hormuz-iran-navy-insurance-blockade/>.

Instytut Badań nad Wojną (ISW), <https://understandingwar.org/research/middle-east/iran-update-special-report-march-24-2026/>.

Konferencja Narodów Zjednoczonych ds. Handlu i Rozwoju, https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2025_en.pdf.

Konferencja Narodów Zjednoczonych ds. Handlu i Rozwoju, <https://unctad.org/topic/transport-and-trade-logistics/review-of-maritime-transport>.

Maersk, <https://www.maersk.com/news/articles/2021/05/04/lifting-curtain-reverberations-suez-blockage>.

Międzynarodowa Agencja Energetyczna (IEA), s.3,https://iea.blob.core.windows.net/assets/0da1a76f-ad5d-4ebf-9b88-5783a3413377/-15FEB2024_OilMarketReport.pdf.

Organization of the Petroleum Exporting Countries (OPEC), MOMR, Marzec, 2026, <https://www.opec.org/monthly-oil-market-report.html>.

Organization of the Petroleum Exporting Countries (OPEC), MOMR, Wrzesień, 2025, <https://www.opec.org/monthly-oil-market-report.html>.

Portal Morski, <https://www.portalmorski.pl/bezpieczenstwo/54526-samochodowiec-kontrolowany-przez-izraelski-kapital-porwany-na-morzu-czerwonym>.

Rada Biznesu USA-ZEA,<https://usuaebusiness.org/u-a-e-begins-operations-through-new-pipeline-bypassing-the-strait-of-hormuz-on-july-15th/>.

Reuters Graphics, <https://www.reuters.com/graphics/EGYPT-SUEZCANAL/SHIP/jznvngokdpl/>.

Reuters, <https://www.reuters.com/article/world/traffic-in-suez-canal-resumes-after-stranded-ship-refloated-idUSKBN2BL1VH/>.

Reuters, <https://www.reuters.com/business/energy/western-powers-were-unable-secure-shipping-red-sea-hormuz-will-be-harder-2026-03-25/>.

Reuters, <https://www.reuters.com/graphics/IRAN-CRISIS/MAPS/znpmelervl/#the-global-chokepoint-in-the-strait-of-hormuz>.

Reuters, <https://www.reuters.com/world/bab-al-mandab-shipping-lane-target-israel-fights-hamas-2023-12-12/>.

Reuters, <https://www.reuters.com/world/ever-given-container-ship-set-leave-suez-canal-2021-07-07/>.

Reuters, <https://www.reuters.com/world/middle-east/seized-galaxy-leader-ship-yemens-hodeidah-port-area-owner-2023-11-20/>.

Reuters, <https://www.reuters.com/world/middle-east/who-are-yemens-houthis-why-are-they-attacking-red-sea-ships-2023-12-19/>.

The House of Saud, <https://houseofsaud.com/insurers-closed-strait-hormuz-iran-navy-insurance-blockade/#premium-escalation>.

TRT World,<https://www.trtworld.com/article/3e593d655fab>.

Windward AI, <https://windward.ai/blog/march-15-maritime-intelligence-daily/>.

Streszczenie

Celem niniejszego artykułu jest analiza znaczenia strategicznego morskich wąskich gardeł (*ang. chokepoints*) dla funkcjonowania globalnego handlu ropą naftową. W warunkach asymetrii geograficznej między głównymi ośrodkami konsumpcji a obszarami wydobywania transport morski jest fundamentem światowego bezpieczeństwa energetycznego, jednak jest wysoce podatny na kryzysy. W pracy udowodniono, że lądowe alternatywy (na przykład rurociągi infrastrukturalne) nie są w stanie zrównoważyć ewentualnych blokad kluczowych szlaków transportowych.

Artykuł definiuje i analizuje cztery niezwykle istotne morskie wąskie gardła: Cieśninę Malakka, Cieśninę Ormuz, Cieśninę Bab al-Mandab oraz Kanał Sueski. Opierając się głównie na danych między innymi Amerykańskiej Agencji Informacji Energetycznej (EIA). Wymieniono dzienne wolumeny tranzytu surowców, a także omówiono przypadki materializacji ryzyka, między innymi ataki na Morzu Czerwonym czy paraliż Cieśniny Ormuz.

Przeprowadzona analiza wskazuje, że fizyczne zakłócenia w obrębie wąskich gardeł prowadzą do wzrostu stawek ubezpieczeń oraz frachtu. Skutkuje to destabilizacją łańcuchów dostaw, co pokazuje strukturalną wrażliwość światowego rynku surowców energetycznych na lokalne kryzysy oraz turbulencje geopolityczne.

Słowa kluczowe: wąskie gardła (*chokepoints*), rynek ropy naftowej, transport morski, bezpieczeństwo energetyczne, ryzyko geopolityczne

THE IMPORTANCE OF STRATEGIC MARITIME TRANSPORT CHOKEPOINTS FOR THE CRUDE OIL MARKET

Summary

This article aims to analyse the strategic importance of maritime chokepoints for the functioning of the global oil trade. Given the geographical asymmetry between major consumption centres and extraction areas, maritime transport is the foundation of global energy security, but it is highly vulnerable to crises. The paper demonstrates that land-based alternatives (such as pipeline infrastructure) cannot compensate for potential blockages of key transport routes.

The article defines and analyses four highly significant maritime chokepoints: the Strait of Malacca, the Strait of Hormuz, the Bab al-Mandab Strait, and the Suez Canal. Based primarily on data from the U.S. Energy Information Administration (EIA) and other sources, the study details daily transit volumes of raw materials. It discusses instances of risk materialisation, including attacks in the Red Sea or the Strait of Hormuz.

The analysis indicates that physical disruptions at these chokepoints lead to higher insurance and freight rates. This destabilises supply chains, demonstrating the structural vulnerability of the global energy commodities market to local crises and geopolitical turbulence.

Keywords: chokepoints, oil market, maritime transport, energy security, geopolitical risk

