

ВУЗЬКІ МІСЦЯ НАЙВАЖЛИВІШИХ СУДНОПЛАВНИХ ТОРГОВЕЛЬНИХ ШЛЯХІВ СВІТУ В КОНТЕКСТІ МІЖНАРОДНОЇ ТОРГІВЛІ

*Я. Р. Корнійко, к. е. н., доцент, «Національний транспортний університет»,
blttduit@gmail.com, orcid.org/0000-0001-5772-7364,*

*Р. Р. Попов, аспірант кафедри бізнес-логістики та транспортних технологій,
«Національний транспортний університет»,
rostislav0398@gmail.com, orcid.org/0009-0008-7333-4366*

Методологія дослідження. У процесі дослідження застосовано комплексний міждисциплінарний підхід, який поєднує різні методи для встановлення взаємозв'язку науки з практикою. Зокрема, метод порівняльного аналізу використовувався для порівняння основних морських транспортних артерій за критеріями: географічні переваги, пропускна спроможність, частка світового обсягу морської торгівлі; статистичний аналіз – для обробки статистичних даних отриманих Baltic Dry Index та Drewry World Container Index; експертно-аналітичний підхід – для визначення вузьких місць судноплавних торговельних шляхів світу та встановлення рівня їх впливу на міжнародну торгівлю.

Результати. У науковій статті представлено характеристики основних судноплавних артерій – Суецького, Панамського каналів, Малаккської та Ормузької проток, а також Турецьких проток – з точки зору їх пропускної спроможності, стратегічного значення та вузьких місць. У статті визначено, що сучасна структура морських перевезень зазнає значних викликів, зокрема внаслідок воєнних конфліктів, війн, природних катастроф та зміни клімату. Дослідження демонструє тісний взаємозв'язок між транспортною мережею та глобальною торгівлею, а також підкреслює необхідність диверсифікації маршрутів та адаптації логістичних ланцюгів до нових умов. Встановлено взаємозв'язок між змінами в морській торговельній мережі та зростанням середньої відстані доставки вантажів на одну тонну. Особливу увагу приділено оцінці ситуації на ринку морських перевезень через світові індекси: Baltic Dry Index та Drewry World Container Index (WCI), а саме, представлено кумулятивну відсоткову зміну Baltic Dry Index за листопад 2023–червень 2024 років та динаміку світового контейнерного індексу за 2024 – 2025 (квітень) роки, який є ключовим показником вартості лінійних морських контейнерних перевезень на основних глобальних торговельних маршрутах. На основі даних згаданих індексів, було відображено динаміку зміни вантажних перевезень. Представлений аналіз підкреслює важливість моніторингу та управління проблемами на ключових морських шляхах для забезпечення стабільності глобальної торгівлі.

Новизна. У дослідженні виявлено вузькі місця судноплавних торговельних шляхів світу, які класифіковані за їх впливом на торгівлю. Встановлено, що ризики перебоїв постачання енергоносіїв через Ормузьку протоку має найвищий рівень впливу на торгівлю.

Практична значущість. Результати дослідження можуть бути використані для розробки стратегій управління ризиками у морських перевезеннях, а також при плануванні інвестицій у логістичну інфраструктуру.

Ключові слова: міжнародна торгівля, морські судноплавні маршрути, ланцюг постачання, вантажні перевезення.

Постановка проблеми. Перебої в ланцюгах поставок на ключових морських судноплавних маршрутах стали більш поширеними в останні роки. Оскільки 90% товарів

перевозяться морем, дослідження чинників, які впливають на найважливіші судноплавні торговельні шляхи світу має вирішальне значення, що й зумовило напрямок дослідження.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання щодо виявлення вузьких місць у найважливіших судноплавних торговельних шляхів світу є досить багатогранне та пов'язує різні напрямки наукових досліджень з позиції впливу різних чинників. Якщо розглядати геополітичні ризики та їх управління на підприємствах транспорту, варто виділити наукову працю Фіалковської А. [1]. Голубкова І. розкрила питання впливу глобалізації світового ринку і інтернаціоналізації процесу перевезень вантажів на морську транспортну систему [2]. Дослідження, опубліковане іноземним дослідником Пратсон Л. [3], показує, що блокування ключових морських вузьких місць, таких як Суецький канал або Босфор, може спричинити значні затримки в регіональних портах і порушення глобальних ланцюгів постачання. Ці події мають довгострокові наслідки для світової економіки. Литовськими дослідниками у науковій праці [4] було представлено тематичне дослідження перевезення вантажів між Роттердамом (Нідерланди) та Шанхаєм (Китай) з використанням різних альтернативних морських маршрутів. Вплив сучасних викликів на розвиток зовнішньої торгівлі України в умовах військової агресії Російської Федерації розкрито у науковій праці Атаманчук З. та Кузьменко Є., де автори обґрунтували перспективи розвитку зовнішньої торгівлі, які включають диверсифікацію географічної та товарної структури експорту України, перехід до продукції з доданою вартістю, розвиток логістичних маршрутів не морськими шляхами, а через країни ЄС [5].

Водночас, варто відзначити, що розглянуті публікації в силу сукупності причин, не враховують детальний аналіз вузьких місць найважливіших судноплавних торговельних шляхів світу в контексті міжнародної торгівлі, що потребує детального вивчення.

Формулювання мети статті. Метою дослідження є з'ясування чинників та виявлення вузьких місць, що впливають на найважливіші судноплавні торговельні шляхи світу в контексті міжнародної торгівлі.

Виклад основного матеріалу дослідження. Морські торговельні шляхи є основою глобальної економіки, забезпечуючи

транспортування понад 90% світових вантажів. Ефективність та безпека цих маршрутів мають вирішальне значення для стабільності міжнародних ланцюгів постачання. Попит на вантажні перевезення в базовій мережі морського транспорту, що складається з морських маршрутів, які з'єднують порти, визначається географічним попитом на транспортні послуги та структурою мережі системи. Відомо, що для певних вантажопотоків ця мережа є більш централізованою (наприклад, контейнерні перевезення), тоді як для інших – більш децентралізованою (наприклад, перевезення масових вантажів) [6]. Тобто, глобальна міжнародна торгівля знаходиться у тісному взаємозв'язку і взаємній обумовленості з транспортним процесом, здійснюючи великий вплив один на одного.

Потенційно існує нескінченна кількість морських судноплавних маршрутів, які можна використовувати для морських перевезень [7]:

1. Центральна вісь – це навколорівняльний коридор, що з'єднує Північну Америку, Європу та Тихоокеанську Азію через Суецький канал, Малаккську протоку та Панамський канал.

2. Трансатлантичний і транстихоокеанський рух, який стосується великої різноманітності портів, тому існує багато маршрутів, більшість із яких проходять уздовж «великого кола».

3. Маршрути через Трансіндійський океан є переважно посередником між Тихоокеанською Азією та Європою, що означає серію чітко визначених маршрутів між Малаккською протокою та Баб-ель-Мандебом.

На відміну від основних маршрутів, які забезпечують визначальну частину трафіку, існують й другорядні, які залежать від типу перевезень – зокрема, каботажні. Однак, основні океанські артерії світової торгівлі, які відіграють стратегічну роль у світовій економіці, через геополітичні конфлікти та кліматичні ризики піддаються негативному впливу та сприяють порушенню стабільності міжнародних ланцюгів постачання. Часто вони стають інструментом політичного тиску для досягнення бажаного.

Додатково варто виділити вплив існуючих глобальних логістичних мереж, які

надають спектр послуг у сфері міжнародної логістики і діяльність котрих поширюється на усі континенти. До таких мереж варто віднести Global Logistics Network (GLN), Worldwide Partners Alliance (WPA), Tandem Global Logistics та Choice Logistics [8]. Барофакторність функціонування даних логістичних мереж дозволяє повноцінно прослідкувати особливості розподілу усіх ланок логістичного процесу на карті світу. До даних логістичних мереж доєднуються провідні незалежних компаній в усьому світі, які спеціалізуються у сфері логістики, включаючи експедиторів, транспортних посередників і асоційованих компаній, дистриб'юторів, митних брокерів та інших учасників. Вони працюють через єдину бізнес-мережу для продажів, закупівель, вантажних перевезень і логістичних послуг, підтримують взаємодію між операційними мережами ланцюга постачання через автентифікацію на основі відкритих стандартів і API (Application Programming Interface), яка використовується для будь-якої системи

купівлі/продажу або будь-якої системи керування транспортуванням (наприклад, TMS). API виступає посередником між різними програмами, однак задає правила «спілкування» для всіх учасників на єдиній платформі, наприклад, Global Logistics Gateway [9]. Через глобальну співпрацю між об'єднаними незалежними логістичними операторами транспортно-логістичного ринку, клієнт захищений у будь-якій точці світу та має доступ до партнерської мережі, яка пропонує гнучкість рішень, економію витрат та індивідуальний підхід у роботі.

У 2024 році світова торгівля досягнула історичного максимуму – 33 трильйони доларів США, що на 1 трильйон доларів більше, ніж у попередньому році (рис.1). Цей річний ріст у 3,3% здебільшого зумовлений зростанням торгівлі послугами на 7%, внесок у загальне зростання склав 500 мільярдів доларів, а торгівля товарами зростала на 2%, залишаючись нижче пікового зростання у 2022 році [10].

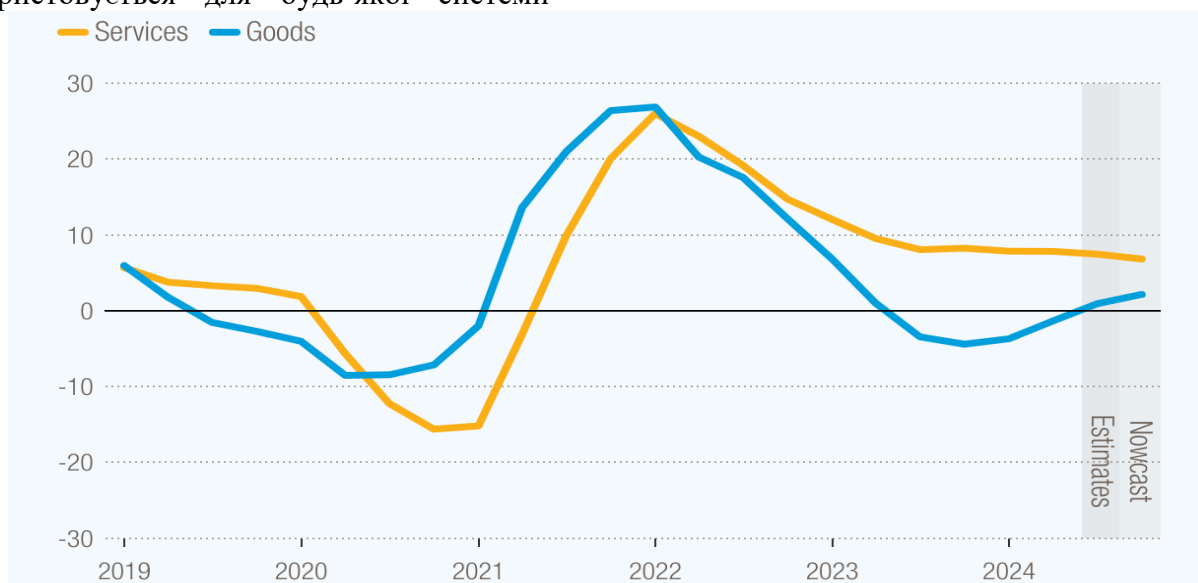


Рис. 1. Світова торгівля товарами та послугами, трлн долари США (2019–2024 рр.)
Джерело: [10]

Експорт транспорту був головною рушійною силою зростання торгівлі послугами в третьому кварталі 2024 року в більшості регіонів світу, особливо в Азії, де було зареєстровано зростання на 27,7% у річному обчисленні (у річному вимірі). Розширення означає відновлення світової торгівлі транспортними послугами після її спаду в 2023 році, переважно експорту з азіатських та європейських країн.

Відповідно до представлено графіку можна спостерігати відродження світової торгівлі, проте зауважимо, що ринок міжнародних вантажних перевезень характеризується безліччю викликів, які сьогодні залежать не лише від транспортних проблем. Геополітичні конфлікти, такі як війна в Україні та напруження на Близькому Сході, призводять до перенаправлення суден на довші маршрути, збільшуючи витрати та час

доставки. Кліматичні зміни, зокрема посухи, впливають на рівень води в каналах, обмежуючи їх пропускну здатність. Надалі пропонується розглянути характеристику основних судноплавних торговельних шляхів світу, через збої в яких відчуються потрясіння в економіках багатьох країн [11] – [13].

1. Маршрут: Суецький канал.

Географічні переваги: Суецький канал в Єгипті з'єднує Середземне море з Червоним морем і є лінією розмежування між Африкою та Азією. Канал, який знаходиться на протилежному кінці Червоного моря та протоки Баб-ель-Мандеб Аденської затоки, є найкоротшим морським шляхом з Європи до Азії та дозволяє кораблям уникати тривалої подорожі навколо мису Доброї Надії в Південній Африці.

Пропускна спроможність: на нього припадає 12% світової торгівлі та 30% морських контейнерів в яких перевозяться товари по всьому світу. З Азії та Близького Сходу до Європи каналом транспортується 7–8% світової нафти та вуглеводнів і 8% скрапленого природного газу.

Частка світового обсягу морської торгівлі: близько 10% (тонн); частка всіх світових контейнерних перевезень (TEU): 22%; рійка лідерів (2023 обсяги): автомобілі та контейнери (по 20%); нафтопродукти (15%); та сира нафта (10%).

Проблематика: Суецький канал давно відіграє стратегічну роль як у торгівлі, так і в геополітиці. Наприкінці 2024 року канал постраждав від нападів на комерційні судна в Червоному морі, що призвело до різкого падіння доходів від каналу та зміни маршруту через Мис Доброї Надії.

2. Маршрут: Панамський канал.

Географічні переваги: Панамський канал з'єднує Атлантичний і Тихий океани і є важливим водним шляхом для світової торгівлі.

Пропускна спроможність: канал з'єднує майже 2000 портів у 170 країнах і сприяв понад 14 000 транзитів у 2023 році. Він є основним морським шляхом для контейнерної торгівлі та торгівлі автомобілями, зерном та LPG.

Частка світового обсягу морської торгівлі: Частка світового обсягу морської тор-

гівлі у 2023 році – 2,16 % (тонн).

Проблематика: кліматична криза, як наслідок тривалої посухи у 2024 році.

3. Маршрут: Малаккська протока.

Географічні переваги: Найкоротший торговий шлях між Тихим та Індійським океанами. Протока з'єднує найбільші економіки Азії: Японію, Малайзію, Сінгапур, Індонезію, Індію та Китай.

Пропускна спроможність: близько 94 000 суден проходять через Малаккську протоку щороку використовуючи понад 40 портів. Разом судна перевозять близько 30% усіх товарів, що продаються в усьому світі.

Частка світового обсягу морської торгівлі у 2023 році – 23,7%; частка світового обсягу морської торгівлі на один товар у 2023 році: сира нафта – 45%; пропан – 42 %; автомобілі – 26 %; суховантаж – 23%.

Проблематика: дана протока схильна до заторів і зіткнень. Очікується, що до кінця десятиліття протока перевищить свою пропускну здатність, оскільки судноплавство продовжує зростати.

4. Маршрут: Ормузька протока.

Географічні переваги: Судноплавний шлях з'єднує Оманську затоку з Перською затокою для швидшого транспортування нафти. Протока дуже важлива для розвитку економіки таких азійських країн, як Південна Корея, Сінгапур, Індія, Китай та Японія.

Пропускна спроможність: через протоку щодня проходить п'ята частина світового споживання нафти – близько 21 мільйона барелів та щороку транспортується 20% світового скрапленого природного газу.

Частка світового обсягу морської торгівлі у 2023 році – 11,1%. Частка світового обсягу морської торгівлі на один товар у 2023 році: сира нафта – 39%; пропан – 31%; нафтопродукти – 20%; природний газ – 19%.

Проблематика: військові конфлікти між Ізраїлем та Іраном. Дана протока використовується, як інструмент політичного тиску.

6. Маршрут: Турецькі протоки (Босфор і Дарданелли).

Географічні переваги: з'єднує Чорне море з Середземним.

Пропускна спроможність: має вирішальне значення для транспортування нафти та зерна через Чорноморський регіон.

Частка світового обсягу морської торгівлі у 2023 році – 3,1%.

Проблематика: повномасштабне вторгнення російської федерації до України. Важливим кроком Туреччини в підтримці України стало перекриття Босфору та Дарданелл для кораблів російського флоту, які базувалися поза межами Чорноморської акваторії. Це не дозволило РФ збільшити

власне корабельне угруповання в Чорному морі після початку широкомасштабного вторгнення у 2022 році [14].

Згрупуємо вище представлену інформацію з позиції виявлення вузьких місць, що виникають на ключових морських шляхах, а також їх наслідки для глобальної торгівлі та економіки (рис. 2).



Рис. 2. Вузькі місця судноплавних торговельних шляхів світу, класифіковані за їх впливом на міжнародну торгівлю

Джерело: сформовано авторами

Дані тенденції свідчать про те, що морська торговельна мережа також може бути досить нерівномірною і саме ризики перебоїв постачання енергоносіїв через Ормузьку протоку мають найвищий рівень впливу на міжнародну торгівлю. Виявлення та аналіз вузьких місць є основою для формування більш адаптивних та стійких ланцюгів постачання або їх диверсифікації у період структурних змін у світовій економіці. Найбільш ймовірними альтернативними морськими маршрутами можуть стати Магелланова протока, Дуврська протока, Зондська протока та Тайванська протока [15]. Результатом висвітленої проблематики стало зростання відстані доставки у міжнародних ланцюгах у 2023–2024 роках (рис. 3).

Також можемо спостерігати тенденції зростання морської торгівлі у 2023–2024

роках після наслідків пандемії Covid-2019 та результати переходу на довші маршрути в судноплавстві. Загалом, спостерігається помірне зростання обсягів перевезень, яке зумовлено зростанням світової економіки та зниження інфляції в країнах, що розвиваються. Загальна кількість тонно-миль досягла 62 037 мільярдів у 2023 році, що становить 4,2 відсотка збільшити в порівнянні з 2022 р. Зростання відбулося за рахунок збільшення відстані за маршрутами, які трансформувалися у зв'язку зі зривами через війну в Україні та блокаду в Червоному морі і зниженням рівня води в Панамському каналі.

Для оцінки ситуації на ринку морських перевезень варто орієнтуватися на різноманітні світові індекси: Baltic Dry Index та Drewry World Container Index (WCI).

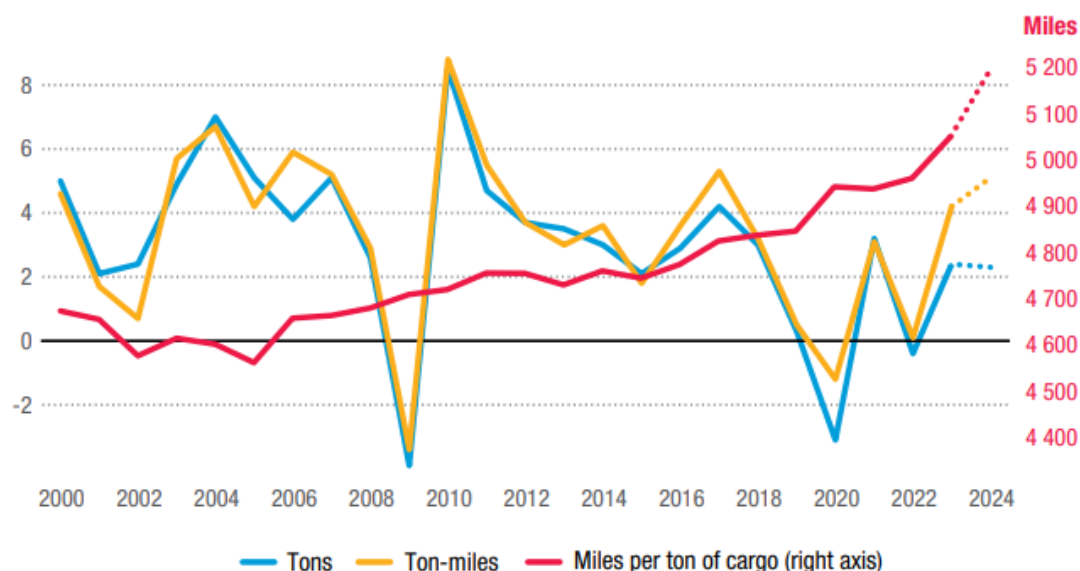


Рис. 3. Зростання морської торгівлі, тонни й тонно-милі та середня відстань подорожей на тонну вантажу, %

Джерело: [13]

Зазначимо, що Baltic Dry Index відстежує ціни на морські перевезення насипних та навалочних вантажів по всьому світу та витрати на доставку для таких товарів, як вугілля, залізна руда і зерно (рис. 4). Протягом 2023 року Baltic Dry Index значно коливався. На ці коливання впливали декілька

факторів, у тому числі збільшення обсягів постачання балкерів, зміна динаміки торгівлі товарами між регіонами, збої в Панамському та Суецькому каналах, а також проблеми в Червоному морі, що призвело до збільшення тонно-миль та сприяло до зростання фрахту.

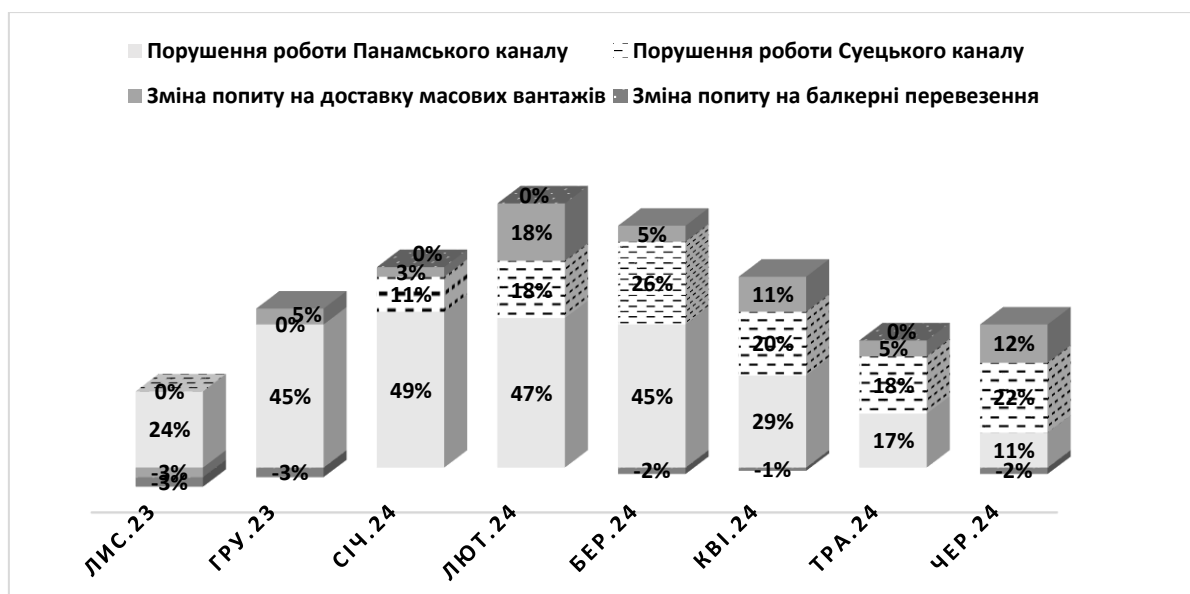


Рис. 4. Кумулятивна відсоткова зміна Baltic Dry Index та її розбивка, листопад 2023–червень 2024

Джерело: побудовано авторами за [16]

Світовий контейнерний індекс (WCI), розрахований консалтинговою компанією Drewry, є ключовим показником вартості лінійних морських контейнерних перевезень

на восьми основних глобальних торговельних маршрутах [17]. Динаміка Drewry World Container Index (WCI) представлена на рис. 5.

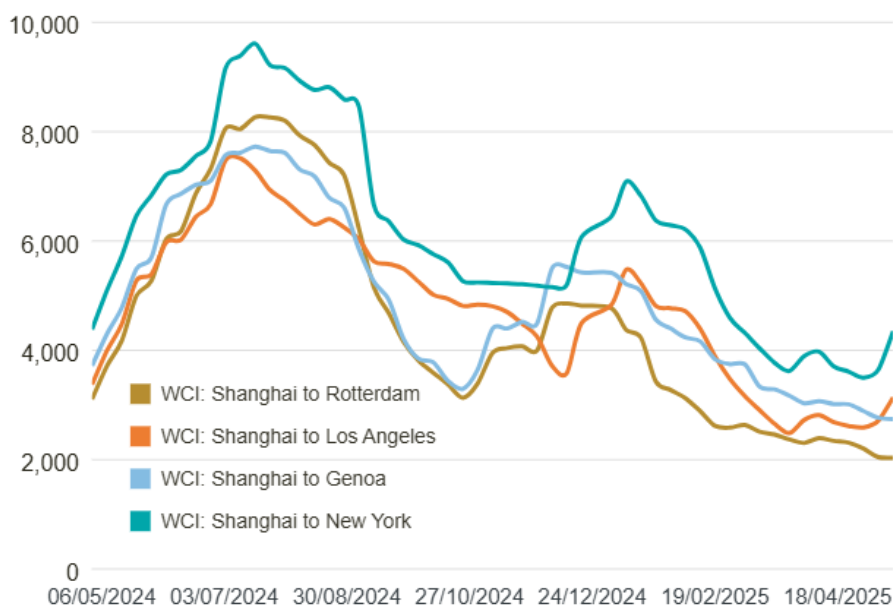


Рис. 5. Динаміка Drewry World Container Index (WCI)

Джерело: [17]

Зауважимо, що у 2021 році відбулась певна стабілізація після пандемії Covid-2019. Індекс коливався в межах \$2,500–\$3,500, що свідчить про стабілізацію ринку [18]. У 2024 році через кризу в Червоному морі та обхід суден навколо мису Доброї Надії він різко зріс на 61%. У травні 2024 року середній індекс досяг \$4,072, що на 187% більше за середній рівень 2019 року (\$1,420) [18]. Станом на травень 2025 року WCI становить \$2,076 за 40-футовий контейнер, що на 80% нижче піку 2021 року, але на 46% вище за середній рівень 2019 року [17].

Висновки. Морські торговельні шляхи забезпечують основний обсяг світової торгівлі, тому їх ефективність і надійність є вирішальними для економічної стабільності різних країн світу. Проте ключові судноплавні артерії залишаються вразливими до зовнішніх впливів, що актуалізує дослідження чинників, які на них впливають. У ході дослідження було виявлено ключові чинники, що впливають на функціонування глобальних судноплавних шляхів, та ідентифіковано критичні «вузькі місця», які становлять ризики для стабільності міжнародної торгівлі. На основі даних згаданих індексів, було відображено динаміку зміни вантажних перевезень. Представлений аналіз підкреслює важливість моніторингу та управління проблемами на ключових мор-

ських шляхах для забезпечення стабільності глобальної торгівлі.

Література

1. Фіалковська А. Особливості оцінки та управління ризиками на підприємствах морського транспорту. Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. 2025. № 1(90). С. 90-103. <https://doi.org/10.31375/2226-1915-2025-1-90-103>.
2. Golubkova I. Impact of globalization of the world market and internationalization of the cargo transportation process on the maritime transport system. *Ukrainian Journal of Applied Economics and Technology*. 2023. Vol. 8, no. 2. P. 22–30. URL: <https://doi.org/10.36887/2415-8453-2023-2-3>.
3. Pratson L.F. Assessing impacts to maritime shipping from marine chokepoint closures. *Communications in Transportation Research*. 2023. Vol. 3. P. 100083. URL: <https://doi.org/10.1016/j.commtr.2022.100083>.
4. Paulauskas V., Paulauskas D. Comparative Studies of Major Sea Routes. *Applied Sciences*. 2024. Vol. 14, no. 15. P. 6437. URL: <https://doi.org/10.3390/app14156437>.
5. Атаманчук З., Кузьменко Є. (2025). Виклики та можливості розвитку зовнішньої торгівлі України під час війни. *Економіка та суспільство*, (72). URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-72-62>.
6. Verschuur, J., Koks, E.E. & Hall, J.W. Ports' criticality in international trade and global supply-chains. *Nat Commun* 2022. 13. 4351. <https://doi.org/10.1038/s41467-022-32070-0>.
7. Main Maritime Shipping Routes and Chokepoints. *Port Economics, Management and Policy*. Port Economics, Management and Policy. A comprehensive analysis of the port industry. URL: <https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/par>

t1/interoceanic-passages/main-maritime-shipping-routes/

8. Курант Т.І. Географія поширення глобальних логістичних мереж. Ефективна економіка. 2014. №3. Журнал «Ефективна економіка» наукове фахове видання з питань економіки. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2833>.
9. Global Logistics Gateway. A Network of Networks for Carriers and Logistics Providers. Consumer-Driven Digital Supply Chain Management. URL: <https://www.onenetwork.com/supply-chain-management-solutions/global-logistics-gateway/>
10. Global Trade Update (December 2024). UN Trade and Development (UNCTAD). URL: <https://unctad.org/publication/global-trade-update-december-2024>.
11. These are the world's most vital waterways for global trade. World Economic Forum. URL: <https://www.weforum.org/stories/2024/02/worlds-busiest-ocean-shipping-routes-trade/>.
12. Shkuro S. Main Sea Routes of the World. SeaRates. URL: <https://www.searates.com/ua/blog/post/osnovn-morsk-shlyahi-svtu>.
13. Review of maritime transport 2024. Navigating maritime chokepoints. UNCTAD under the overall guidance of Shamika N. Sirimanne. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2024_en.pdf.
14. Замікула М. Позиція Туреччини щодо вторгнення Росії в Україну. Національний інститут стратегічних досліджень. 2022. URL: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/mizhnarodni-vidnosyny/pozytsiya-turechchyny-shchodo-vtorhnennya-rosiyi-v-ukrayinu>.
15. Main Maritime Shipping Routes and Chokepoints Port Economics, Management and Policy. A comprehensive analysis of the port industry. URL: <https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/part1/interoceanic-passages/main-maritime-shipping-routes/>
16. Global Trade Update (December 2024). UN Trade and Development (UNCTAD). URL: <https://unctad.org/publication/global-trade-update-december-2024>.
17. World Container Index - 08 May. Drewry. URL: <https://www.drewry.co.uk/supply-chain-advisors/supply-chain-expertise/world-container-index-assessed-by-drewry>.
18. BBN Dreakbulk. News. Drewry's World Container Index Drops 7% as Rates Continue Downward Trend. 2025. URL: https://breakbulk.news/drewrys-world-container-index-drops-7-as-rates-continue-downward-trend/?utm_source=chatgpt.com.

References

1. Fialkovska, A. (2025). Osoblyvosti otsinky ta upravlinnia ryzykamy na pidpriemstvakh morskoho transportu. Rozvytok metodiv upravlinnia ta hospodariuvannia na transporti, 1(90), 90-103. <https://doi.org/10.31375/2226-1915-2025-1-90-103>.
2. Golubkova, I. (2023). Impact of globalization of the world market and internationalization of the cargo transportation process on the maritime transport system.

Ukrainian Journal of Applied Economics and Technology, Vol. 8, no. 2, 22-30. <https://doi.org/10.36887/2415-8453-2023-2>

3. Pratson, L.F. (2023). Assessing impacts to maritime shipping from marine chokepoint closures. Communications in Transportation Research. Vol. 3. P. 100083. <https://doi.org/10.1016/j.commtr.2022.100083>.
4. Paulauskas, V., Paulauskas, D. (2024). Comparative Studies of Major Sea Routes. Applied Sciences. Vol. 14, no. 15. P. 6437. <https://doi.org/10.3390/app14156437>.
5. Atamanchuk Z., Kuzmenko Ye. (2025). Vyklyky ta mozhlyvosti rozvytku zovnishnoi torhivli Ukrainy pid chas viiny. Ekonomika ta suspilstvo, (72). <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-72-62>.
6. Verschuur, J., Koks, E.E. & Hall, J.W. (2022). Ports' criticality in international trade and global supply-chains. Nat Commun 13, 4351. <https://doi.org/10.1038/s41467-022-32070-0>.
7. Main Maritime Shipping Routes and Chokepoints. Port Economics, Management and Policy. Port Economics, Management and Policy. A comprehensive analysis of the port industry. Retrieved from <https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/part1/interoceanic-passages/main-maritime-shipping-routes/>
8. Kurant, T.I. (2014). Heohrafiia poshyrennia hlobalnykh lohistychnykh merezh. Efektyvna ekonomika, (3), Zhurnal «Efektyvna ekonomika», naukovе fakhovе vydannia z pytan ekonomiky. Retrieved from <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2833>.
9. Global Logistics Gateway. A Network of Networks for Carriers and Logistics Providers. Consumer-Driven Digital Supply Chain Management. Retrieved from <https://www.onenetwork.com/supply-chain-management-solutions/global-logistics-gateway/>
10. Global Trade Update (December 2024). UN Trade and Development (UNCTAD). Retrieved from <https://unctad.org/publication/global-trade-update-december-2024>.
11. These are the world's most vital waterways for global trade. World Economic Forum. Retrieved from <https://www.weforum.org/stories/2024/02/worlds-busiest-ocean-shipping-routes-trade/>.
12. .Shkuro, S. Main Sea Routes of the World. SeaRates. Retrieved from <https://www.searates.com/ua/blog/post/osnovn-morsk-shlyahi-svtu>.
13. Review of maritime transport (2024). Navigating maritime chokepoints. UNCTAD under the overall guidance of Shamika N. Sirimanne. Retrieved from https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2024_en.pdf.
14. Zamikula, M. (2022). Pozytsiia Turechchyny shchodo vtorhnennia Rosii v Ukrainu. Natsionalnyi instytut stratehichnykh doslidzhen. Retrieved from <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/mizhnarodni-vidnosyny/pozytsiya-turechchyny-shchodo-vtorhnennya-rosiyi-v-ukrayinu>.
15. Main Maritime Shipping Routes and Chokepoints Port Economics, Management and Policy. A comprehensive analysis of the port industry. Retrieved

from

<https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/part1/interoceanic-passages/main-maritime-shipping-routes/>

16. Global Trade Update (December 2024). UN Trade and Development (UNCTAD). Retrieved from <https://unctad.org/publication/global-trade-update-december-2024>.

17. World Container Index - 08 May. Drewry. Retrieved from [https://www.drewry.co.uk/supply-chain-](https://www.drewry.co.uk/supply-chain-advisors/supply-chain-expertise/world-container-index-assessed-by-drewry)

[advisors/supply-chain-expertise/world-container-index-assessed-by-drewry](https://www.drewry.co.uk/supply-chain-advisors/supply-chain-expertise/world-container-index-assessed-by-drewry).

18. BBN Breakbulk. News. Drewry's World Container Index Drops 7% as Rates Continue Downward Trend. 2025. Retrieved from https://breakbulk.news/drewrys-world-container-index-drops-7-as-rates-continue-downward-trend/?utm_source=chatgpt.com.

BOTTLENECKS OF THE WORLD'S MOST IMPORTANT SHIPPING TRADE ROUTES IN THE CONTEXT OF INTERNATIONAL TRADE

Ya. R. Korniyko, Ph. D (Econ.), Associate Professor, National Transport University

R. R. Popov, Post-graduate Student, National Transport University

Methods. The study used a comprehensive interdisciplinary and linear approach that combines various methods to establish the relationship between science and practice. In particular, the method of comparative analysis was used to compare the main maritime transport arteries by the following criteria: geographical advantages, throughput, share of world maritime trade; statistical analysis – to process the statistical data obtained by the Baltic Dry Index and the Drewry World Container Index; expert-analytical approach – to identify bottlenecks in the world's shipping trade routes and to determine the level of their impact on international trade.

Results. The research article describes the main shipping arteries - the Suez and Panama Canals, the Straits of Malacca and Hormuz, and the Turkish Straits – in terms of their capacity, strategic importance, and bottlenecks. The article determines that the current structure of maritime transportation is facing significant challenges, in particular as a result of military conflicts, wars, natural disasters and climate change. The study demonstrates the close relationship between the transportation network and global trade, and emphasizes the need to diversify routes and adapt logistics chains to new conditions. The author establishes the relationship between changes in the maritime trade network and the growth of the average cargo delivery rate per ton. Particular attention is paid to the assessment of the situation in the maritime transportation market through world indices: namely, there is presented Baltic Dry Index and Drewry World Container Index (WCI), the cumulative percentage change in the Baltic Dry Index for November 2023-June 2024 and the dynamics of the World Container Index for 2024–2025 (April), which is a key indicator of the cost of linear containerized shipping on major global trade routes. Based on the data of the mentioned indices, the dynamics of changes in freight transportation were reflected. This analysis emphasizes the importance of monitoring and managing problems on key sea routes to ensure the stability of global trade.

Novelty. The study identifies the bottlenecks of the world's shipping trade routes, which are classified according to their impact on international trade. It was found that the risks of energy supply disruptions through the Strait of Hormuz have the highest level of impact on international trade.

Practical value. The results of the study can be used to develop risk management strategies in maritime transportation, as well as in planning investments in logistics infrastructure.

Keywords: international trade, sea shipping routes, supply chain, freight transportation.

Надійшла до редакції 30.04.25 р.