

*Захарченко О.В., д.е.н., професор,
професор кафедри маркетингу, фінансів, банківської справи та страхування,
Східноєвропейський університет імені Рауфа Аблязова, Україна*

*Крамський С.О., к.т.н., доцент,
доцент кафедри публічного управління та адміністрування,
Одеський національний університет імені І. І. Мечникова, Україна*

Турбулентна ситуація у Ормузькій протоці та вплив на вантажні перевезення в світовій торгівлі

Триваюча військова агресія росії на протязі останніх чотирьох років проти України, негативно впливає на прогнозування соціально-економічного розвитку України. Турбулентність в умовах військового впливу в Україні має перманентний характер соціально-економічного виміру. Глобальна економіка ресурсів та їх ціноутворення переживає період турбулентності, що тільки перманентно наростає [1]. З 28 лютого 2026 року ситуація різко погіршилася: спільні військові операції США та Ізраїлю проти Ірану призвели до часткового закриття Ормузької протоки для міжнародного судноплавства та атак Ірану у відповідь на торгові судна. Географічна особливість протоки полягає у відсутності рівнозначних обхідних маршрутів.

Ормузька протока, стратегічно важливий морський коридор, що з'єднує Перську затоку з Оманською затокою, є єдиним виходом для величезних обсягів нафти, газу, добрив та промислових товарів. На відміну від Червоного моря, де атаки хуситів мали альтернативний маршрут через мис доброї Надії, Ормузька протока не має обхідних шляхів. Однак, події 2026 року продемонстрували, що Іран готовий піти на радикальні військові кроки, сприймаючи поточну ситуацію як екзистенційну загрозу. Аналіз подій з 28 лютого 2026 року: Спільні удари США та Ізраїлю по Ірану, включаючи ліквідацію верховного лідера Алі Хаменеї, викликали негайну відповідь Тегерана. Іранська Революційна Гвардія оголосила про закриття Ормузької протоки для міжнародного судноплавства та розпочала ракетні й дроніві атаки на американські військові бази, ізраїльські об'єкти та портову інфраструктуру країн Перської затоки.

Іран використовував тактику шантажу і залякування: радіопопередження Революційної Гвардії, атаки на окремі судна та скасування страхового покриття. Вже після перших інцидентів судновласники, з прагматичних міркувань, почали уникати протоки. Це показало, що для паралізації критично важливого транспортного коридору достатньо зробити ризики комерційно неприйнятними, не вдаючись до повної фізичної блокади [2].

Цей водний шлях є ключовим для світової торгівлі, закріплюючи за собою статус найважливішого стратегічного морського вузла на планеті. Енергетичний сектор через Ормузьку протоку проходить приблизно п'ята частина світового обсягу торгівлі скрапленим природним газом (СПГ). Катар та ОАЕ, які є найбільшими постачальниками СПГ у регіоні, повністю залежать від цього маршруту для експорту своїх енергоресурсів. Наприклад, зупинка роботи катарського терміналу Рас-Лаффан, одного з найбільших у світі комплексів з виробництва та експорту природного газу, стала прямим наслідком загострення кризи. Обсяг транзиту через протоку різко скоротився на 81% порівняно з попереднім тижнем лютого. Якщо в січні середньодобовий вантажообіг становив 10,3 мільйона дедвейт-тонн (DWT), то 1 березня цей показник впав до трохи більше одного мільйона DWT. Було зафіксовано лише 23 транзити, майже всі з яких були на вихід із затоки, тобто судна залишали регіон. З 2 березня 2026 року: страхові компанії лондонського ринку оголосили про припинення покриття військових ризиків для суден у Перській затоці, що набуло чинності 5 березня. Відсутність доступного страхування фактично унеможливила будь-який комерційний транзит, навіть для тих судновласників, які були готові ризикувати [3].

Криза безпосередньо вплинула на контейнерне судноплавство двома основними способами: судна, що вже перебували в Перській затоці, опинилися в пастці, а ті, що були за її межами, відмовилися заходити. Геополітичні ризики стали системним елементом торгового судноплавства. Логістична індустрія змушена переорієнтовуватися з операційної ефективності на рівноцінне врахування ризиків безпеки, що вимагає перегляду логістичних стратегій. Події

2026 року чітко вказали, що економічні ризики перетворилися на постійний і системний фактор у глобальному судноплаванні. Інфраструктурна галузь, яка раніше зосереджувалася на операційній ефективності, тепер змушена приділяти рівноцінну увагу безпеці, що вимагає фундаментального перегляду логістичних програм компаній і холдингів [4].

Страховий ринок продемонстрував здатність фактично закрити транспортні коридори, відмовляючись покривати військові ризики. Відмова страхового ринку покривати ризики безпекових загроз призводить до закриття транспортних трафіків. Це підкреслює необхідність розробки нових інструментів державно-приватного партнерства для забезпечення перманентності торгівлі у світі. Це підкреслює гостру потребу в розробці нових інструментів державно-приватного партнерства для гарантування безперервності на маршрутах морської торгівлі [5].

Література:

1. Darushin O.V. Theoretical basis of maritime transport markets management in modern conditions of uncertainty. *Grail of science*. № 48. 2025. pp.158-165.
2. Tseller V.I. Economic optimization and strategic resilience of multimodal logistics networks in Ukraine: an economic analysis of the efficiency deficit in turbulence. *Економіка та суспільство*. 2025. №80. pp.1-7.
3. Целлер В.І. Вплив мультимодальних перевезень та інновацій на логістичне бізнес-середовище у вимірі турбулентності. *«Сталий розвиток економіки»*. 2(53) 2025. С.632-638.
4. Дарушин О.В. Концептуальна економіко-математична модель для управління параметрами результатів інфраструктурних проєктів і програм у вимірі водного транспорту в умовах турбулентності. *Грааль науки*. № 50. 2025. С.236-251.
5. Целлер В.І. Модель розвитку інвестицій та управління інноваціями в логістиці під час безпекових загроз. *«Цифрова економіка та економічна безпека»*. 5(20). 2025. С.142-149.