

УДК 656.61:338.47

DOI: <https://doi.org/10.32782/2415-3583/39.9>

Смаженко О.П.

аспірант кафедри підприємництва та туризму
Одеський національний морський університет
ORCID: <https://orcid.org/0009-0006-4341-5718>

СТРАТЕГІЇ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ З АЗІЇ В УКРАЇНУ

У статті розглядаються актуальні стратегії контейнерних перевезень з Азії до України в умовах воєнного конфлікту. На основі аналізу альтернативних маршрутів, геополітичних ризиків та економічних факторів, таких як криза в Червоному морі, вплив Китайського Нового Року (КНР) та динаміка ставок фрахту, запропоновано підходи для мінімізації витрат, ризиків і затримок. Дослідження базується на статистичних даних Суецького каналу за 2020–2026 роки, оновлених даних про відновлення трафіку в 2025–2026 роках, аналізі впливу сезонних факторів та практичних рекомендаціях логістичних компаній. Результати свідчать про необхідність диверсифікації маршрутів, використання страхування та завчасного планування для забезпечення стійкості ланцюгів постачань у 2026 році. У воєнних умовах традиційний маршрут через порти Чорного моря залишається ризикованим, тому акцент робиться на мультимодальних альтернативах через ЄС. Прогноз на 2026 рік враховує можливе повернення до Суецького каналу, але з урахуванням тривалих геополітичних загроз. Запропоновані стратегії дозволяють знизити витрати на 15–30% та скоротити затримки, сприяючи економічній стійкості України.

Ключові слова: контейнерні перевезення, логістика, воєнні ризики, Суецький канал, Червоне море, ставки фрахту, альтернативні маршрути.

Постановка проблеми. У сучасних геополітичних реаліях, зумовлених воєнним конфліктом в Україні та регіональними кризами в Червоному морі, стратегічне планування контейнерних перевезень з Азії набуває критичного значення. Азія, зокрема Китай, є ключовим постачальником товарів для українського ринку, але традиційні морські маршрути через Суецький канал стали ненадійними через атаки еменських повстанців-хуситів, підтриманих Іраном. В 2024–2025 рр. атаки в Червоному морі скоротили пропускну здатність Суецького каналу на 60–70% [1]. Це призвело до переорієнтації на альтернативні шляхи, такі як обхід Африки через мис Доброї Надії, що збільшує терміни доставки на 7–14 днів і підвищує витрати на 20–50% [2],[3]. Станом на січень 2026 року ситуація в Червоному морі показує ознаки стабілізації: хусити пообіцяли припинити атаки, що спонукає деякі судноплавні компанії розглядати повернення до Суецького каналу. Однак повне відновлення малоімовірно до 2027 року через тривалі ризики та адаптацію логістики до обхідних маршрутів. Проблема пов'язана з важливими завданнями забезпечення стійкості ланцюгів постачань, зменшенням економічних втрат для України та інтеграцією з ЄС через ініціативи як «Шляхи солідарності».

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Існуючі дослідження підкреслюють вразливість морських маршрутів до геополітичних конфліктів. Криза в Червоному морі продемонструвала, що 30% глобальної контейнерної торгівлі залежить від Суецького каналу, а обхід через мис Доброї Надії збільшує час транзиту на 10–14 днів. Війна в Україні призвела до блокування 70% експорту зерна та зростання страхових премій на 0.5–0.8% для чорноморських портів. Пікові навантаження (наприклад, Китайський новий рік) спричиня-

ють затримки до 2 тижнів і зростання фрахтових ставок на 15–25%.

Публікації 2024–2026 рр. зосереджені на вплив геополітичних криз на глобальні ланцюги постачань, зокрема на коригуванні контейнерних маршрутів Азія–Європа–Україна. Основні патерни: зростання вразливості мереж на 12–20%, перерозподіл трафіку на альтернативні маршрути та впровадження гібридних моделей, які зменшують затримки на 20–25%.

Дослідження Ke R. et al. [4] на основі AIS-даних 2021–2023 рр. показало зростання вразливості LNG-мережі на 15–20% через блокаду Чорного моря та падіння трафіку в українських коридорах на 47%. Автори пропонують мультимодальні залізнично-морські гібриди як модель стійкості. Аналогічно Zhang S. et al. [5] за допомогою динамічних байєсівських мереж зафіксували перерозподіл 30% LNG-трафіку на довші маршрути та підкреслили потребу в AI-прогнозуванні ризиків у реальному часі.

Щодо кризи в Червоному морі, Yap W. Y., Yang D. [3] за парадигмою SCP зафіксували падіння трафіку через Суець на 50%, зростання витрат на 1000 USD/контейнер та зниження ризиків атаки на 75% при переході на Кейп-рут. Chen J. et al. [6] кількісно оцінили зниження стійкості ланцюгів на 12% в Азії та 15% в Європі й запропонували алгоритми диверсифікації, включно з мультимодальними коридорами через Польщу.

У сфері мультимодальної оптимізації Yang Z. et al. [7] інтегрували GPR-індекс у стохастичні моделі та довели, що перехід на залізнично-морські гібриди знижує витрати на 20% навіть за умов санкцій (зокрема для вузла Констанца–Київ). Jасуна-Golda I. et al. [8] запропонували модель граф-теорії для торгівлі Україна–Польща, прогнозуючи зростання інтермодальних



Смаженко О.П., 2026

Стаття поширюється на умовах ліцензії відкритого доступу (CC BY 4.0)

потоків на 40 % у післявоєнний період. Bandura R. et al. [9] наголосили на необхідності будівництва мульти-модальних терміналів біля кордонів ЄС для компенсації морської блокади (зниження витрат на 15–30 %).

Систематичні огляди (дослідження таких авторів як Notteboom T. [2], Qi Xu [10], Rentschler J. [11]) вказують на прогалини в емпіричних даних через дезінформацію, зростання витрат на 40 %, надлишок флоту у 2025 р. (+10 %), ефективність slow steaming (–27 % викидів), оптимізацію CR Express (скорочення часу на 1/3) та використання ТСС для зменшення залежності від Росії на 30 %.

Загалом публікації демонструють перехід до AI-допоміжних моделей прогнозування та гібридних маршрутів. Водночас вони фіксують суттєві прогалини в реал-тайм даних для умов гібридної війни, що робить актуальними подальші емпіричні дослідження. Геополітичні ризики посилюють вразливість, проте мульти-модальна диверсифікація здатна знизити негативні ефекти на 20–30 %, забезпечуючи більшу стійкість і декарбонізацію ланцюгів постачань.

Мета статті полягає в аналізі доступних маршрутів, оцінка їхньої ефективності умовах воєнного конфлікту та розробка стратегічних рекомендацій. Завдання: 1) проаналізувати динаміку кризи в Червоному морі та її вплив на трафік; 2) оцінити вплив КНР на ставки фрахту; 3) порівняти альтернативні маршрути; 4) запропонувати стратегії для мінімізації ризиків і витрат; 5) надати прогноз на 2026 рік.

Виклад основного матеріалу дослідження. Література з логістики підкреслює, що контейнерні перевезення становлять близько 30% світової морської торгівлі, з яких 10–15% припадає на маршрут через Червоне море та Суецький канал. Криза в регіоні, що розпочалася в листопаді 2023 року через атаки хуситів на підтримку ХАМАС, призвела до блокування каналу для багатьох компаній [2]. Хусити атакують судна за допомогою дронів і ракет, що змусило MSC, Maersk, Napag-Lloyd та CMA CGM перейти на обхід Африки, збільшивши транзитний час з 25 до 34 днів (наприклад, з Тайваню до Нідерландів).

Статистика Суецького каналу демонструє різке падіння трафіку в 2024 році: кількість транзитів зменшилася на 50% порівняно з 2023 роком, а для контейнеровозів – на 88,6% [12]. Однак у 2025 році спостерігається відновлення: за липень-жовтень 2025 року пройшло 4405 суден з вантажем 185 млн тонн, що на 73 судна більше, ніж за аналогічний період 2024 року. У жовтні 2025 року зафіксовано найвищий місячний рівень трафіку з початку кризи, з поверненням 229 суден. У першому кварталі 2025 року трафік зменшився на 17,1% порівняно з 2024 роком, але загалом доходи каналу зросли на 14% завдяки поверненню більших суден. Станом на січень 2026 року, трафік контейнеровозів наближається до мінімуму за рік, але загальний трафік зріс на 20% за останні шість місяців [12].

Додатковим фактором є сезонність, зокрема наближення Китайського Нового Року (КНР), коли ставки фрахту зростають на 30-150% через дефіцит контейнерів і blank sailing (відміна рейсів). У 2025 році КНР припав на січень-лютий, що призвело до раннього піку відправок і зростання ставок через високий попит на фрахт [2]. Це посилює тиск на логістику в умовах

воєнних обмежень в Україні, де комерційне судноплавство в Чорному морі залишається ризикованим через атаки російських сил. Оцінка структури користувачів каналу показує, що в 2024 році частка MSC знизилася до 6–8%, Maersk – до 5–7%, тоді як COSCO та CMA CGM частково зберігають трафік (10–14%). Прогноз на 2026 рік передбачає повільне відновлення, але з акцентом на обхідні маршрути. У контексті гібридної війни, воєнні дії впливають на емісії CO₂ через переорієнтацію маршрутів.

Дослідження спирається на документальні джерела, включаючи оновлені статистичні дані Суецького каналу за 2024–2026 роки, аналіз впливу КНР на ставки фрахту та причини уникнення традиційних шляхів великими судноплавними компаніями (MSC, Maersk, CMA CGM тощо).

За офіційними даними Suez Canal Authority (SCA) [12], до кінця 2023 року через Суецький канал проходило 22–25 % всіх контейнеровозів світу. У 2023 році канал прийняв 5 847 контейнеровозів сумарним нетто-тоннажем 657 млн т. Проте вже з грудня 2023 року почався різкий відтік суден через атаки єменських хуситів у Червоному морі. За неповний 2024 рік кількість контейнеровозів впала до 1 748 одиниць (падіння на 70 %), а нетто-тоннаж – до 74,8 млн т (падіння на 89 %). У 2025 році частка контейнерних суден у загальному трафіку каналу залишається на історично низькому рівні – близько 13–15 % (проти 24–25 % у 2020–2022 рр.). У січні 2026 року трафік все ще на 60% нижчий за прекризовий рівень.

Станом на початок 2026 року більшість глобальних альянсів (2M, Ocean Alliance, THE Alliance) продовжують обходити Червоне море та Суецький канал, використовуючи довший традиційний маршрут через мис Доброї Надії. В Таблиці 1 наведено фактичне використання маршруту через Суецький каналу в 2025 році, а також тенденції, які можна виділити прогнозом на майбутнє.

Таким чином, провідні контейнерні лінії не поспішають повернутися до традиційного маршруту, натомість фокусуються на декарбонізації, інвестуючи в зелені палива та новітні dual-fuel суда.

Станом на початок 2026 року провідні контейнерні лінії продовжують уникати Суецького каналу передусім через високий ризик нападів хуситів, за якого контейнеровози залишаються пріоритетними цілями. Додатковим фактором є різке зростання страхових премій (War Risk Premium збільшився у 5–7 разів і може досягати 200–400 тис. USD за рейс) [14], що робить

Таблиця 1 – Використання Суецького каналу в маршрутах ліній

Лінія	2025 (фактичне використання)	2026 (тенденція)
MSC	6–8 %	повільне зростання
Maersk	5–7 %	майже не повернулася
CMA CGM	8–12 %	першою почала часткове повернення
COSCO	10–14 %	поступове повернення
Napag-Lloyd	0–3 %	майже не повернулася

Джерело: оцінка на основі Alphaliner [13] та внутрішніх даних ліній

обхід Африки для багатьох сервісів економічно вигіднішим. Логістика вже повністю перебудована під маршрут мис Доброї Надії: розклади, ротація суден і розподіл слотів адаптовані, а повернення до Суєцу вимагає дорогого та складного перепланування всієї мережі. Довгий маршрут забезпечує вищу прибутковість за рахунок штучного дефіциту тоннажу та підтримки високих ставок фрахту (7000–9000 USD/TEU проти 3000–4000 USD/TEU через Суец). Нарешті, прохідні збори Суецького каналу з 2023 по 2026 рік зросли на 10–15 %, а введення нових екологічних і розмірних надбавок ще більше підвищило вартість транзиту.

Через це, середній транзитний час з Шанхаю/Нінбо до Констанци/Гданська зріс з 25–28 днів до 40–48 днів. Додаткові витрати на паливо та експлуатацію судна: +30–50 % до базової ставки фрахту. Затримки в ланцюгах постачання: 3–4 тижні (особливо критичні перед/після Китайського Нового Року). Зростання кінцевої вартості імпортованих товарів з Азії для України оцінюється в 35–45 % порівняно з довоєнним/докризисним періодом.

Таким чином, криза в Червоному морі, яка триває вже понад два роки, стала самостійним і довготривалим фактором, що повністю змінив структуру маршрутів Азія-Європа. Навіть у разі повного припинення атак хуситів швидке повернення до Суецького каналу малоімовірно через економічну вигоду та інерцію перебудованих розкладів.

Українські імпортери, які залежать від азійських товарів зіткнулися з безпрецедентними складнощами в логістиці, оскільки до глибокої кризи в Червоному морі додався традиційний сезонний вплив Китайського Нового Року. Китайський Новий Рік (КНР) 2025 року, що припав на 29 січня – 12 лютого, традиційно є одним з ключових факторів сезонної волатильності в глобальній торгівлі, особливо для Азії-Європа маршрутів. Цей період, відомий як «Весняне свято» (Spring Festival), призводить до масового закриття фабрик, портів та логістичних центрів у Китаї на 2–4 тижні, що викликає піковий сплеск попиту перед святом та подальший спад [15]. У 2025 році, на тлі кризи в Червоному морі та перебудови альянсів (наприклад, розпад 2М у січні), вплив КНР посилюється, призвівши до зростання ставок фрахту на 15–25% у грудні 2024 – січні 2025 рр. та затримок транзиту на 10–14 днів. Для України, де імпорт з Азії становить понад 40% контейнерного трафіку, цей фактор ускладнює планування, особливо в комбінації з обхідними маршрутами через мис Доброї Надії.

Вплив Китайського Нового Року 2025 року посилюється через три ключові чинники. По-перше, це скорочення доступного обладнання та тоннажу. Перед КНР фабрики прискорюють виробництво, що призводить до дефіциту контейнерів через замедлення їхнього обороту та утримання лініями для преміальних вантажів [16]. У 2025 році це спричинило зростання PSS (Peak Season Surcharge) та GRI (General Rate Increase) на 20–30%, з дефіцитом тоннажу на 10–15% у портах Шанхай, Нінбо та Шеньжень. По-друге, значна кількість Blank Sailings: у січні-лютому 2025 р. кількість скасованих рейсів (blank sailings) сягнула 5–15 на місяць, особливо на Азія-Європа лініях, для створення штучного дефіциту та стабілізації навантаження. Це

призвело до rolled bookings (перенесення бронювань) та додаткових затримок на 7–10 днів. По-третє, піковий сплеск попиту за 2–6 тижнів до КНР викликає зростання ставок на 30–150% (у перегрітих ринках – до 200–400%), через ажіотажну відправку вантажів [17]. У 2025 році, з урахуванням надлишку флотилії на 8%, зростання склало 15–25%, але комбінація з кризою в Червоному морі підняла Азія-Європа ставки до 7000–9000 USD/TEU. Після свята, з поступовим відновленням виробництва, ставки впали на 20–60%, але backlog в портах затримував нормалізацію на 3–6 тижнів.

У контексті воєнних умов КНР посилює комбіновані ризики: затримки в азійських портах (+10–14 днів) додаються до +25% через Червоне море, збільшуючи загальний транзит до 50–60 днів. Для України це означає дефіцит сировини та обладнання (електроніка, текстиль), зростання імпортованих витрат на 35–45% та потенційні збої в промисловості. Порти Констанца та Варна, ключові для транзиту до України, зазнали конгести на 20–30% у лютому 2025 р. через перенаправлений трафік.

У 2025 році вплив КНР був менш драматичним, ніж у 2021–2022 рр., завдяки надлишку флотилії, але перебудова альянсів (Gemini Cooperation з лютого) та тарифи Трампа додали невизначеності. Рекомендації: бронювання за 4–6 тижнів, диверсифікація портів (наприклад, Сямень замість Шанхаю) та гібридні режими (повітряний для критичних вантажів) для мінімізації ризиків.

У воєнних умовах традиційний маршрут через порти Великої Одеси (Чорне море) залишається найдешевшим і найшвидшим, але останнім часом атаки на енергетичну і портову інфраструктуру стають все частішими, що призводить до високих ризиків пошкодження вантажів, а також операційних затримок на вивантаження судна та обробку контейнерів у портах. Страхування коштує близько 1% від інвойсної вартості, але для вантажів вартістю понад 100 000 USD не всі компанії готові покривати збитки. Ініціатива ЄС «Шляхи солідарності ЄС-Україна» пропонує альтернативні логістичні маршрути, включаючи залізницю, автошляхи та внутрішні водні шляхи, для обходу чорноморських портів. У Таблиці 2 зведено порівняння основних можливих маршрутів з урахуванням транзитного часу, вартості, їх переваг та ризиків.

Маршрути через Польщу та Румунію є найбільш оптимальними для диверсифікації, оскільки уникають Чорного моря. Прямий шлях через Одесу залежить від рівня ризиків, але в 2026 році спостерігається часткове повернення суден [18].

Висновки. Результати дослідження свідчать, що стратегії контейнерних перевезень з Азії до України в умовах воєнного конфлікту та затяжної кризи в Червоному морі вимагають чіткого балансу між швидкістю доставки, рівнем витрат і забезпеченням безпеки ланцюгів постачання. Криза, що триває понад два роки, у поєднанні з сезонними піками (зокрема Китайським Новим Роком) суттєво ускладнює традиційні маршрути, проте альтернативні варіанти через Польщу, Румунію, європейські порти та залізничні коридори вже довели свою практичну стійкість і здатність компенсувати втрату чорноморських шляхів.

Таблиця 2 – Порівняння основних альтернативних маршрутів

Маршрут	Транзитний час	Вартість (на 2026 рік), \$/TEU	Ризики	Недоліки та переваги
Китай → Польща → Україна (залізниця/ авто)	45–55 днів	Середня (\$1700–2000)	Низькі (демередж можливий)	Вага до 28 т, стабільність; інтеграція з «Шляхами солідарності»
Китай → Румунія → Україна (контейнеровози)	45–60 днів	Середня (\$1900–2100)	Низькі	Безпечний; пункти: Орлівка, Рені, Порубне
Китай → Порти Одеси (прямий або обхід Африки)	45 днів (AKKON Line) або 60 днів (обхід)	Низька, але зростає до \$20000 у пікові періоди	Високі (воєнні)	Швидкий, дешевий; але потребує страхування
Через Північний Льодовитий океан	30–40 днів	Висока (зростання на 20–50% через сезонність)	Сезонні (лід)	Коротший шлях, але обмежений; перші регулярні сервіси в 2026
Через європейські порти (Гамбург, Рига, Роттердам, Трієст)	55–70 днів	Висока (\$3900–4100)	Низькі	Стабільність, передбачуваність; нові прямі з'єднання в 2026
Авіа (Варшава/ Бухарест)	3–7 днів	Найвища	Низькі	Для термінових вантажів малого об'єму
Шовковий шлях (через Росію)	20–30 днів	Середня	Політичні (унікати українськими компаніями)	Швидкий, але через агресора
Альтернативний Шовковий шлях (Каспійське море, Грузія, Туреччина)	60–90 днів	Висока	Затримки (тижні-місяці)	Обхідний, але неоптимальний; зростання в 2026 до 2.6 млн тонн
Китай-Європа залізниця	15–25 днів	Середня (\$500–1000 додатково)	Середні (прикордонні операції)	Швидкий обхід моря; зростання в 2026 для Азія-Європа

Джерело: Власна розробка автора на основі ставок та оновлених даних

Для забезпечення стійкості ланцюгів постачань у 2026 році рекомендується здійснювати диверсифікацію маршрутів шляхом поєднання морських обхідних шляхів (мис Доброї Надії) із залізничними та інтермодальними коридорами (Польща–Україна, Китай–Європа, «Шляхи солідарності»). Необхідне обов'язкове страхування вантажів (1 % вартості), особливо для партій понад 100 000 USD, а також постійний моніторинг безпекової ситуації (операції Prosperity Guardian, оновлення щодо хуситів). Економічна стратегія передбачає завчасне планування відправок за 4–6 тижнів до сезонних піків і blank sailings, використання дефіциту контейнерів для переговорів про преміальні слоти та уникнення пікових ставок. Технологічні рішення включають GPS-моніторинг, AI-прогнозування затримок та інтеграцію з європейськими хабами (Гданськ, Констанца).

Станом на 2026 рік часткове відновлення трафіку через Суецький канал та обіцянки хуситів припинити

атаки створюють певну надію на стабілізацію, проте геополітичні ризики, пов'язані з російсько-українською війною, санкціями та можливими новими загрозами, залишаються домінуючим фактором невизначеності. Реалізація запропонованих заходів дозволяє українським імпортерам знизити загальні логістичні витрати на 15–30 % і суттєво скоротити ризики затримок навіть за збереження високої волатильності ринку.

Подальші наукові дослідження доцільно зосередити на розробці динамічних моделей логістичних мереж з інтеграцією даних у реальному часі, кількісній оцінці впливу гібридної війни на глобальні ланцюги постачань, а також на врахуванні кліматичних факторів, екологічних обмежень (декарбонізація, slow steaming, green fuels) та довгострокових наслідків перерозподілу світового флоту. Окремим перспективним напрямком може стати аналіз потенціалу Північного морського шляху та Транскаспійського коридору як стратегічних альтернатив у середньостроковій перспективі.

Список використаних джерел:

- UNCTAD. Suez and Panama Canal disruptions threaten global trade and development. 2024. URL: <https://unctad.org/news/suez-and-panama-canal-disruptions-threaten-global-trade-and-development>
- Notteboom T., Haralambides H., Cullinane K. The Red Sea Crisis: ramifications for vessel operations, shipping networks, and maritime supply chains. *Maritime Economics & Logistics*. 2024. Т. 26. № 1. С. 1–20. DOI: <https://doi.org/10.1057/s41278-024-00287-z>
- Yap W. Y., Yang D. Geopolitical tension and shipping network disruption: analysis of the Red Sea crisis on container port calls. *Journal of Transport Geography*. 2024. Т. 121. 104004. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2024.104004>
- Ke R., Wang X., Peng P. Analysis of the impact of the Russia-Ukraine conflict on global liquefied natural gas shipping network. *Journal of Marine Science and Engineering*. 2025. Т. 13. № 1. 53. DOI: <https://doi.org/10.3390/jmse13010053>

5. Zhang S., Wang L., Ng A. K. Y. Turning the ships around: the Russia-Ukraine conflict reshapes the US LNG maritime transportation network. *Ocean & Coastal Management*. 2024. T. 257. 107351. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2024.107351>
6. Chen J., Fang Q., Li C., Xu X., Mao Y. Impact of the Russia-Ukraine conflict on the resilience of global shipping supply chains. *Regional Studies in Marine Science*. 2025. T. 91. 104502. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.rsma.2025.104502>
7. Yang Z., Wang Y., Lian F. Optimization of the Sino-Russian trade transportation network under geopolitical risks such as the Russia-Ukraine conflict. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*. 2025. T. 198. 104144. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tre.2025.104144>
8. Jacyna-Golda I., Shmygol N., Vovk M., Salwin M. Sustainable development of intermodal freight transportation through the integration of logistics flows in Ukraine and Poland. *Sustainability*. 2024. T. 16. № 1. 267. DOI: <https://doi.org/10.3390/su16010267>
9. Bandura R., Timtchenko I., Robb J. Ships, Trains, and Trucks: Unlocking Ukraine's Vital Trade Potential. Washington: CSIS, 2024. URL: <https://www.csis.org/analysis/ships-trains-and-trucks-unlocking-ukraines-vital-trade-potential>
10. Qi, X., Huang, X., Zhang, W., Zhao, H., Zhang, H., Jin, Z. Eurasian container intermodal transportation network: a robust optimization with uncertainty and carbon emission constraints. *Frontiers in Marine Science*. 2025. T. 12. 1576006. DOI: <https://doi.org/10.3389/fmars.2025.1576006>
11. J. Rentschler, A. Reinhardt, R. Elbert, D. Hummel The Trans-Caspian Corridor – geopolitical implications and transport opportunities. *Journal of Transport Geography*. 2025. T. 125. 104211. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2025.104211>
12. Suez Canal Authority. Navigation Statistics. 2026. URL: <https://www.suezcanal.gov.eg/English/Navigation/Pages/NavigationStatistics.aspx>
13. Alphaliner. Weekly Newsletter. January 2026. URL: <https://www.alphaliner.com>
14. International Union of Marine Insurance (IUMI). Facts & Figures 2025. URL: <https://iumi.com/statistics>
15. Yin J., Shi J. Seasonality patterns in the container shipping freight rate market. *Maritime Policy & Management*. 2018. T. 45. № 2. C. 159–173. DOI: <https://doi.org/10.1080/03088839.2017.1420260>
16. Ezinna P. C., Nwanmuoh E., Ozumba U. I., Ogbuka J. Ocean carrier alliances and the impact on container freight rate. *Journal of International Maritime Safety, Environmental Affairs, and Shipping*. 2022. T. 6. № 2–3. C. 117–127. DOI: <https://doi.org/10.1080/25725084.2022.2125713>
17. EFW Now. Chinese New Year 2026: Supply Chain Strategy Amid Volatility. 2026. URL: <https://efwnow.com/resource/chinese-new-year-2026-supply-chain>
18. SeaRates. Suez Canal and Red Sea Shipping in 2026: Risks, Routes, and Operational Impact. 2026. URL: <https://www.searates.com/blog/post/suez-canal-and-red-sea-shipping-in-2026-risks-routes-and-operational-impact>

References:

1. UNCTAD (2024) *Suez and Panama Canal disruptions threaten global trade and development*. Available at: <https://unctad.org/news/suez-and-panama-canal-disruptions-threaten-global-trade-and-development>
2. Notteboom T., Haralambides H., Cullinane K. (2024) The Red Sea crisis: ramifications for vessel operations, shipping networks, and maritime supply chains. *Maritime Economics & Logistics*, vol. 26, no. 1, pp. 1–20. DOI: <https://doi.org/10.1057/s41278-024-00287-z>
3. Yap W. Y., Yang D. (2024) Geopolitical tension and shipping network disruption: analysis of the Red Sea crisis on container port calls. *Journal of Transport Geography*, vol. 121, 104004. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2024.104004>
4. Ke R., Wang X., Peng P. (2025) Analysis of the impact of the Russia-Ukraine conflict on global liquefied natural gas shipping network. *Journal of Marine Science and Engineering*, vol. 13, no. 1, 53. DOI: <https://doi.org/10.3390/jmse13010053>
5. Zhang S., Wang L., Ng A. K. Y. Turning the ships around: the Russia-Ukraine conflict reshapes the US LNG maritime transportation network. *Ocean & Coastal Management*, vol. 257, 107351. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2024.107351>
6. Chen J., Fang Q., Li C., Xu X., Mao Y. (2025) Impact of the Russia-Ukraine conflict on the resilience of global shipping supply chains. *Regional Studies in Marine Science*, vol. 91, 104502. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.rsma.2025.104502>
7. Yang Z., Wang Y., Lian F. (2025) Optimization of the Sino-Russian trade transportation network under geopolitical risks such as the Russia-Ukraine conflict. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, vol. 198, 104144. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tre.2025.104144>
8. Jacyna-Golda I., Shmygol N., Vovk M., Salwin M. (2024) Sustainable development of intermodal freight transportation through the integration of logistics flows in Ukraine and Poland. *Sustainability*, vol. 16, no. 1, 267. DOI: <https://doi.org/10.3390/su16010267>
9. Bandura R., Timtchenko I., Robb J. (2024) *Ships, trains, and trucks: unlocking Ukraine's vital trade potential*. Center for Strategic and International Studies (CSIS). Available at: <https://www.csis.org/analysis/ships-trains-and-trucks-unlocking-ukraines-vital-trade-potential>
10. Qi, X., Huang, X., Zhang, W., Zhao, H., Zhang, H., Jin, Z. (2025) Eurasian container intermodal transportation network: a robust optimization with uncertainty and carbon emission constraints. *Frontiers in Marine Science*, vol. 12, 1576006. DOI: <https://doi.org/10.3389/fmars.2025.1576006>
11. J. Rentschler, A. Reinhardt, R. Elbert, D. Hummel (2025) The Trans-Caspian Corridor: geopolitical implications and transport opportunities. *Journal of Transport Geography*, vol. 125, 104211. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2025.104211>
12. Suez Canal Authority (2026) *Navigation statistics*. Available at: <https://www.suezcanal.gov.eg/English/Navigation/Pages/NavigationStatistics.aspx>
13. Alphaliner (2026) *Weekly newsletter*. Available at: <https://www.alphaliner.com>
14. International Union of Marine Insurance (IUMI) (2025) *Facts & Figures 2025*. Available at: <https://iumi.com/statistics>
15. Yin J., Shi J. (2018) Seasonality patterns in the container shipping freight rate market. *Maritime Policy & Management*, vol. 45, no. 2, pp. 159–173. DOI: <https://doi.org/10.1080/03088839.2017.1420260>
16. Ezinna P. C., Nwanmuoh E., Ozumba U. I., Ogbuka J. (2022) Ocean carrier alliances and the impact on container freight rate. *Journal of International Maritime Safety, Environmental Affairs, and Shipping*, vol. 6, no. 2–3, pp. 117–127. DOI: <https://doi.org/10.1080/25725084.2022.2125713>
17. EFW Now (2026) *Chinese New Year 2026: supply chain strategy amid volatility*. Available at: <https://efwnow.com/resource/chinese-new-year-2026-supply-chain>
18. SeaRates (2026) *Suez Canal and Red Sea shipping in 2026: risks, routes, and operational impact*. Available at: <https://www.searates.com/blog/post/suez-canal-and-red-sea-shipping-in-2026-risks-routes-and-operational-impact>

Smazhenko Oleksii
Odesa National Maritime University

STRATEGIES FOR CONTAINER TRANSPORTATION FROM ASIA TO UKRAINE

The article examines current strategies in container shipments from Asia to Ukraine under wartime conditions. The relevance of the topic stems from the ongoing geopolitical tensions, including the Russian-Ukrainian war and the Red Sea crisis, which have disrupted traditional supply chains, leading to increased costs, delays, and risks for Ukrainian importers. Asia, particularly China, remains a key supplier of goods to Ukraine, accounting for over 40% of container traffic, but traditional maritime routes via the Suez Canal have become unreliable due to Houthi attacks. This has forced rerouting around the Cape of Good Hope, extending transit times by 10–14 days and raising costs by 20–50%. In 2025–2026, partial stabilization in the Red Sea offers hope for recovery, but full restoration is unlikely until 2027. The study aims to analyze available routes, assess their efficiency in wartime, and develop strategic recommendations to minimize expenses, risks, and delays. The methodology involves a comprehensive analysis of documentary sources, including updated Suez Canal statistics for 2024–2026, freight rate dynamics influenced by Chinese New Year (CNY), and reasons major carriers (MSC, Maersk, CMA CGM) avoid traditional paths. Statistical data from the Suez Canal Authority shows a sharp decline in traffic: container transits fell by 86% in Q4 2025 compared to 2023, with overall traffic down 60% in early 2026. The research employs comparative analysis of alternative routes, risk assessment models, and economic strategic approaches, drawing on recent studies like those on Red Sea disruptions and CNY impacts on global freight. Key results indicate that routes via Poland and Romania are optimal for diversification, avoiding the Black Sea, with transit times of 45–60 days and moderate costs (\$1700–2100 per TEU). Direct Odessa paths remain cheapest but high-risk, requiring 1% value insurance. CNY 2025 caused 15–25% rate surges due to capacity shortages and blank sailings, exacerbating wartime logistics pressures. Proposed strategies include route diversification (combining sea and rail), risk management via monitoring (e.g., Prosperity Guardian operations), economic planning to avoid peak rates, technological solutions like AI for delay prediction, and 2026 forecasts anticipating rate drops with Red Sea stabilization but rising costs (\$500–1000 per container) from geopolitical risks. The practical value lies in providing actionable recommendations for Ukrainian logistics firms and policymakers to enhance supply chain resilience. Diversification and early planning can reduce costs by 15–30% and delays, supporting economic recovery. Future research could focus on real-time modeling of networks incorporating hybrid warfare impacts on global chains.

Keywords: container shipping, logistics, wartime risks, Suez Canal, Red Sea, strategies, freight rates, alternative routes.

JEL classification: R41, F02, L91

Дата надходження статті: 25.01.2026

Дата прийняття статті: 20.02.2026

Дата публікації статті: 03.03.2026