

Порти під обстрілами: досвід України, який сьогодні вивчає світ

Президент Асоціація портів України «Укрпорт» Дмитро Барінов опублікував авторську колонку у виданні Центр транспортних стратегій.

У матеріалі йдеться про досвід роботи українських портів під час повномасштабної війни, а також про уроки, які сьогодні викликають інтерес міжнародної портової спільноти.

Окрему увагу приділено роботі українського морського коридору, питанням безпеки портової інфраструктури та практичним рішенням, які дозволили портам продовжувати роботу в умовах постійних загроз.

Порти зазвичай сприймаються як цивільна інфраструктура, яка працює у відносно передбачуваних умовах. Ще кілька років тому мало хто у світовій морській індустрії серйозно замислювався над тим, як комерційні порти можуть функціонувати під час повномасштабної війни. Однак саме в таких умовах українські порти працюють уже понад чотири роки.

Ще до початку повномасштабного вторгнення навігаційні попередження оголосили північно-західну частину Чорного моря небезпечною для судноплавства. Фактично це означало закриття доступу до українських портів. Судна більше не могли безпечно заходити або виходити з них, і морська торгівля практично миттєво зупинилася.

24 лютого 2022 року ситуація різко загострилася. Порти почали зазнавати ракетних ударів, підходи з моря були заміновані, повітряний простір закритий. Ворожі військові кораблі знаходилися поблизу узбережжя, а загроза морського десанту

була цілком реальною.

З перших годин війни порти стали стратегічними об'єктами підвищеного ризику, діяльність яких координувалася разом із Збройними силами України, Військово-морськими силами та прикордонною службою. Для портової галузі один із головних уроків став очевидним одразу: у воєнних умовах ефективна координація між цивільною інфраструктурою та силовими структурами стає ключовою умовою для збереження роботи портів.

Близько шести місяців українські порти не могли працювати у звичайному морському режимі. У портах залишалося близько 130 суден, багато з яких ходили під іноземними прапорами і мали багатонаціональні екіпажі. Портам довелося організовувати евакуацію іноземних моряків суходолом, водночас забезпечуючи безпечне утримання суден.

Паралельно значні обсяги вантажів залишалися заблокованими на портових терміналах. Особливу небезпеку становили вантажі підвищеного ризику – нафтопродукти, легкозаймисті та хімічні речовини. Їх концентрація в умовах ракетних і дронівих атак створювала додаткові загрози. Тому одним із пріоритетів стало виведення небезпечних вантажів за межі портових територій або перенаправлення їх залізницею та автомобільним транспортом.

Фактично протягом кількох місяців порти працювали як великі внутрішні логістичні хаби, а не як морські ворота країни.

У цей період було впроваджено низку заходів для захисту інфраструктури та персоналу. На підходах до портів встановлювалися захисні бонові загородження. Інфраструктуру посилювали за допомогою бар'єрів, габіонів та бетонних конструкцій. Для безпеки людей облаштовувалися стаціонарні укриття, а також мобільні укриття безпосередньо на причалах. Паралельно створювалися резервні джерела енергопостачання та команди швидкого ремонту для відновлення роботи після обстрілів.

Ще одним важливим рішенням стало збереження трудових

колективів. Під час блокади порти майже не мали операційних доходів: не було суднозаходів, портових зборів чи перевалки вантажів. Проте було прийнято рішення максимально зберегти персонал. Масові скорочення могли б призвести до втрати професійних команд і паралізувати галузь. Саме тому після відновлення морських операцій порти змогли швидко повернутися до роботи.

Часткове відновлення експорту стало можливим завдяки Чорноморській зерновій ініціативі. Попри складну процедуру координації та постійні спроби росії гальмувати її роботу, за рік через цей механізм було експортовано понад 30 млн тонн вантажів.

Після виходу росії з угоди Україна була змушена створити власний морський коридор для продовження експорту.

Його робота базується на жорстких правилах безпеки. Судна не можуть очікувати на рейді поблизу портів, адже це робило б їх легкою мішенню. Натомість вони перебувають далі у морі та підходять до портів лише у визначені часові вікна.

Судно може зайти до порту лише тоді, коли вантаж уже знаходиться у порту, причал підготовлений, а навантаження може розпочатися негайно. Під час заходу та виходу з порту судна супроводжуються катерами пошуково-рятувальної служби.

3 вересня 2023 року порти Великої Одеси обробили понад 177 мільйонів тонн вантажів через цей коридор, з яких більше 105 мільйонів тонн становить зерно. За цей час було здійснено понад 7000 суднозаходів.

Сьогодні український досвід роботи портів в умовах війни викликає значний інтерес у міжнародної портової спільноти.

Нещодавно Міжнародна асоціація портів і гаваней (IAPH) звернулася до Асоціації портів України “Укрпорт” із пропозицією поділитися практичними напрацюваннями. Було оперативно скликано позачергове засідання комітету Risk & Resilience Committee IAPH, у якому взяли участь понад 90

представників портової індустрії з різних країн світу. Під час цієї зустрічі я представив презентацію про досвід роботи українських портів в умовах війни, після чого ми отримали значну кількість додаткових запитів від міжнародних колег.

Сьогодні ця комунікація фактично продовжується у робочому режимі: ми відповідаємо на запитання, обмінюємося практичними рішеннями та ділимося досвідом, який українська портова галузь отримала в надзвичайно складних умовах.

Цей досвід був здобутий дуже високою ціною. Але якщо він допоможе портам в інших країнах краще підготуватися до подібних викликів і підвищити свою стійкість, українська портова спільнота готова ділитися цими уроками.

Дивитись [тут](#)