

«Одне судно – це 10 тис. вантажівок». Що відбувається у чорноморських портах і як рятувати експорт

Голова Асоціації портів України Дмитро Барінов – про наслідки закриття морських воріт через російські обстріли

Поки українці майже кожного ранку тішаються ударами «пташок Мадяра» по складах важливого для російської економіки маркетплейсу Wildberries, в Чорному морі стався колапс українського морського експорту. 23 липня міністр аграрної політики Тарас Висоцький заявив, що рух на вхід кораблів до чорноморських портів України зупинився.

«Ще вчора до портів заходили чотири-п'ять суден. Це небагато, але рух був. Станом на сьогодні захід суден призупинився. Це рішення судновласників – держава зі свого боку нічого не обмежувала», – сказав міністр та додав, що уряд працює над рішеннями, які мають допомогти відновити судноплавство.

Причина призупинення морського експорту – російські атаки, які тепер не обмежуються портовою інфраструктурою. Ворог переключився безпосередньо на цивільні судна. За останній місяць Росія атакувала на Одещині 28 торговельних суден, внаслідок чого загинула 21 людина та ще 34 були поранені.

Від ракет страждають кораблі під прапорами різних держав, а серед загиблих – громадяни Індії, Сирії, Філіппін, Туреччини, зокрема, й цілком дружніх для Москви країн. Саме різке зростання ризиків для цивільного судноплавства змусило судновласників тимчасово призупинити роботу в українських портах.

Великий світовий контейнерний перевізник Maersk також заявив, що через поточну ситуацію більше не може забезпечувати сервіс через порт в Чорноморську. Призупинив операційну діяльність в

Одеській області і один із найбільших експортерів рослинної олії компанія Allseeds.

Казати про повну блокаду експорту не доводиться: трейдери перенаправляють вантажі на дунайські порти, але на цьому напрямку є свої проблеми – це і обмеження в осадці суден, і прискіпливі огляди румунських митників, і великий урожай в самій Румунії.

Україна ініціювала термінове засідання Ради Безпеки ООН на 27 липня після серії російських атак на цивільні вантажні судна в Чорному морі. Можна спрогнозувати, що логіка росіян, якою вони будуть пояснювати ці удари, які порушують всі норми вільного судноплавства, буде приблизно такою: якщо Україна б'є по їхніх танкерах, які також ходять під прапорами різних країн, то і вони мають право на «ответку»...

Голова Асоціації портів України Дмитро Барінов в інтерв'ю «Главкому» розповідає, чому альтернативні варіанти не зможуть повноцінно замінити чорноморські експортні ворота, наскільки зросли премії моряків за ризик перебування в українських портах та прогнозує, коли може відновитися експорт морем.

Мабуть, для портовиків нинішня ситуація не стала зовсім несподіванкою. Вони до неї готувалися?

Несподіванкою це не стало, бо портова спільнота вже працювала в таких умовах ще на початку війни. Тоді не було ані виходу, ані входу в порти, було заблоковано більш ніж 100 суден, екіпажі евакуювали і таке інше. Паралельно Україна почала розбудовувати маршрут через Дунай. Однак ні дорожня інфраструктура до Бессарабії, ні самі дунайські порти не були до цього готові. Вони ніколи раніше не перевантажували таких обсягів зернових та аграрних вантажів, бо в цьому просто не було потреби.

А потім все почало рухатися: будувалися нові термінали, прискорювалася обробка вантажів, спрощувалися процедури, збільшувалась кількість лоцманів для проведення суден. Спочатку судноплавство здійснювалося без використання гирла Бистре, а коли відвоювали острів Зміїний, відкрилася можливість використовувати два маршрути – гирло Бистре і Сулінський канал.

У підсумку 2023 рік став рекордним: дунайські порти перевалили 32 млн т вантажів. На 90% це українське досягнення, але також і наших європейських партнерів та сусідів. Єврокомісія активно опікувалася цим процесом, потім ще американці долучилися.

А те, що зараз росіяни просто почали атакувати цивільні судна, для мене стало не те щоб повною несподіванкою, але все-таки здивувало. Можна ще зрозуміти, коли вони цілять по українських портах, хоча це є суто цивільні об'єкти. Але ж бити по суднах, які йдуть під прапорами Ліберії чи Панами, де моряки – індуси, сирійці, турки... І жодної реакції міжнародної спільноти немає.

В Індії викликали російського посла через загибель чотирьох індійських моряків.

Напевно, це дуже вагома реакція, але коли іранці почали цілити по суднах в Ормузькій та Перській протоках, туди поїхали американські авіаносці, британські субмарини та французькі військові кораблі.

Чорне море – це ж міжнародна акваторія, а не якесь наше внутрішнє озеро. Тут ходять судна різних держав в різних напрямках, і треба ж їх якось захищати. У нас немає змоги збивати російські літаки, які завдають цих ударів, але ж у НАТО такі можливості є. Це ж не суто українське питання!

Які альтернативні варіанти використовуються нашими експортерами? Ви вже згадували про Дунай, де все напрацьовано з 2022-2023 років, але ці маршрути підходять не для всіх суден плюс сезонне зниження рівня води.

Ще є західний кордон, який всі ці роки розбудовувався як альтернативний. Наскільки я знаю, там збільшились пункти перетину, вже побудована вузькоколійка, збудовані сухі порти. І там наразі безпечніше.

Але ж треба розуміти, що жоден шлях по землі не може замінити морські перевезення: одне судно на 200 тис. тонн – це 10 тис. вантажівок. Тобто це 10 тис. водіїв, 10 тис. паперів треба оформити на кожну вантажівку. Але, звісно, якийсь обсяг вантажів туди поїде.

Тепер щодо Дунаю. Тут теж треба розуміти ризики. Росіяни відпрацьовували по всіх дунайських портах дуже щільно – багато

прильотів було. Спочатку ми думали, що їх буде зупиняти те, що з того берегу Дунаю – Румунія, яка є країною НАТО. Але бачимо, що «шахедаї» падають в Румунії, Молдові – і жодної реакції.

Обмеженням в Дунаї є осадка судна. Глибина у Сулінському каналі – 7,2 метра, у гирлі Бистрому – 5,2 метри. Це підходить для маленьких суден, яких багато не використаєш. Ми через це проходили на початку війни, були великі черги, але потім все нормалізувалося. Я особисто продуктивно співпрацював з AFDJ – румунською адміністрацією Нижнього Дунаю. Вони збільшили кількість лоцманів, зробили цілодобову навігацію по Сулінському каналу. Кажуть, що наше політичне та військове керівництво ретельно працюють над цим питанням. Подивимось, що з цього буде.

Як змінилася вартість логістики після її перебудови на західні кордони та Дунай?

Звісно, вона дуже підвищується. Якщо раніше, умовно кажучи, доставка вантажу однією фурою коштувала близько двох тисяч євро, то зараз – уже близько трьох тисяч. До того ж, наскільки я знаю, в Україні не так вже й багато вантажівок. Але всі ці витрати у кінцеву ціну товару не закладеш, бо є планка глобальних цін на цукор, борошно, олію. Ти не будеш продавати товар дорожче, ніж він коштує у Європі.

Кажуть, що румуни посилили технічні перевірки та документальний контроль суден, які йдуть через їхні порти. Наскільки це гальмує рух?

Дійсно, румуни посилили перевірки документів, технічний стан суден, склад вантажів, і це не стосується тільки суден, які йдуть до українських портів. Судновласникам та капітанам притаманно скаржитися на такі речі, але поки що це не призводить до критичних затримок.

Як на мене, більш проблемними будуть перевірки вантажівок, як це було, коли вони рухалися через Паланку на україно-молдовському кордоні до дунайських портів. Згодом ці перевірки були скасовані, і вони вже йшли транзитом без перешкод.

Пасажири на легкових авто не заздрять тим вантажівкам, які рухалися дуже швидко і ніхто їх не зупиняв. А зараз ці перевірки знову відновили. І коли туди через цей пункт будуть

їхати десятки-сотні тисяч тонн вантажу – це вже буде критично. Сподіваємося, що все-таки спрощений режим для вантажівок буде повернуто.

«Як тільки стане більш-менш безпечніше, судновласники повернуться миттєво»

Які з чорноморських портів найбільше постраждали від російських ударів? Чи є вже конкретний план і кошторис їхнього відновлення? Чи це не має сенсу, поки тривають удари?

Не має сенсу. Навіть працівників не можемо надіслати, щоб вони там щось ремонтували, тому що небезпека постійна. Ну, і треба також розділяти державну та приватну власність. Приватні термінали, яких більше ста, самі визначають, наскільки вони постраждали та скільки коштів їм потрібно для відбудови.

Тією чи іншою мірою постраждали практично всі. У когось – складські приміщення, у когось – обладнання для перевантаження, у Адміністрації морських портів страждають причали, шляхи... Щоб це все відновити, потрібні мільярди.

Наскільки активно ще до зупинки судноплавства в Чорному морі експортери почали перерозподіляти логістичні потоки? Бо були ж удари і по терміналах, і по контейнерах, тобто зберігати товар в портах стало просто небезпечно.

Експортери тримають руку на пульсі щохвилини, бо у них контракти, які треба виконувати. Росіяни ж цілять не тільки по портах, а й по залізниці, де також обмежений рух.

До того ж, була і ще триває об'єктивна сезонна затримка. Зараз у розпалі збір нового врожаю, і фермери чекають на гарну ціну. Зараз вона не дуже сприятлива, тому що є тиск на ринок нового збіжжя і залишків старого. Нове зерно притримують, і це теж відображається на обсягах та контрактах.

До кінця 2025/2026 маркетингового року перехідні залишки зернових в Україні оцінюються орієнтовно в 11,3 млн т.

Традиційно сезон основних продажів починається восени, коли всі вже подивилися на біржу, порахували ціну – і все починає швидко рухатися. І ось ці всі фактори – цінові вичікування, проблеми на залізниці та портах – пригальмовують зберігання збіжжя в портах.

Загалом механізм працює так: великі трейдери, які мають свої термінали, оголошують закупівлю зернових, встановлюють ціну і приймають продукцію від аграріїв. Зараз через всю цю ситуацію трейдери не можуть гарантувати своєчасне відвантаження. Відповідно не поспішають заповнювати новим врожаєм свої склади, в які будь-коли може прилетіти. Тобто зараз ми бачимо комплексну реакцію ринку, на те, що відбувається. Всі в очікуванні, чим все це закінчиться.

Які галузі, крім аграрної, страждають через нинішні проблеми з експортом найбільше?

Після аграрної продукції найбільшим експортним товаром є залізна руда. Її виробники разом з аграріями страждають від цієї ситуації найбільше.

Чи є у портів технічні можливості посилити захист суден принаймні під час стоянки та вантажних операцій?

Для цього потрібне ППО, а це військова складова. Ми постійно наголошували, що протиповітряний захист треба посилювати, і восени минулого року була прийнята постанова Кабміну, яка дозволяла створювати мобільні групи не тільки з військових, а ще і з представників портового співтовариства, щоб вони самі себе захищали. І навіть декілька таких груп були впроваджені.

Але ж ці групи захищають від дронів, а не від ракет. Потрібен якийсь захист на кшталт Patriot чи якоїсь іншої зброї, яка буде збивати все, що летить, і команди суден будуть знати, що вони перебувають під захисним куполом.

А хто, до речі, входить до цих мобільних груп з «представників портового співтовариства»?

Це оформлюється через ДФТГ (добровольчі формування територіальної громади). В цьому екіпажі має бути військовий, який може стріляти, а той же водій може бути звичайним працівником порту або просто добровольцем. Вони чекають на вахті, коли їм дадуть відмашку, коли треба виїжджати, і запускають антидрони. Сплачує за цю роботу термінал або Адміністрація морських портів.

Найбільший у світі контейнерний перевізник Maersk вже призупинив роботу в Україні через постійні російські удари. Як довго має тривати нинішня блокада, щоб трейдери почали

сприймати її не як тимчасову паузу, а фактично як нову реальність? І вже остаточно переорієнтували свою логістику, відмовившись від українських чорноморських портів.

Я вам гарантую, що як тільки стане більш-менш безпечніше, вони повернуться миттєво. Бо це бізнес, який рахує кожну копійку. Зараз автомобільні перевезення, перевалка кудись на Констанцу коштують просто космічних грошей. Тому як стане тихіше – всі знову будуть працювати через наші чорноморські порти.

Тихіше – це якщо безпекова ситуація повернеться умовно хоча б до того рівня, що тиждень тому?

Так. І порти ж вже давно пристосувалися: розмістили багато мобільних укриттів на причалах в інших місцях, щоб можна було швидко до них потрапити. Якщо тривога – всі прямують в укриття, там переcheкали і поновили роботу.

Те, що зараз судновласники припинили рух до чорноморських портів – це, в першу чергу, їхні особисті рішення, чи страховики просто відмовляють у страховці таких ризикових маршрутів?

В першу чергу, це рішення самих судновласників, капітанів та членів екіпажу. Вони самі вирішують на власний розсуд – чи є баланс між ризиком, на який наражаються, і премією, яку за це отримують. Кажуть, що зарплати моряків, які прямують до нашого регіону, підскочили у три чи п'ять разів.

Щодо страховиків, то якщо певні компанії і відмовляються, є інші, які беруть ці ризики на себе. І так воно завжди працювало: трохи активніше обстріли – і ставки зростали, але всіх все влаштовувало. Бізнес завжди знаходить баланс, і не буде такого, що, якщо така ситуація триватиме ще місяць-два, то всі махнуть на нас рукою і назавжди відмовляться сюди їздити.

Згадайте хоча б 2022 рік: спочатку пів року була повна блокада, але, коли підписали Стамбульські ініціативи, перше судно вийшло за 10 днів, вишукувалися черги... Хоча перед тим пів року взагалі нічого не працювало.

«До початку осені все має налагодитися»

Зараз акцент робиться на тому, що через проблеми на Чорному морі страждає насамперед експорт, але ж морем також йде

імпорт. Наскільки це суттєві втрати?

В обробці портів десь 90% складає експорт, а 10% – імпорт. Якщо судно привозило якісь будівельні матеріали, які потрібні для відбудови, то зараз воно йде, наприклад, до румунського порту Констанца, а потім ці матеріали будуть їхати автівкою до України. От і додаткові видатки – більший шлях, перетин кордону, більші витрати палива, зарплата водіям. Звісно, це куди накладніше, ніж просто вивантажитись з порту на потяг.

Екіпажі кораблів з безпекових міркувань бояться прямувати до України. А чи є через постійні російські удари кадровий відтік серед працівників портів?

Ні, немає. По-перше, в портах немає якихось тимчасових робітників, тут всі працюють роками. По-друге, є бронювання. По-третє – непогана зарплатня. І як я вже казав, намагаємося захистити робітників в мобільних бомбосховищах. Навіть якщо працівник сидить на крані і лунає тривога – за одну-дві хвилини він швидко туди спускається.

Так, біля Одеського порту є станція регулювання руху суден – звідти диспетчери та лоцмани контролюють судноплавство. В один з днів було багато «шахедів» і цю станцію розбомбили вщент, але мобільне бомбосховище поруч з нею зберегло життя лоцманам. Тому через всі ці складові – зарплата, бронювання, захист, довгострокова співпраця – немає проблем з кадрами.

Я вам більше скажу: коли почалася війна, і порти пів року не працювали, ми не звільнили жодного працівника. Так, когось дистанційно переводили на 2/3 окладу, думали навіть на пів окладу, але намагалися якнайдовше підтримувати своїх працівників, бо у них немає інших джерел для життя.

Який зараз фінансовий запас міцності портів, якщо їм знову доведеться довго простоювати?

Не можу казати про приватників, але державні порти мають певний запас. Важко оцінити, чи вистачить його на пів року, як на початку війни, але вони будуть намагатися тримати цей удар. Що, на ваш погляд, має зробити держава, щоб вирішити цю ситуацію? Які у неї в принципі є можливості?

Дуже складне питання. Звісно, можна спростити якісь процедури, зменшити чи взагалі скасувати податки. Але це не вплине на

ризикам життю моряків. Порти працюють, і якщо судновласники приймуть рішення знову до нас заходити, ми готові їх навантажувати. Однак вони поки відчують небезпеку. Тому держава має надавати захист портам, і не тільки з допомогою наших міжнародних друзів та партнерів.

Коли починалася війна, я вважав, що питання можна вирішити лише дипломатичними шляхами. Але наші військові відштовхнули російський флот навіть з Криму. Його вже там немає, він десь у Новоросійську. Згадую, як у перші дні війни ми бачили російські десантні кораблі, чекали, що зараз буде десант і мінували пляжі. А потім відвоювали острів Зміїний, з'явилися морські дрони, Чорноморський флот звідси пішов... Тепер треба якось нейтралізувати авіацію, яка жбурляє крилаті ракети по нас. Навіть балістика не є такою проблемою – вона коштовна, і росіяни її нечасто використовують.

Ваш особистий прогноз: коли чорноморські порти знову запрацюють?

З досвіду 2022-го року і майже чотирьох з половиною років війни мені здається, що після останніх щільних обстрілів десь за місяць якось воно нормалізується. І все повільно, але повернеться до того, як ми працювали раніше.

Так, це війна – ризики, небезпека, але ми вже до цього при звичаїлись і продовжимо працювати. Може, це більше мої сподівання, ніж твереза оцінка обстановки. Але, думаю, до 1 вересня все налагодиться.

Павло Вуєць, «Главком»

<https://glavcom.ua/interviews/odne-sudno-tse-10-tisjach-vantazhivok-shcho-vidbuvajetsja-u-chornomorskikh-portakh-i-jak-rjatuвати-eksport-1132931.html>

Експертна позиція «Укрпорту»: як працюють українські порти в умовах нової хвилі атак

25 липня Президент Асоціації портів України «Укрпорт» Дмитро Барінов в ефірі телеканалу «Суспільне» представив експертну оцінку Асоціації щодо роботи українських морських портів в умовах посилення російських атак на портову інфраструктуру та цивільне судноплавство.

За оцінкою експертів, сьогодні головною проблемою є не зупинка роботи портів, а тимчасове призупинення заходу нових суден через різке зростання воєнних ризиків. Українські порти продовжують працювати, здійснюють перевалку вантажів та завершують обробку суден, що вже перебувають у портах. Водночас частина судовласників відкладає заходи нових суден до стабілізації безпекової ситуації.

Окрему увагу під час ефіру було приділено ролі дунайських портів. Дмитро Барінов наголосив, що порти Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ є важливою складовою експортної логістики України, однак за своїми виробничими та логістичними можливостями вони не можуть повністю замінити порти Великої Одеси.

«Забезпечення безпеки цивільного судноплавства, міжнародна підтримка та ефективні механізми страхування воєнних ризиків є ключовими умовами для відновлення повноцінної роботи українських морських портів», – підкреслив Президент Асоціації портів України «Укрпорт» Дмитро Барінов.

Пресслужба Асоціації портів України «Укрпорт»

«Укрпорт» долучився до обговорення розвитку Дунайського регіону та інтегрованого управління водними ресурсами

6-й Національний день участі України у Стратегії ЄС для Дунайського регіону: в Одесі обговорили інтегроване управління водними ресурсами

24 липня 2026 року в Одесі відбувся 6-й Національний день участі України у Стратегії Європейського Союзу для Дунайського регіону (ЄСДР) під головною темою: «Посилення діалогу та міжсекторної співпраці задля інтегрованого управління водними ресурсами».

Асоціацію портів України «Укрпорт» на заході представляли Президент Асоціації Дмитро Барінов, віцепрезидент Юрій Крук та член Асоціації Юрій Димчогло.

Захід став важливим майданчиком для обговорення адаптації українського законодавства до стандартів Європейського Союзу, що є однією з ключових передумов європейської інтеграції України.

Для Асоціації портів України «Укрпорт» участь у таких заходах має особливе значення. Ефективне управління водними ресурсами, збереження екологічної рівноваги басейну Дунаю, розвиток внутрішніх водних шляхів та міжнародних транспортних коридорів безпосередньо впливають на функціонування українських портів, розвиток логістики та інтеграцію України до європейського транспортного простору.

Центральною подією форуму стала панельна дискусія «Запровадження басейнового принципу управління водними ресурсами – крок до набуття Україною членства в ЄС».

Під час дискусії учасники зосередили увагу на низці ключових

питань:

- Басейновий принцип управління водними ресурсами. Виконувач обов'язків начальника Басейнового управління водних ресурсів річок Причорномор'я та Нижнього Дунаю Павло Буланович представив практичні аспекти реалізації Плану управління Дунайським річковим басейном. Особливу увагу було приділено екологічному стану Кислицького рукава та необхідності його відновлення.
- Кліматичні зміни та водна стійкість. Учасники обговорили заходи щодо подолання дефіциту водних ресурсів, управління ризиками посух і паводків, а також підвищення стійкості водних екосистем регіону.
- Роль громадськості. Значну увагу приділили діяльності басейнових рад як ефективного механізму залучення громад до прийняття рішень і розвитку партисипативного управління водними ресурсами.
- Воєнні наслідки та екологічне відновлення. Фахівці проаналізували вплив російської військової агресії на довкілля суббасейну дельти Дунаю та обговорили першочергові заходи з його екологічного відновлення.

Важливою складовою заходу стала участь міжнародних партнерів. Зокрема, учасники висловили подяку Президентці Міжнародної комісії із захисту річки Дунай (ICPDR) у 2026 році Марії Шпанчик за підтримку України та сприяння гармонізації державної водної політики з вимогами та директивами Європейського Союзу.

Організаторами форуму виступили:

- ГО «Інститут дунайських досліджень»;
- ГО «Центр регіональних досліджень»;
- Міністерство економіки, довкілля та сільського господарства України.

Учасники форуму підтвердили спільну зацікавленість у поглибленні транскордонної співпраці в Дунайському регіоні, впровадженні європейських принципів управління водними ресурсами та реалізації екологічної політики відповідно до вимог Водної рамкової директиви ЄС.

Для української портової галузі це означає подальше зміцнення

співпраці з європейськими партнерами, розвиток сучасної водної логістики, підвищення екологічної безпеки та формування умов для сталого розвитку дунайських і морських портів України.
Пресслужба Асоціації портів України «Укрпорт»

Дмитро Барінов: «Дунай сьогодні – це річка стійкості, економічної безпеки та європейського майбутнього України»

Шановні колеги!

Дозвольте буквально одну коротку ремарку.

Ми сьогодні багато говоримо про інтегроване управління водними ресурсами, екологію, кліматичні виклики та європейські підходи. І це абсолютно правильно.

Але, на мою думку, для України важливо пам'ятати ще про одну складову.

Дунай – це не лише природна екосистема. Це одна з ключових транспортних артерій Європи, яка сьогодні має для України особливе стратегічне значення.

На початку повномасштабної війни саме Дунай став одним із головних логістичних шляхів, який дозволив Україні зберегти експорт і підтримати економіку. Він тоді довів свою життєву важливість.

Сьогодні ми знову бачимо, як через російські атаки на цивільні судна та портову інфраструктуру Великої Одеси робота морських портів значно ускладнюється. Частина вантажопотоків уже

переорієнтовується на Дунайський напрямок, і його стратегічне значення для України знову стрімко зростає.

Саме тому інтегроване управління водними ресурсами має враховувати не лише екологічний вимір, а й розвиток судноплавства, портової інфраструктури та транспортної логістики.

При цьому мова не про протиставлення економіки та екології. Навпаки. Європейський підхід полягає у пошуку балансу між охороною довкілля та сталим економічним розвитком.

Маючи багаторічний досвід роботи саме на Дунаї, можу сказати, що найкращі рішення завжди народжувалися тоді, коли за одним столом працювали екологи, водники, портовики, судноплавці, бізнес і місцева влада. Саме такий міжсекторальний діалог сьогодні потрібен українському Дунаю.

І якщо ми говоримо про інтегроване управління, то за цим столом обов'язково мають бути присутні всі – і ті, хто відповідає за збереження річки, і ті, хто забезпечує її роботу як міжнародного транспортного коридору.

Для України Дунай сьогодні – це не просто річка. Це річка стійкості, міжнародної співпраці, економічної безпеки та нашого європейського майбутнього.

Дякую.
