

Країни вивчають досвід України щодо безпеки у Чорному морі

22 березня 2026 року Президент Асоціації портів України «Укрпорт» Дмитро Барінов долучився до ефіру [Суспільне. Студія](#)

Під час ефіру обговорили роботу морських портів України в умовах війни та ключову роль координації між військовими, державними органами та бізнесом для забезпечення стабільної роботи галузі

[тут](https://megogo.net/ua/tv/channels/1288641-pershiy-online.html) <https://megogo.net/ua/tv/channels/1288641-pershiy-online.html>

Інтерв'ю Президента Асоціації портів України «Укрпорт» Дмитра Барінова для Ukrainian Shipping Magazine.

[20 березня 2026 в Ukrainian Shipping Magazine вийшло інтерв'ю Президента Асоціації портів України «Укрпорт» Дмитра Барінова щодо інтересу іноземних партнерів і фахівців як до співпраці так й до вивчення досвіду портової галузі України, що працює і розвивається в умовах війни.](#)

[International Association of Ports and Harbors](#)

[Асоціація Укрпорт](#)

<https://usm.media/interview-ukrport-dmitro-barinov/>

https://t.me/usm_media/19038

Логістика стійкості: Президент "Укрпорту" Дмитро Барінов про спільну роботу держави, військових і бізнесу - інтерв'ю в DER SPIEGEL

Сьогодні вийшло моє інтерв'ю в [DER SPIEGEL](#) – одному з провідних європейських медіа.

Говорили про те, як українські порти вже четвертий рік працюють в умовах війни – від повної блокади Чорного моря до запуску українського морського коридору, який сьогодні забезпечує експорт і стабільність глобальних продовольчих ринків.

Для мене також важливо, що в цій статті звучить не лише моя позиція. Її дуже точно доповнює мій колега [Stavnitser Andrey](#) – як людина, яка щодня приймає рішення на рівні реального портового бізнесу.

Фактично це і є головний висновок: українські порти сьогодні – це спільна робота держави, військових і бізнесу.

І, здається, світ починає уважно слухати цей досвід.

<https://www.facebook.com/derspiegel>

—

Today, my interview was published in [DER SPIEGEL](#), one of Europe's leading media outlets.

We spoke about what it means to keep Ukrainian ports

operational for the fourth year of war – from the initial blockade of the Black Sea to the launch of the Ukrainian maritime corridor, which now supports exports and global food stability.

I was also glad to see this perspective reinforced by my colleague Andrey Stavnitser, whose experience as a port operator reflects the same reality – making daily decisions under constant risk.

In many ways, this is the key takeaway: Ukrainian ports today operate through the combined effort of the state, the military and private business.

And it seems that the international community is now listening much more closely to this experience.

[International Association of Ports and Harbors \(IAPH\)](#)
[Association of Ports of Ukraine “Ukrport”](#)

Порти під обстрілом: чому світ може навчитися в Україні



Цими вихідними у міжнародному виданні [TradeWinds](#) – одному з провідних медіа світової морської індустрії – вийшла колонка президента Асоціація портів України «Укрпорт» Дмитра Барінова.

У матеріалі представлено практичний досвід роботи українських портів в умовах війни та рішення, які дозволили галузі зберегти функціонування морської логістики попри безпрецедентні виклики.

Сьогодні цей досвід викликає значний інтерес у міжнародної портової спільноти та стає частиною ширшої професійної дискусії про стійкість портової інфраструктури та безпеку морської торгівлі.

□ Повний текст статті: [тут](#)

□□

Over the weekend [TradeWinds](#) – one of the world’s leading maritime industry publications – published an opinion article by Dmytro Barinov, President of the Асоціація портів України «Укрпорт».

The article outlines practical lessons from the experience of Ukrainian ports operating during wartime and the solutions that have enabled the port sector to maintain maritime logistics despite unprecedented challenges.

This experience is increasingly attracting attention across the global port community and contributing to a broader professional discussion on port resilience and the security of maritime trade.

□ Read the article: [here](#)

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.

З 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](#)
