

Юрій Борисович КРУК

Виконавча дирекція Асоціації портів України «Укрпорт» з великою скорботою повідомляє, що 22 травня 2025 року, на 84 році, після тривалої хвороби, пішов з життя Президент Асоціації «Укрпорт» Юрій Борисович КРУК.

Юрій Борисович Крук народився 2 червня 1941 року у м. Херсоні. З 1956 по 1960 рік навчався у Херсонському Судномеханічному технікумі, спеціальність «експлуатація суднових машин та механізмів», кваліфікація – технік-судномеханік. У 1972 році закінчив Одеський інститут інженерів морського флоту, за спеціальністю «Суднові машини та механізми», кваліфікація – інженер-судномеханік.

Трудову діяльність розпочав у 1960 році мотористом, механіком Одеського рибозаводу. З 1962 по 1966 рік пройшов дійсну військову службу в ВМФ. З 1966 по 1980 рік III-й механік судна, інженер-механік цеху, начальник цеху, директор Одеського рибозаводу; з 1980 по 1988 рік начальник Іллічівського морського рибного порту; з 1988 по 1992 рік заступник Генерального директора ЧВОРП «Антарктика»; в 1992 заступник начальника Головного виробничого економічного управління Одеського облвиконкому; з 1992 по 1993 рік заступник голови Одеської облдержадміністрації; з 1993 по 1995 рік заступник міністра транспорту України – директор Департаменту морського і річкового транспорту; з 1994 по 2014 рік народний депутат України (II, III, IV, V, VI, VII скликань), голова Комітету, заступник голови комітету Верховної Ради України. З 2014 року - Президент Асоціації портів України «Укрпорт».

Заслужений працівник транспорту України, Академік Транспортної Академії України, Почесний громадянин Одеської області, м. Ізмаїла та м. Рені, майстер спорту з боксу, батько 4 синів і дідусь 15 онуків.

Юрія Борисовича нагороджено Орденом «За заслуги» III, II і I

ступенів і «Зірка ордена»,Орденем Богдана Хмельницького III ступеня, Почесною грамотою Верховної Ради України, Почесною грамотою Кабінету Міністрів України, , Орденем Святого рівноапостольного князя Володимира Великого III і II ступенів ,Орденем Преподобного Нестора Літописця III і II ступенів, орденем Різдва Христового, орденем Преподобного Агапіта Печерського, орденем Ярослава Мудрого, Міжнародним орденем православної церкви Святого Миколи Чудотворця «За примноження добра на землі», почесними нагородами Одеської області та міста Одеса.

Він був та назавжди залишиться в нашій пам'яті як талановитий керівник, сильна особистість, надійний друг та чуйна, шановна та добра людина.

Виконавча дирекція Асоціації портів України «УКРПОРТ» висловлює щирі співчуття рідним та близьким.

Про місце та час поховання буде повідомлено додатково.

Перевалка в дунайських портах упала майже на 50%

Порти Дунаю працюють менш ніж на половину, але залишаються стратегічно важливими для нішевих вантажів і зв'язку з ЄС.

У 2024 році вантажообіг українських портів на Дунаї скоротився на 46% – до 17,3 млн тонн. Про це написала провідна наукова співробітниця Інституту економічних досліджень та політичних консультацій Ірина Коссе.

Для порівняння, морський коридор забезпечив майже 80 млн тонн вантажообігу. Зерновий експорт через румунську Констанцу у січні-лютому зменшився в шість разів, а великі трейдери, зокрема «Нібулон», не бачать можливостей для нарощення

експортів через Ізмаїл чи Рені.

Водночас, як наголошує, ці порти залишаються ключовими для перевалки руди, нафтопродуктів та імпорتنих партій. Ізмаїл, зокрема, продовжує обслуговувати поставки української залізної руди для європейських металургійних комбінатів.

Дунайські порти є частиною логістичного коридору «шляхи солідарності», що з'єднує Україну з ЄС. Їхня інтеграція до TEN-T (транс'європейські транспортні мережі), масштабування європейського співфінансування та підтримка спеціалізованої інфраструктури – це інвестиція у стійкість, а не в резерв.

Так, на думку експертки, логістична автономія передбачає наявність вибору, а не залежність від одного маршруту, навіть якщо він наразі працює ефективно.

Раніше USM інформував, що філія «Нібулону» в Ізмаїлі перевалила 4 млн тонн вантажів.

<https://usm.media/perevalka-w-dunajskyx-portax-wpala-majzse-na-50/>

Україна вивчає досвід США з управління портовою інфраструктурою

Заступник Міністра розвитку громад та територій України Андрій Кашуба разом із делегацією Мінрозвитку взяв участь у програмі професійного обміну «Зміцнення системи управління портами», що проходила у США за підтримки Державного департаменту. Програма охопила п'ять штатів і включала офіційні візити у Вашингтоні, а також портів та інших інституцій Балтімора, Джексонавіля, Талси та Лос-Анджелеса.

Українська делегація вивчала американський досвід побудови та

функціонування державної системи управління морською та річковою галузями, портами, інфраструктурної безпеки, інноваційної логістики та залучення інвестицій через механізми державно-приватного партнерства.

«Морська й річкова інфраструктура – це не просто логістика. Це основа економічної стійкості та елемент національної безпеки. США демонструють ефективну модель, де держава зберігає контроль над стратегічними об'єктами критичної інфраструктури галузі, а інвестори залучаються через прозорі механізми у формі концесій. Це повністю відповідає нашому курсу. Україна вже рухається цим шляхом, і проєкт концесії порту Чорноморськ це підтверджує», – зазначив Андрій Кашуба.

Вашингтон став відправною точкою програми. Тут відбулися ключові зустрічі з представниками Державного департаменту США, де обговорювали розвиток портової інфраструктури як елемент національної безпеки, захист ланцюгів постачання та підтримку відкритої міжнародної торгівлі. У Міністерстві транспорту українська делегація ознайомилася з інноваційними підходами до інтермодальної логістики, роботою Центрів передового досвіду судноплавства та технологічними рішеннями для модернізації морських перевезень.

Окрему увагу приділили темі децентралізації – у Джорджтаунському університеті учасники вивчили, як федеральна система управління США розподіляє відповідальність за критичну інфраструктуру між рівнями влади.

Наступним етапом став Балтімор, де українська делегація відвідала морський термінал «Сігірт» – один із найпотужніших логістичних хабів східного узбережжя США. Тут ознайомилися з практиками кризового реагування, планування стійкості та модернізації портової інфраструктури в умовах високих навантажень і геополітичних ризиків.

Під час зустрічей Андрій Кашуба також презентував американським партнерам українсько-естонський план відновлення портової галузі. Це стратегічний документ, що передбачає не лише відновлення пошкодженої інфраструктури, а й глибоку трансформацію системи управління з акцентом на прозорість, ефективність і партнерство.

«Ми вдячні Уряду США, нашим партнерам та організаторам програми за змістовні зустрічі й відкритий діалог. Досвід, який ми отримали, буде основою для якісних змін в українській портовій галузі. Ми працюємо над тим, щоб наші порти не лише відновилися, а й стали прикладом сучасного, ефективного й безпечного управління. Саме на це спрямований і план, який ми розробили спільно з Естонією», – підсумував Андрій Кашуба.

Отримані під час візиту напрацювання та найкращі практики команда Мінрозвитку використає для вдосконалення державної політики у сфері портового управління.

<https://mindev.gov.ua/news/ukraina-vyvchaie-dosvid-ssha-z-upravlinnia-portovoioi-infrastrukturoiu>

Адміністрація морських портів – серед найприбутковіших державних підприємств України

За підсумками 2024 року державне підприємство “Адміністрація морських портів України” (АМПУ) посіло друге місце серед державних компаній за обсягом чистого прибутку, який становить 2,7 млрд грн. Такі дані оприлюднені в аналітичному звіті OpenDataBot.

За рівнем доходу підприємство зайняло четверту позицію – 6,3 млрд грн. Загальний дохід АМПУ за рік становив понад 7 млрд грн. У першому кварталі 2025 року компанія перерахувала до державного бюджету понад 923 млн грн податків та обов’язкових платежів.

“Морська галузь – один із ключових секторів економіки, який зберігає стійкість навіть в умовах воєнного часу.

Прибутковість та стабільна робота АМПУ – це свідчення потенціалу галузі до сталого розвитку. Сьогодні держава потребує сильних підприємств, які можуть бути опорою для бюджету, підтримувати експорт, забезпечувати зайнятість і створювати основу для економічного відновлення. Це саме той курс, якого ми дотримуємося у співпраці з підприємствами інфраструктурного сектору”, – зазначив заступник Міністра розвитку громад та територій Андрій Кашуба.

Адміністрація морських портів України продовжує забезпечувати утримання та функціонування портової інфраструктури, зберігати робочі місця та залишатися одним із найбільших платників податків серед державних компаній.

<https://mindev.gov.ua/news/administratsiia-morskykh-portiv-sered-naiprybutkovishykh-derzhavnykh-pidpryiemstv-ukrainy>

В'ячеслав Безрук, директор ДП «МТП "Чорноморськ"». Порт має працювати відкрито, ефективно й на користь державі

Порт «Чорноморськ» є одним із найбільш стратегічних морських хабів України. Його відновленню й розвитку має сприяти концесійний проєкт, розрахований на 40 років. Він охоплює два термінали: контейнерний та універсальний, із потенціалом до 760 тис. TEU (TEU – двадцятифутовий еквівалент, умовна одиниця вимірювання місткості вантажних транспортних засобів, – ред.) та понад 5 млн тонн вантажу щорічно. Проєкт уже має готову тендерну документацію, із чіткими умовами участі, структурою ризиків та гарантіями підтримки з боку держави. Його втілення

– одне з найважливіших завдань нового керівника Державного підприємства «Морський торговельний порт «Чорноморськ» В'ячеслава Безрука.

Укрінформ попросив його оцінити реальний стан справ на підприємстві й розповісти про найближчі плани.

ЩО БУЛО: СИСТЕМНІ ПРОБЛЕМИ Й ПІВМІЛЬЯРДНА ЗАБОРГОВАНІСТЬ

– Пане В'ячеславе, якими були реальні показники роботи підприємства на момент, коли ви його очолили?

– Ситуація була непростю. З одного боку, у першому кварталі 2025 року порт обробив більше вантажів, ніж за такий же період 2024-го – 1042,9 тис. тонн проти 952,6 тис. тонн. Але позитивні цифри приховували системні проблеми, які тягнули підприємство вниз.

План капітальних інвестицій 2024 року було виконано лише на 8% – це при тому, що фінансово рік був одним із найкращих.

Контракти укладалися переважно не з власниками вантажів, а з посередниками. Порт обтяжений судовими справами та розглядом проваджень Антимонопольним комітетом України, що, зазвичай, не на користь підприємства.

Додаткового вивчення потребує ситуація з так званими тимчасовими спорудами, які, по суті, є об'єктами нерухомості й використовуються безплатно, перетворивши державне підприємство на територію особистого збагачення, фактично вивівши з користування та оперативної діяльності підприємства гектари територій. Їхні власники на сумнівних умовах отримали переваги для своєї діяльності.

До цього додаються й інші факти: зокрема, передання портальних кранів портовим операторам, які в деяких випадках сплачують за них трохи більше ніж 15 тис. грн, втрата буксирного ринку, технічна база, яка фізично та морально зношена й не відновлювалася десятиліттями. Як на мене, усе це свідчить про системне знищення державного підприємства.

ПЕРШІ ЗМІНИ: РИНКОВЕ ЦІНОУТВОРЕННЯ ТА ЕЛЕКТРОННІ ТОРГИ

– Що вдалося зробити за два місяці на посаді? І на чому ви зосередилися насамперед?

Ми розпочали пілотний проєкт, що дасть змогу надавати портові послуги через відкритий аукціон

– Передовсім зробив повний аналіз ситуації в порту, з'ясував проблеми – а їх дуже багато, – розставив пріоритети. Ми отримали підприємство з великими боргами, майже повною відсутністю процедур прозорих закупівель і, як я вже казав, електронного документообігу. Частину важливих напрямів, зокрема буксирний флот, було майже втрачено.

Але я відразу поставив чітку мету: навести лад у внутрішніх процесах і зробити порт ефективним і прибутковим.

Серед найперших кроків – вихід на платформу Prozorro.Продажі. Ми розпочали пілотний проєкт, що дасть змогу надавати портові послуги через відкритий аукціон. Це – ринкове ціноутворення, рівні умови для всіх, чесна конкуренція та кінець непублічним домовленостям.

Впроваджуємо електронний документообіг – цифрові процеси скоротять час, зменшать витрати й виведуть внутрішню взаємодію на якісно новий рівень.

Працюємо над збільшенням обсягів вантажопереробки, поліпшенням фінансових результатів діяльності підприємства. Адже це напряду впливає на відрахування до державного бюджету, що особливо важливо тепер, під час війни.

– Відомо, що в порту нема прямих контрактів із вантажовласниками. Як змінюватимете ситуацію?

– У пріоритеті тепер – укладання прямих договорів із вантажовласниками із застосуванням єдиних, уніфікованих тарифів. Це – боротьба з корупційними ризиками і шлях до підвищення ефективності підприємства.

ШЛЯХИ РОЗВИТКУ: ЗБІЛЬШЕННЯ ВАНТАЖООБІГУ Й ВІДНОВЛЕННЯ БУКСИРНОГО ФЛОТУ

– Після істотного минулорічного зростання на початку 2025-го вантажообіг в портах Великої Одеси зменшився. Є шанси найближчим часом відновити колишні обсяги перевалки в Чорноморському порту?

Основу вантажопотоку тут традиційно становлять саме зернові культури

– Тепер сезонний спад надходження вантажів, на нього накладається загальне уповільнення вантажопотоків регіону. Деякі напрями діяльності доводиться переорієнтовувати. Ми

зосередилися на критично важливих для економіки України, а саме: забезпечення стабільного експорту продовольства. Основу вантажопотоку тут традиційно становлять саме зернові культури – стратегічно важливий товар не лише для нашої держави, а й для світового ринку.

За перші чотири місяці 2025 року з оброблених 1,3 млн тонн вантажів 826,2 тис. тонн – саме зернові. Це понад 64% від загального обсягу перевалки.

Нині будуємо нову комерційну стратегію, яка містить прямі переговори з вантажовласниками, індивідуальні тарифні та логістичні пропозиції, модернізацію технічної бази, диверсифікацію вантажів.

Акцент робимо на розвиток перевантаження навалювальних вантажів – одного з ключових напрямів у сучасній портовій логістиці. З огляду на підвищення ролі України як аграрної держави та важливого постачальника сировини на світові ринки, нарощування потужностей у цьому сегменті є не лише стратегічно важливим, а й життєво необхідним.

– Чи вдається в Чорноморську відновити роботу буксирного флоту після майже повної втрати ринку буксирних послуг?

– Буксирний флот – це серце кожного порту, і я впевнений, що ДП «МТП “Чорноморськ”» має потужний потенціал для самостійного та якісного надання буксирних послуг і повернення лідерських позицій з надання таких послуг. На початку 2025 року відсоток задіяння державних буксирів становив приблизно 25%. З-поміж допущених до експлуатації були тільки два наші буксири: «Станіслав Стребко» та «Тігрис», решта – у руках приватних компаній.

Ми одразу ж узялися за подолання такої диспропорції. І вже 16 травня я підписав Наказ по підприємству про введення в експлуатацію буксира «Капітан Незавітін». Це відкриває перед підприємством нові можливості для повернення частки ринку буксирних послуг, яку останніми роками було втрачено на користь приватних операторів. Держава має всі ресурси, щоб надавати конкурентні послуги – і ми вже демонструємо це на практиці.

ПЛАН НА МАЙБУТНЄ: КОНЦЕСІЯ Й ПОНОВЛЕННЯ МІЖНАРОДНОЇ ПЕРЕПРАВИ

– Розкажіть про перспективи відновлення роботи паромної переправи в порту «Чорноморськ».

Повернення паромної лінії розширить спектр транспортних послуг порту

– Ми активно співпрацюємо з профільними міністерствами, міжнародними партнерами та операторами для налагодження паромної переправи. Повернення паромної лінії розширить спектр транспортних послуг порту, зменшить логістичне навантаження на автомобільні та залізничні перевезення, посилить транзитну роль України на міжнародному рівні, створить нові робочі місця та збільшить надходження до бюджету. Тому це питання – пріоритетне в нашій стратегії розвитку.

– Концесія порту Чорноморськ – один із найбільш обговорюваних проєктів. На якій він стадії?

– Я розумію ідею концесії як механізму, що дає змогу модернізувати термінали, оновити технічну базу, збільшити пропускну здатність порту та підвищити рівень сервісу. Водночас надзвичайно важливо зберегти стратегічний контроль держави над ключовими активами, забезпечити прозорість процедури відбору концесіонера та дотримання соціальних гарантій для працівників.

Тепер концесійний проєкт щодо Першого та Контейнерного терміналів на фінальній стадії підготовки. Проведено ґрунтовні дослідження об'єктів державної власності, які планується передати в концесію, за участі міжнародних партнерів. На основі техніко-економічного обґрунтування надано позитивний висновок про доцільність втілення проєкту.

Важливою є участь профспілок у процесі: ми маємо бути впевненими, що будуть збережені робочі місця, виконані умови колективного договору, а працівники отримають належний соціальний захист.

– Попри війну, порт далі працює. Як підприємство виконує свої зобов'язання в умовах воєнного стану?

– Незважаючи на постійну загрозу, порт виконує всі функції і відіграє важливу роль у забезпеченні продовольчої безпеки не лише України, а й усього світу.

Ми беремо активну участь у реалізації «українського зернового

коридору», який почав діяти після завершення «зернової ініціативи». Адміністрація порту щоденно працює над тим, щоб утримати наявні вантажопотоки й залучити нові, попри всі логістичні та безпекові виклики. Це наша принципова позиція: зберегти робочі місця, виконати соціальні зобов'язання перед трудовим колективом, а також забезпечити регулярні надходження до бюджетів усіх рівнів.

Діана Микитенко

<https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3994656-vaceslav-bezruk-direktor-dp-mtp-cornomorsk.html>
