

Антикризові заходи УДП підтримані на рівні профільного міністерства.

Антикризові заходи УДП підтримані на рівні профільного міністерства.

Вчора відбулась важлива нарада у Міністерстві інфраструктури, ініційована Дунайським пароплавством.

Обговорено поточний стан справ, подальші плани розвитку, шляхи збереження дунайського експортного логістичного напрямку.

Ситуація на Дунаї об'єктивно складна, фрахтові ставки на мінімумі, аграрний експортний потік переорієнтувався на порти Одеси.

Найбільші учасники ринку річкових перевезень скорочують витрати: призупиняють деякі інвестиційні проекти, оптимізують штат.

Пароплавство також вимушено вдаватись до антикризових заходів. На всіх рівнях є цілковите розуміння обґрунтованості цих кроків.

Також є розуміння, що навіть у кризу УДП важливо продовжувати модернізацію флоту.

Десятиріччями підприємство лише проїдало старий ресурс. Нарешті у пароплавства є історичний шанс на сучасний флот.

Під час наради обговорювалось питання змін до фінплану щодо списання та реалізації суден, які роками перебувають у відстої. Здебільшого це металобрухт, що економічно не доцільно відновлювати. Баласт, який вимиває обігові кошти підприємства. Позиція колег однозначна. Баласту треба позбуватись. Очікуємо, що процес реалізації буде негайно розблоковано. Держава отримає податки та дивіденди, наш Кілійський завод – робочі місця, флот УДП – додатковий обсяг перевезень.

Дунайська логістика перебуває у фокусі уваги профільного міністерства. Ми вдячні нашому акціонеру за підтримку.

В Україні залучають 50 млн євро на відновлення портів

Уряд ухвалив рішення, яке дозволить залучити 50 млн євро на ремонт та розвиток портової інфраструктури.

Про це повідомив прем'єр-міністр України Денис Шмигаль.

У п'ятницю, 2 серпня, уряд ухвалив рішення, яке дозволить залучити 50 млн євро підтримки від ЄС на ремонт та розвиток української портової інфраструктури.

Прем'єр-міністр наголосив, що ще один напрямок допомоги аграріям – це логістика.

«Ключове тут – це робота українського морського коридору. Це стало можливим завдяки успіху наших Сил оборони в Чорному морі, завдяки програмам підтримки експорту, завдяки страхуванню воєнних ризиків», – зазначив посадовець.

Нагадаємо, за 11 місяців роботи українського морського коридору вантажообіг портів Великої Одеси склав 60 млн тонн. З них 40,6 млн тонн – зернові вантажі, які відправили до 46 країн світу.

Участь Президента Асоціації

портів України Ю.Б.Крука у засіданні Антикризового штабу стійкості в умовах воєнного стану

1 серпня 2024 року Президент Асоціації портів України «Укрпорт» Ю.Б.Крук взяв участь у засіданні Антикризового штабу стійкості економіки в умовах воєнного стану.

Основне питання порядку денного засідання неприпустимість прийняття законопроекту №11416 про підвищення податків в поточній редакції

Інтегральним висновком учасників засідання стала необхідність збалансованого, техніко-економічно обґрунтованого підходу до теми підвищення податків і обов'язкових консультацій з бізнесом, аналітики щодо прогнозу наслідків.

Антикризовий штаб готує звернення на Верховну Раду про неприпустимість прийняття законопроекту №11416 в поточній редакції і закликом організації відкритих консультацій і обговорень із бізнес-асоціаціями.

У засіданні взяли участь представники Верховної Ради, Уряду, торгово-промислові палати, бізнес-омбудсмен України Роман Ващук, галузеві асоціації, представники великого і малого бізнесу, профспілки України, науково-експертні установи.

Прес-служба Асоціації портів України «Укрпорт»

Сергій СТРОЯ: невідомі епізоди з життя відомої людини

Після тривалої боротьби з тяжкою хворобою пішов із життя Сергій Костянтинович Строя – Почесний працівник транспорту України, член Ради Асоціації портів України «Укрпорт», директор ДП «Ренійський морський торговельний порт».

4 серпня 2024 року морська та портова громадськість, ренійські портовики, жителі м.Рені, керівники міста та району, попрощалися із Сергієм Костянтиновичем Строем.

З БІОГРАФІЇ

Сергій Строя почав працювати в Ренійському порту 1984 року стивідором. 1987 року був призначений заступником начальника з експлуатації першого вантажного району, 1999 року – начальником першого району.

У 2003–2004 роках працював заступником начальника Одеського порту з інвестиційної політики та розвитку.

Начальником Ренійського порту був призначений у 2004 році і на цій посаді пропрацював до 2013 року, після чого очолив Ренійську філію ДП «АМПУ».

У 2020-2023 роках працював на керівних посадах в Ізмаїльській філії ДП «АМПУ». У березні 2023 року наказом профільного міністерства його було призначено директором ДП «Ренійський морський торговельний порт».

Вважав себе патріотом Рені та Ренійського порту.

Будемо відвертими: до нього завжди було полярне ставлення. Ті, хто працював із Сергієм Костянтиновичем в одній команді, безмірно поважали його за професіоналізм та інтелігентність. Ті, хто з боку спостерігав за кар'єрою Сергія Строї, нерідко писали уїдливі коменти у соцмережах. І це природно, адже успіхи іншої людини нерідко породжують заздрість – аж ніяк не

прагнення наслідувати приклад.

Звідки «золото»?

Успіх дуже складно повторити, для цього треба багато працювати. Працювати з дитинства.

Сергій Строя став першим золотим медалістом Ренійської школи №1, яку закінчив 1979 році. Що було мотивацією до такого старанного навчання? Може, вимогливість батьків? Мами-педагога?

– Батько працював у порту, мама вела уроки фізики у четвертій школі, навантаження та відповідальність у обох було дуже велике, – якось сказав Сергій Костянтинович, відповідаючи на моє запитання «не по роботі». – Я бачив, що батьки приходять увечері додому дуже втомленими. А я, школяр, у цей момент вийду і скажу: “У мене сьогодні – двійка”? Як це так?.. Як ви собі це уявляєте?

Довго сидів над конспектами

З тією ж відповідальністю навчався Сергій Строя в Одеському інституті інженерів морського флоту:

– Ми разом навчалися на факультеті «Управління морським транспортом» та жили в одній кімнаті гуртожитку, потоваришували з першого курсу, – розповідає Віктор Меркулов. – Мій товариш був чудовим студентом, усі курсові роботи, усі заліки та іспити складав вчасно, і оцінки були завжди високими. Я пам’ятаю, як багато часу він проводив над підручниками та конспектами, вивчаючи теорію управління морським транспортом, яку згодом застосовував уже на практиці. Коли ми закінчували інститут і був розподіл, від Ренійського порту надійшла заявка на вісім молодих спеціалістів-експлуатаційників. Підприємство у ті роки розвивалося – і ми приїхали працювати до Рені. Нас узяв під свою опіку батько Сергія – Костянтин Георгійович Строя, який працював у порту, він став для нас, молодих спеціалістів, другим батьком... Коли 2023 року Сергія Строя міністерство призначило директором «РМТП», я на той час уже вийшов на пенсію. Але Сергію Костянтиновичу потрібна була команда, опора, він попросив і я

повернувся. Ми завжди працювали у команді. З Сергієм Строю було легко працювати, оскільки він був у своїй галузі професіоналом з великої літери. Важко говорити про це у минулому часі.

Про те, як Сергій однокурсників персиками пригощав

Про цю історію більш ніж сорокарічної давнини я знаю зі слів мами Сергія Костянтиновича – Катерини Петрівни. Тоді її син разом з іншими студентами проходив практику в Ренійському порту, і хтось із юних одеситів розповів, що бачив на місцевому ринку неймовірно величезні персики. «А я знаю, де такі ростуть, – сказав Сергій. – Якщо хочете, коли стемніє, ходімо красти». Однокурсники, на диво, відразу погодилися на таку незвичайну пригоду.

Коли стемніло, Сергій повів товаришів на вулицю 25-чапаївської дивізії. Зупинилися біля скромного будиночка, світло у вікнах не горіло: схоже, господарів не було вдома. Хлопці перелізли через паркан, за яким справді виявилось дерево з ароматними плодами. Дівчата «стояли на отасі». Було темно та дуже страшно.

Ніхто зі студентів не знав, що цей скромний будиночок із плодовими деревами – ні що інше, як... дача сім'ї Строї.

Пізніше, коли це стало відомо, учасники «злочину» просто сміялися: їх ще ніхто так оригінально не пригощав персиками.

Завжди з почуттям гумору

– Сергій Костянтинович завжди був із почуттям гумору, воно допомагало підтримувати робочий тонус, людські стосунки без образ у найскладніших ситуаціях, а вони на виробництві завжди бувають, – каже Валерій Бабенко. – Я почав працювати в Ренійському порту з 1978 року і пам'ятаю Сергія з тих років, коли він з товаришами приїжджав поїздом Рені-Одеса. Ми цей поїзд ще називали студентським. Я вже гуляв із візком, а студенти веселою компанією приїжджали на практику.

– Особисто я був радий поверненню Сергія Костянтиновича до Ренійського порту 2023 року, бо комфортно працювати з професіоналами, а він таким був, – веде далі Валерій Бабенко.

– Мені імпонувало те, що Сергій Строя з багатьох варіантів завжди міг вибрати найбільш вірне рішення, зважене та аргументоване, і завжди – на користь підприємства. Сергій Костянтинович пропрацював у транспортній галузі 40 років, він застав часи розквіту Ренійського порту, часи його кризи та падінь. Ми через це проходили разом, і я бачив, як Сергій Костянтинович ставився до рідного підприємства, до портовиків, до династій портовиків. Він поважав працю людей, цінував професіоналізм і міг заплющувати очі на деякі недоліки – у кого їх немає? За найменшої нагоди піднімалася заробітна плата. Він не відмовляв працівникам порту в особистих проханнях, у допомозі. Якщо відповідь була негативною, то тільки тому, що інакше справді було неможливо. Сергій Костянтинович дуже тяжко переживав такі моменти, пропускав через нерви, через себе. Казав: «Інакше вчинити просто неможливо». Наприклад, у найскладніші часи останніх сил порт містив спорткомплекс «Водник»: Сергій Костянтинович розумів значення спорту для молоді міста Рені. Він бачив, наскільки захоплено спортом займався його син, товариші сина. І сам начальник порту постійно, двічі-тричі на тиждень ходив на тренування після роботи. Ми разом ходили.

Завжди пам'ятав про ветеранів

– Я особисто із Сергієм Костянтиновичем не була знайома, але дуже часто писала йому листи від ветеранської організації, – розповідає голова Ренійської ради ветеранів Валентина Степаненко. – Керівник намагався, наскільки це було в його силах, вирішувати питання позитивно. Різні газети для ветеранів-портовиків Сергій Костянтинович виписував сотнями. Він поважав прагнення старшого покоління читати, вникати, знати. Від колишніх портовиків, які особисто знали Сергія Костянтиновича, я чула лише позитивні відгуки.

«Гідна людина попросила – я не міг відмовити...»

– Я почав працювати в Ренійському порту, як і Сергій Костянтинович Строя, 1984 року, – розповідає Юрій Піщало. – У нас були різні вахти: Строя був стивідором, а я працював на

обчислювальному центрі. Наші шляхи постійно перетиналися, оскільки вирішувалися спільні завдання. Ці зустрічі завжди були конструктивними... Коли я вийшов на пенсію, мене запросили працювати до Чорноморського порту. Але коли 2023 року Сергія Костянтиновича призначили директором «РМТП», я повернувся. Ми багато років пропрацювали разом, гідна людина попросила – я не міг відмовити.

Ніколи не став би жити у мегаполісі

2023 року, даючи інтерв'ю інформагентству «Юг.Today» невдовзі після свого призначення на посаду директора ДП «РМТП», Сергій Костянтинович сказав: «Я ніколи не соромився і не соромлюся, що я – провінціал. Причому говорю відверто: мені подобається провінційне життя. Я ніколи не став би жити у мегаполісі. Водночас одна з головних характеристик провінційних міст – постійне розповсюдження чуток. При цьому чутки іноді бувають настільки неймовірними, що виникає питання: звідки люди взагалі можуть отримувати та передавати подібні відомості? Особисто у мене просто фантазії не вистачило б, щоби придумати деякі місцеві чутки. А у когось, навпаки, фантазія – як фонтан...

Не скромничатиму: я, напевно, залишаюся одним з останніх носіїв традицій «старого» Ренійського порту. Представники молодих поколінь, можливо, навіть мене не зрозуміють, але я досі пам'ятаю прізвища бригадирів, докерів та інших працівників, які були Героями соціалістичної праці! Повірте, я зараз говорю без сарказму та іронії – ці люди реально заслужили свої високі звання та нагороди.

Жодної матеріальної мотивації у мене немає – я дуже комфортно почував себе на колишньому місці роботи, в Ізмаїльській філії АМПУ. Я погодився очолити ДП «РМТП» лише тому, що вважаю себе патріотом Рені та Ренійського порту».

Останнє інтерв'ю

Останнє у житті інтерв'ю Сергій Костянтинович дав місцевому онлайн-виданню «Рені-Одеса». Однак говорити «на камеру» Сергій Костянтинович відмовився: «Одну фотографію – і достатньо, –

сказав він безапеляційно. – Ну, хіба ще фото нашої нової техніки. Ми отримали навантажувачі від іноземних партнерів, які надають Україні безоплатну допомогу у період війни.

Частину навантажувачів придбали за рахунок коштів підприємства. В результаті у нас зараз не менше засобів малої механізації, ніж було в найблагополучніший для порту період. Причому вони все нові. Коли я хочу підняти собі настрій, їду в порт і милуюсь нашим парком автотранспорту навантажувачів».

На перше запитання, скільки у нас на інтерв'ю часу, директор підприємства відповів: «Стільки, скільки буде потрібно».

Інтерв'ю було ґрунтовним і опубліковано згодом трьома подачами – про досягнення, перспективи підприємства та проблеми.

На закінчення інтерв'ю, яке відбулося у січні 2024 року, Сергій Строя сказав наступне: «Знаєте, я сам собі запитую: коли мені було легше працювати? Коли доводилося зводити кінці з кінцями для того, щоб зберегти порт?.. Чи зараз, коли чистий прибуток та податки обчислюються сотнями мільйонів? Отож, у мене немає однозначної відповіді... Тоді я прокидався серед ночі і не міг заснути від думок – як вчасно виплатити зарплату? Зараз теж прокидаюся і думаю про чергове судове провадження, в якому йдеться про те, що нібито ми на користь якихось приватних структур позачергово поставили судно під завантаження. Читаєш – нісенітниця: порт ще в 2013 році розділений, а вони не розуміють, що ці питання вже не входять до компетенції керівництва ДП «РМТП»... Так от скажу: у гірші роки я пропрацював 15 років, а в нинішніх умовах не може бути і промови, щоб стільки вистояти, – у кращому разі кілька років».

Це інтерв'ю було опубліковано на початку лютого 2024 року.

Антоніна БОНДАРЄВА

сайт

Рені-Одеса

<https://reni-odessa.od.ua/ru/sergej-stroja-neizvestnye-jepizody-iz-zhizni-izvestnogo-cheloveka.html>

В УДП заявили, що вимушені вдаватись до антикризових заходів

Українське Дунайське пароплавство вимушене вживати антикризових заходів для збереження експортного напрямку.

Днями у Міністерстві інфраструктури відбулась нарада щодо антикризових заходів у пароплавстві, повідомили в УДП.

У ході зустрічі сторони обговорили поточний стан справ, подальші плани розвитку, а також шляхи збереження дунайського експортного логістичного напрямку.

Ситуація на Дунаї об'єктивно складна: фрахтові ставки – на мінімумі, аграрний експортний потік переорієнтувався на порти Одеси.

Найбільші учасники ринку річкових перевезень скорочують витрати: призупиняють деякі інвестиційні проекти, оптимізують штат. До антикризових заходів вимушено вдається у УДП.

Водночас УДП важливо продовжувати модернізацію флоту. Тож під час наради також обговорювалось питання змін до фінплану щодо списання та реалізації суден, які роками перебувають у відстої. Здебільшого це металобрухт, відновлювати який економічно не доцільно.

Наразі УДП очікує, що процес реалізації брухту буде негайно розблокований. У такому разі держава отримає податки та дивіденди, Кілійський завод – робочі місця, а флот УДП – додатковий обсяг перевезень.

Раніше в Українському Дунайському пароплавстві заявили, що Україна ризикує зірвати програму фінансування модернізації флоту.

