

У Польщі можуть створити центр для захисту портів та морської інфраструктури

У Польщі пропонують створити Центр морської безпеки для стратегічного захисту державної портової та енергетичної інфраструктури на морі.

У четвер Комісія з питань морського господарства та внутрішнього судноплавства розглянула інформацію про захист критичної морської інфраструктури, пише Європейська правда. Йдеться про порти, морські паливні та газові термінали, трубопроводи, підводні енергетичні кабелі, вітрові електростанції, що будуються.

В результаті Комісія ухвалила резолюцію, в якій наголосила про кадровий дефіцит у Кашубському та Поморському дивізіонах прикордонної служби. Разом з тим фахівці звернулися до МВС із закликом поповнити кадровий дефіцит і надати інформацію про кошти, що виділяються на ці цілі.

Заступниця директора департаменту морського господарства та внутрішнього судноплавства Міністерства інфраструктури Соня Кноблох-Сєрадзька вказала на пропозицію створити єдиний орган, відповідальний за координацію дій у сфері моніторингу польських морських територій та обміну інформацією.

«Міністр інфраструктури повністю підтримує плани створення Центру морської безпеки (ЦМБ) в структурі Прикордонної служби, вважаючи, що це сприятиме зміцненню та захисту критично важливих для морської економіки Польщі елементів інфраструктури та покращенню реагування на загрози в морських районах», – зазначила Кноблох-Сєрадзька.

У польському МВС заявили, що робота над створенням Центру вже ведеться. У відомстві сподіваються висловив сподівання, що у вересні проєкт може потрапити на розгляд Сейму.

Раніше стало відомо, що Польща інвестує понад 36 мільйонів

злотих у флот підводних робіт.

<https://usm.media/u-polshhi-mozhut-stvoriti-czentr-dlya-zahistu-portiv-ta-morsko%D1%97-infrastrukturi/>

Игорь Билык. БЕЛГОРОД-ДНЕСТРОВСКИЙ ПОРТ СТАЛ ЧАСТЬЮ ТЕН-Т БЛАГОДАРЯ ВОССТАНОВЛЕНИЮ Ж/Д УЧАСТКА С МОЛДОВОЙ

Украина вошла в Трансьевропейскую транспортную сеть (TEN-T) в 2017 году.

В 2022 году Украина восстановила и открыла участок железной дороги Березино-Басарабьяска, соединив Украину и Молдову в Одесской области.

В ходе работ было восстановлено:

23 км ж/д полотна

14 ж/д мостов

Стоимость работ не известна, но по слухам составила около 1 млрд грн.

В 2024 году ЕС обновил индикативные карты TEN-T для Украины и Молдовы и включил новые маршруты, среди которых появился ж/д путь Одесса-Березино-Басарабьяска (на Кишинёв и Джурджулешты, Республика Молдова).

Регламентом ЕС 2024/1679 предусмотрено расширение сети на территории Украины и Молдовы с продолжением четырёх европейских транспортных коридоров сети TEN-T:

“Балтийское море – Чёрное море – Эгейское море” через Львов и

Черновцы, Румынию и Молдову, Белгород-Днестровский в Одессу
Средиземноморский коридор и коридор Рейн-Дунай с продолжением
во Львов через Чоп

“Северное море-Балтика” с продолжением через Львов, Ковель в
Киев и дальше на восток.

Участие Белгород-Днестровского порта в сети TEN-T имеет важное
значение в дальнейшем развитии порта, как регионального хаба,
в рамках маршрута TMTM (Транскаспийский международный
транспортный маршрут).

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

Аграрні асоціації закликали Зеленського ветоувати закон про експортне мито на сою та ріпак

Провідні аграрні асоціації звернулися до президента України із
закликом ветоувати закон про експортне мито на сою і ріпак.

Представники галузі просять застосувати право вето та
повернути закон на повторний розгляд парламенту, повідомила
Всеукраїнська аграрна рада.

«Від імені членів наших асоціацій висловлюємо категоричний
протест проти ухвалення згаданих змін щодо запровадження
вивізного мита на насіння сої та ріпаку», – йдеться у
зверненні.

Аграрії нагадали, що Україна вже мала подібний досвід у
2017-2020 рр., коли скасування ПДВ при експорті цих культур
призвело до різкого скорочення площ їх вирощування.

Також аграрні асоціації застерігають, що запровадження мита негативно вплине не лише на внутрішній ринок, а й на міжнародну репутацію України.

Особливо гостро нововведення вдарить по малих і середніх агровиробниках, які не можуть експортувати продукцію самостійно.

Крім того, аграрії наголосили і на невідповідності закону Податковому кодексу України.

Раніше USM повідомляв, що «Нібулон» звернувся до Зеленського через «соєві правки».

<https://usm.media/agrarni-asocziaczi%dl%97-zaklikali-zelenskogo-vetuvati-zakon-pro-eksportne-mito-na-soyu-ta-ripak/>

В Україні найчастіше відкривають аграрний бізнес на Одещині, у Києві та на Львівщині

В Україні найчастіше відкривають аграрний бізнес на Одещині, у Києві та на Львівщині, – дослідження

В останні роки в Україні на кожну закриту агрокомпанію відкривається 2,5 нові.

Про це свідчить дослідження порталу «Опендатабот».

Так, 8644 агрокомпанії зареєстрували в Україні з 2021 року. Найактивнішим був 2021 рік – тоді з'явилося 2678 компаній.

З початком повномасштабного вторгнення кількість реєстрацій знизилась до 1558. Втім вже з 2023-го аграрний сектор пожвавився: з'явилося 1697 нових компаній за рік. 869 нових агропідприємств вже зареєстровано цього року.

Водночас 3416 аграрних підприємств закрилось з 2021 до 2025 року в Україні.

Найактивніше агробізнес відкривали в Одеській області – зареєстровано 612 нових компаній. Майже не відстають Київ (600), Львівщина (597) тощо.

За останні п'ять років 1738 агрокомпаній змінили свою юридичну адресу та переїхали до інших регіонів України. З них 346 обрали західні області як нове місце для ведення бізнесу.

Раніше стало відомо, які агрокомпанії найбільше сплатили податків у 2024 році.

<https://usm.media/v-ukra%dl%97ni-najchastishe-vidkrivayut-agrarnij-biznes-na-odeshhini-u-ki%dl%94vi-ta-na-lvivshhini-doslidzhennya/>

Трейдери можуть частіше ставати власниками портової інфраструктури, – думка

Фінансовий директор компанії «АгроВіста» Павло Фесюк поділився думкою, що після цього сезону галузь може побачити перерозподіл власників портової інфраструктури і консолідацію ринку.

Про це Фесюк розповів в інтерв'ю Latifundist.

Експерт відзначив тенденцію до придбання елеваторів замість їхнього будівництва, припускаючи, що наступним етапом може стати купівля портової інфраструктури. Фесюк також не виключає, що після завершення поточного сезону відбудеться зміна структури власності в портах, а ринок може перейти до моделі, де трейдер володіє усім логістичним ланцюгом, включно з портовими потужностями.

«Той, хто зможе побудувати повний і максимально широкий ланцюжок до кінцевого споживача – незалежно, чи це трейдер, чи виробник – той закріпиться на ринку. Усі інші компанії залишаться формальними, з офісом на папері та найманими працівниками», – зазначив експерт.

Павло Фесюк також відзначив активізацію діяльності великих міжнародних компаній, як-от ADM, Bunge, Cargill, Dreyfus тощо, які переорієнтовуються на закупівлі на умовах FOB.

«Геніальних рішень у частині CIF в українських компаній поки немає. На цьому ринку домінують ABCD, які мають портову логістику в країнах призначення: COFCO – у Китаї, Bunge – Європа, Південна Америка, Cargill – Європа, Азія. У нас немає власних портів чи інвестицій в порти за кордоном. Навіть маючи невелику земельну ділянку в порту В'єтнаму, ми не володіємо власним портом, де могли б приймати продукцію й організовувати origination безпосередньо на місці», – зазначив експерт.

Раніше USM розповідав, що «АгроВіста» залучила \$5 млн кредиту від Sense Bank.

<https://usm.media/trejderi-mozhut-chastishe-stavati-vlasnikami-portovo%dl%97-infrastrukturi-dumka/>
