Аграрії закликають до змін у бронюванні через нестачу фахівців

Аграрна галузь України вже сьогодні стикається з критичним дефіцитом кадрів, а чинні правила бронювання не повністю враховують специфіку роботи сільгосппідприємств.

Про це в ефірі телеканалу Суспільне заявила консультантка ВАР з питань обліку і оподаткування Леся Панкратова.

За її словами, аграрний сектор має сезонну специфіку оплати праці, через що вимога щодо середнього рівня зарплати для бронювання працівників не завжди відповідає реальним умовам роботи підприємств.

«В аграрній сфері є заробітні плати, які відповідають встановленим критеріям, особливо в період весняно-польових робіт, коли вони можуть перевищувати 35 тисяч гривень. Але через сезонність у зимовий період рівень оплати суттєво знижується, і ця специфіка наразі не враховується в процедурі бронювання. Це потребує більшої уваги до механізму розрахунку середньої заробітної плати», – наголосила Панкратова.

Нестача вузькоспеціалізованих працівників у сільському господарстві посилюється. Найбільше агропідприємствам бракує трактористів, комбайнерів, агрономів та інженерів.

«Якщо у 2021 році на одного спеціаліста в аграрному секторі припадало 14-16 вакансій, то сьогодні цей показник становить уже 52-70 вакансій. На одне резюме комбайнера можуть звертатися до сотні роботодавців, тому що цих спеціалістів катастрофічно не вистачає. Йдеться вже не про вибір між компетентним і менш компетентним працівником, а про те, чи буде робота виконана взагалі. Притік молодих кадрів в аграрну сферу залишається недостатнім, водночас найбільш затребувані фахівці поступово вибувають через вік. Тому для агросектору питання бронювання – це вже питання виживання», – підкреслила

вона.
Агропідприємства вже змушені адаптувати виробничі процеси та залучати до виконання складних робіт нові категорії працівників.
«Ми вже перерозподілили й укрупнили виробниче навантаження на одного працівника, де тільки можливо залучили молодь і пенсіонерів до роботи. Жінки також максимально задіяні на важких роботах, є випадки, коли вони пересідають на трактори та проходять навчання. Але підготовка таких працівників потребує значного часу, практики й знання технологічних процесів. Саме тому втрата навіть невеликої кількості ключових спеціалістів може мати непропорційно великий вплив на здатність підприємства зібрати вже посіяний урожай. Ми дуже розраховуємо на виважену та послідовну зміну процесу бронювання з боку влади», – зазначила Панкратова.
У ВАР наголосили, що подальше загострення кадрової кризи може негативно позначитися не лише на обсягах виробництва, а й на продовольчій безпеці країни.
https://usm.media/agrariyi-zaklikayut-do-zmin-u-bronyuvanni-cherez-nestachu-fahivcziv/

ЄС пообіцяв судновласникам не стягувати вуглецевий збір двічі – за ETS і за правилами ІМО

Це одна з найпотужніших заяв Єврокомісії на тлі очікувань галузі щодо того, як система торгівлі викидами ЄС взаємодіятиме з угодою ІМО про нульові викиди.

ЄС не допустить ситуації, за якої судновласники платитимуть за викиди одночасно за європейськими та міжнародними правилами. Про це заявив єврокомісар з транспорту Апостолос Тцицікостас на відкритті Посідонії-2026, пише Splash.

«Хочу бути чітким: європейські компанії не платитимуть двічі – і в Європі, і в IMO», – заявив Тцицікостас у своїй промові.

Нагадаємо, з 2026 року вимога ETS для суден зросла до 100%, що суттєво підвищило фінансове навантаження на судновласників.

Тцицікостас також наголосив, що кошти від вуглецевих зборів із суден мають повертатися в галузь – на фінансування чистого палива, нових рушійних систем і перспективних технологій, а не йти до загального державного бюджету.

Окремо єврокомісар попередив про ризики зростаючої залежності Європи від позаєвропейських джерел морського фінансування. Дедалі більше судноплавних компаній звертаються до лізингових структур і фінансових інституцій за межами ЄС для фінансування нових суден.

«Якщо власність на судна, придбані через лізинг, залишається за межами Європи і пов’язана з вимогами щодо внутрішнього змісту при їх будівництві, для Євросоюзу виникає новий стратегічний ризик», – зазначив він.

Комісар також пообіцяв спростити вимоги до звітності за ETS і FuelEU Maritime та скоротити бюрократичне навантаження. «Конкурентоспроможність означає також менше зайвих обтяжень», – сказав він.

За даними Єврокомісії, морський транспорт забезпечує 76% імпорту та 73% експорту ЄС, а вартість морського імпорту становить близько €1,3 трлн на рік.

Довідка: Posidonia – найбільша у світі виставка судноплавної індустрії, що проводиться раз на два роки в Афінах. Захід збирає судновласників, суднобудівників, брокерів, постачальників обладнання та представників морських фінансів з усього світу. Posidonia-2026 відкрилася 2 червня в Афінах і стала найбільшою в історії виставки. На ній очікується понад 40 000 учасників.

https://usm.media/eu-poobiciaw-sudnowlasnykam-ne-stiahuvaty-vuhlecevyj-zbir-dviczi-za-ets-i-za-pravylamy-imo/

Ще одна асоціація виступила проти підвищення вантажних тарифів УЗ на 45%

Всеукраїнська асоціація громад виступила проти запланованого підвищення АТ «Укрзалізниця» тарифів на вантажні залізничні перевезення.

Асоціація звернулася з відповідним листом до прем'єр-міністерки України Юлії Свириденко та керівника Офісу Президента України Кирила Буданова.

АТ «Укрзалізниця» планує підвищити тарифи на вантажні залізничні перевезення на 45% вже з серпня поточного року. ВАГ зауважує, що підвищення вантажних залізничних тарифів неминуче призведе до масового переходу вантажів із залізничного транспорту на автомобільний. Для бізнесу це буде вимушеним кроком задля мінімізації логістичних витрат, однак для громад наслідки такого процесу будуть катастрофічними. Більшість із 118 тис. км місцевих доріг вже перебуває у незадовільному стані через багаторічне недофінансування.

За даними Державного агентства відновлення, недофінансування дорожньої галузі перевищує 90% від реальної потреби: при необхідних 51,3 млрд грн виділено лише 4,6 млрд – це у 25 разів менше, ніж спрямовувалось на дороги до повномасштабного вторгнення у 2019 році. Масовий перехід великовантажного транспорту на місцеві дороги лише пришвидшить їх руйнування, а витрати на ремонт ляжуть на місцеві бюджети без будь-яких компенсацій з боку держави чи перевізника.

ВАГ зазначають, що причина складного фінансового становища УЗ – не у вантажному сегменті, який залишається прибутковим, а у хронічній збитковості пасажирських перевезень. За наявними оцінками, збитки пасажирського сегменту у 2026 році можуть

перевищити 25 млрд грн.
Зростання логістичних витрат погіршує конкурентоспроможність підприємств як на внутрішньому, так і на зовнішніх ринках. Навколо кожного великого виробництва сформовано цілі ланцюги господарських та трудових відносин: транспортні компанії, підрядники, постачальники, заклади освіти, тисячі суб'єктів малого бізнесу. Зупинка одного великого підприємства може призвести до втрати доходів і робочих місць у десятках громад різних регіонів.
У ВАГ переконані, що реалізація такого рішення в умовах воєнного стану, економічної нестабільності та гострого дефіциту фінансових ресурсів матиме вкрай негативні наслідки для підприємств і експортерів, а й для територіальних громад України, які вже сьогодні працюють в умовах значного скорочення фінансових можливостей та постійного зростання навантаження на місцеві бюджети.
Реалізація ініціативи Укрзалізниці в умовах війни може одночасно спричинити:
• скорочення виробництва та зупинку великих підприємств, що призведе до закриття малого і середнього бізнесу в громадах;
• погіршення зайнятості населення та втрату робочих місць;
• зменшення надходжень до державного та місцевих бюджетів;
• руйнування місцевої дорожньої інфраструктури;
• посилення транспортної ізоляції громад;
• втрату експортної виручки та девальвацію гривні.
«В умовах війни та необхідності економічного відновлення рішення держави мають бути спрямовані на підтримку виробництва, експорту, зайнятості населення та фінансової спроможності громад, а не на створення додаткових бар'єрів для тих підприємств, які забезпечують робочі місця, валютні надходження та наповнення бюджетів усіх рівнів», – йдеться у зверненні Асоціації.
З огляду на це, ВАГ звернулася до керівництва держави з трьома конкретними запитами:
• не допустити підвищення вантажних залізничних тарифів у 2026 році;
• ініціювати розробку довгострокового механізму державної

компенсації збитків від пасажирських перевезень;
• забезпечити формування залізничної політики на принципах конкурентоспроможності економіки та збалансованого розвитку територіальних громад.
У зверненні Асоціація наголосила, що соціальна функція держави у сфері пасажирських перевезень має фінансуватися через прозорі бюджетні механізми, як це відбувається у більшості країн Європейського Союзу через механізм державної компенсації (PSO – Public Service Obligation), а не шляхом постійного підвищення тарифів для підприємств.
https://usm.media/shhe-odna-asocziacziya-vistupila-proti-pidvishhennya-vantazhnih-tarifiv-uz-na/

Понад 70 суден і плавзасобів: УДП готує масштабний продаж майна

ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» оголосило про підготовку до можливого відчуження великої частини активів.
Про це йдеться в оголошенні на сайті ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство».
Пароплавство вже розпочало процедуру підготовки до відчуження частини свого майна відповідно до постанови Кабміну №1032 від 22 вересня 2023 року.
Найбільшою частиною переліку активів став флот УДП, зокрема 18 річкових буксири, чотири річкові самохідні судна, п’ять суден пасажирського флота, 18 суден несамохідного річкового флота, три судна флота Кілійського суднобудівно-суднoремонтного заводу, а також 32 судна службово-допоміжного флота пароплавства.

Наразі невідомо про строки продажу, вартість активів, а також про сам механізм відчуження майна. УДП перебуває на етапі підготовки та оцінки активів.

• Також до списку на відчуження увійшла нерухомість в Ізмаїлі. Серед об’єктів:

• гараж на вул. Клушина, 10а – споруда 1984 року будівництва площею 104,2 кв. м;

• будівля пральні на вул. Клушина, 5/3 – виробничий об’єкт 1973 року загальною площею 1575,1 кв. м;

• будівля на вул. Героїв Ізмаїла, 4 – нерухомість 1961 року, спорткомплекс «Дунаєць» площею 479,1 кв. м.

Нагадаємо, у грудні 2025 року суд Будапешта визнав недійсною угоду про відчуження майна УДП. Йдеться про будівлю Генерального агентства УДП в Угорщині, розташовану в центральній частині Будапешта.

https://usm.media/ponad-70-suden-i-plavzasobiv-udp-gotuye-masshtabnij-prodazh-majna/