

Болгарія скасовує застарілі правила портових зборів

Уряд Болгарії скасував правила портових зборів, що діяли з 2007 року, аби привести їх у відповідність до чинного законодавства та європейських вимог.

Рада міністрів Болгарії схвалила постанову про скасування тарифу портових зборів, які стягує державне підприємство «Портова інфраструктура», пише видання Nova Varna.

Документ діяв із 2007 року, однак після змін до законодавства втратив актуальність. Ще у 2020 році Болгарія передала повноваження щодо визначення структури та розміру портових зборів від уряду до правління держпідприємства «Портова інфраструктура».

Попри це, стара тарифа продовжувала формально діяти, що створювало адміністративну невідповідність у регулюванні портової галузі.

У болгарському уряді зазначають, що скасування застарілого документа має привести національне регулювання у відповідність до чинного законодавства та європейських вимог щодо прозорості формування портових зборів.

Також очікується, що рішення зменшить зайве адміністративне навантаження та забезпечить чіткішу правову рамку для роботи портової інфраструктури.

<https://usm.media/bolgariya-skasovuye-zastarili-pravila-portovih-zboriv/>

Дніпровське судноплавство наближають до правил ЄС: проект техдопомоги отримав четверту фазу

Четверта фаза триватиме до кінця 2027 року і передбачає цифрові реєстри суден та визнання української системи кваліфікації екіпажів на рівні ЄС.

Європейська Комісія продовжила проєкт міжнародної технічної допомоги ЄС «Сприяння транспортному розвитку річки Дніпро» на новий 18-місячний період. Про це повідомили у пресслужбі Мінрозвитку.

«За роки співпраці з Проєктом ми разом із галузевими інституціями зробили відчутний крок у розвитку внутрішнього водного транспорту. За експертної підтримки ЄС були розроблені й ухвалені ключові нормативні акти, які системно наблизили українське річкове судноплавство до європейських правил – від базового Закону «Про внутрішній водний транспорт» до впровадження європейської ідентифікації суден, річкових інформаційних сервісів і сучасних вимог до кваліфікації екіпажів», – зазначив заступник міністра розвитку громад та територій Андрій Кашуба.

Нова фаза триватиме до кінця 2027 року. Вона передбачає подальшу гармонізацію українського законодавства з директивами ЄС, підтримку у визнанні на рівні Союзу нової системи кваліфікації екіпажів, створення цифрових реєстрів суден і кваліфікаційних документів, а також посилення адміністративної спроможності профільних органів.

Окремий напрям – запуск тренінгів із цифровізації, екологізації та інтеграції річкових перевезень у мультимодальні логістичні ланцюги, а також популяризація освіти й кар'єри у сфері внутрішнього водного транспорту.

Раніше USM писав, що Румунія закликала ЄС зберегти фінансування внутрішніх водних шляхів.

<https://usm.media/dniprovske-sudnoplavstvo-nablizhayut-do-pravil-yes-proyekt-tehdopomogi-otrimav-chetvertu-fazu/>

Уряд досі не відреагував на звернення громадської спілки «Всеукраїнська Аграрна Рада» (ВАР) щодо розширення можливостей бронювання.

Як розповіли у ВАР, українські аграрії входять у розпал польових робіт із критичним дефіцитом кадрів та невизначеністю щодо бронювання працівників.

У спілці заявили, що без оперативного рішення уряду частина господарств може залишитися без необхідних спеціалістів і зазнати значних втрат.

Водночас, за словами консультатки ВАР з питань обліку та оподаткування Лесі Панкратової, уряд досі не відреагував на звернення щодо розширення можливостей бронювання працівників.

«Поки що, на жаль, ми не маємо відповіді, але наразі чекаємо врегулювання цього питання, тому що фактично зараз іде процес перепідтвердження критичності і перебронювання своїх працівників для всіх абсолютно підприємств, не тільки в аграрній сфері. Через мобілізацію значної частини механізаторів та водіїв кадровий ресурс галузі майже вичерпано. У разі подальшого посилення умов бронювання багато господарств ризикують залишитися без необхідних працівників у

найвідповідальніший період польових робіт», – наголосила Леся Панкратова.

<https://usm.media/ukrayinski-agrariyi-stiknulisy-iz-kritichni-m-deficzitom-kadriv-ta-neviznachenistyu-shhodo-bronyuvannya/>

Мінрозвитку планує підвищити залізничні тарифи на 30% з 1 серпня

У міністерстві вважають, що це пом'якшить фінансову кризову ситуації в УЗ та забезпечить безперебійні залізничні перевезення.

Про це йдеться у проекті наказу Міністерства розвитку громад та територій України «Про внесення змін до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги».

Цим документом пропонують збільшити рівень тарифів на перевезення вантажів у межах України з 1 серпня 2026 року на 30%.

У міністерстві розраховують, що підняття вантажних залізничних тарифів забезпечить для АТ «Укрзалізниця» отримання додаткових доходів від вантажних перевезень у розмірі 8,6 млрд грн у 2026 році.

Це також допоможе пом'якшити прояви фінансової кризової ситуації в УЗ та забезпечити безперебійні залізничні перевезення.

Проектом наказу також передбачається, що для тарифів на перевезення порожніх вагонів передбачається уніфікація коефіцієнтів до рівня діючого з-під 3-го тарифного класу,

тобто збільшення на 60%.

Нагадаємо, декілька асоціацій раніше виступали проти підвищення тарифів, зокрема УКАБ та ЕВА.

<https://usm.media/minrozvitku-planuye-pidvishhiti-zaliznichni-tarifi-na-30-z-1-serpnya/>

Світовий банк презентував огляд стану та викликів портової галузі України

Світовий банк представив напрацювання щодо поточного стану портової галузі та можливих напрямів її реформування.

Про це повідомили у Мінрозвитку.

У документі проаналізовано стан морських портів України в умовах повномасштабної війни, вплив безпекових обмежень на логістику, а також структурні проблеми галузі – зокрема, питання управління, фінансування та розвитку портової інфраструктури.

Окрему увагу приділено системним викликам портового сектору та акцентам, які, на думку експертів, потребують першочергового реагування з боку держави.

Запропоновані напрями реформ:

- Контроль над портовими землями: визначення та юридичне закріплення меж портів на суші й воді; інвентаризація земельних ділянок, їхнього статусу та обмежень; відновлення або створення механізмів, які дозволять портовій адміністрації мати єдиний контроль над землями в межах портів; діалог із громадами та муніципалітетами щодо передачі земель в управління портовій адміністрації з економічними стимулами (дивіденди, спільні проєкти);

- Реформа портового управління: запровадження наглядової ради та чітке визначення функцій (безпека судноплавства, управління інфраструктурою, контроль концесій);
- Фінансова реформа портів: перехід від фіскального до інвестиційно-орієнтованого підходу; забезпечення можливості реінвестування портових доходів у розвиток інфраструктури;
- Національний мастер-план портів: визначення пріоритетних портів за стратегічною роллю, вантажопотоками та інвестиційним потенціалом; узгодження розвитку портів із логістикою, залізницею та регіональним розвитком.

Експерти відзначають низку позитивних зрушень у портовій галузі України. Зокрема, щодо стійкості портової системи в умовах війни, прогресі у впровадженні сучасної моделі управління портами, а також успішному використанні концесій як інструменту залучення приватних інвестицій. Окремо підкреслюється інституційна спроможність галузі та готовність держави до подальшого вдосконалення політик у партнерстві з міжнародними фінансовими інституціями.

«Для нас ці напрацювання мають велику практичну цінність. Вони показують, що в управлінні портовою галуззю вже зроблено правильно, і водночас чітко окреслюють виклики, над якими потрібно працювати далі. Ми плануємо використовувати напрацювання Світового банку для подальших рішень, зокрема щодо розвитку концесій», – зазначив заступник міністра розвитку громад та територій Андрій Кашуба.

У представленому огляді Світовий банк окремо відзначає роль концесійних проєктів як одного з ключових інструментів розвитку та модернізації портової галузі. Експерти наголошують, що концесії дозволяють поєднати державний контроль над стратегічними активами з залученням приватного капіталу, управлінської експертизи та інвестицій у портову інфраструктуру.

Окрему увагу аналітики приділяють важливості використання концесій у контексті післявоєнного відновлення портів. За оцінкою Світового банку, саме концесійні механізми можуть стати одним із ключових каналів залучення приватних інвестицій для відбудови, модернізації та підвищення

конкурентоспроможності українських морських портів у середньо- та довгостроковій перспективі.

Сторони підтвердили зацікавленість у подальшій співпраці та домовилися продовжити спільну роботу над питаннями розвитку портової галузі, підвищення її інвестиційної привабливості та впровадження реформ, необхідних для сталого функціонування й післявоєнного відновлення морських портів України.

<https://usm.media/svitovij-bank-prezentuvav-oglyad-stanu-ta-vi-klikiv-portovoyi-galuzi-ukrayini/>
