

IFC **COLOS**

# НОВОСТНОЙ ДАЙДЖЕСТ

29.01.2024

Материал  
подготовил:  
Панин. А. И.



# ТЕМЫ ВЫПУСКА:

Стр. 3 - Торговые претензии КНР и Евросоюза грозятся «переродиться» в полноценный конфликт (24.01.24)

Стр. 4 – ЕС придется смягчить торговые ограничения в 13-м пакете, чтобы угодить всем (25.01.24)

Стр. 5 - ОАЭ не могут договориться с Россией из-за своих соседей (23.01.24)

Стр. 6 - Контейнеры в Забайкальске ждут своей очереди на перегруз неделями (26.01.24)

Стр. 7 - На погрузке и выгрузке вагоны теряют время и деньги (27.01.24)

Стр. 8 - Грузооборот растет: алматинские железнодорожники достигают поставленных целей (26.01.24)

24 января 2024г

## **Торговые претензии КНР и Евросоюза грозятся «переродиться» в полноценный конфликт**

Евросоюз и его главный торговый партнер Китай вскоре могут оказаться в состоянии торговой войны, потому что ни одна из сторон не готова идти на принципиальные уступки, чтобы разрешить накопившиеся противоречия. Об этом пишет англоязычная газета Гонконга «South China Morning Post» (ист.) со ссылкой на высокопоставленных чиновников в Брюсселе.

Премьер Госсовета КНР Ли Цян после посещения Всемирного экономического форума в Давосе, отправился с визитом в Ирландию, где объявил о введении одностороннего безвизового режима для ее граждан при поездках в Китай, а также согласился снять запрет на поставки ирландской говядины. В Брюсселе этот шаг расценили как желание «воинственного и вставшего в оборону Китая» оттянуть время до выборов в Европарламент и президента США, которые могут привести к разладу между союзниками.

Растущее разочарования Брюсселя вызывает торговый дисбаланс свыше €200 млрд, который вызван недопущением европейских товаров на китайский рынок, и субсидирование Пекином производства наводняющих Европу электромобилей и прочих товаров.

Из возможных ограничительных инструментов, которые может использовать ЕС, Белов назвал тарифы, экспортный контроль и отмену господдержки тех европейских компаний, которые нарушат его условия. В случае начала торговой войны с Китаем, которая, по мнению Белова, маловероятна, наибольший ущерб понесет высокотехнологичный сектор европейской экономики.

25 января 2024г

## **ЕС придется смягчить торговые ограничения в 13-м пакете, чтобы угодить всем**

При подготовке 13-го пакета антироссийских санкций, который Евросоюз намерен одобрить к 24 февраля, в него вряд ли войдет запрет на импорт алюминия, сообщает «Financial Times» со ссылкой на европейские источники.

Санкции, по данным издания, могут быть смягчены в отношении ряда товаров, чтобы все страны-члены Евросоюза поддержали инициативу, так как ранее некоторые страны выступили против ограничений, например, в отношении ядерного топлива и СПГ. ЕС планирует расширить санкционные списки физических и юридических лиц, в отношении которых действуют заморозка активов и запрет на въезд на территорию Евросоюза, маловероятно, что санкции будут включать в себя запрет на импорт алюминия из России, на котором настаивают Польша и страны Балтии.

Агентство «Bloomberg» ранее информировало, что Прибалтика высказалась за введение жесткого запрета на ввоз в Евросоюз российского алюминия и сжиженного метана, но в Австрии депутат Европарламента Георг Майер заявил, что санкции на алюминий из РФ станут «последней каплей» для реального сектора экономики ЕС.

## **ОАЭ не могут договориться с Россией из-за своих соседей**

Переговоры об избежании двойного налогообложения между РФ и ОАЭ затянулись. Власти Эмиратов хотят тех же условий, что у России с другими ближневосточными государствами: Катаром и Саудовской Аравией, сообщает «Forbes» со ссылкой на источники.

В новой редакции налогового соглашения власти ОАЭ выдвигают дополнительные условия помимо ставки налога при выплате дивидендов, а также процентов и роялти на уровне 10%. По словам источника агентства, власти ОАЭ согласны на сделку, только если Россия пересмотрит соглашения с другими арабскими странами, для которых установлен ставка в 5%. – Для ОАЭ очень важно, чтобы обновленные налоговые условия были не хуже, чем у соседей. Поэтому они стали подталкивать Россию пересмотреть и другие соглашения, – сообщил источник издания, знакомый с ходом переговоров. По словам федерального чиновника, российская сторона «концептуально не согласна» с предложением ОАЭ. При этом от планов заключить новое соглашение Россия не отказывается.

По налоговому соглашению с ОАЭ от 2011 года льготы предусмотрены только для госучреждений, а также организаций с госучастием и суверенных фондов. При этом после начала боевых действий на Украине в феврале 2022 года российский бизнес переводит в ОАЭ свои структуры с Кипра и из других юрисдикций Евросоюза. По данным Росфинмониторинга, отток капитала из России в ОАЭ практически удвоился с весны 2022 года.

## **Контейнеры в Забайкальске ждут своей очереди на перегруз неделями**

Сроки ожидания перегрузки и отправки в железнодорожном пункте пропуска «Забайкальск» выросли в среднем до 14 дней, рассказали в Novelco. Еще неделю тому назад средний срок составлял около 10 дней. Основная причина задержек – нехватка фитинговых платформ.

Причина дефицита – растущий грузопоток из Китая по железной дороге в преддверии длинных выходных в КНР, связанных с празднованием Нового года, а также неблагоприятные погодные условия. – Поезда «привозят» огромное количество контейнеров на станции, например, московского железнодорожного узла, где так же ждут разгрузки. Эта ситуация влияет на подход фитинговых платформ для перегруза на погранпереходы, где образовывается их нехватка, – пояснили в Novelco.

Приемка контейнеров на железнодорожных станциях Московской области достигает порядка 3-5 календарных дней. Напомним, по оценкам властей Забайкалья, инвестиции в трансграничную инфраструктуру региона обойдутся бюджету России в 60 раз дешевле вложений в Восточный полигон.

## На погрузке и выгрузке вагоны теряют время и деньги

Рост оборота вагона на одни сутки означает дополнительные затраты грузоотправителей и операторов на закупку и аренду подвижного состава, сообщает «Коммерсантъ» со ссылкой на заместителя гендиректора ИПЕМ Владимира Савчука.

В таком случае образуется потребность в 51 тыс. дополнительных вагонов для перевозки того же объема грузов. Инвестиции в закупку этих вагонов составляют ₹255 млрд, а еще в ₹52 млрд оценивается годовая стоимость их аренды. Для отстоя и простоя такого парка потребуется 710 км дополнительных путей. Оборот вагона в России в 2023 году вырос на 3,9%, или на 0,7 суток, до 18,75 суток. При этом время непосредственно в движении не изменилось с 2022 года (3,16 суток): весь рост пришелся на другие компоненты оборота.

Грузоотправители не стали грузить медленнее – технологии совершенствуются, инвестируются средства в погрузочно-разгрузочные механизмы, устанавливаются вагоноопрокидыватели и другая техника, ускоряющая процесс погрузки-выгрузки. У каждого грузоотправителя есть КПЭ по сокращению транспортных издержек, в том числе на путях необщего пользования. Эксперты уверены, что часть простоев на путях необщего пользования связана с отстоем лишних вагонов, не задействованных в перевозках.

Ключевой негативный эффект с точки зрения ситуации на сети ОАО «РЖД» связан с тем, что в условиях отсутствия возможности вывезти груз, особенно на экспорт, компании вынуждены сокращать производство и добычу, что особенно заметно на примере угольной отрасли.

Подробнее: [https://logirus.ru/news/transport/na\\_pogruzke\\_i\\_vygruzke\\_vagony\\_teryayut\\_vremya\\_i\\_dengi.html](https://logirus.ru/news/transport/na_pogruzke_i_vygruzke_vagony_teryayut_vremya_i_dengi.html)

26 января 2024г

## **Грузооборот растет: алматинские железнодорожники достигают поставленных целей**

Алматинское отделение грузовых перевозок в 2023 году оно успешно выполнило 8 из 15 основных показателей эксплуатационной работы по утвержденному плану совета директоров.

По сравнению с аналогичным периодом 2022 улучшились восемь показателей, включая эксплуатационный грузооборот. Он достиг уровня в 21,2 млн ткм нетто, что выше уровня 2022 года на 10,7%. Объем погрузки составил 16,1 млн тонн, или 105,1% по сравнению с 2022 годом.

Грузооборот с Китаем за прошлый год достиг 28,3 млн тонн, превысив уровень 2022 года на 22%. Экспорт увеличился на 34%, а импорт на 8%.

По вопросу безопасности был зарегистрирован только один случай, при этом количество несчастных случаев снизилось на пять. По итогам 2023 года отделение достигло нулевого производственного травматизма.

Руководство отделения проявляет заботу о санитарно-бытовых условиях для работников. Так, проведены работы по текущему ремонту на 12 стационарных объектах на общую сумму 291 млн тенге. Для обеспечения комфортных условий работников локомотивных депо по станциям Матай и Сары-Озек произведен ремонт зданий. Коллектив Алматинского отделения грузовых перевозок направляет усилия на реализацию поставленных задач, выполнение эксплуатационных показателей и предоставление высокого качества услуг, удовлетворяя потребности в грузовых и пассажирских перевозках.

# СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ!

Материал  
подготовил:  
Панин. А. И.

