

IFC **COLOS**

НОВОСТНОЙ ДАЙДЖЕСТ

Выпуск №120
20.02.2024

Материал
подготовил:
Панин. А. И.



ТЕМЫ ВЫПУСКА:

Стр. 3 - Санкционному транзиту распахнули еще одно «окно» (07.02.24)

Стр. 4 – Экспортеры разрываются между системами стандартизации новых рынков (07.02.24)

Стр. 5 - Путь на железную дорогу цементу преградили ставки (09.02.24)

Стр. 6 - Литва перекрывает Калининграду «железнодорожный кислород» (09.02.24)

Стр. 7 - Упрощенная выдача лицензий из эксперимента должна стать законом (13.02.24)

Стр. 8 - У Казахстана острая Big Box недостаточность (19.02.24)

7 февраля 2024г

Санкционному транзиту распахнули еще одно «окно»

Для транзита санкционной продукции в России открыли еще один пункт пропуска: МАПП «Лобок» на границе с Беларусью. Соответствующее постановление Правительства РФ №91 было подписано 31 января.

Перевозка подсанкционной продукции возможна только при условии навешивания электронных навигационных пломб. Этим в пункте пропуска будет заниматься уполномоченный российский оператор пломбирования – компания ЦРЦП. Она же отвечает за последующее отслеживание транзитных перевозок таких грузов. Кроме того, через МАПП «Лобок» будут осуществляться перевозки в рамках эксперимента между Российской Федерацией и Республикой Белоруссия по контролю с применением электронных навигационных пломб за транзитом через территорию России лесоматериалов и продукции деревообработки, экспортируемых за пределы ЕАЭС автотранспортом.

Сейчас транзит санкционных товаров по территории РФ осуществляется через 17 автомобильных пунктов пропуска, 14 железнодорожных и три морских порта, уточнили в ЦРЦП. Услуги по навешиванию пломбы обойдутся перевозчику в 1 349,17 рублей, мониторинг – в 2 755 рублей/сутки, снятие – 1 098,33 рубля.

7 февраля 2024г

Экспортеры разрываются между системами стандартизации новых рынков

Проводимые Российским союзом промышленников и предпринимателей (РСПП) Недели российского бизнеса в 2024 году открылись форумом «Стратегические направления развития технического регулирования и стандартизации». Его участники обсудили пути развития национальной системы стандартизации и техрегулирования после потери ориентира в виде европейского рынка.

В октябре 2022 года глава Росстандарта Антон Шалаев отметил, что российские компании приступили к ускоренной разработке национальных стандартов, поскольку иностранные корпорации уходили с рынка вместе со своей технической документацией и корпоративными стандартами.

В октябре 2024 года институт представит новую информсистему «Единая среда разработки, хранения и распространения стандартов», чтобы приучить рынок пользоваться верифицированными стандартами и получить обратную связь об актуальности действующих стандартов.

Сейчас Федеральный информационный фонд содержит почти 40 тыс. стандартов, предполагается, что они подлежат ревизии каждые пять лет, неактуальные должны отменяться, однако пока фонд только прирастает. Проблема в том, что пока преобладает разработка национальных стандартов, тогда как приоритет должен отдаваться межгосударственным стандартам (сейчас пропорция – 60% на 40%). Согласно последнему опросу промышленников, 28% респондентов использовали зарубежные стандарты при выпуске более половины всей продукции.

Подробнее:

https://logirus.ru/news/custom_and_ved/eksportery_razryvayutsya_mezhdu_sistemami_standartizatsii_novykh_rynkov.html

Путь на железную дорогу цементу преградили ставки

Стоимость доставки цемента железнодорожным транспортом за год выросла на 11-23% в зависимости от региона. Заметнее всего рост отмечен в Калининградской области – на 23%.

Управляющий партнер СМПРО Владимир Гузь говорит, что каждая из составляющих транспортных затрат в этом году выросла на 11% и более, для регионов со сложной логистикой – на 20% и более. В «Союзцементе» пояснили, что в России нет дефицита цемента, но существует проблема с его доставкой: производители загружены не более чем на 61%. По подсчетам организации, по железной дороге перевозится более 40% цемента.

В январе 2024 года, по данным госмонополии, погрузка цемента выросла на 1,2%, до 1,1 млн тонн, при сокращении других строительных грузов на 21,3%.

На рынок Калининградской области, по словам представителя «Цемроса», также влияет рост транзитных ставок на перевозку цемента по территории Литвы.

Для регионов со сложной логистикой цемент в 2024 году может подорожать на 10-15%, для остальных точек страны – в среднем на 3-5%.

9 февраля 2024г

Литва перекрывает Калининграду «железнодорожный кислород»

Литва снизила квоты на железнодорожный транзит грузов в Калининградскую область из других регионов России через свою территорию на 20% и подняла тариф на транспортировку грузов почти на 60%.

Литовская сторона ранее уже сокращала квоту для транзита грузов. Так, в феврале 2023 года через территорию соседней республики можно было провезти 2,89 млн тонн, что на 7% меньше показателей 2022 года. При этом, в 2022 году квота на перевозку между материковой частью России и Калининградской областью через Литву была установлена в объеме 3,1 млн тонн подсанкционных товаров первой необходимости.

Летом 2022 года литовские железные дороги прекратили пропуск транзита в Калининградскую область и обратно большого перечня товаров, которые подпадают под санкции. Тогда Алиханов сообщал, что по предварительным оценкам, это от 40% до 50% номенклатуры грузов, которые перевозили между Калининградской областью и другими регионами России.

Альтернативой сухопутным маршрутам являются морские перевозки. Как ранее писали «Ведомости», Калининградская область намерена развивать это направление, чтобы полностью преодолеть ограничения Литвы по транзиту грузов в регион с основной территории России и обратно через ее территорию.

13 февраля 2024г

Упрощенная выдача лицензий из эксперимента должна стать законом

Минэкономики разработало законопроект, превращающий экспериментальный режим по упрощенной выдаче лицензий и разрешений в постоянно действующую норму закона.

Эксперимент по упрощению лицензионно-разрешительной деятельности, запущенный летом 2021 года под кураторством вице-преьера, главы аппарата Белого дома Дмитрия Григоренко, «вырос» из контрольно-надзорной реформы и опыта применения «регуляторной гильотины». Первый его этап завершился 1 сентября 2023 года, сейчас развернут второй. Вывод получения лицензий и разрешений на портал госуслуг и сокращение избыточных требований к претендентам признаны успешными, а продление эксперимента до конца 2024 года вызвано необходимостью закрепления решений по сокращению сроков выдачи разрешений и количества документов, требуемых для их получения, в действующем нормативном регулировании.

Всего с начала эксперимента и до конца 2023 года оптимизирована процедура получения 426 разрешений, в том числе 51 лицензии. Средний срок лицензирования сокращен втрое, с 45 до 15 дней, а среднее количество требуемых документов – вдвое, с 10 до 5. В разрешительной сфере сроки сократились с 43 до 23 дней, а среднее число необходимых для получения разрешения документов – с 8 до 5.

Подробнее:

https://logirus.ru/news/custom_and_ved/uproshchennaya_vydacha litsenziy iz eksperimenta dolzhna_stat_zakonom.html

7

У Казахстана острая Big Box недостаточность

Дефицит качественной складской недвижимости в Казахстане составляет 4 млн кв. метров. Об этом заявил генеральный директор Focus Logistics Диас Галиев.

По данным аналитиков компании Focus Logistics, общая площадь существующих качественных складских объектов в Казахстане – 1,3 млн кв. метров. При этом, еще 87 тыс. кв. метров складов в стране строится, но все они уже законтрактованы. Порядка 200 тыс. кв. метров складов находятся на стадии проектирования.

– Рост спроса существенно опережает объемы ввода складской недвижимости в Казахстане. На фоне практически нулевой вакансии, ставки аренды продолжают расти. Так, по состоянию на январь 2024 года стоимость квадратного метра составляет 5500-5600 тенге в месяц, что эквивалентно 11500 рублей в год, – объясняет Диас Галиев.

По словам генерального директора Focus Logistics, главным потребителем складских площадей в стране является сфера e-сoм, ведь ежегодный темп роста отрасли составляет 62-63%. Основной интерес в Казахстане сосредоточен на складах формата Big Box.

– E-сoм остается основным драйвером развития качественной складской недвижимости в стране. Для реализации складских проектов крайне важна локация. В Казахстане активно развиваются маркетплейсы, соответственно люди стали чаще заказывать товары, а значит нужно ориентироваться на районы с наиболее высокой плотностью населения, – уверен эксперт.

СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ!

Материал
подготовил:
Панин. А. И.

