

НОВОСТНОЙ ДАЙДЖЕСТ

Выпуск №150
21.10.2024

Материал
подготовил:
Панин. А. И.



ТЕМЫ ВЫПУСКА:

Стр. 3 – Стоимость строительства складов достигла четырехлетнего максимума (15.10.24)

Стр. 4 - Излишняя централизация «похоронит» идею ВЭД-расчетов в крипте (16.10.24)

Стр. 5 - До ноября российские учВЭДы могут забыть про казахский «Достык» (16.10.24)

Стр. 6 - Стоимость маркировки «взлетела» в 2 раза за год (17.10.24)

Стр. 7 - Паспорта безопасности химической продукции трехлетней давности попросят обновить (20.10.24)

Стоимость строительства складов достигла четырехлетнего максимума

Стоимость строительства складской недвижимости в Центральном федеральном округе в III квартале 2024 года выросла на 14%, сообщили «Логирусу» в NF Group.

По оценкам аналитиков NF Group, девелопмент сухого складского комплекса класса «А» обойдется в 63,4 тыс. рублей за квадратный метр. Это является максимальным значением с декабря 2020 года, когда складской квадрат стоил 38,5 тыс. рублей. Предыдущий ценовой пик аналитики NF Group зафиксировали в марте 2022 года, когда стоимость «квадрата» подскочила до 62,5 тыс. рублей.

Основной причиной роста стало подорожание строительных материалов в среднем на 9% за год. Наиболее заметный прирост был зафиксирован в таких категориях, как сэндвич-панели и арматура (+16%), воздуховоды (+15%) и строительный песок (+14%). Также рост был отмечен в таких позициях, как асфальт, остекление и цемент (+5-10%). Затраты на инженерные сети также значительно возросли, продемонстрировав средний рост в 18% за год.

Стоимость строительства light industrial на конец III квартала 2024 года составила 67 400 руб./кв. м без НДС. Затраты на работы в данном сегменте сопоставимы с показателями строительства складских комплексов, однако стоимость материалов выше на 8%. Затраты на внутреннюю отделку на 62% выше, чем в складском комплексе при пересчете на квадратный метр и сравнении одинаковых площадей, уточнили в NF Group.

Излишняя централизация «похоронит» идею ВЭД-расчетов в крипте

При разработке экспериментально-правового режима (ЭПР) для тестирования трансграничных расчетов в криптовалюте не должно быть маркера, показывающего, что оплата прошла в Российской Федерации, пишут «Ведомости». Такое мнение выразили участники панельной сессии форума Mining.ru Ассоциации промышленного майнинга (АПМ), среди которых были депутаты, представители Торгово-промышленной палаты (ТПП) и майнинговой отрасли.

Первый зампред комитета Госдумы по информационной политике Антон Ткачев уверен в том, что вся информация об эксперименте, его процесс, участники и то, что происходит внутри финансовой системы России, не должны быть публичными, что необходим единый центр, который будет объединять майнинг-агентов, держателей криптовалюты и тех, кто майнит. Таким центром может стать специализированная банковская организация при российском Центробанке.

Майнеры вряд ли могут оказать значимое влияние на трансграничные платежи, считает генеральный директор «Транскрипта», доцент Финансового университета при правительстве России Станислав Акулинкин. По его словам, объем майнинга с помощью оборудования, находящегося в России, не превышает \$2 млрд в год по текущему курсу биткойна. Это нишевый инструмент, который еще предстоит научиться администрировать. Выходом станет создание независимого платежного токена – стейблкойна, который не был бы привязан к доллару США, считает эксперт. Это краеугольный камень, который обеспечит устойчивость трансграничных расчетов на открытом блокчейне.

Напомним, сейчас российские участники ВЭД используют криптовалюты для расчетов с семью странами. Речь идет о Турции, ОАЭ, Китае, Гонконге, Бразилии, Чили, Таиланде и Эстонии. Сроки проведения транзакций – 2-3 дня.

До ноября российские учВЭДы могут забыть про казахский «Достык»

До 1 ноября Казахстан ввел ограничения на перевозки контейнерных грузов в Китай через станцию «Достык», сообщает казахское информагентство «АПК Новости» со ссылкой на приказ «Казахстан темир жолы» (КТЖ). Эти ограничения касаются всех железнодорожных станций.

Мера введена в связи с сохраняющейся критической ситуацией по скоплению грузов в контейнерах на пограничной станции. По данным КТЖ, в направлении на Достык «застряло» свыше 60 контейнерных поездов. Альтернативным маршрутом доставки экспортных товаров в Китай может стать маршрут через Хоргос.

Прием ввозимых из Китая грузов также ограничен, уточняется в приказе КТЖ. Большой поток китайских товаров и нехватка железнодорожных платформ в Достыке привели к тому, что грузы стоят на станции, ожидая перегрузки, месяц, а иногда и дольше, добавил представитель Asia Import Group. На железнодорожных погранпереходах между Россией и Китаем тоже по-прежнему фиксируются серьезные задержки, которые составляют 2-3 недели.

Напомним, минимальные ставки на прямые железнодорожные перевозки из Китая в РФ на неделе с 26 сентября по 3 октября сильнее всего выросли на маршруте «Шанхай-Москва». Фрахт вырос сразу на 85,5 тыс. рублей за 40-футовый контейнер СОС – до 883,7 тыс. рублей.

Стоимость маркировки «взлетела» в 2 раза за год

Стоимость маркировки на таможенных складах выросла до 15-30 рублей за единицу товара в 2024 году, что делает сам процесс достаточно дорогостоящим.

– Если последние два года стоимость маркировки на российских таможенных складах, в зависимости от вида товара, составляла 5-15 рублей, то в нынешнем году, цена стартует от 15 рублей. Поэтому наша основная цель сейчас – удержать стоимость маркировки, – отметил эксперт.

По словам директора центра таможенного оформления Barrus Projects Ивана Ишанова, в 2024 году добавлено 15 новых товарных категорий, которые подлежат обязательной маркировке.

– Раньше маркировку проводили на стороне грузоотправителя. За границей это становится делать все сложнее. Весь процесс переводится на таможенные склады на территории России. В 2023 году 40 складов открытого типа и 9 складов закрытого типа было запущено, в этом году открыли еще 30 коммерческих складов и 9 собственных, – рассказал эксперт.

Таким образом, по данным Barrus Projects, на территории России сейчас функционирует 166 таможенных складов открытого типа и 48 – закрытого. При этом, складов временного хранения в стране порядка 500-600.

– Мое личное мнение, что этой инфраструктуры недостаточно для того, чтобы обеспечить быструю, за умеренные деньги и качественную маркировку, – резюмировал Иван Ишанов.

15 октября 2024г

РЖД поднимает ставки... «на порожняк»

Несмотря на то, что паспорт безопасности химической продукции (MSDS) не имеет срока годности, морские линии и железнодорожные операторы стали чаще запрашивать актуализацию его даты. Об этом на вебинаре РЭЦ заявила директор по логистике и ВЭД West All Ирина Шведчикова.

Паспорт безопасности химической продукции (MSDS) – один из ключевых сопроводительных документов перевозки опасных грузов, в котором содержится информация об опасности вещества, мерах первой помощи при контакте с ним, а также требования по транспортировке и хранению.

По словам Ирины Шведчиковой, документ всегда оформляют на двух языках: английском и той страны, куда ввозится опасный груз, в соответствии с действующим в государстве регламентом. Отсутствие MSDS у грузоотправителя может стать причиной отказа в расчете ставок. Кроме того, для перевозки опасных грузов по мультимодальному маршруту отправителю также потребуется сертификат безопасности перевозимых товаров (Certificate for Safe Transport of Goods) и сертификат на тару. Последний необходим для упаковки грузов первых трех классов опасности.

Для авиаперевозки опасных грузов также может потребоваться DGM Report (Dangerous Goods, Material Report) или китайский паспорт безопасности. Это лабораторный тест, подтверждающий опасность груза и его класс, который проводится на коммерческой основе, индивидуально для каждой партии опасного груза.

СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ!

Материал
подготовил:
Панин. А. И.

