

НОВОСТНОЙ ДАЙДЖЕСТ

Выпуск №151
28.10.2024

Материал
подготовил:
Панин. А. И.



ТЕМЫ ВЫПУСКА:

Стр. 3 – Паспорта безопасности химической продукции трехлетней давности попросят обновить (21.10.24)

Стр. 4 - Турецкие проливы для российских танкеров подорожали вдвое (24.10.24)

Стр. 5 - Железные дороги экспериментируют с директивами (24.10.24)

Стр. 6 - Ритейл меняет технологии обработки грузов на складах с оглядкой на маркетплейсы (26.10.24)

Стр. 7 - Китай предупредил ЕС, что готов повышать ставки (28.10.24)

Паспорта безопасности химической продукции трехлетней давности попросят обновить

Несмотря на то, что паспорт безопасности химической продукции (MSDS) не имеет срока годности, морские линии и железнодорожные операторы стали чаще запрашивать актуализацию его даты.

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.

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.

Турецкие проливы для российских танкеров подорожали вдвое

Турция вдвое подняла тарифы за прохождение через проливы танкеров с российской нефтью. Затраты фрахтователей выросли до 10-месячного максимума. Это ухудшает экономику экспорта нефти Urals из Новороссийска, пишет «Коммерсантъ». Увеличились и сроки оборачиваемости судов.

Сроки сверхнормативных простоев танкеров в турецких проливах Босфор и Дарданеллы на круговом маршруте из Средиземного моря в Черное и обратно выросли до 8 суток. При этом средний показатель за период февраль-октябрь 2024 года составлял 4 суток, отмечают эксперты Riverlake. Причина задержек – сезонное ухудшение условий для навигации. Стоимость простоя танкера Suezmax или Aframax, по оценкам Riverlake, обходится фрахтователям в среднем около \$65 000 в сутки.

По словам директора по исследованиям Института энергетики и финансов Алексея Белогорьева, тарифы в среднем выросли в 6 раз за три года после того, как они 40 лет практически не менялись. При этом, Алексей Белогорьев считает, что с точки зрения себестоимости грузов увеличение тарифов повлияет в большей степени на расходы несырьевых поставщиков. Что касается именно нефтяных поставок, то пострадает не только Россия, но и Казахстан, который экспортирует через порт Новороссийск в 2 раза больше сырья.

Рост стоимости фрахта не окажет существенного влияния на цену российской нефти. По его мнению, повышение тарифов не является критическим фактором для экспортных доходов России от нефти и нефтепродуктов, поставляемых из Новороссийска.

Железные дороги экспериментируют с директивами

Операторы предупреждают об угрозе срыва вывоза продукции железнодорожным транспортом. Свои опасения участники отрасли объясняют решением РЖД, которое будет действовать по 31 октября 2024 года. Монополия ограничила обработку порожних вагонов лимитом в 42 тыс. единиц в сутки, пишет «Коммерсантъ». В среднем за последние полгода загружалось около 52 тыс. вагонов, число порожних превышает эту цифру.

Больше всего от действий ОАО РЖД по задержке вагонов в отстой пострадала перевозка нефтеналивных грузов, говорит собеседник «Ъ». По словам эксперта, после того, как ОАО РЖД отказалось от технологии формирования маршрутов на путях общего пользования, собирать вагоны в маршруты на своей площадке начали грузополучатели и операторы, формально направляя парк в отстой, поскольку категория «для формирования маршрутов» не предусмотрена.

На изменение правил отреагировал и Союз операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ). Ассоциация проинформировала Минтранс об угрозе срыва вывоза продукции железнодорожным транспортом. Как сказано в письме председателя президиума СОЖТ Игоря Ромашова, уже в ближайшие дни операторы столкнутся с отсутствием порожних вагонов, что «приведет к необеспечению запланированных поставок продукции, включая доставку сырья для энергетики, ЖКХ, промышленности».

Напомним, с 2025 года порожний пробег полувагонов, выходящих из портов Дальнего Востока, может подорожать на 10%. Начиная с 2026 и до 2030 года, тариф будет расти на 5% ежегодно. Такое предложение выдвинула компания ОАО «РЖД» после совещания у вице-преьера Виталия Савельева, которое прошло 20 сентября 2024 года.

Ритейл меняет технологии обработки грузов на складах с оглядкой на маркетплейсы

Доминирование маркетплейсов заставляет ритейл менять технологические процессы обработки грузопотоков на складах. Об этом тренде рассказал директор по логистике Ralf Ringer Артем Волгуцков на LOGFORUM 2024. В качестве иллюстрации своего тезиса эксперт привел в пример разделение при сортировке потока товаров для онлайн и офлайн розницы.

– Товары для маркетплейсов, например, мы ежедневно выводим в статическую зону на мезонине, чтобы не мешать обработке грузов для ритейла, – резюмировал эксперт.

Развитие маркетплейсов также спровоцировало перераспределение товарных остатков. Если ранее остатки консолидировались на центральных складах, то теперь они доставляются на большое количество региональных распределенных центров.

Напомним, «СДЭК», чтобы поддерживать темпы развития в регионах, делает ставку на открытие дарксторов и фулфилмент-центров.

28 октября 2024г

Китай предупредил ЕС, что готов повышать ставки

Министерство торговли Китая готово к дальнейшему ужесточению ответных мер на импортные пошлины, введенные Евросоюзом, сообщает агентство Xinhua. Сейчас власти рассматривают вариант увеличения импортных пошлин на европейские автомобили с двигателями большого объема.

Напомним, 5 июля Еврокомиссия ввела временные пошлины на электромобили, произведенные в Китае. Тогда максимальный размер пошлин составил 37,6%. А 4 октября страны ЕС проголосовали за повышение их до 45%. Новые пошлины будут установлены уже на ближайшие пять лет. В ответ КНР ввел временные антидемпинговые меры на бренды из Евросоюза. С 11 октября 2024 года европейские производители должны вносить залоговый депозит в размере от 30,6% до 39% от стоимости продукции.

Вместе с тем Китай официально предложил ЕС как можно скорее направить техническую группу в КНР для проведения следующего этапа консультаций. По словам представителя министерства торговли Китая Хэ Ядуна, сторонам уже удалось достичь значительного прогресса в переговорах, однако многие разногласия еще предстоит преодолеть.

СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ!

Материал
подготовил:
Панин. А. И.

