



НОВОСТНОЙ ДАЙДЖЕСТ

Выпуск №181

28.07.2025

Материал
подготовил:
Панин. А. И.



ТЕМЫ ВЫПУСКА:

Стр. 3 – Кыргызстан «сжал» российские платежные схемы (21.07.25)

Стр. 4 - Арбитраж вне закона: ЕС больше не признает решения в пользу российских инвесторов (23.07.25)

Стр. 5 - ФТС включила «турборежим»: таможня «переоценила» российский импорт (24.07.25)

Стр. 6 - Груз не по плечу: рынок перевозок «трещит по швам» (25.07.25)

Стр. 7 - Не грузите меня: РЖД требуют миллиарды за «пустые» вагоны (28.07.25)

Кыргызстан «сжал» российские платежные схемы

В последние месяцы российские компании испытывают серьезные трудности с проведением платежей через банковскую систему Кыргызстана, сообщает «РБК». Участники рынка фиксируют задержки в обработке переводов, резкий рост комиссий и случаи полной блокировки операций. Ситуация стала следствием ужесточения регулирования со стороны Национального банка Кыргызстана, которое началось осенью 2024 года с введения требования обязательной поставки товаров на территорию страны при любых трансграничных расчетах.

Весной 2025 года регулятор сделал следующий шаг, назначив «Капитал банк Центральной Азии» единственным оператором рублевых переводов, за исключением некоторых специальных режимов. Эта мера привела к перегрузке банковской инфраструктуры – если в начале года платежи проходили за сутки, то к второму кварталу сроки обработки увеличились до трех дней.

Новые правила должны действовать как минимум до 17 сентября 2025 года, но участники рынка надеются, что они не станут постоянными. Пока же бизнес вынужден искать альтернативы – многие компании уже переориентируются на Гонконг, Малайзию, Индонезию и даже рассматривают возможность расчетов в цифровых валютах.

Арбитраж вне закона: ЕС больше не признает решения в пользу российских инвесторов

Евросоюз в рамках 18-го пакета санкций против России вводит защитные меры от арбитражных исков со стороны российских компаний и инвесторов, действующих в рамках двусторонних инвестиционных договоров (ДИД). Согласно опубликованному на сайте ЕС заявлению, новые санкции предусматривают специальное положение, позволяющее не признавать на территории Евросоюза арбитражные разбирательства, инициированные российскими юридическими и физическими лицами, сообщает Forbes.

– По задумке чиновников Брюсселя, если российский инвестор выиграет спор в международном инвестиционном арбитраже, но решение будет противоречить санкциям, то такое решение исполняться на территории ЕС не будет, – прокомментировал ТАСС заместитель председателя Совета Федерации Константин Косачев.

На данный момент нет известных прецедентов решений инвестиционного арбитража по искам частных инвесторов относительно разблокировки ценных бумаг против стран ЕС

При этом Бельгия и Люксембург, где зарегистрированы ключевые европейские депозитарии Euroclear и Clearstream, сохраняют в силе инвестиционные договоры, заключенные еще с СССР в 1989 году. Эти соглашения предоставляют российским частным инвесторам юридические основания для обращения в инвестиционный арбитраж или третейский суд с требованиями о компенсации в случае экспроприации их капиталовложений.

ФТС включила «турборежим»: таможня «переоценила» российский импорт

С середины июля 2025 года участники внешнеэкономической деятельности (ВЭД) массово жалуются на изменения в порядке таможенного оформления грузов, сообщает «Газета.ru». Федеральная таможенная служба (ФТС) скорректировала «ценовой профиль риска» – алгоритм, по которому определяется, соответствует ли заявленная стоимость товара «справедливой» оценке. Если раньше таможня ориентировалась на цены идентичных товаров, то теперь – на среднюю стоимость «однородных».

Проблема в том, что само понятие «однородных товаров» в Положении об особенностях контроля таможенной стоимости ЕАЭС не имеет четкого определения. На практике это приводит к абсурдным ситуациям: например, китайские кроссовки за \$20 и дизайнерская пара за \$2000 считаются одной категорией, так как формально относятся к одной товарной группе. То же самое – с «Ладой» и «Роллс-Ройсом».

По правилам ЕАЭС, оценка по «однородным» товарам должна применяться только при отсутствии данных об идентичных. Однако российская таможня сделала этот метод основным. Теперь система управления рисками автоматически помечает как подозрительные все грузы, чья заявленная стоимость ниже средней по группе. Особую озабоченность у участников ВЭД вызывает автоматическое изменение их категории риска при доначислении таможенных платежей, что в дальнейшем приведет к усиленному контролю со стороны таможенных органов. В 2024 году только 9,9% участников ВЭД имели статус низкого риска, при этом на них приходилось 71% всех таможенных деклараций.

Наиболее тревожным последствием новых правил может стать переориентация товаропотоков через страны ЕАЭС - Казахстан и Беларусь, где таможенные правила пока остаются более предсказуемыми. Согласно статье 25 Договора о ЕАЭС, товары свободно перемещаются между странами-участницами без повторного декларирования.

Подробнее: https://logirus.ru/news/custom_and_ved/fts_vklyuchila_turborezhim_tamozhnya_pereotsenila_rossiyskiy_import.html

Груз не по плечу: рынок перевозок «трещит по швам»

Рынок грузоперевозок столкнулся с серьезным перенасыщением, что уже привело к возврату лизинговым компаниям 30 тыс. грузовиков, а в ближайшее время ожидается еще 10 тыс. единиц техники, следует из исследования ПЭК, проведенного совместно с Объединенной лизинговой ассоциацией, «Стратегией дела» и Национальным Агентством Промышленной Информации. Ситуацию усложняет резкое снижение спроса на транспортные услуги и желание крупных ритейлеров и маркетплейсов развивать собственные автопарки.

Согласно исследованию, к сентябрю 2025 года прогнозируется новая волна ухода компаний из отрасли. Данные аналитиков «Стратегии Дела» и ПЭК показывают, что в январе-мае 2025 года провозные мощности перевозчиков превысили спрос на грузы на 44%, тогда как в прошлом году этот разрыв составлял 35%. Увеличение дисбаланса связано с расширением парка тягачей при умеренном росте грузопотока.

Перенасыщение рынка грузоперевозок обусловлено резким увеличением закупок магистральных тягачей в 2023-2024 годах, когда было приобретено 100 тыс. единиц техники, что на 61% превышает показатели двух предыдущих лет. Среди ключевых причин спада на рынке грузоперевозок эксперты выделяют замедление деловой активности из-за роста ключевой ставки, а также тенденцию крупных грузовладельцев к созданию собственных автопарков.

С конца 2024 года транспортные компании вернули лизингодателям около 30 тыс. единиц грузовой техники, сообщил заместитель руководителя комитета по «Автолизингу и спецтехнике» Александр Николаенко Объединенной лизинговой ассоциации. По данным ОЛА, еще до 10 тыс. единиц техники находятся под риском изъятия.

Подробнее: https://logirus.ru/news/transport/gruz_ne_po_plechu_rynok_perevozok_treshchit_po_shvam.html

28 июля 2025г

Не грузите меня: РЖД требуют миллиарды за «пустые» вагоны

«Российские железные дороги» настаивают на десятикратном повышении штрафов за непредъявление грузов по согласованным заявкам, пишут «Ведомости». Заместитель гендиректора РЖД – начальник центральной дирекции управления движением Михаил Глазков заявил, что действующие санкции, установленные в 1998 году, слишком низки: 10 рублей за тонну и 50-200 рублей за контейнер. Для многих клиентов эти суммы незначительны, что провоцирует массовые перезаявки и срывы графика перевозок.

Инициатива РЖД не нова – компания выступала за ужесточение штрафов в 2019, 2023 и 2024 годах, но тогда решения не последовало. Сейчас идею поддержали Минтранс и ряд депутатов. По данным Глазкова, за первое полугодие 2025 года потери из-за невыполненных заявок достигли 127 млн тонн, даже с учетом перераспределения части объемов. В мае–июле доля непредъявленных грузов составила 15% от общего числа заявок, а в июле проблема затронула и восточное направление, традиционно считающееся приоритетным.

Основной причиной срывов в РЖД называют снижение платежеспособности грузоотправителей, особенно в строительной и угольной отраслях. Падение спроса на перевозки стройматериалов – щебня, песка и цемента – напрямую связано с сокращением жилищного строительства и заморозкой инфраструктурных проектов. Статистика подтверждает тренд: за январь–июнь 2025 года погрузка на сети РЖД упала на 3%, до 600,3 млн тонн. Перевозки угля сократились на 5,5%, нефтепродуктов – на 1%, руды – на 6%, а строительных грузов – на рекордные 13%.

Подробнее: https://logirus.ru/news/transport/ne_gruzite_menya_rzhd_trebuyut_milliardy_za_pustye_vagony.html



СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ!

Материал
подготовил:
Панин. А. И.

