

## СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА

### ИНФОРМАЦИЯ ОТ ПЕРМСКОЙ ТАМОЖНИ:

Режим работы таможенных органов в период новогодних праздников .....	1
ФТС пресекла оборот около 7 млн единиц контрафактной продукции .....	2
В режиме 24x7: Сибирский ЦЭД переходит на круглосуточный выпуск деклараций .....	2
В ФТС России состоялось совещание по определению приоритетных задач на 2026 год. Главного управления «Аналитический центр» .....	2

### НОВОСТИ ЕАЭС:

Об изменении порядка регистрации деклараций на протоколах испытаний других стран ЕАЭС .....	2
С февраля становится обязательным применение навигационных пломб для перевозки отдельных товаров на территории ЕАЭС .....	3
Министр по таможенному сотрудничеству ЕЭК Руслан Давыдов рассказал о главных итогах работы блока в 2025 году .....	3
Россия ратифицировала торговое соглашение ЕАЭС с Монголией .....	3
Страны ЕАЭС и Индонезия подписали соглашение о зоне свободной торговли ...	3

### ВНЕШНЯЯ ТОРГОВЛЯ:

РФ сохранила размер квот на ввоз говядины и мяса птицы в 2026 г. на уровне 2025 г. ....	4
Названы главные поставщики косметики в Россию .....	4
Торговля с элементами затухания: значимость российских поставок для ЕС продолжает снижаться .....	5
С 1 января 2026 года будут усилены требования к светодиодной продукции для подтверждения «российскости» .....	5

### ТАМОЖЕННОЕ ОФОРМЛЕНИЕ:

Дополнен Перечень продукции, в отношении которой не допускается проведение оценки соответствия в форме декларирования соответствия на основании собственных доказательств заявителя .....	6
Об изменении ставок таможенных сборов за таможенные операции .....	6

Скорректирован Классификатор льгот для таможенных платежей .....	6
Изменения в правовом регулировании проведения таможенного контроля после выпуска товаров в 2025 году .....	6
О подаче заявлений о принятии предварительных решений о классификации товаров в соответствии с ТН ВЭД ЕАЭС преимущественно в электронной форме .....	8

### ВНИМАНИЮ ФИЗИЧЕСКИХ ЛИЦ:

Приняли дар на себя: россияне везут из за границы странные подарки .....	8
ФТС предлагает упростить формулу расчета утильсбора для машин из стран ЕАЭС .....	9

### ЛОГИСТИКА:

Рекордный показатель контейнерных перевозок 2024 года будет превзойден в 2027 году .....	10
Топ ошибок перевозчиков-2025: как потерять груз из-за скана .....	10
Госдума приняла закон о создании реестра грузовых перевозчиков .....	11
Бизнес попросил власти «заморозить» индексацию тарифов «Платона» .....	11
В РФ сделали шаг к тестированию беспилотных грузовых перевозок без человека в салоне: эксперты — о том, готов ли к этому рынок .....	12

### ПРОФЕССИОНАЛ ВЭД:

Об определении налогооблагаемой базы, таможенной стоимости товаров при реализации товара по режиму «Импорт 40», если предоставлялась субсидия .....	13
Влияние таможенного контроля на логистику грузопотоков .....	14
В перевозе на русский .....	15

### ПРОЧЕЕ:

Маркетплейсы начнут проверять родословную товаров .....	19
Время на исходе: авиакомпании добиваются нового срока для «легализации» импортного флота .....	20
РЭЦ разработал кодекс этики экспортера .....	20



## Поздравляем с Новым 2026 годом!

Коллектив компании «ИНТЕГРА» от всей души поздравляет клиентов и подписчиков электронного журнала «ВЭД-Информ» с наступающими праздниками!

Желаем всем в Новом 2026 году удачи во всех начинаниях, веры в собственные силы, не бояться ставить перед собой грандиозные цели, даже если они на первый взгляд покажутся слишком смелыми!

Пусть каждый день приносит вам новые возможности для профессионального роста и творческих достижений. Желаем, чтобы ваш бизнес процветал, а надежные партнеры всегда поддерживали вас на пути к успеху. Пусть вас посещают гениальные идеи, а принимаемые решения будут верными и ведут только к положительным результатам!

*Коллектив ООО СП «ИНТЕГРА»*

### ИНФОРМАЦИЯ ОТ ПЕРМСКОЙ ТАМОЖНИ

## Режим работы таможенных органов в период новогодних праздников

Федеральная таможенная служба России представила сводную информацию о работе таможенных органов в новогодние праздничные дни с 31 декабря 2025 года по 11 января 2026 года:

## → Региональные таможенные управления:

- Центральное ТУ: [режим работы>>](#)
- Северо-Западное ТУ: [режим работы>>](#)
- Приволжское ТУ: [режим работы>>](#)
- Южное ТУ: [режим работы>>](#)
- Северо-Кавказское ТУ: [режим работы>>](#)
- Уральское ТУ: [режим работы>>](#)
- Сибирское ТУ: [режим работы>>](#)
- Дальневосточное ТУ: [режим работы>>](#)

## → Таможни, непосредственно подчиненные ФТС России:

- Центральная энергетическая таможня [режим работы>>](#)
- Центральная акцизная таможня [режим работы>>](#)
- Внуковская таможня [режим работы>>](#)
- Домодедовская таможня [режим работы>>](#)
- Шереметьевская таможня [режим работы>>](#)
- Центральная почтовая таможня [режим работы>>](#)

*Пресс-служба ФТС России*

## ФТС пресекла оборот около 7 млн единиц контрафактной продукции

Федеральная таможенная служба за январь-сентябрь 2025 года пресекла оборот около 7,5 млн единиц контрафактной продукции, рассказали РИА Новости в пресс-службе ведомства.

«За 9 месяцев 2025 года таможенными органами выявлено более 5,5 тысячи случаев нарушения прав на объекты интеллектуальной собственности и пресечен оборот около 7,5 миллиона единиц контрафактной продукции», — говорится в сообщении.

При этом за аналогичный период 2024 года таможенные органы пресекли ввоз 4,1 млн единиц контрафактной продукции. В целом в 2024 году таможенниками выявлено 5,8 млн единиц контрафактной продукции, отметили в ФТС.

За январь-сентябрь 2023 года пресечен ввоз 3,3 млн единиц такой продукции, по итогам 2023 года выявлено 4,9 млн единиц контрафакта, добавили в ведомстве.

«Наиболее часто выявляемые категории товаров — игрушки, одежда и обувь, сигареты, автозапчасти», — отметили в ФТС.

*ПРАЙМ*

## В режиме 24x7: Сибирский ЦЭД переходит на круглосуточный выпуск деклараций

Сибирское таможенное управление обращает внимание участников ВЭД: с 15 декабря 2025 года Сибирский таможенный пост (центр электронного декларирования) переходит на круглосуточный режим работы.

Подать декларацию на товары можно будет в любой день, включая ночное время, без дополнительных обращений.

Такой график работы организован с учетом заинтересованности сибирских предприятий, осуществляющих внешнеэкономическую деятельность, и интенсивностью подачи деклараций в конце года.

Добавим, данный режим продлится до 28 декабря 2025 года включительно.

В предстоящие январские праздничные и выходные дни Нового года Сибирский таможенный пост (центр электронного декларирования) будет работать ежедневно, с 9:00 до 21:00. Совершение таможенных операций вне указанного времени

работы таможенного поста возможно на основании заявлений.

Горячая линия Сибирской электронной таможни: +7(391)229-58-03.

*Пресс-служба Сибирского ТУ*

## В ФТС России состоялось совещание по определению приоритетных задач на 2026 год Главного управления «Аналитический центр»

В мероприятии принял участие статс-секретарь — заместитель министра финансов Российской Федерации Алексей Сазанов. Заседание открыл руководитель ФТС России Валерий Пикалёв. Он акцентировал внимание на необходимости определения контуров будущего стратегического планирования деятельности ФТС России.

«Мы вышли на прямую по реализации Стратегии развития ФТС России до 2030 года и цифровизации таможенных органов. Необходимо четко определить, как мы будем идти к намеченным целям. Сейчас мы изучили и описали действующие бизнес-процессы в работе таможенных органов и в околотаможенной сфере. Это позволит нам грамотно построить новую экосистему таможенных органов», — сказал глава Службы.

Аналитический центр объединил в себе компетенции по стратегическому планированию, управлению изменениями, обеспечению качества данных, поддержке управленческих решений и комплексной аналитике рисков таможенной экосистемы. Разработанные критерии доверия к перемещаемым товарным партиям и участникам внешнеэкономической деятельности позволят выявлять области риска таргетированно и исключить избыточную административную нагрузку на бизнес.

Сейчас многие данные в таможенных органах учитываются в информационных системах разрозненно. Задачей центра станет создать качественный учет всех видов первичных данных в ИТ-системе, их агрегацию и представление на любом уровне иерархии таможенных органов. Это устраним избыточные звенья в цепочках сбора данных и высвободит ресурсы для выполнения ключевых задач.

В задачи центра на 2026 год войдет комплексное переформатирование узких мест взаимодействия как внутри системы таможенных органов, так и с участниками рынка, партнерами из других государственных органов и гражданами.

*VCH.ru*

### НОВОСТИ ЕАЭС

## Об изменении порядка регистрации деклараций на протоколах испытаний других стран ЕАЭС

В соответствии с Постановлением Правительства РФ № 936 (с изменениями от 27.10.2025 г.), с 12.12.2025 г. регистрация деклараций на протоколах испытаний других стран ЕАЭС, будет осуществляться во ФГИС Росаккредитации только после подтверждения факта выдачи таких протоколов.

В соответствии с нововведениями, при регистрации деклараций о соответствии осуществляется проверка действия аккредитации испытательных лабораторий (центров), в том числе аккредитованных в других странах ЕАЭС и фактов выдачи ими протоколов исследований (испытаний) и измерений.

После внесения данных о протоколе исследования (испытания) и измерения, выданного в другой стране ЕАЭС,

регистрация декларации о соответствии осуществляется только после проведения проверки протокола исследования (испытания) и измерения в части валидности его выдачи аккредитованной испытательной лабораторией страны-члена ЕАЭС, а также соответствия иным данным декларации о соответствии.

По итогам проведения проверки и в случае подтверждения корректности данных заявители смогут подписать и зарегистрировать декларацию о соответствии.

Введенные меры направлены на укрепление доверия к системе оценки соответствия в рамках ЕАЭС.

[FSA.gov.ru](https://fsa.gov.ru)

## С февраля становится обязательным применение навигационных пломб для перевозки отдельных товаров на территории ЕАЭС

Инициатива затронет три категории продукции, перевозимых автомобильным и железнодорожным транспортом.

С 1 февраля 2026 года в странах ЕАЭС начинают отслеживать перевозки с помощью навигационных пломб. Новые правила распространяются на перевозки, которые проходят сразу по территориям двух и более стран Союза. Это касается в том числе грузоперевозок, начатых за пределами таможенной территории Союза и которые будут завершены либо на территории Союза, либо следуют транзитом через его территорию. Система будет вводиться поэтапно — в зависимости от вида товара и транспорта.

Первый этап стартует 11 февраля 2026 года. С этого момента навигационные пломбы станут обязательными для:

- санкционных товаров и отдельных подакцизных грузов (в том числе алкоголя и табака), которые перевозятся автомобильным и/или железнодорожным транспортом в режиме транзита, экспорта или при взаимной торговле между странами ЕАЭС;
- отдельных категорий товаров — одежды, обуви, бытовой техники и электроники, перевозимых автотранспортом в режиме таможенного транзита;
- никотинсодержащей продукции и никотинового сырья, вывозимых автотранспортом за пределы ЕАЭС в рамках экспортных процедур.

Одновременно с 11 февраля 2026 года перестанет действовать прежнее решение ЕЭК, которое регулировало транзит табачной продукции и спирта при экспорте. С этого момента такие перевозки будут контролироваться уже по новым правилам — через систему навигационных пломб.

Отслеживать перевозки с помощью пломб будут специальные национальные операторы. В России эту функцию выполняет Центр развития цифровых платформ. В системе одновременно будут работать 5 информационных платформ — по одной от каждой страны ЕАЭС: Армении, Беларуси, Казахстана, Кыргызстана и России. Все они связаны между собой и обмениваются данными. Благодаря этому контрольные и надзорные органы стран Союза смогут в реальном времени видеть, где находится транспорт, и понимать, не нарушена ли сохранность груза.

В целом решение вступает в силу с 1 февраля 2026 года, за исключением одного пункта, который начнет действовать через 10 дней после официального вступления документа в силу. В дальнейшем пломбированию будут подлежать все виды перевозок в соответствии с процедурой таможенного транзита.

Решение было утверждено Коллегией ЕЭК 23.09.2025 г.

[RZD-partner.ru](https://rzd-partner.ru)

## Министр по таможенному сотрудничеству ЕЭК Руслан Давыдов рассказал о главных итогах работы блока в 2025 году

Руслан Давыдов рассказал об итогах работы блока таможенного сотрудничества ЕЭК в 2025 году.

Основные достижения:

### — *Навигационные пломбы*

Соглашения по внедрению навигационных пломб завершены. С февраля следующего года они будут применяться на всей территории Союза. Это важный шаг к обеспечению прозрачности товаропотоков и борьбе с контрабандой.

### — *Единая система транзита*

Подписанное Соглашение о единой системе транзита проходит процедуру ратификации. Уже ведутся практические шаги по привлечению новых участников, включая Узбекистан и Иран. Система значительно упростит оформление документов и сократит количество процедур.

### — *Таможенный кодекс*

600 поправок в Таможенный кодекс разработаны и согласованы, однако документ ещё не направлен на ратификацию. Работа над ним должна быть завершена в ближайшие месяцы. Эти изменения касаются дальнейшей цифровизации, упрощения контроля контейнеров и борьбы с лжетранзитом.

### — *Работа по унификации таможенного администрирования*

Идет работа по направлению унификации действий стран ЕАЭС в рамках системы управления рисками.

Упор сделан на дальнейшее развитие цифровой инфраструктуры, повышение прозрачности торговли и интеграцию соседних государств в единую систему транзита.

[Alta.ru](https://alta.ru)

## Россия ратифицировала торговое соглашение ЕАЭС с Монголией

Президент России Владимир Путин подписал закон о ратификации временного торгового соглашения Евразийского экономического союза с Монголией, соответствующий закон размещен на сайте официального опубликования правовых актов.

Соглашение было подписано в Минске 27 июня 2025 года. Оно предусматривает либерализацию торговли в отношении 367 товарных субпозиций: по ним каждой стороной соглашения будут обнулены или снижены таможенные пошлины.

Как ранее пояснял замглавы Минэкономразвития РФ Владимир Ильичев, данным соглашением реализуется схема, которую попробовали с Ираном: сначала заключается соглашение с ограниченным охватом, а потом уже будет переход к полноформатному соглашению о либерализации торговли.

По его словам, преференции затронут 367 товарных позиций, на которые приходится 90 % взаимной торговли России и Монголии. Ильичев добавил, что, при этом 89 % российского экспорта будет поставляться в Монголию беспошлинно, а на оставшийся 1 % экспорта пошлины будут снижены.

Соглашение также формирует условия для развития и углубления торгово-экономического сотрудничества между ЕАЭС и Монголией в сферах, представляющих взаимный интерес: таможенное сотрудничество, электронная торговля, технические барьеры в торговле, санитарные и фитосанитарные меры.

Соглашение вступает в силу на 61-й день с даты получения последнего письменного уведомления о выполнении его сторонами необходимых внутригосударственных процедур. Обмен такими уведомлениями осуществляется между ЕАЭС и Монголией по дипломатическим каналам.

*РИА Новости*



**ВЕДЕНИЕ  
БУХГАЛТЕРСКОГО  
И НАЛОГОВОГО УЧЕТА**

- ✓ Бухгалтерское сопровождение
- ✓ Кадровый учет и расчет заработной платы
- ✓ Сдача отчетности
- ✓ Консультации по налогообложению

**ICBO** БухОбслуживание  
ИНТЕГРА ЦЕНТР  
г. Ижевск

**(3412) 77-01-32**  
[www.icbo.ru](http://www.icbo.ru)

## Страны ЕАЭС и Индонезия подписали соглашение о зоне свободной торговли

Страны Евразийского экономического союза (ЕАЭС; Россия, Белоруссия, Казахстан, Армения, Киргизия) и Индонезия подписали соглашение о зоне свободной торговли с Индонезией, сообщила пресс-служба Кремля.

Документ подписан на встрече Высшего Евразийского экономического совета в Петербурге. Соглашение о свободной торговле позволит диверсифицировать номенклатуру поставок ЕАЭС и «закрепиться на рынке с растущим потребительским спросом», отмечал министр по торговле Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) Андрей Слепнев.

По словам министра, средняя ставка индонезийской пошлины для поставщиков евразийского объединения снизится более чем в пять раз.

Президент России Владимир Путин заявил, что торговое соглашение ЕАЭС и Индонезии позволит установить режим свободной торговли в отношении свыше 90 % товарной номенклатуры и 95 % взаимного товарооборота. Только российско-индонезийский товарооборот в 2024 году составил \$ 4,3 млрд, говорил министр промышленности и торговли России Антон Алиханов.

Ранее страны ЕАЭС согласовали график взаимных обязательств по снижению пошлин на отдельные позиции экспорта и импорта. Часть пошлин будет обнулена сразу после вступления соглашения в силу, часть — поэтапно в течение периода от трех до 15 лет. В перечень подпадающих под обнуление пошлин товаров включены различные виды удобрений, продукция химии и нефтегазохимии, черной и цветной металлургии, лесопереработки, радиоэлектроники.

В проработке также находится преференциальное соглашение с Индией, добавил Путин. По его словам, первый раунд консультаций по тексту соглашения прошел месяц назад и Нью-Дели выразил готовность «активизировать процесс согласования».

Кроме того, на рассмотрение высшего совета вынесено решение о начале переговоров с Узбекистаном по соглашению об обмене информацией о товарах и транспортных средствах,

перемещаемых через таможенные границы Евразийского союза.

В заседании, кроме Путина, приняли участие президенты Белоруссии, Казахстана и Киргизии Александр Лукашенко, Жомарт Токаев и Садыр Жапаров, премьер-министр Армении Никол Пашинян, а также и председатель Коллегии Евразийской экономической комиссии Бакытжан Сагинтаев. К заседанию в расширенном составе присоединились в том числе президент Узбекистана Шавкат Мирзиёев и министр торговли Индонезии Буди Сантосо.

*РБК*

## ВНЕШНЯЯ ТОРГОВЛЯ

### РФ сохранила размер квот на ввоз говядины и мяса птицы в 2026 г. на уровне 2025 г.

Согласно Постановлению Правительства РФ № 2027, подписанному 12 декабря 2025 года и размещенному на официальном портале правовой информации, квота на ввоз в РФ говядины в 2026 году составит 570 тыс. тонн, в том числе 40 тыс. тонн — свежей и охлажденной. Причем 29 тыс. тонн из квоты на ввоз свежего и охлажденного мяса предназначены для стран ЕС, 11 тыс. тонн — для других стран.

Квота в 530 тыс. тонн замороженной говядины распределена между ЕС и США (по 60 тыс. тонн) и Коста-Рикой (3 тыс. тонн). На другие страны приходится 407 тыс. тонн.

Квота на ввоз мяса птицы составит 364 тыс. тонн, в том числе 100 тыс. тонн фарша (из них 80 тыс. тонн для поставок из ЕС), 250 тыс. тонн — половины или четвертины тушек, 14 тыс. тонн — замороженное обваленное мясо индейки.

Россия начала квотировать импорт мяса в 2003 году. До 2020 года действовала также квота на импорт свинины, но затем в соответствии с обязательствами РФ перед ВТО она была заменена на пошлину в размере 25 %.

Между тем, несмотря на установление квот для ЕС и США, между участниками внешнеторговой деятельности они не распределяются, поставок нет, поскольку ввоз мяса ЕС и США запрещен российским продовольственным эмбарго, которое действует с августа 2014 года.

Ранее сообщалось, что РФ может отменить и квоты на импорт говядины, перейти на ввоз этого мяса с уплатой пошлины в 27,5 %.

*Интерфакс*

### Названы главные поставщики косметики в Россию

Китай по итогам девяти месяцев этого года вошел в тройку главных поставщиков декоративной и уходовой косметики в Россию, наряду с Южной Кореей и Францией, нарастив поставки в 1,6 раза в годовом выражении, подсчитало РИА Новости, изучив данные платформы ООН Comtrade и национальных статистических сайтов.

В целом Россия в этом году увеличила импорт косметики: по последним доступным данным, за девять месяцев закупки выросли на 11 % по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составили \$ 863,7 млн.

Больше всего косметики в РФ в этом году приехало из Южной Кореи — на \$ 273,9 млн, Франции — на \$ 118,9 млн и Китая — на \$ 115,4 млн. При этом Поднебесная поднялась на третье место с четвертого, вытеснив из тройки Польшу.

Польша заняла в этом году пятую строчку с объемом поставок в \$ 64,4 млн, расположившись сразу после Германии

(\$ 66,4 млн). Следом расположились Италия (\$ 48,6 млн), Казахстан (\$ 42,7 млн), Израиль (\$ 24,4 млн) и Испания (\$ 17,6 млн). Замкнула десятку Бельгия — \$ 12,9 млн.

Заметнее всего поставки в РФ в этом году нарастили Хорватия — в 72,2 раза (до \$ 8 млн), Бельгия — в 13,6 раза, Китай — в 1,6 раза, Казахстан — на 38 %, Южная Корея — на 19 % и Франция — на 14,3 %.

Лидерами по поставкам косметики для губ по итогам девяти месяцев остались Китай, нарастивший экспорт в РФ в 1,7 раза в годовом выражении — до \$ 20,3 млн, и Франция, чьи поставки увеличились в 1,4 раза — до \$ 12,5 млн. Также в тройку ворвалась Южная Корея, откуда в Россию стало приезжать вдвое больше помад и других средств для губ — на \$10,1 млн. Замкнули пятерку Италия — \$ 6,22 млн (+10 %) и Германия — \$ 6,21 млн (+17 %).

Главными по поставкам тушей, подводок и теней для глаз также стали Китай, Франция и Южная Корея, вытеснившая из топ-3 Польшу. Китай поставил средств для макияжа глаз на \$ 21,1 млн (+28 %), Франция — на \$ 11,3 млн (+13 %), а Южная Корея — на \$ 7,2 млн (+30 %).

Больше трети российского импорта уходовой косметики ожидаемо пришлось на Южную Корею — \$ 253,9 млн за девять месяцев. В тройку также вошли Франция — \$ 90,2 млн и Китай — \$ 61,9 млн. Замкнули топ-5 Германия (\$ 55,01 млн) и Польша (\$ 54,9 млн).

*РИА Новости*

## Торговля с элементами затухания: значимость российских поставок для ЕС продолжает снижаться

В третьем квартале 2025 года европейский экспорт в Россию превзошел импорт из нее на € 1,5 млрд, следует из данных Евростата. Такой профицит в торговле с РФ Евросоюз фиксирует второй квартал подряд — и такая ситуация сложилась впервые за все время сбора данных, то есть с 2002 года. Хотя в отдельных категориях доля импорта из России по-прежнему остается высокой, в целом статистика фиксирует замещение «выпавших» российских поставок товарами из других стран.

С начала военной операции РФ на Украине европейский экспорт в Россию просел на 61 %, встречные поставки — на 89 %, следует из нового обзора Евростата. По итогам января–сентября 2025 года товарооборот двух сторон снизился на 12,9 % в годовом выражении, до € 43,9 млрд. Импорт продукции из РФ за этот период оценивается в € 21,7 млрд, экспорт — в € 22,2 млрд.

Отдельно в третьем квартале импорт из России составил € 5,73 млрд, экспорт — € 7,25 млрд: по сравнению с предыдущими тремя месяцами показатели сократились на € 1,4 млрд и € 0,3 млрд соответственно.

В результате ЕС зафиксировал положительное квартальное сальдо в € 1,5 млрд в торговле с Россией. Оно фиксируется второй квартал в подряд — в Евростате отмечают, что такого не было за всю историю наблюдений (с 2002 года).

Разбивка по категориям товаров показывает, что спад доли российской продукции продолжает наблюдаться во многих статьях импорта ЕС (см. график). Так, доля России в европейских закупках природного газа в третьем квартале составляла 15,1 % (4 года назад — 39 %). Несмотря на такое снижение, РФ осталась вторым поставщиком газа в ЕС. Вместе с тем разрыв между Россией и лидером — США — заметно увеличился. Доля Штатов в поставках в ЕС за 4 года выросла с 24 % до 56 %. Напомним, Евросоюз планирует полностью отказаться от закупок российского газа уже в 2027 году.

## ДОЛЯ РОССИЙСКИХ ТОВАРОВ В ЕВРОПЕЙСКОМ ИМПОРТЕ (%) ИСТОЧНИК: ЕВРОСТАТ.



Продолжает сокращаться и доля России в европейском импорте нефтепродуктов: сейчас она составляет 1,26 % против 28,7 % в третьем квартале 2021 года. Выпавшие поставки замещают в том числе США (доля выросла до 14 % с 8 %), Норвегия (до 12 % с 8 %), Казахстан (до 9 % с 8 %). Снижение доли России фиксируется также в импорте никеля: показатель оценивается в 19,7 % (в третьем квартале 2021 года — 42 %). Основным торговым партнером с долей 26 % и в этой категории стали Штаты.

Российские поставки чугуна и стали в европейские страны продолжают сокращаться в соответствии с планами ЕС. Теперь доля РФ составляет чуть больше 3 %, притом что в довоенном 2021-м показатель составлял 18,3 %. Если четыре года назад Россия была ключевым поставщиком в этой категории, то теперь в списке лидеров Китай с долей 11 %, Турция (10 %), Южная Корея и Индия (по 9 %).

В предыдущие три года они росли — в том числе потому, что из-за высокой стоимости природного газа европейским странам стало выгоднее покупать российские удобрения, чем производить их самим. Теперь же в Евросоюзе готовятся к отказу от удобрений из РФ (см. «Ъ» от 30 января). Доля России в их европейском импорте сейчас составляет 12,8 %. Для сравнения: в начале этого года она оценивалась в 25,8 %, четыре года назад — в 28,2 %. К концу 2025 года РФ — вторая по поставкам удобрений в ЕС, первое место занимает Марокко (19 %), третье — Египет (12 %).

Что касается европейского экспорта в РФ, то единственной категорией, которая по-прежнему не демонстрирует спад, остается не затронутая ограничениями фармацевтика. Объем таких поставок составил € 2,5 млрд в третьем квартале 2025 года (2021-го — € 1,9 млрд, 2022-го — € 2,1 млрд).

*«Коммерсантъ»*

## С 1 января 2026 года будут усилены требования к светодиодной продукции для подтверждения «российскости»

Соответствующее постановление Правительства РФ № 2033 от 15.12.2025 опубликовано на Федеральном портале проектов нормативных актов.

Речь идет об уточнении степени локализации производства светодиодов на территории России, а также об увеличении общего числа баллов за те или иные локализованные операции по производству, сумма которых дает продукции право называться российской. Потенциально новым критериям определения продукции российского происхождения должны будут соответствовать светодиоды, выпускаемые на 6-8 российских предприятиях.

Бальная система оценки уровня локализации в промышленной продукции действует с 2015 года. Достижение установленного количества баллов открывает производителям доступ к инструментам господдержки, а также дает преференции при проведении госзакупок.

*Минпромторг*

## Дополнен Перечень продукции, в отношении которой не допускается проведение оценки соответствия в форме декларирования соответствия на основании собственных доказательств заявителя

Обновлен приказ Минпромторга об утверждении Перечня продукции, в отношении которой не применяются положения Постановления об особенностях разрешительной деятельности в РФ.

Приказом Минпромторга РФ № 5229 от 23.10.2025 внесены изменения в Перечень продукции, в отношении которой не применяются положения Постановления об особенностях разрешительной деятельности в РФ, утвержденный в Приложении № 18 Постановления Правительства РФ № 353 от 12.03.2022.

Новыми позициями дополнен перечень продукции, в отношении которой при ее выпуске в обращение (в том числе ввозе в РФ) не допускается проведение оценки ее соответствия обязательным требованиям в форме декларирования соответствия на основании собственных доказательств заявителя. В него, в частности, включены масла косметические (эфирные); духи и туалетная вода; средства косметические для макияжа, маникюра и педикюра; шампуни; мыло и дезодоранты; синхронные генераторы.

Также в новой редакции изложены отдельные позиции перечня.

Приказ № 5229 вступает в силу 20 декабря 2025 года и действует до 1 сентября 2026 года.

[Alta.ru](http://Alta.ru)

## Об изменении ставок таможенных сборов за таможенные операции

ФТС России напоминает, что с 1 января 2026 года вступают в силу новые ставки таможенных сборов за совершение таможенных операций.

Постановлением Правительства РФ № 1638 от 23 октября 2025 года «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 28 ноября 2024 г. N 1637», которым предусмотрено:

- разделение размеров ставок таможенных сборов за совершение таможенных операций, связанных с выпуском товаров, по направлению перемещения (импорт и экспорт);
- индексирование (увеличение) размеров ставок таможенных сборов в отношении ввозимых товаров;
- увеличение максимального порогового значения общей таможенной стоимости (с 1 января 2026 года — свыше 10 млн рублей, ранее — свыше 7 млн рублей) ввозимых товаров с одновременным увеличением ставки таможенных сборов (до 73 860 рублей).

Также Постановлением проиндексированы (увеличены) размеры ставок таможенных сборов в отношении товаров радиоэлектроники (до 73 860 рублей).

[Пресс-служба ФТС России](http://Пресс-служба ФТС России)

## Скорректирован Классификатор льгот для таможенных платежей

Коллегия ЕЭК внесла изменения в подраздел 4.4 классификатора льгот по уплате таможенных платежей, утвержденного Решением КТС № 378.

Решением Коллегии ЕЭК № 114 от 02.12.2025 новым пунктом дополнен подраздел 4.4 классификатора льгот по уплате таможенных платежей (Приложение 7 к Решению КТС № 378 от 20.09.2010) в части кодификации для освобождения от НДС ввозимых запчастей для беспилотников, а также опытных образцов и составных частей для них.

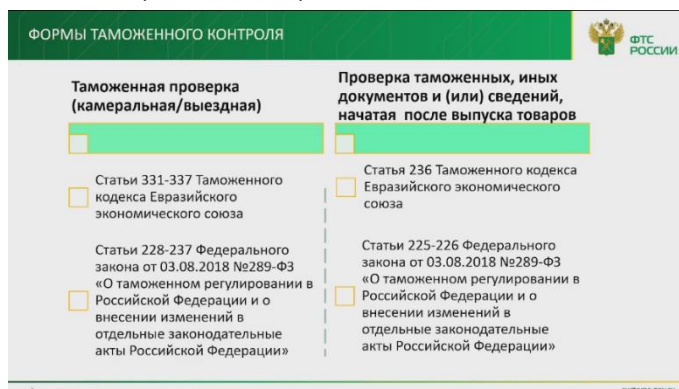
Решение вступает в силу по истечении 30 календарных дней с даты его официального опубликования. Документ опубликован на сайте ЕАЭС 5 декабря 2025 г.

[Alta.ru](http://Alta.ru)

## Изменения в правовом регулировании проведения таможенного контроля после выпуска товаров в 2025 году

*Стенограмма доклада Милехиной Ирины Владимировны, начальника отдела регионального курирования Сибирского таможенного управления, на вебинаре СТУ 26.11.2025 г.:*

Добрый день, уважаемые участники вебинара. Сегодняшний вебинар посвящен вопросам проведения таможенного контроля после выпуска товаров. В студии присутствует представитель службы таможенного контроля после выпуска товаров Сибирского таможенного управления Милехина Ирина Владимировна.



Итак, начнем мы с изменения правового регулирования проведения таможенного контроля после выпуска товаров в 2025 году. Основными формами таможенного контроля, применяемыми в отношении участников внешнеэкономической деятельности, является таможенная проверка, проводимая в форме камеральной либо выездной проверки и проверка таможенных, иных документов и (или) сведений, начатых после выпуска товаров. Порядок проведения данных форм таможенного контроля, регулируется статьями Таможенного кодекса Евразийского экономического союза и Федеральным законом № 289-ФЗ от 03.08.2018 «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

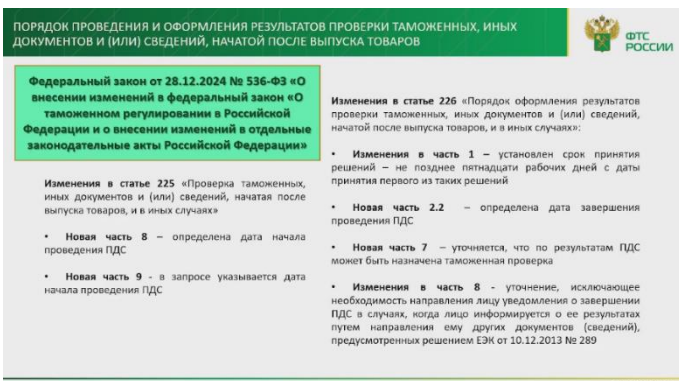
В 2025 году произошли некоторые изменения в порядке проведения форм таможенного контроля. Так, Федеральным законом №347-ФЗ от 14.10.2024 внесены изменения в статью 235 Федерального закона № 289 ФЗ, предусматривающую право проверяемого лица знакомиться с материалами таможенной проверки.



Статья 235 Федерального закона дополнена статьей 235.1, в соответствии с которой таможенный орган обязан обеспечить проверяемому лицу или его представителю возможность ознакомиться на территории таможенного органа с материалами таможенной проверки не позднее 5 рабочих дней со дня подачи таким лицом соответствующего заявления. При этом ознакомление с материалами таможенной проверки осуществляется путем их визуального осмотра, изготовления выписок, снятия копий с использованием технических средств, предназначенных для копирования или фотографирования. Поскольку именно проверяемое лицо заинтересовано в осуществлении копирования материалов таможенной проверки и именно оно определяет для себя необходимый объем документов, нуждающихся в таком копировании, либо фотографировании, данное лицо самостоятельно несет любые расходы, связанные с использованием технических средств или расходных материалов.

Обращаем внимание, что ознакомление проверяемого лица с конкретными материалами, документами таможенной проверки, содержащими охраняемую законом тайну, в случаях и в порядке, в которых такое ознакомление допускается Федеральным законом, не предполагает возможности использования технических средств, предназначенных для копирования либо фотографирования таких материалов.

По окончании ознакомления составляется акт об ознакомлении, форма которого утверждена приказом ФТС № 1205 от 21.11.2024 «Об утверждении формы акта об ознакомлении с материалами таможенной проверки».



Значительные изменения в 2025 году претерпела процедура проведения проверки таможенных, иных документов и (или) сведений, начатой после выпуска товаров. Для простоты буду называть эту форму контроля ПДС.

С 28.01.2025 вступил в силу Федеральный закон № 536-ФЗ от 28.12.2024, которым внесены изменения в статьи 225 и 226 Федерального закона № 289-ФЗ, касающиеся порядка проведения и оформления результатов ПДС.

Статья 225 дополнена частями 8 и 9 следующего содержания:

- Четко определена дата начала проведения ПДС после выпуска товаров;
- При подаче обращения проверяемого лица на внесение изменений или дополнений в декларацию, датой начала проведения ПДС считается дата регистрации таможенным органом такого обращения, в иных случаях датой начала проведения ПДС считается дата, указанная в поручении начальника таможенного органа о проведении ПДС.

В случае направления в ходе ПДС лицу, чьи документы и сведения проверяются запросы о предоставлении документов и сведений, в запросе обязательно указывается дата начала проведения ПДС.

В статью 226 внесены следующие дополнения:

- Если проверка проводилась в отношении нескольких таможенных деклараций и по ее результатам должно быть принято несколько решений в области таможенного дела, такие решения должны быть приняты в срок не позднее 15 рабочих дней с даты принятия первого из таких решений, если иной срок не установлен международными договорами;
- О результатах ПДС должностное лицо таможенного органа обязано доложить в письменной форме начальнику таможенного органа в день завершения проверки. Таким образом, также четко определена дата завершения ПДС;
- При подаче обращения на внесение изменений или дополнений датой завершения считается дата регистрации, корректировки декларации на товары. Это в случае, если бы было принято решение о разрешении внесения изменений в декларацию. В случае отказа датой завершения ПДС считается дата направления декларанту либо его представителю информации об отказе.

В иных случаях датой завершения ПДС является дата принятия решения по результатам ПДС. Если в ходе ПДС назначена таможенная проверка, ПДС считается завершенной в день принятия такого решения или направления лицу информации о проведении таможенной проверки.

Существенным изменением стало то, что приказом ФТС России № 195 от 04.03.2025 признан утратившим силу приказ № 1560 «Об утверждении порядка проведения проверки документов и сведений после выпуска товаров». Этот приказ гласит о том, что акт по итогам ПДС не составляется. Приказ вступил в силу с 05.07.2025. О результатах проведения ПДС проверяемое лицо будет информировано следующим образом: в случае выявления каких-либо нарушений по результатам проверки будет принято решение в области таможенного дела. Решение принимается начальником или заместителем начальника таможенного органа, проводившего проверку, оформляется в 2 экземплярах, 1 из которых остается в таможенном органе, а другой, не позднее 5 рабочих дней со дня принятия такого решения будет вручен проверяемому лицу, чьи документы и сведения проверялись, либо будет направлен в его адрес заказным почтовым отправлением.

Если же при проведении ПДС нарушений не установлено, таможенный орган письмом уведомляет лицо о завершении проверки в срок не позднее 3 рабочих дней со дня истечения срока 60 дней. Форма уведомления о завершении проверки и порядок направления утверждены приказом ФТС № 1002 от 21.06.2019.

Это основные изменения, касающиеся порядка проведения таможенных проверок и проверок документов и сведений, вступившие в силу в 2025 году.

[Alta.ru](http://Alta.ru)

## О подаче заявлений о принятии предварительных решений о классификации товаров в соответствии с ТН ВЭД ЕАЭС преимущественно в электронной форме

Напоминаем, что с 27 ноября 2025 г. подать заявление о предоставлении госуслуги по принятию предварительных решений о классификации товаров можно только в электронной форме. Сделать это возможно через Единый портал госуслуг или Личный кабинет участника ВЭД на официальном сайте ФТС России.

Подать заявление на бумажном носителе можно только в случае неисправности информационных систем или технических сбоев, не позволяющих таможенным органам принять заявление в электронной форме.

Сервис «Классификация. Заявления о выдаче предрешений» в Личном кабинете участника ВЭД уже размещен и готов к работе.

**ВАЖНО:** Сообщаем, что в настоящее время имеются проблемы с оплатой государственной пошлины за принятие предварительных решений о классификации товаров по квитанции на Едином портале госуслуг.

### → Что нужно сделать:

- Оплатить госпошину через банк.
- В электронной форме «Вы ранее оплачивали госпошину за получение услуги?» нужно выбрать «Да», а на соответствующей форме заявления указать реквизиты платежного документа: если оплатили через банк, то необходимо указать реквизиты платежного поручения; если оплатили ранее по квитанции на ЕПГУ, то необходимо указать уникальный идентификационный номер платежа (УИН) или внешний номер транзакции.

Государственная пошлина при подаче заявления через Личный кабинет участника ВЭД оплачивается только через банк.

Реквизиты для уплаты государственной пошлины размещены на официальном сайте ФТС России в разделе «Участникам ВЭД» → «Классификация товара» → «Реквизиты для уплаты государственной пошлины за принятие предварительных решений о классификации товара в соответствии с ТН ВЭД ЕАЭС».

При возникновении ошибок в личном кабинете заявителя при предоставлении госуслуги «Принятие предварительных решений о классификации товаров в соответствии с ТН ВЭД ЕАЭС» необходимо обращаться по телефону горячей линии:

**8 (495) 740-18-18 (доб. 3).**

[Customs.gov.ru](https://www.customs.gov.ru)

### ВНИМАНИЮ ФИЗИЧЕСКИХ ЛИЦ

## Приняли дар на себя: россияне везут из-за границы странные подарки

Вместе с ростом пассажиропотока перед новогодними праздниками растет и число необычных инцидентов на таможне. Чемоданы туристов, возвращающихся из-за границы, все чаще содержат внутри сувениры не самого законного свойства. Ввоз таких презентов может обернуться серьезными проблемами на границе. Причины, толкающие граждан на нарушение закона, разнообразны и не всегда имеют криминальный характер. Историями о незадачливых путешественниках и изъятых диковинках с «Известиями»

поделились в пресс-службе Федеральной таможенной службы.

### **Вино с сюрпризом и растения без документов**

В начале декабря в аэропорту Барнаула инспекторы остановили россиянку, прилетевшую из Вьетнама. При досмотре в ее багаже была обнаружена стеклянная бутылка с надписью «Змеиное вино», внутри — заспиртованное пресмыкающееся и корень неизвестного растения. Женщина пояснила, что приобрела экзотический напиток на рынке в Нячанге в качестве сувенира. Экспертиза показала, что змея в бутылке — это моноклевая кобра, находящаяся под защитой Конвенции СИТЕС. Этот международный документ запрещает или строго регулирует торговлю редкими видами животных и растений. Теперь пассажирке грозит административное дело и штраф, саму же кобру вместе с жидкостью и тарой изъяли и, скорее всего, конфискуют.

А в Красноярске таможенники с помощью рентгена обнаружили в багаже двух туристок, вернувшихся из Таиланда, более 15 кг саженцев. В двух чемоданах аккуратно упаковали 212 ростков кактусов и декоративных растений. Нарушительницы планировали высадить часть растений на даче, а часть везли «в качестве подарков для близких» и просто «не знали» о строгих фитосанитарных правилах.

— Женщинам назначен штраф в размере 1000 рублей, а нелегальный товар изъят и уничтожен специалистами Управления Россельхознадзора по Красноярскому краю, — пояснили в пресс-службе ФТС.

Пресс-служба ФТС предупреждает: Категории товаров, которые физические лица перемещают в обход таможенного законодательства, не меняются. Как правило, пассажиры пытаются незаконно ввезти предметы одежды, аксессуары, ювелирные изделия и наручные часы, денежные средства. В предновогодний период такая же ситуация.

### **Поддельные бумаги и уголовное дело**

Если первые две истории можно списать на счет незнания или легкомыслия, то третий случай — это уже преднамеренная контрабанда. В ноябре в аэропорту Казани был задержан 39-летний пассажир рейса из Стамбула. В его чемодане находилась коммерческая партия из 612 изделий — кошельков, портмоне и дамских сумок. Экспертиза установила, что они «выполнены из кожи питона, крокодила, варана, аспидовых змей», а их общая стоимость оценивается в два миллиона рублей.

Мужчина попытался легализовать груз, предъявив таможенникам сертификат СИТЕС. Но в ходе проверки было установлено, что документ является поддельным, сообщили в ФТС. В отношении задержанного было возбуждено уголовное дело по статье о контрабанде.

### **Крокодиловы слезы**

Таможенные инспекторы отмечают особую слабость россиян к экзотическим сувенирам из редких рептилий, в частности — крокодилов. В конце октября 2025 года в аэропорту Новокузнецка таможенники обнаружили чучело крокодила в дорожной сумке россиянки, прилетевшей из Вьетнама.

«Дериват весом 528 г и длиной 73 см был выявлен при помощи рентгена», — сообщается в пресс-релизе службы. Как пояснила пассажирка, она приобрела его «в качестве сувенира для домашней коллекции», не подозревая о необходимости специальных документов.

Аналогичный случай произошел двумя месяцами ранее в Хабаровске. Там инспекторы с помощью рентгена обнаружили в чемодане туриста из Вьетнама голову крокодила. Мужчина также заявил, что везет трофей «для личной коллекции» и не знал о правилах декларирования.

## ФТС предлагает упростить формулу расчета утильсбора для машин из стран ЕАЭС

В обоих случаях экспертиза дала неутешительный для путешественников результат: в Кузбассе изъяли чучело сиамского крокодила, а в Хабаровске — голову гребнистого крокодила. Оба вида находятся под защитой международной Конвенции СИТЕС, а их дериваты запрещены к свободному перемещению через границу без специальных разрешений.

Итог для обоих коллекционеров оказался одинаковым: возбуждение административных дел за несоблюдение запретов и ограничений и недекларирование товаров, что грозит штрафом и конфискацией изделий народных промыслов.

### **Егоза не дремлет**

Одной из самых необычных находок таможенников в багаже граждан стали более 40 кг натуральных волос человека на 4,3 млн рублей, изъятых в Волгограде у иностранки из ОАЭ. А в аэропорту Шереметьево служебная собака Егоза помогла найти у пассажира из Бангкока «четыре красных мармелада» весом 22 г, содержащих тетрагидроканнабинол.

В Иркутске задержали 46 кг популярных игрушек Лабубу, которых пытались ввезти из КНР для перепродажи. А в Пулковом пассажир, заявивший, что везет 107 живых омаров из ОАЭ «для своего бассейна», в итоге сознался, что выполнял заказ ресторана.

### **Последствия риска**

Контрабанда — это умышленные действия, направленные против основ экономической безопасности и публичного порядка государства (квалифицируется по статьям 200.1, 200.2, 226.1 и 229.1 УК РФ).

— Объективная сторона преступления заключается в перемещении через таможенную границу Евразийского экономического союза (ЕАЭС) товаров и предметов с нарушением установленных запретов и ограничений, причем способы могут быть самыми разными: от сокрытия в тайниках до предоставления поддельных документов, — пояснила юрист Екатерина Краснова.

Законодатель дифференцирует ответственность в зависимости от общественной опасности перемещаемых предметов и веществ. Наиболее опасной государство считает контрабанду наркотических и психотропных веществ; оружия, взрывчатки; культурных ценностей, редких животных и растений; алкоголя и табака.

Потенциальная выгода от незаконного перемещения товаров через границу несоизмерима с риском потерять свободу на многие годы, считает Краснова.

— Гражданам и предпринимателям крайне важно помнить, что незнание запретов и ограничений, как показывают случаи с растениями или сувенирами из редких животных, не освобождает от ответственности, а лишь усугубляет ситуацию, лишая возможности сослаться на отсутствие умысла.

### **Как избежать проблем**

Таможенники напоминают: перед поездкой важно изучить таможенные правила как России, так и страны вывоза товара. Под особые ограничения чаще всего попадают:

- Образцы флоры и фауны, находящиеся под угрозой исчезновения (все, что подпадает под Конвенцию СИТЕС): изделия из кожи и кости рептилий, слоновой кости, панциря черепахи, живые растения, чучела животных.
- Растения, семена и посадочный материал. Для их ввоза практически всегда требуется специальный фитосанитарный сертификат.
- Продукты животного происхождения (мясо, молоко, мед и т.д.), которые могут переносить опасные заболевания.

*«Известия»*

Как заявил в эксклюзивном интервью БФМ заместитель руководителя ФТС России Сергей Шкляев, сейчас много вопросов возникает к их итоговой стоимости. Он же рассказал о том, что таможня с удовольствием вообще передала бы кому-то другому процесс администрирования взимания утильсбора.

Правила расчета утильсбора для машин, которые ввозятся в Россию из стран ЕАЭС и из других государств, разные. И для автомобилей, которые попадают к нам из Казахстана, Киргизии, Армении и Белоруссии они гораздо сложнее, чем для машин, которые везут, например, напрямую из Китая.

Расчитать сбор заранее самостоятельно обычный гражданин не может. Это сложно сделать даже специалистам, признались в беседе с Бизнес ФМ предприниматели, которые непосредственно занимаются этим бизнесом. Поэтому на рынке появилось множество организаций, которые предлагают на возмездной основе помочь с решением этой задачи.

Вот только гарантий того, что они посчитают все правильно, нет. А кто-то, кто предлагает оказать услугу комплексно, то есть с доставкой самой машины, может намерено посчитать сбор с занижением, чтобы привлечь клиента: подать документы на машину в базовой комплектации, а привезти с панорамой, алькантарой, массажем и прочими дополнительными опциями.

Но претензии у таможни в итоге возникнут к конечному покупателю, говорит заместитель руководителя ФТС России Сергей Шкляев: «Когда нам предоставляют документы, а по факту машины нет, мы смотрим на документы, нам представили название машины, объем, одинаковые характеристики. Мы выпускаем. А постфактум, когда мы начинаем проверки проводить по рекомендациям счетной палаты, выявляется, что были подложные документы представлены. Умышленно это, неумышленно, знало физическое лицо или это делали недобросовестные организации, которые околотаможенной структуре оказывают помощь в расчете утиля, — это очень сложно оценить. По факту человек приходит уже за окончательной стоимостью автомобиля. А вот что до этого происходит, он даже не знает. И в случае, когда уже постфактум будет установлено, что не соблюдались эти требования изначально, все претензии-то будут к человеку, который купил этот автомобиль».

И таможня предлагает все упростить. Оставить минимальное количество критериев, влияющих на размер утильсбора, для машин из ЕАЭС. Например, год выпуска и объем двигателя. А дальше таблица: за машины вот с такими параметрами сбор составит вот столько. И все. Идея прекрасная, говорит основатель компании E.N. Cars Евгений Забелин, но ее реализация может привести к разным последствиям: «Это может привести к двум последствиям. Если ставки уравниваются, то есть при ввозе из-за пределов Таможенного союза и при растаможке по ТПО, то есть на физическое лицо, тогда увеличится поток автомобилей, которые будут таможиться в ЕАЭС, потому что во многих случаях там таможенный платеж ниже за счет того, что таможенная стоимость занижается. Тогда поток таких автомобилей кратно увеличится. А если сделают, наоборот, высокие или еще запретят автомобили по ТПО везти, тогда поток из стран ЕАЭС автомобилей вообще остановится».

А пока как минимум 30 тысяч россиян, которые ранее купили автомобили в Казахстане, уплатив за них полный

утильсбор по коммерческим ставкам, продолжают оспаривать огромные доначисления от таможни, которая решила, что эти граждане все равно неправильно оформили ввоз этих автомобилей, потому что не разобрались в правилах.

[BFM.ru](http://BFM.ru)

## ЛОГИСТИКА

### Рекордный показатель контейнерных перевозок 2024 года будет превзойден в 2027 году

Старший аналитик Центра экономического прогнозирования Газпромбанка Александр Коробко представил данные, иллюстрирующие резкие изменения на рынке легковых автомобилей и в транспортной логистике из Китая в Россию, а также дал прогноз по восстановлению контейнерных перевозок.

В 2025 году рекордные складские запасы, сформированные дилерами в 2024 году, обвалили объем импорта новых машин. За 10 месяцев 2025 года импорт рухнул на 70 % по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, до 290 тысяч штук, при этом доля Китая достигла 85–95 %. В денежном выражении спад еще заметнее: за I полугодие 2025 года импорт автомобилей из Китая сократился вдвое, а с февраля ежемесячный объем с трудом превышает 1 млрд долларов. Это произошло после того, как в пиковые месяцы 2024 года доля автомобилей в отправлениях контейнерами из Китая приближалась к 30 %. Общий среднемесячный объем экспорта всех товаров из Китая в Россию за I полугодие 2025 года также снизился до 7,8 млрд долларов с 8,6 млрд в 2023 году. Доля импорта в общих продажах новых легковых автомобилей в 2025 году впервые с периода трансформации рынка опустится ниже психологической отметки в 50 %.

А. Коробко обратил внимание на возобновление роста ставок пользования контейнером на ключевом маршруте Шанхай – Москва, что аналитик связал с сезонностью и низкой оборачиваемостью тары из-за недостаточных объемов экспорта из России. В октябре перевозчики вновь стали сообщать о дефиците порожних контейнеров в Китае, что может увеличить размер субсидий на их эвакуацию из России. Параллельно произошли изменения в географии ввоза: порты Дальнего Востока, временно уступившие лидерство маршрутам через Китай и Казахстан, вернули себе первое место в октябре 2025 года благодаря оживлению импорта и ситуации с досмотрами на границе.

Несмотря на текущий рост отдельных составляющих, общая стоимость логистики для автопрома остается на исторически низких уровнях. По оценке Центра, в ноябре 2025 года стоимость доставки контейнеров из Шанхая в Москву упала ниже показателей 2023 года, а доставить один автомобиль можно меньше чем за 1500 долларов. В структуре конечной цены автомобиля стоимость логистики не превышает 5 %, уступая по влиянию налогам и сборам.

Основываясь на текущих трендах, А. Коробко представил прогноз для рынка контейнерных перевозок на сети РЖД. По итогам 2025 года ожидается сокращение общих объемов на 4 % в годовом выражении, при этом рост наблюдается только в сегменте экспорта. Однако уже в 2026 году аналитики Газпромбанка прогнозируют переход к медленному восстановлению роста перевозок на 2,5 %. Одним из факторов стабилизации станет ожидаемое снижение спроса на транзит в случае остановки нападений на суда в Красном море. Рекордные показатели 2024 года, по мнению экспертов, будут превзойдены уже в 2027 году. Драйверами роста выступают

оживление во внешней торговле и продолжение устойчивого тренда на контейнеризацию грузов. Таким образом, текущий спад импорта, включая автомобили, рассматривается как коррекция после ажиотажного спроса, а фундаментальные предпосылки для роста контейнерной логистики в среднесрочной перспективе сохраняются.

[RZD-partner.ru](http://RZD-partner.ru)

### Топ ошибок перевозчиков-2025: как потерять груз из-за скана

*Алексей Хлыбов — директор компании международных перевозок IMPOS TRADE, член Комитета по ТДиВЭД ЮУТПП, преподаватель кафедры «Таможенное дело» ЮУрГУ — экспертный разбор нового отчета ФТС: как «аналоговые» ошибки перевозчиков тормозят цифровой ВЭД:*

На дворе конец 2025 года. Таможня отчитывается о внедрении алгоритмов автоматического выпуска, нейросети учатся распознавать рентген-снимки контейнеров, а электронный документооборот стал религией. Казалось бы, грузы должны пролетать границу со свистом.

Но 27 ноября ФТС публикует перечень типичных ошибок перевозчиков, и этот документ возвращает нас с небес на землю. Это не список сложных юридических коллизий. Это хроника невнимательности, которая стоит бизнесу огромных денег.

Если ваш груз застрял на СВХ, не спешите проклинать «бюрократическую машину». Скорее всего, ваш перевозчик просто не умеет читать инструкции. Вот на чем «горят» фуры прямо сейчас.

#### → Грех №1. «А я думал, компьютер сам поймет»

Главная боль таможни сегодня — это саботаж автоматической регистрации и автовыпуска. Алгоритм прост: машина сверяет данные из электронной транзитной декларации (ЭТД) с электронным архивом (ЭАДД). Если цифры сходятся — зеленый свет.

Что делают перевозчики?

1. Война форматов. Вместо того чтобы внести данные в систему, они загружают в архив сканы накладных. Программное средство ФТС пока не научилось читать плохие фото с телефона водителя. Результат: система не видит ни срока транзита, ни места доставки. Автовыпуск отменяется, здравствуй, ручной контроль и очередь.
2. Магия чисел. В декларации заявлено 100 коробок, в архиве документов — 98. В декларации один номер договора с брокером, в реальности — другой (или опечатка в ИНН). Робот такие «почти совпало» не прощает.

#### → Грех №2. География для самых маленьких

Казалось бы, заполнить графы «Отправитель» и «Получатель» — задача легкая. Но нет. Вместо полного юридического адреса указывается просто: «Китай» или «Шанхай». Или просто «ООО Ромашка, г. Москва».

Таможня справедливо считает такие документы филькиной грамотой. Если перевозчик не знает, где находится контрагент, как он вообще везет груз?

#### → Грех №3. Кот в мешке (сборные грузы)

Это классика жанра для сборных грузов. В фуре едет 15 разных наименований товаров: от микросхем до плюшевых медведей. Что делает перевозчик? Он пишет в документах: «Товары народного потребления, 1500 кг».

ФТС четко указывает: если товаров 10 и более, обязана быть разбивка. По каждому наименованию:

- Вес брутто/нетто;
- Стоимость;

- Количество мест;
- Код ТН ВЭД ЕАЭС.

Нет разбивки или кодов? Тогда вы попали на стопроцентный досмотр с пересчетом и взвешиванием каждой коробки. Счет за услуги СВХ и простой машины оплатит, разумеется, заказчик.

#### → Грех №4. Фантомные водители

Фура приезжает на пост, подает документы, а у водителя... нет полномочий.

- Истекла доверенность;
- Нет трудового договора с перевозчиком;
- Нет оригинала свидетельства о допуске транспорта к перевозке под пломбами (TIR).

Машина есть, груз есть, а юридически водитель — посторонний человек.

Что с этим делать? Вы можете заключить идеальный контракт с поставщиком, купить валюту по выгодному курсу, но все это разобьется о логиста, который не перевел инвойс на русский язык (да, это тоже в списке частых ошибок) или сделал пометку в разрешении на перевозку («дозволе»).

Чек-лист для владельца груза:

1. Запретите сканы там, где нужны данные. Требуйте от перевозчика и брокера цифровой гигиены.
2. Проверяйте «сборку» до погрузки. Упаковочный лист с разбивкой по кодам и весам должен быть готов до того, как машина подъедет к границе РФ.
3. Аудит перевозчика. Прежде чем начать работу, проведите комплексную оценку готовности партнера к цифровому взаимодействию с таможней, чтобы исключить риски.

В 2025 году таможня не прощает аналогового разгильдяйства. И платит за него всегда импортер.

[Companies.RBC.ru](https://companies.rbc.ru)

## Бланки CMR

из 6 самокопирующихся листов  
Цена: 50 руб./шт.

Ижевск, ул.Бородина, д.21, оф.106  
(3412) 77-21-75



## Госдума приняла закон о создании реестра грузовых перевозчиков

В России создадут реестр грузовых перевозчиков в целях легализации рынка. Такой законопроект Госдума приняла во втором и третьем чтениях на пленарном заседании 16 декабря.

Законопроект, обязывающий компании и ИП, которые занимаются грузоперевозками, регистрироваться в соответствующем реестре, прошел первое чтение в июле 2024 года.

Как рассказал председатель Комитета Госдумы по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры Евгений Москвичев, в России сегодня насчитывается семь миллионов никем не регулируемых грузовиков. По данным на 1 января 2025 года, почти два миллиона из них могут перевозить грузы от 12 до 40 тонн и 450 тысяч — по 50-60 тонн. По словам депутата, 47,5 % этих машин находятся во владении физлиц, которые незаконно занимаются коммерческой деятельностью.

«Три года назад мы приняли закон о самозанятых в такси, — сказал он. — В том же году они принесли в федеральный

бюджет 35 миллиардов рублей налогов. Поэтому считаю, что 60 % грузовиков, которые работают сегодня в серой зоне, будут приносить больше, чем 35 миллиардов налогов».

[PNP.ru](https://pnp.ru)

## Бизнес попросил власти «заморозить» индексацию тарифов «Платона»

Бизнес попросил власти временно отменить ежегодную индексацию тарифов «Платона» из-за «плачевной» ситуации в грузоперевозках. Полученные средства пойдут на ремонт дорог, заявляли в Минтрансе.

Руководители крупнейших отраслевых ассоциаций обратились к премьеру Михаилу Мишустину с просьбой временно отменить ежегодную индексацию тарифов системы «Платон» в зависимости от уровня инфляции. Это следует из соответствующего письма, с которым ознакомился РБК (подлинность документа подтвердили несколько его авторов). Подписи под ним поставили главы 16 объединений, представляющих интересы участников рынка торговли продовольственными и непродовольственными товарами, в том числе e-commerce, а также транспортно-логистических и экспедиторских компаний (в числе подписантов — Ассоциация компаний интернет-торговли, «Руспродсоюз», Российский зерновой союз, Ассоциация компаний розничной торговли и др.).

В конце ноября этого года, напоминают авторы обращения, принято постановление правительства, предусматривающее поэтапную отмену понижающего коэффициента, который применяется при расчете тарифа в «Платоне». Изменения вступают в силу 1 марта следующего года и предполагают рост понижающего коэффициента с 0,51 до 0,75 и последующую его отмену с 1 февраля 2028 года.

По «глубокому убеждению» участников рынка, такое решение приведет к негативным последствиям для бизнеса транспортных компаний и их заказчиков на фоне «существенного роста иных налоговых и неналоговых платежей». В результате «значительное увеличение» финансовой нагрузки на транспортно-логистические предприятия приведет к необходимости пересмотра действующих соглашений между грузоотправителями и перевозчиками, что, в свою очередь, будет переложено в цену конечных товаров и оказываемых услуг, говорится в письме.

Ранее, как напоминают обратившиеся, объединения уже обращались к премьеру с просьбой не принимать решение по изменению понижающего коэффициента, учитывая «и без того плачевную ситуацию» в сфере грузовых автоперевозок и регулярно возрастающие затраты по всей цепочке поставок. Со ссылкой на ответ Минтранса, полученный в качестве обратной связи, авторы сообщают, что, по оценке ведомства, рост затрат на ремонт автодорог составил 80 %, на их капитальный ремонт — 60 %. Это послужило «основным аргументом» в пользу необходимости отмены понижающего коэффициента при расчете тарифа в «Платоне». Одновременно с этим сообщается, что базовый размер платы определен еще в 2015 году и составляет 3,73 руб. за километр.

При этом еще в феврале 2016 года бизнес предложил вместо отмены скидок ввести дополнительные акцизы на дизтопливо по 1 тыс. руб. за тонну на 2016-2017 годы, что, по расчетам, составляло 72 млрд руб. в год дополнительных доходов Федерального дорожного фонда. Тогда это предложение было поддержано Минтрансом и в дальнейшем согласовано с Минфином. «Реализация решения о повышении акцизов на топливо обеспечила поступление дополнительных сумм акцизов, которые собираются до настоящего момента,

что полностью компенсирует выпадающие доходы», — подчеркнуто в письме.

Следующий год для бизнеса будет «сложным периодом» ожидают представители отраслевых объединений. В этом году российские транспортные компании оказались «на грани рентабельности» из-за резкого снижения спроса на грузоперевозки и падение тарифов, констатировал Вадим Филатов, президент «АвтоГрузЭкс» (среди подписантов), совладелец и заместитель директора ПЭК. В следующем году, напомнил он, участники рынка столкнутся с дополнительными сложностями — повышением налоговой нагрузки, топливных затрат, расходов на ИТ-системы и обучение сотрудников после перехода к обязательной электронной накладной, а также ростом затрат на оборудование площадок из-за новых требований к экспедиторам. По прогнозам Филатова, эти факторы наряду с повышением тарифов «Платона» могут привести к увеличению себестоимости перевозок на 12 %. «С учетом инфляции в логистической отрасли, которая по нашим прогнозам составит 4 %, тарифы вырастут на 15-17 %», — добавил он.

Кроме того, продолжающийся рост цен на автотранспорт и стоимости его обслуживания, а также устаревание парка снижают уровень безопасности на дорогах, отмечается в письме. С учетом того, что значительная часть участников рынка относится к представителям малого бизнеса, которые не смогут нести в 2026 году «такие совокупные затраты», создается риск ликвидации и банкротств транспортных предприятий уже в следующем году.

По расчетам авторов письма, к 1 февраля 2026 года тарифы в «Платоне» увеличатся на 11 % год к году в соответствии с прогнозным уровнем инфляции и в следующие периоды (2027-2028 годы) по мере роста, а потом и отмены понижающего коэффициента — на 47,3 и 46,8 % соответственно. С 2019 года размер взносов в системе уже вырос на 76 %. К февралю 2026 года накопленная инфляция достигнет 95,3 %, а к февралю 2028 года — 115 %.

РБК направил запрос в Минтранс.

*РБК*

## **В РФ сделали шаг к тестированию беспилотных грузовых перевозок без человека в салоне: эксперты — о том, готов ли к этому рынок**

Правительство РФ продлило экспериментальный правовой режим, разрешающий беспилотным грузовикам ездить по дорогам общего пользования. Также сделан шаг к тому, чтобы начать тестировать беспилотные грузовые перевозки без человека в салоне. Спросили у экспертов, насколько, на их взгляд, сам рынок готов к этому шагу.

### **→ Официально**

Напомним, что в середине ноября стало известно о том, что Правительство РФ (Постановление № 1790 от 13.11.2025) продлило срок действия экспериментального правового режима в рамках проекта «Беспилотные логистические коридоры» по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств на три года — до 12 ноября 2028 года. Как подчеркнули в Минтрансе РФ, беспилотный транспорт и его развитие сегодня решают ряд проблем: работают над сокращением дефицита кадров, повышением безопасности на дорогах, снижением издержек и развитием отечественных технологий.

При этом самое весомое обновление — закрепление возможности передвижения ВТС по трассам без человека в

салоне. Такие машины должны появиться на дорогах в 2026 году.

«Теперь в рамках ЭПР будут эксплуатироваться ВАТС не только с водителем в кабине (1 категории), но и без него (2 категории)», — пояснял Минтранс РФ.

Также постановлением Правительства РФ действие ЭПР расширили еще на три региона: Республику Башкортостан, Пермский край и Свердловскую область. В эксперименте теперь задействованы 13 регионов.

### **→ Проблемы решаемы, но частично**

Как отмечают эксперты, появление полностью автономных грузовых авто — для развития беспилотного автотранспорта закономерное решение. В целом практика уже доказывает, что плюсы от автоматизации в этом сегменте грузоперевозок есть: это повышение эффективности перевозок на дальних маршрутах за счет уменьшения необходимости ручного контроля; развитие стабильности и предсказуемости рейсов, сокращение доли влияния человеческого фактора, получение данных для обучения алгоритмов (ресурс для дальнейшего улучшения использования беспилотных систем).

«На практике обнаружилось и объективные ограничения: автопилот остается чувствительным к сложным дорожным условиям (городской трафик, нечеткая разметка, непредсказуемое поведение участников движения), что необходимо урегулировать разработчикам ПО для беспилотных грузовиков, сохранение ответственности и страховых рисков при инцидентах остается предметом обсуждения на законодательном уровне. Кроме того, первоначальные капитальные вложения в платформы автономного вождения, сенсоры и калибровку высоки», — комментирует Илья Молчанов, директор дивизиона «Коммерческие автомобили» ГК «АВТОДОМ» и ГК «АвтоСпецЦентр».

Он обратил внимание, что снижение нагрузки на рынок труда за счет развития автопилота пока происходит лишь частично: полностью решить проблему с нехваткой кадров не получилось: остаются участки, где человек необходим для погрузки/разгрузки, маневрирования в портах и терминалах, обеспечения безопасности участников дорожного движения в нестандартных ситуациях, а также для сопровождения и технического обслуживания автопарка.

Для достижения полной автоматизации необходим комплекс мероприятий: «Расширение зоны действующих экспериментальных коридоров и требований к ним; развитие национальных стандартов; масштабные инвестиции в телекоммуникации и спутниковое/навигационное обеспечение; создание механизмов удаленного мониторинга и вмешательства в управление; введение договоров с распределением рисков между перевозчиками, операторами и страховщиками», — перечисляет И. Молчанов.

### **→ Готова ли отрасль к новому этапу?**

Разрешение на движение беспилотных грузовиков без человека-оператора в кабине — логичный следующий шаг, но он не означает, что отрасль уже полностью готова к полноценному автономному флоту, считает заместитель генерального директор ИТ-компании «ГАСКАР» Павел Дрейгер.

«Сегодня ключевые технологические игроки продемонстрировали высокий уровень зрелости: современные автопилоты используют связку лидаров, радаров, тепловизоров, RTK-навигации и моделей прогнозирования трафика. На контролируемых маршрутах — магистрали, промышленные зоны, логистические коридоры — такая система уже обеспечивает стабильность работы, близкую к промышленным стандартам», — заключает эксперт.

Но полностью беспилотный режим, по его мнению, потребует трех критически важных условий:

- Инфраструктуры. Нужны карты высокого разрешения, корректно размеченные полосы, стабильная связь 5G/5G-A и заранее определенные коридоры движения, где риск вмешательства третьих факторов минимален. Пока что таких участков мало, но именно там начнутся первые реальные беспилотные рейсы;
- Зрелой модели удаленного мониторинга. Даже если в кабине нет оператора, человек остается в контуре управления. Компании должны иметь центры удаленного контроля, где один специалист может мониторить несколько машин, получать телеметрию в реальное время, перехватывать управление в случае сложной дорожной ситуации или ЧС. Такие центры уже создаются, но пока работают в пилотном режиме;
- Готовности самих компаний и рынка. Речь не только о калибровке датчиков или обновлениях ПО. Компании должны пройти длинный цикл тестирования: тысячи километров в разных погодных условиях, сертификацию систем, отработку сценариев отказов и интеграцию с действующими логистическими процессами. У крупнейших операторов — от e-commerce до промышленной логистики — такая подготовка уже идет, но до массовости нужен еще не один год.

«Можно сказать так: технологически отрасль близка к готовности, организационно — в процессе, а инфраструктурно — только начинает путь. Разрешение государства ускорит этот переход, но реальный автономный грузовой трафик начнет появляться постепенно, в заранее определенных и тщательно подготовленных зонах», — резюмировал П. Дрейгер.

[RZD-partner.ru](https://rzd-partner.ru)

## ПРОФЕССИОНАЛ ВЭД

### Об определении налогооблагаемой базы, таможенной стоимости товаров при реализации товара по режиму «Импорт 40», если предоставлялась субсидия

**Вопрос:** Организация (ООО) приняла к сведению ответ Минфина России от 01.07.2025 на входящее письмо от ООО от 02.07.2025 и обращается вторично в связи с нижеследующим.

Согласно Указу Президента РФ № 12 от 15.01.2016 ФТС России и ФНС России находятся в ведении Министерства финансов Российской Федерации (Минфина России).

Вопрос определения налогооблагаемой базы, таможенной стоимости товара и очередности уплаты НДС в адрес ФТС России и ФНС России при реализации товара по режиму «импорт 40» на внутренний рынок по контрактам, предусматривающим скидку покупателем продукции, размер которой компенсируется производителю из средств федерального бюджета Российской Федерации, имеет системный характер для отечественной промышленности и организаций, имеющих высокий уровень локализации производства и работающих в свободных экономических зонах, что было поэтапно достигнуто благодаря стимулирующим мерам поддержки, разработанным Правительством РФ и утвержденным Президентом РФ.

В связи с системностью и принципиальной важностью вопроса для промышленных организаций, ведущих

производственную деятельность и надлежащим образом соблюдающих законодательство Российской Федерации, каковы рекомендации по дальнейшему порядку действий юридических лиц (ООО) по обращению в уполномоченные органы с целью вынесения такого определения?

**Ответ:** В связи с обращением, зарегистрированным в Минфине России 04.08.2025, об определении таможенной стоимости товаров при завершении таможенной процедуры свободной таможенной зоны (далее — СТЗ) таможенной процедурой выпуска для внутреннего потребления, а также о применении налога на добавленную стоимость (далее — НДС) при реализации указанных товаров, при условии, что при их реализации была предоставлена субсидия из федерального бюджета, Департамент налоговой политики совместно с Департаментом таможенной политики и регулирования алкогольного рынка сообщает, что решение поставленных в обращении вопросов предполагает проведение анализа договоров.

В то же время согласно п.11.8 Регламента Министерства финансов Российской Федерации, утвержденного приказом Минфина России № 194н от 14 сентября 2018 г., в Минфине России не рассматриваются по существу обращения организаций по проведению экспертиз договоров, учредительных и иных документов организаций, а также по оценке конкретных хозяйственных ситуаций.

Одновременно сообщаем, что в соответствии с п.5 ст.38 Таможенного кодекса Евразийского экономического союза (далее соответственно Таможенный кодекс, Союз) таможенная стоимость товаров, в отношении которых завершается действие таможенной процедуры СТЗ путем помещения товаров под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления, определяется в соответствии с главой 5 Кодекса с учетом особенностей, определяемых Евразийской экономической комиссией (далее — ЕЭК).

Отмеченные особенности определены Положением об особенностях определения таможенной стоимости товаров при завершении действия таможенной процедуры свободной таможенной зоны и таможенной процедуры свободного склада (утверждены Решением Коллегии ЕЭК от 1 ноября 2016 г. № 130) (далее — Положение).

Согласно п.2 Положения для целей применения главы 5 Кодекса оцениваемые товары, вывозимые с территории свободной (специальной, особой) экономической зоны (далее — СЭЗ) на остальную часть таможенной территории Союза, рассматриваются как ввозимые на таможенную территорию Союза и пересекающие таможенную границу Союза.

В соответствии с п.3 Положения таможенная стоимость оцениваемых товаров определяется по методу по стоимости сделки с ввозимыми товарами (метод 1) при выполнении условий, установленных главой 5 Кодекса, в случае если товары продаются для вывоза с территории СЭЗ на остальную часть таможенной территории Союза. Таможенной стоимостью оцениваемых товаров является стоимость сделки с ними, то есть цена, фактически уплаченная или подлежащая уплате за товары (далее — ЦФУ) при их продаже для вывоза с территории СЭЗ и дополненная в соответствии с пунктами 4-6 Положения.

При этом термин «ЦФУ», являясь специальным термином таможенных правоотношений, определен как общая сумма всех платежей за эти товары, осуществленных или подлежащих осуществлению покупателем непосредственно продавцу или иному лицу в пользу продавца. Платежи могут быть осуществлены прямо или косвенно в любой форме, не запрещенной законодательством государств — членов Союза (п.3 ст.39 Кодекса).

Поскольку сумма платежей за товары включает две составляющих: сумму, уплаченную непосредственно покупателем за счет собственных средств, а также сумму, уплаченную за счет субсидии, при определении таможенной стоимости товаров в ЦФУ должны быть включены обе указанные выше составляющие.

Что касается применения НДС при реализации товаров после их помещения под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления, то согласно п.1 ст.146 Налогового кодекса Российской Федерации (далее — Кодекс) объектом налогообложения НДС признаются операции по реализации товаров (работ, услуг) на территории Российской Федерации.

На основании п.1 ст.154 Кодекса налоговая база по НДС при реализации налогоплательщиком товаров (работ, услуг), если иное не предусмотрено ст.154 Кодекса, определяется как стоимость этих товаров (работ, услуг), исчисленная исходя из цен, определяемых в соответствии со статьей 105.3 Кодекса, с учетом акцизов (для подакцизных товаров) и без включения суммы налога.

Согласно абзацам второму и третьему п.2 ст.154 Кодекса при реализации товаров (работ, услуг) с учетом субсидий, предоставляемых бюджетами бюджетной системы РФ в связи с применением налогоплательщиком государственных регулируемых цен, или с учетом льгот, в том числе скидок на цену товаров (работ, услуг) без учета НДС, предоставляемых отдельным потребителям в соответствии с законодательством, налоговая база по НДС определяется как стоимость реализованных товаров (работ, услуг), исчисленная исходя из фактических цен их реализации, а суммы указанных субсидий при определении налоговой базы по НДС не учитываются.

Также сообщаем, что на основании пп.2 п.1 ст.162 Кодекса налоговая база по НДС увеличивается на суммы денежных средств, полученных за реализованные товары (работы, услуги) в виде финансовой помощи, на пополнение фондов специального назначения, в счет увеличения доходов либо иначе связанных с оплатой реализованных товаров (работ, услуг).

В связи с этим при получении налогоплательщиком субсидий с учетом НДС в целях возмещения недополученных доходов в связи с осуществлением операций по реализации товаров, облагаемых НДС, суммы указанных средств подлежат включению в налоговую базу по НДС на основании п.1 ст.162 Кодекса, за исключением случаев, указанных в абзацах втором и третьем п.2 ст.154 Кодекса.

Настоящее письмо не содержит правовых норм или общих правил, конкретизирующих нормативные предписания, и не является нормативным правовым актом. В соответствии с письмом Минфина России № 03-02-07/2-138 от 07.08.2007 г. направляемое письмо имеет информационно-разъяснительный характер по вопросам применения законодательства Российской Федерации о налогах и сборах и не препятствует руководствоваться нормами законодательства о налогах и сборах в понимании, отличающемся от трактовки, изложенной в настоящем письме.

**Документ:** Письмо Министерства финансов Российской Федерации от 1 октября 2025 г. N 03-07-08/95194.

[Alta.ru](http://Alta.ru)

## Влияние таможенного контроля на логистику грузопотоков

*Стенограмма выступления Кизерева Алексея Ивановича, руководителя таможенной практики Адвокатского бюро «Бельский и партнеры», на конференции «Рынок транспортных услуг: взаимодействие и партнерство (РТУ) 2025», 11.12.2025 г.:*

Добрый день, уважаемые коллеги! Сегодня мы действительно видим достаточно серьезные тенденции к усилению таможенного контроля на экспортно-импортном направлении. Воспринимать таможенный контроль как что-то отвлеченное от логистики товаропотоков, наверное, было бы неправильно, поскольку это действительно встроенный элемент логистической архитектуры.

Где именно таможенный контроль влияет на скорость и стоимость логистики? В первую очередь это происходит непосредственно в ходе таможенного оформления. Именно на этом этапе любые ошибки при таможенном оформлении, при оформлении транзита и в других сопутствующих процедурах напрямую отражаются как на скорости прохождения грузов, так и на итоговой стоимости логистики. Это топ-1 задержек — отсутствие какого-то корректного документооборота, несоответствие сведений о товаре, его стоимости, классификации и стране происхождения. По большому счету, это все приводит к простоям и дополнительным издержкам. Запрос документов в ходе таможенного оформления в рамках ст.325 Таможенного кодекса постоянно влечет дополнительные нагрузки на бизнес. Соответственно, помимо форматно-логического контроля есть еще фактический контроль, таможенный досмотр. Все это, естественно, влияет на задержку транспорта, оплату простоев, услуг складов временного хранения и таможенных складов, а также на проведение различных грузовых операций с товарами. Отдельно стоит выделить наиболее пиковые риски — изъятия транспорта и товаров, а также риски привлечения к административной и уголовной ответственности, которые в последнее время достаточно активно реализуются таможенными органами.

Не лишним, будет напомнить о том, что перевозчик в соответствии со ст.16.1 КоАП РФ несет ответственность за сокрытие товаров, сообщение недостоверных сведений и так далее. В последнее время практика привлечения перевозчиков к административной ответственности по данной статье складывалась для бизнеса достаточно благоприятно, можно даже сказать — положительно. Однако с учетом положений Федерального закона № 140-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности» и отдельные законодательные акты Российской Федерации», предусматривающих возложение дополнительных обязанностей как на экспедитора, так и на перевозчика, можно предположить, что сложившаяся правоприменительная практика будет пересматриваться.

Относительно рисков я бы хотел привести наиболее наглядный пример. С недавнего времени, преимущественно в отношении автотранспорта, применяется ст.261 Федерального закона № 289-ФЗ «О таможенном регулировании Российской Федерации», в рамках которой осуществляется проверка транспортных средств на государственной границе и в местах, к ней приближенных. Алгоритм при этом достаточно прост: транспортное средство останавливается, проводится осмотр, принимается решение о досмотре, после чего оно доставляется к месту хранения, где досмотр осуществляется в течение 90 дней. Отказ от выполнения любого из указанных требований незамедлительно влечет изъятие автотранспортного средства и товаров. Таким образом, применяемый алгоритм носит жесткий и оперативный характер и фактически не оставляет перевозчику каких-либо возможностей для маневра.

Что касается контроля после выпуска, то действительно в настоящее время значительная часть контрольных мероприятий сместилась именно на этот этап. Однако легче от

этого не стало ни участникам ВЭД, ни околотаможенному бизнесу в целом. По сути, у таможенных органов как было, так и сохраняется право проверять, запрашивать документы и сведения, а также проводить встречные проверки, в том числе в отношении перевозчиков и экспедиторов.

Что нас ждет в обозримом будущем, с точки зрения усиления таможенного контроля? На протяжении пяти лет действует диспетчеризация деклараций, которая в настоящее время находится на новой стадии своей эволюции. Речь идет о приказе Министерства финансов № 45н от 08.04.2025, который предполагает два этапа реализации и, на мой взгляд, способном существенно повлиять, в том числе, и на логистику. Во всяком случае, первый этап уже показал, что при его внедрении весьма серьезно «лихорадило» как участников внешнеэкономической деятельности, так и транспортные организации и связанные с ними структуры.

Если говорить о текущей ситуации, то на сегодняшний день, с 1 декабря, диспетчеризация, действовавшая ранее, практически не претерпела изменений. Она по-прежнему остается привязанной к видам транспорта и к месту нахождения декларанта. Единственное, что было дополнительно введено, — это отдельные нюансы, связанные с тем, что таможенные органы указывают на наличие нештатных ситуаций и повышенной загрузки, в связи с чем осуществляется перераспределение деклараций в резервные таможенные органы.

Существенные изменения ожидаются с 1 марта. Принцип привязки к видам транспорта, а также привязки к месту налоговой регистрации полностью отменяется. Это означает, что участник ВЭД, независимо от того, прибыл ли товар морским, железнодорожным или автомобильным транспортом, будет подавать декларацию, которая станет распределяться в случайном порядке в любой таможенный орган. Фактически декларация может быть направлена в любой из 16 центров электронного декларирования.

Как можно проиллюстрировать влияние диспетчеризации на товаропотоки? Необходимо разделять сам физический товаропоток — маршруты, объемы, направления — и информационный поток, то есть скорость прохождения границы. Непосредственно маршруты это не изменит: физически товар продолжит следовать через те же пункты пропуска — порты, железнодорожные переходы, и география потоков вряд ли будет изменена диспетчеризацией. Наибольшее влияние ожидается на скорость и ритмичность прохождения. Диспетчеризация будет оказывать скорее косвенное воздействие, прежде всего за счет сглаживания пиков нагрузки и снижения очередей. ФТС заявляет, что целью является равномерное распределение нагрузки между центрами электронного декларирования, минимизация влияния нештатных ситуаций, продление временного окна подачи декларации и ряд других факторов. На данный момент можно опираться лишь на официальные заявления должностных лиц.

В дальнейшем, вероятнее всего, будет ослаблена роль выбора таможенного поста под практику. Ни для кого не секрет, что сегодня логисты и участники ВЭД выстраивают выбор места таможенного оформления исходя из удобства, в том числе по месту своего нахождения. Эта возможность, по всей видимости, в ближайшее время будет нивелирована. Вместе с тем существуют достаточно серьезные риски. Практика работы центров электронного декларирования в РФ заметно различается, что создает для бизнеса определенную неопределенность. Разночтения в правоприменительной практике, по моему мнению, приведут к большей непредсказуемости результатов таможенного контроля. Как

следствие, участникам рынка придется закладывать дополнительные временные резервы и издержки в логистические процессы.

Это первый момент, на который я хотел обратить внимание. И второй момент, который, на мой взгляд, также будет достаточно серьезно влиять на распределение товаропотоков, в том числе между автомобильным и железнодорожным транспортом, и влияние которого на сегодняшний день, вероятно, ещё крайне сложно спрогнозировать, — это система подтверждения ожидания поставки товаров, так называемая СПОТ.

Распоряжением Правительства № 3213 от 10.11.2025 утверждена концепция создания национальной системы подтверждения ожидания и поставки товаров. На этапе, когда данная инициатива находилась лишь на уровне слухов и обсуждений, возникло множество вопросов относительно того, как именно система будет распространяться, на какие категории импорта и в каком объеме. На сегодняшний день, исходя из положений утвержденной концепции, можно говорить о том, что определенные контуры системы уже сформированы. В первую очередь система подтверждения ожидания поставки товаров будет распространяться на товары, ввозимые с территории ЕАЭС. Заявленной целью её внедрения является пресечение серого импорта. Ожидается, что система будет введена с 1 апреля 2026 года в тестовом режиме, а уже с 1 июля должна начать функционировать в полноценном рабочем формате.

Какие основные положения закладываются в данную концепцию? В первую очередь, импортер должен быть полностью легализован. Для этого ему необходимо подать документ о намерении ввезти товар. По большому счёту, это означает, что неизвестных импортеров больше быть не должно. Все системы, которые ранее существовали и функционировали через коллег по ЕАЭС, скорее всего, будут исключены из практики.

И второй момент — это внесение обеспечительного платежа. Каким образом, на мой взгляд, это повлияет на логистику товаропотока? Прежде всего, исходя из заявленной цели, можно ожидать исчезновения части серых потоков, которые ранее проходили через страны ЕАЭС. В дальнейшем вероятно перераспределение потоков от множества мелких участников к более крупным и «белым» импортерам, а также рост значения авансовой уплаты НДС и общее усложнение администрирования. Естественно, такие изменения будут особенно чувствительны для субъектов малого и среднего бизнеса. В этой связи можно прогнозировать усиление концентрации импорта у более крупных игроков и компаний, а также сокращение числа мелких импортеров.

Соответственно, это означает меньшее количество раздробленных потоков и большее число крупных, стабильных партий, привязанных к системным игрокам. Одновременно происходит ужесточение требований к синхронизации логистических процессов и данных. В качестве пока лишь прогнозируемой меры можно также рассматривать возможную миграцию потоков, формирование обходных маршрутов и появление новых логистических схем.

Подводя итоги в части системы СПОТ и дискуссий о том, куда именно будут перетекать товаропотоки — с автомобильного транспорта на железнодорожный или, наоборот, с железной дороги на автотранспорт, — можно отметить следующее. В Китае на сегодняшний день сформирован колоссальный объем товаров, по которым пока отсутствует понимание оптимального способа отправки. Эти грузы фактически «зависли» и ожидают своего часа: будут ли они направлены

через страны ЕАЭС, через Дальний Восток морским путем либо сухопутными маршрутами.

[Презентация к выступлению >>](#)

[Alta.ru](#)

## В перевозе на русский

Перед российскими властями на 2026 год поставлена задача обеления экономики. Для этого на границах уже усилен таможенный контроль, а над оптовыми рынками и маркетплейсами нависла угроза дополнительного регулирования. С усложнением логистики и уходом от серых схем импорта рост цен на отдельные товары может достигнуть 30 %, а в некоторых категориях сформируется дефицит. Но крупные поставщики видят в этом и позитивные моменты, например снижение конкуренции с контрафактом.

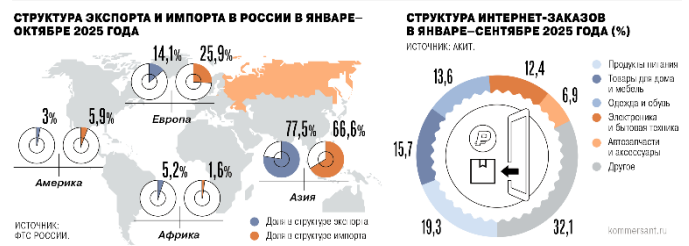
В начале декабря на заседании Совета по нацпроектам и стратегическому развитию Владимир Путин сформулировал задачу для правительства и регионов на 2026 год: обеление национальной экономики. Сделать это можно, устранив в том числе незаконный оборот продукции на оптовых, розничных рынках и в цифровом пространстве. Участники рынка, впрочем, убеждены, что следующий год пройдет под знаком борьбы с серым импортом. Это стало очевидно еще осенью, когда Федеральная таможенная служба повысила интенсивность проверок автотранспорта на границах России с Казахстаном, откуда также поступают транзитом товары из Киргизии. К 24 октября службе удалось выявить более 7 тыс. машин, перевозивших с нарушениями 123 тыс. тонн грузов, говорил глава ФТС Валерий Пикалёв на встрече с президентом.

### → Приграничный учет

Осенью участники ВЭД столкнулись с повальными досмотрами, отборами проб и образцов для проведения экспертиз при транзите грузов через Казахстан, рассказывает президент таможенно-логистического брокера КВТ Юлия Шленская. Сотрудники не успевали проводить столько досмотровых мероприятий, это быстро привело к образованию гигантских очередей. Компании оперативно пересматривали маршруты, но заторы тут же появлялись уже в новых точках.

Нередко проверяющие требовали дополнительные документы. Соучредитель СЛК Дмитрий Аржаных в качестве примера приводит ситуацию с сертификатами на детские товары и игрушки. Если раньше российской таможне подходили документы, выданные в Казахстане или Киргизии, то в ноябре–декабре эта практика перестала работать.

По словам начальника отдела железнодорожных перевозок ModernWay Андрея Коренских, таможенные органы стали очень внимательно относиться и к кодам ТН ВЭД: запрашивают необходимые подтверждения, сравнивают характеристики, делают корректировки стоимости, могут доначислить пошлину и НДС. Серьезнее, по его словам, проверяют и поставщиков. Предпринимателям необходимо договариваться с реальными поставщиками, а не компаниями из WeChat, констатирует он.



### → Конец серой эпохи

Массовое ужесточение проверок на границах участники логистического рынка считают натиском со стороны властей

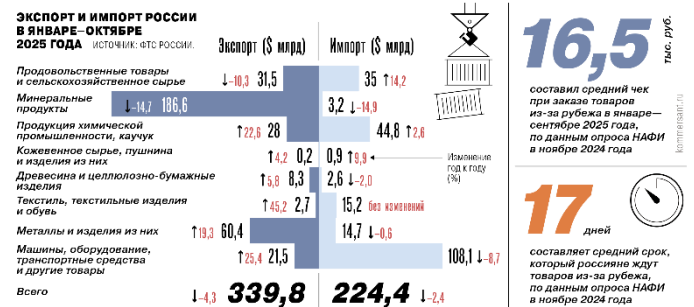
России и других стран — членов ЕАЭС на так называемые карго-схемы — доставку товаров без должного таможенного оформления, включая использование складов посредников, объединение грузов, декларацию по заниженной стоимости. Фактически идет ломка серого бизнеса — от негласного компромисса к тотальному контролю, говорит гендиректор «Транссертико» Александр Соболев, что уже влияет и будет далее влиять на сроки и стоимость доставки.

Андрей Коренских отмечает, что в 2023–2024 годах правила поставок зарубежных товаров в Россию были довольно гибкими. Это приводило к тому, что, с одной стороны, потоки росли, с другой — Россия постепенно стала одним из крупнейших мировых потребителей карго-доставки. «Серые схемы стали масштабной проблемой, на которую невозможно было не реагировать», — рассказывает он. Начальник аналитического отдела «Риком-Траста» Олег Абелев считает, что российские власти руководствуются тем, что таможенные платежи — важный источник бюджетных доходов. Второй фактор — необходимость защитить внутренний рынок от контрафакта и небезопасной продукции.

На страны ЕАЭС в условиях постоянного роста импорта усилилось внешнее давление: они стали серьезнее отслеживать транзит, опасаясь попасть под вторичные санкции со стороны Запада, говорит господин Коренских.

Учредитель VIG Trans Игорь Ребельский говорит, что в Казахстане, например, начал применяться закон о контроле специфических товаров. Он предполагает расширенную процедуру досмотра для товаров народного потребления, ввозимых в рамках сборных грузов (FCL/LTL). Обычно это одежда, аксессуары, автозапчасти, электроника, игрушки, обувь. Александр Соболев говорит о перечне грузов, которые сейчас рискованно везти через Казахстан, — это микросхемы, станки, оборудование самого различного назначения. Подвергаются проверкам многие перевозчики, но особенно везущие электронику, брендовые товары, продукцию двойного назначения и, конечно, санкционные товары, добавляет он. Эксперт отмечает, что простои сразу увеличивают стоимость логистики на 15–20 %.

Буксовать доставка товаров начала и на западной границе России. Осенью границу с Россией и Белоруссией под разными предлогами закрывали Польша и Литва, говорит Юлия Шленская. Это привело к задержкам доставки товаров, существенному увеличению стоимости перевозки и перенаправлению грузов в объезд. Господин Ребельский добавляет, что также появилось требование заблаговременной регистрации в электронной очереди, где постоянно не хватает окошек.



Одновременно в Белоруссии в ноябре вступил в силу запрет на свободное перемещение автотранспорта и прицепов, зарегистрированных в ЕС. Игорь Ребельский говорит, что это привело к сокращению парка доступных машин и росту ставок на 30–50 %. Логистический коридор между Россией и ЕС через Белоруссию, по его словам, в целом стал значительно более сложным, дорогим и медленным. Исполнительный директор виноторговой компании Fort Александр Липилин говорит, что

если раньше доставка алкоголя из-за рубежа занимала около недели, то теперь растягивается на три.

### → Непродовольственное обеление

Подавляющая доля импортных непродовольственных товаров, реализуемая на онлайн-площадках, так или иначе ввозится в Россию с нарушением законодательства, констатирует руководитель Института развития предпринимательства и экономики Артур Гафаров. Совокупно на долю зарубежной продукции на платформах, по его словам, приходится 60 % non-food-ассортимента.

Для продовольственной розницы столь остро проблема не стоит. Председатель президиума Ассоциации компаний розничной торговли Станислав Богданов говорит, что 85–90 % продающихся в России продуктов — локального производства. Оставшиеся 10-15 % — это фрукты, кофе, какао. Крупные ритейлеры, по его словам, тщательно контролируют процесс поставок и происхождение товара. Меры государственного контроля здесь жестче, чем на маркетплейсах и оптовых рынках.

Директор по развитию Gremm Group Артем Букин поясняет, что в крупных городах закупка зарубежной продукции розницей происходит в основном на базе оптово-распределительных центров. Вся она проходит фитосанитарный контроль и кроме как по официальным каналам туда попасть не может. Овощи и фрукты, ввезенные нелегально, по мнению эксперта, обычно продаются недалеко от границы, на придорожных рынках.

### → Обходная маржинальность

Господин Гафаров делит непродовольственные серые поставки на две категории. В первую входит легально произведенный товар, поставляющийся с нарушениями. Это может быть, например, манипуляция с таможенными кодами (поставщик выбирает вариант с наименьшей пошлиной), занижение таможенной стоимости, дробление партий на мелкие части, ввоз под видом товаров для личного пользования, прокладка маршрутов доставки через страны с особыми таможенными режимами.

Вторая группа — нелегально произведенная продукция, или контрафакт. Сюда обычно попадают востребованные и высокомаржинальные позиции — электроника и аксессуары, одежда и обувь, парфюмерия и косметика, автозапчасти и пр. В качестве примера Артур Гафаров приводит компанию Makita, которая судится с российскими предпринимателями: «До 99 % электроинструментов с ее брендом на маркетплейсах — подделка».

Отдельные предприниматели, по словам господина Гафарова, готовы работать легально. Но использовать серые схемы их фактически вынуждает существенная доля на рынке конкурирующих недобросовестных игроков.

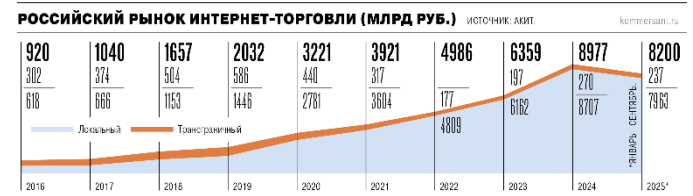
«Экономии на легальности косвенно способствует политика маркетплейсов по постоянному повышению комиссий и сборов с продавцов», — рассуждает он. В Wildberries пока не фиксируют существенного увеличения сроков поставки зарубежных товаров. Хотя товары из стран за пределами ЕАЭС, по словам представителя компании, могут находиться в пути больше двух недель. Маркетплейс уже интегрирован с государственными информационными системами, позволяющими проверять документы и подтверждать легальность происхождения продукции, замечают в компании. При выявлении нарушений карточки товаров могут скрываться или блокироваться.

Дополнительные меры регулирования в Wildberries не поддерживают, говоря об эффективности внутренних механизмов и возможном замедлении роста рынка из-за появления новых барьеров. В Ozon пояснили, что

предоставляют контролирующим органам весь набор необходимых данных о товарах.

### → Логистические надбавки

Переход на полностью легальный ввоз, по мнению Артура Гафарова, неминуемо приведет к повышению цен на непродовольственные товары. Руководитель проектов практики «Потребительский сектор и АПК» Strategy Partners Роман Самойлов поясняет, что в массовом ритейле логистика обычно составляет 5-25 % от конечной цены товара. Чем ниже маржинальность категории, тем выше это значение. Например, в сегменте электроники долю логистики эксперт оценивает в 5-15 %, одежды — в 15-30 %, а мебели и крупной бытовой техники — в 30-50 %.



Роман Самойлов предполагает, что запрет карго-схем и общее усиление проверок приведут к росту цен на основную массу FMCG-товаров. Повышение для большинства категорий будет варьироваться в диапазоне от нескольких процентных пунктов до 10-15 %, для сегментов с высокой долей логистики скачки могут достигать до 15-30 %. Для глобальной розницы эффект, вероятно, размоется: у сетей большие обороты и запасы, рассуждает он.

Заметный скачок цен, по мнению господина Самойлова, произойдет на маркетплейсах. Наиболее выраженным он будет для электроники, одежды, которая возится мелкими партиями. Эксперт также не исключает формирования дефицита отдельных моделей инструментов и товаров, чьи производители сейчас сами не заинтересованы в присутствии на российском рынке.

Острая фаза нехватки товаров и роста цен, по словам Романа Самойлова, вероятно, продлится до полугода.

Затем еще около 18 месяцев уйдет на переход части игроков в легальный импорт с консолидацией поставок и ростом минимальных партий. Если контроль сохранится на высоком уровне, часть позиций не вернется, будет замещена локальными аналогами или альтернативными брендами, считает он. Рынок поставок при этом консолидируется вокруг игроков, которые работают вбелую и выдерживают санкционный комплаенс, это снижает разнообразие, но повышает предсказуемость поставок.

Рост цен на импорт, по мнению господина Гафарова, может поддержать продукцию российских производителей. Директор департамента бытовой электроники OCS Владислав Бородин говорит, что шансы на выявление контрафактной продукции на границах сейчас значительно выросли. Для потребителей, по его мнению, это скорее хорошая новость: станет меньше подделок. Обеления рынка ждет и президент бренда Waon Илья Ярошенко. Он предполагает, что контрафакт останется на рынке, но с ростом стоимости окажется менее привлекательным для потребителей, которые начнут чаще делать выбор в пользу проверенных сетей.

### → Мнение эксперта: «Контрафакт, как живой организм, постоянно эволюционирует»

*Байсолт Хамзатов, первый вице-президент ассоциации «Антиконтрафакт», о борьбе с нелегальным ввозом товаров:*

Контроль за ввозом в Россию импортных товаров нередко позиционируется как одна из мер по борьбе с контрафактом. О его отличиях от фальсификата и источниках нелегальных

поставок в интервью “Ъ” рассказал первый вице-президент ассоциации «Антиконтрафакт» Байсолт Хамзатов.

— **Какие товары можно считать контрафактом?**

— Контрафакт — это незаконное использование чужого товарного знака или объекта интеллектуальной собственности. Контрафактной может быть даже высококачественная продукция, если она использует чужой бренд без разрешения. Товары, ввезенные без надлежащего таможенного оформления, но выступающие оригинальной продукцией законного производства с подлинной маркировкой, сами по себе контрафактными не считаются, как и поставляемые в рамках параллельного импорта.

— **В чем разница между контрафактом и фальсификатом?**

— Фальсификат — это подделка состава и свойств продукта. Фальсифицированное лекарство, детское питание или пищевой продукт — это угроза жизни и здоровью, требующая не просто контроля за маркировкой, а глубокой экспертизы состава и условий производства. Здесь действует особое регулирование.

— **После 2022 года контрафакта на российском рынке стало больше?**

— Контрафакт, как живой организм, постоянно эволюционирует. С одной стороны, фиксируются мощные и эффективные системные действия государства, с другой — происходит непрерывная мимикрия и адаптация нелегального оборота. Значительная часть незаконного оборота сместилась в онлайн-среду: до 40 % таких товаров реализуется через маркетплейсы и интернет-магазины. В ответ последовало недавнее поручение правительства разработать для маркетплейсов систему верифицированных цепочек поставок.

— **Основной объем контрафакта и фальсификата поставляется из-за рубежа или производится внутри страны?**

— Имеет смешанное происхождение: значительная часть по-прежнему поступает из-за рубежа, но доля внутреннего производства заметна. Прежде всего это товары массового спроса, в том числе компаний, ушедших с российского рынка. Если говорить об импорте, то ключевыми источниками контрафакта остаются государства Юго-Восточной Азии. Это связано с масштабами производства, низкой себестоимостью и развитой логистикой. Важными источниками выступают Турция и ОАЭ, откуда также поступают поддельные товары, в том числе автозапчасти. Через определенные европейские страны, Польшу, Литву и Эстонию, также поступает контрафакт.

— **Какими путями зарубежный контрафакт и фальсификат попадает в Россию?**

— Основная схема выглядит так: контрафактная или фальсифицированная продукция ввозится в одну из стран ЕАЭС и проходит таможенное оформление, используя лазейки транзита, и получает статус легального товара на территории союза. Она поступает в Россию как «внутренний» товар ЕАЭС, минуя усиленный пограничный контроль на внешней границе союза. Государство создает удобные и быстрые процедуры для добросовестного бизнеса, чтобы упростить легальный импорт и стимулировать внешнюю торговлю, но этим пользуется недобросовестный бизнес. Это в том числе схемы недостоверного декларирования, манипуляций с кодом ТН ВЭД или стоимостью.

— **В каких товарных категориях больше всего контрафакта и фальсификата?**

— Контрафакт и фальсификат появляются там, где есть массовый спрос, высокая рентабельность и возможность быстро реализовать партию. Недобросовестные производители и поставщики действуют как рациональные, но

нечестные коммерсанты: ищут товары, которые легче продать. В сфере продуктов питания и бытовой химии фальсификат выгоден из-за гигантских оборотов. На рынках одежды, обуви, аксессуаров и парфюмерии известных брендов контрафакт позволяет демпинговать, предлагая внешнее сходство с люксовым продуктом за минимальную цену.

— **Потребители обычно отдают себе отчет в том, что приобретают контрафактную продукцию?**

— Наше исследование показало, что большинство молодых людей в ЕАЭС осведомлены о проблеме контрафакта и могут дать его определение. Но это почти не влияет на их потребительское поведение. Более 45 % опрошенных сознательно и неоднократно приобретали контрафактную продукцию, в первую очередь в категориях одежды, обуви, аксессуаров и электроники. Мотивами были доступная цена (38 % опрошенных) и внешнее сходство с оригиналами (29 %). Проблема не в отсутствии информации, а в эмоциональной невовлеченности. Молодежь знает, что контрафакт существует, но не осознает всей цепочки его разрушительных последствий.

— **Борьба с карго-схемами приведет к снижению на рынке объема контрафакта?**

— Ужесточение таможенного контроля и отказ от карго-схем — логичный ответ на вызов времени. Основные серые пути из Китая через Казахстан и Киргизию уже перекрыты. Но рынок нелегальной продукции адаптируется: контрафакт постоянно находит новые лазейки. Когда старые схемы перестают работать, поток смещается в другие плоскости. Это в первую очередь уход в цифровую среду и интеграция в легальные процедуры. Государство уже работает над контролем этих каналов, делая упор не только на таможенный досмотр на границе, но и на борьбу с документальными подлогами внутри страны.

→ **Мнение эксперта: Восточность управления**

*Илья Ромашкин, председатель правления Союза продавцов маркетплейсов, о доходности бизнеса селлеров*

Около 60-70 % селлеров маркетплейсов прямо или косвенно зависят от импорта. Это касается не только одежды, но и электроники, бытовой техники, товаров для дома, DIY, детских и авто товаров. Ключевым поставщиком остается Китай, на который приходится до 75-85 % импорта потребительских товаров в массовых категориях.

Активно используются Турция, Вьетнам, Индия и страны ЕАЭС — как производственные и логистические хабы. Во многих случаях импортируются не готовые товары, а компоненты, сырье и полуфабрикаты, без которых невозможно локальное производство и сборка.

Бизнес по продаже импортных товаров на маркетплейсах нельзя назвать высокомаржинальным. После учета всех расходов — логистика, таможня, маркетинг, комиссии маркетплейсов, возвраты — чистая маржа в большинстве категорий составляет 5-8 % на электронику и технику, 8-12 % — на товары для дома и DIY, 7-12 % — на одежду и обувь в массовом сегменте. Высокая маржинальность возможна только в нишевых товарах.

Более устойчивыми категориями считаются товары для дома и быта, мелкой бытовой техники, нишевой электроники.

Менее доходные — массовая электроника и аксессуары без бренда, базовая одежда и обувь и другие категории с высокой долей возвратов и брака. Доходность определяется конкурентной плотностью, логистикой, возвратностью и ценовым давлением внутри маркетплейсов, где цена формируется рынком, а не отдельно взятым продавцом.

На практике 70-80 % селлеров работают через логистических операторов, агентов по внешнеэкономической

деятельности и сервисы поставок «под ключ». Прямой импорт доступен в основном крупным компаниям. Для малого и среднего бизнеса самостоятельное ВЭД-сопровождение требует ресурсов, экспертизы и оборотного капитала, который есть далеко не у всех.

Карго-схемы присутствуют, особенно в сегментах с небольшими партиями и высокой конкуренцией. Однако чаще всего это не попытка сознательного ухода от регулирования, а адаптационная реакция рынка. Малые партии ввезти легально довольно дорого, а другие простые и доступные решения для микробизнеса отсутствуют. При прозрачных и экономически оправданных условиях большинство селлеров заинтересованы в полностью легальной работе.

Ужесточение контроля уже отражается на сроках. Поставки удлиняются в среднем на две-четыре недели, растет заморозка оборотных средств и увеличиваются риски срыва сезонных продаж.

Все это особенно чувствительно для техники, электроники и товаров для дома, где поставки часто планируются под акции и праздничные периоды. В пиковые сезоны, включая новогодние праздники, часть товаров действительно не успевает доехать до полок.

Даже если регулирование существенно ужесточится, полного отказа от импорта не произойдет — Китай остается ключевым мировым производственным центром, особенно для электроники и бытовой техники. Импорт будет трансформироваться, а не исчезать, а устойчивость рынка будет зависеть от баланса между регулированием, возможностями бизнеса и логикой маркетплейсов как ключевых каналов продаж.

К существующим ограничениям селлеры уже адаптируются, усиливая локальную сборку и доработку, перенося часть цепочек в страны ЕАЭС. Кроме того, продавцы уходят из сверхконкурентных массовых ниш и развивают собственные бренды и нишевые продукты.

*«Коммерсантъ»*

## ПРОЧЕЕ

### Маркетплейсы начнут проверять родословную товаров

Премьер-министр Михаил Мишустин поручил организовать на базе маркетплейсов верифицированные цепочки поставок с применением технологий отслеживания происхождения товаров для гарантии их подлинности. Для этого Минпромторг, Минэкономразвития, МИД, Минфин, Минтранс, Минцифры, ФТС, АНО «Цифровая экономика» и АО «Российский экспортный центр» должны будут разработать дорожную карту, которая будет содержать в себе мероприятия по защите от продажи контрафактной продукции. Подобная дорожная карта будет содействовать развитию экспорта российских товаров и упрощению таможенных процедур при ввозе импортной продукции, следует из сообщения пресс-службы. О результатах нужно доложить в правительство до 31 марта 2026 г.

Помимо этого Минфин, Минэкономразвития, Минтранс, Минцифры и ФТС до 31 марта 2026 г. подготовят предложения об организации пилотного проекта по использованию цифровых платформ для предоставления в таможенные органы документации на товары, необходимой для импортеров. «Это должно упростить для бизнеса порядок таможенного оформления, аккумулировать его на базе цифровых платформ», — говорится на сайте правительства. По словам директора по аналитике АНО «Цифровая экономика»

Карена Казаряна, поручения были инициированы непосредственно маркетплейсами. Представитель Wildberries уточнил, что в компании поддерживают инициативу и участвуют в ее разработке. «Мы уже видим, насколько товары российских производителей актуальны в странах присутствия компании», — добавил он.

Мера позволит обеспечить прозрачность трансграничного товарооборота, подчеркнул сооснователь сервиса аналитики маркетплейсов MarketGuru Максим Гральник. Есть крупные компании, которые ввозят по-белому: платят все необходимые пошлины и завозят товары внутрь страны, рассуждает он. Одновременно с этим существуют и маленькие селлеры, которые завозят товар без документов, что дешевле, создавая нечестную конкуренцию, подчеркнул эксперт. За первые девять месяцев 2025 г. государственная система цифровой маркировки зафиксировала свыше 50 млн нарушений при продаже товаров на маркетплейсах, рассказал первый вице-президент ассоциации «Антиконтрафакт» Байсолт Хамзатов. Это на 30 % меньше, чем годом ранее, отметил он.

По оценкам Минпромторга, общий объем оборота контрафактной продукции в России в 2023 г. достигал 2-2,5 трлн руб. и значительная его часть сместилась в онлайн-среду, подчеркнул директор департамента «Оптовая и розничная торговля» «Рексофта» Роман Соколов. В отдельных товарных категориях на маркетплейсах, таких как одежда, обувь, электроника и детские товары, доля нелегальной продукции, по заявлениям правообладателей и отраслевых ассоциаций, в последние годы достигала 30-50 %, говорит он. При этом Роспотребнадзор фиксирует, что в 2023 г. каждая вторая жалоба от потребителей была связана с покупками на маркетплейсах, заметил он.

Одновременно уже сделаны шаги для борьбы с нелегальной продукцией, поделился Хамзатов. Площадки внедряют сложные системы контроля, включая алгоритмы машинного обучения для выявления подозрительных цен, контрольные закупки и строгую верификацию продавцов, а благодаря ФАС на маркетплейсах было заблокировано более 9,6 млн карточек товаров по жалобам правообладателей, рассказал Хамзатов.

В прошлом году, по данным Ассоциации компаний интернет-торговли (АКИТ), объем рынка e-commerce составил около 9 трлн руб. (+41,2 % к уровню 2023 г.). В 2025 г. объем рынка e-commerce может достичь 12 трлн руб. или превысить этот уровень, прогнозирует АКИТ.

Закон «Об отдельных вопросах регулирования платформенной экономики», вступающий в силу с октября 2026 г., уже возлагает на площадки обязанность проверять регистрацию товаров в системе «Честный знак», а новая инициатива призвана создать более прозрачную «цифровую историю» товара, интегрируя данные от различных ведомств, напомнил Хамзатов. Документ ввел более строгие требования к прозрачности операций, защите данных и ответственности за качество товаров и услуг. Появится обязательная идентификация продавцов через ЕСИА или госреестры, потребуется уведомление продавцов о введении в их отношении санкций за три дня и добровольное согласие на скидки, возникнет система досудебного разрешения споров.

«Ведомости» направили запросы в ответственные за разработку органы власти, а также в Ozon и «Яндекс маркет». Минцифры при поступлении поручения проработает его вместе с коллегами из заинтересованных ведомств, сообщил представитель министерства.

*«Ведомости»*

## Время на исходе: авиакомпании добиваются нового срока для «легализации» импортного флота

Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) обратилась в Минтранс и Минфин с просьбой продлить действие ключевого для отрасли Постановления Правительства № 412, которое обеспечивает легальную эксплуатацию импортных самолетов. Об этом сообщают «Ведомости» со ссылкой на письмо ассоциации от 4 декабря.

Документ, разрешающий российским авиакомпаниям не возвращать иностранным лизингодателям самолеты Airbus, Boeing и Embraer и устанавливающий особый порядок расчетов, изначально действовал до конца 2024 года, затем был продлен до 31 декабря 2026 года. АЭВТ, не указывая конкретных сроков, настаивает на дальнейшем продлении, подчеркивая, что иностранные лайнеры остаются основой пассажирских перевозок в России, а значительная их часть была получена в лизинг.

Представитель Минтранса подтвердил получение обращения и пообещал на него ответить. В авиакомпаниях «Аэрофлот», «Уральские авиалинии», Smartavia и Azur Air, а также в Минфине запросы издания на момент публикации не прокомментировали. Постановление № 412 служит правовым фундаментом для работы с импортным флотом в условиях санкций. Оно не только заморозило требования о возврате самолетов, но и ввело специальный механизм платежей через рублевые счета типа «С» в российских банках. Кроме того, документ позволяет обслуживать и ремонтировать воздушные суда без обязательных в обычных условиях одобрений и оригинальных запчастей от западных производителей. Вывоз таких самолетов за границу возможен только с санкции правительственной комиссии по контролю за иностранными инвестициями.

Параллельно с действием постановления продолжается процесс страхового урегулирования, в рамках которого право собственности на самолеты переходит от иностранных лизингодателей к российским структурам. Ключевую роль здесь играет подведомственная Росавиации лизинговая компания «НЛК-финанс», которая выкупает воздушные суда и сдает их в аренду отечественным авиаперевозчикам. Это освобождает авиакомпании от претензий по прежним договорам лизинга и страховым полисам. Финансирование операции частично обеспечивается средствами Фонда национального благосостояния, выдаваемыми НЛК под 1,5 % годовых на 15 лет, при этом авиакомпании-участники также вкладывают в выкуп свою прибыль.

По оценке Reuters, после введения санкций в России осталось около 400 самолетов, принадлежавших западным лизингодателям. К середине 2025 года, по данным «Коммерсанта», урегулирование было завершено или находилось на финальной стадии по 208 воздушным судам, а общие затраты на этот процесс превысили 460 млрд рублей. Группа «Аэрофлот», например, планирует до конца 2025 года завершить операции по 36 самолетам на общую сумму \$ 1,1 млрд.

Эксперты считают вопрос продления постановления стратегическим для отрасли. Собеседник «Ведомостей» в одной из авиакомпаний заявил, что такое решение неизбежно. В S7 Airlines, однако, не видят предпосылок для сбоев в полетной программе даже в случае непродления документа, ссылаясь на собственный опыт урегулирования правового статуса флота. Исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев полагает оправданным продление механизма еще на три года, но считает бессрочное действие нецелесообразным. По его мнению, необходимо цивилизованное юридическое оформление сложившейся ситуации, особенно в свете заявлений «Ростеха» о том, что иностранные авиастроители вряд ли вернуться на российский рынок, а будущее отечественной авиаперевозки видятся за парком из российских воздушных судов.

Напомним, российские грузовые авиакомпании прогнозируют риски полной остановки самолетов и вынужденного ухода с рынка в ближайшие 3-5 лет. Такую оценку участники рынка озвучили на круглом столе в Общественной палате РФ, указав на комплекс критических проблем: стремительное сокращение и старение парка, острый дефицит запчастей и персонала, затяжные очереди на ремонт и неравную конкуренцию с иностранными перевозчиками.

[Logirus.ru](https://logirus.ru)

## РЭЦ разработал кодекс этики экспортера

Российский экспортный центр разработал кодекс этики экспортера для компаний, прошедших добровольную сертификацию в рамках Программы «Сделано в России».

Документ отражает основные ценности и принципы ведения бизнеса, которые позволят покорить сердца отечественных и зарубежных потребителей.

«Принятием Кодекса мы хотим напомнить компаниям, что их ежедневные решения составляют деловую репутацию отечественного бизнеса, от них зависит то, как нашу продукцию воспринимают в России и за рубежом», — рассказала генеральный директор РЭЦ Вероника Никишина в интервью телеканалу «Россия 24».

Кодекс подготовлен в виде декларации и отражает принципы социальной ответственности бизнеса. Он является настольной книгой для организаций, чья продукция (работы, услуги) прошла сертификацию в системе добровольной сертификации «Сделано в России».

Держатели сертификата, согласно кодексу, обязуются неукоснительно соблюдать законодательство Российской Федерации и международные нормы, ответственно относиться к договорным обязательствам, гарантируют соответствие продукции (услуг) заявленным характеристикам, не допускают никаких проявлений коррупции, выполняют нормативные требования по охране окружающей среды и природопользованию, а также защищают полученные от покупателей (заказчиков) конфиденциальные данные.

[Exportcenter.ru](https://exportcenter.ru)



**ООО СП «ИНТЕГРА»** — автоматизация таможенного оформления, транспортной логистики и СВХ. Программное обеспечение для участников ВЭД. Обучение и техподдержка. Подключение организаций к системам Электронного декларирования и Предварительного информирования.  
Сайт: [spintegra.ru](https://spintegra.ru); тел.: **(3412) 77-21-75**

© Информационное дайджест-издание «ВЭД-Информ» № 13 (216), Спецвыпуск 2025 г.  
Главный редактор: Толстикова Игорь Геннадьевич. Выпускающий редактор: Толстикова Ксения.

Электронный дайджест «ВЭД-Информ» предоставляется в начале каждого месяца в виде бесплатной e-mail рассылки. Оформление подписки и архив предыдущих номеров доступны на нашем сайте: <https://spintegra.ru/services/ved-inform/>