

СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА

ИНФОРМАЦИЯ ОТ ПЕРМСКОЙ ТАМОЖНИ:

Система подтверждения ожидания поставки товаров (СПОТ) вводится в действие с 1 июня 2026 года1

Виталий Лунин назначен начальником Приволжской оперативной таможни1

Министр ЕЭК Сергей Шкляев — об изменениях беспошлинного порога в 200 евро, маркировке товаров и эффекте навигационных пломб2

НОВОСТИ ЕАЭС:

Более 1,1 тысячи фиктивных сертификатов аннулировал Казахстан4

Усовершенствован порядок внесения изменений в декларацию на товары4

Юань уже зашел в ЕАЭС — за счет чего?4

Страны ЕАЭС до декабря проработают все нюансы вокруг Армении5

Доля российских сертификатов в ЕАЭС достигла 40 %5

ВНЕШНЯЯ ТОРГОВЛЯ:

Объем ВЭД с Китаем превысил 51,1 млрд рублей в 2025 году, сообщил РЭЦ6

Остановка экспорта авиакеросина застрахует Россию от скачка цен6

В Турции сообщили о сокращении импорта из России на 22 %7

Великобритания запретила импорт урана из РФ с рядом исключений7

ТАМОЖЕННОЕ ОФОРМЛЕНИЕ:

ЕС усилит меры защиты промышленности от импорта китайской продукции8

Изменения в Положение о маркировке древесины ценных лесных пород8

Как указывать данные об индивидуальном получателе при декларировании экспресс-грузов8

Утверждены форма и порядок заполнения корректировки декларации на товары электронной торговли9

Изменения в структуру и формат декларации на товары электронной торговли9

О новом КБК в связи с введением СПОТ9

ВНИМАНИЮ ФИЗИЧЕСКИХ ЛИЦ:

АТОР ждет роста турпотока в Китай в связи с продлением безвиза9

Кому всё параллельно: россияне скупают собранные в КНР машины «глобальных» марок9

СУДЕБНАЯ ПРАКТИКА:

Тулское ООО «Каргилл» выиграло свои суды с таможней10

Арест таможней имущества декларанта является обеспечительной мерой, а не мерой взыскания платежей11

ЛОГИСТИКА:

Информация ООО «РТИТС» о реконструкции маршрута в системе «Платон»13

Складской рынок России подает первые сигналы восстановления13

Реестр перевозчиков на «ГосЛогге» вызывает опасения рынка из-за возможных сбоях при масштабировании13

РЖД окажут помощь клиентам в формировании и отправке документации в ГИС ЭПД13

Инновации в логистике: какие тренды определяют будущее отрасли14

В РФ запретят въезд грузовикам свыше 12 тонн от зарубежных компаний-должников15

ПРОФЕССИОНАЛ ВЭД:

Семь ключевых рисков для импортеров на таможенной границе РФ15

Новый порядок межпостовой диспетчеризации деклараций на товары16

ПРОЧЕЕ:

Участникам ВЭД планируют сделать доступными любые виды операций с криптовалютами18

С 1 сентября буду действовать новые Правила госрегистрации самоходных машин и других видов техники19

«Золотая» рыба: цены на морепродукты подскочили за год на 10-40 %19

ИНФОРМАЦИЯ ОТ ПЕРМСКОЙ ТАМОЖНИ

Система подтверждения ожидания поставки товаров (СПОТ) вводится в действие с 1 июня 2026 года

С 1 июня 2026 года вступают в силу положения Федерального закона от 17 апреля 2026 года № 101-ФЗ, предусматривающие порядок ввоза товаров из стран ЕАЭС (Республика Армения, Республика Беларусь, Республика Казахстан, Киргизская Республика) с использованием системы подтверждения ожидания поставки товаров (СПОТ).

С указанной даты при ввозе автомобильным транспортом товаров из указанных государств перевозчик должен иметь визуализированную ссылку (QR-код), полученный от заказчика перевозки.

[Детальная информация о СПОТ](#) размещена на официальном сайте Федеральной налоговой службы.

Дополнение от 01.06.2026:

Федеральная налоговая служба [сообщает](#) о том, что импортеры на месяц (с 1 по 30 июня 2026 года) освобождаются от уплаты обеспечительного платежа в рамках системы СПОТ. Переходный период устанавливается для товаров, ввозимых из Армении, Казахстана и Киргизии.

Для Беларуси данное освобождение действует до 1 ноября 2026 года.

ASMAP.ru

Виталий Лунин назначен начальником Приволжской оперативной таможни

Как сообщает пресс-служба Приволжского таможенного управления, с 5 мая на должность заместителя начальника ПТУ — начальника Приволжской оперативной таможни назначен Виталий Лунин.

Напомним, Алексей Турко руководил Приволжской оперативной таможней с 2021 года.

Также сообщалось, что месяцем ранее Агепсим Ашкалов стал замруководителя Федеральной таможенной службы. Он возглавлял Приволжское таможенное управление с 2020 по 2025 год.

→ Справка

Виталий Лунин начал свой путь слушателем Российской таможенной академии в 1996 году. Служба в таможенных органах началась с должности инспектора отдела таможенных расследований Южной оперативной таможни ГТК России.

За свою карьеру Лунин работал на различных должностях в Южной оперативной таможне, в Прокуратуре Ростовской области, занимал руководящие должности в СУ СК при прокуратуре РФ по Ростовской области, в Прокуратуре Ростовской области, ЦТУ.

За высокие показатели в деятельности по защите экономических интересов России награжден почетной грамотой ФТС России и медалью «За усердие».

Forum.VCH.ru

Министр ЕЭК Сергей Шкляев — об изменениях беспошлинного порога в 200 евро, маркировке товаров и эффекте навигационных пломб

Евразийский экономический союз готовится к работе по новым правилам для электронной торговли, расширяет систему маркировки товаров и ускоряет цифровизацию таможи. Об этом в интервью «Российской газете» рассказал министр по таможенному сотрудничеству Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) Сергей Шкляев.

— Электронная торговля остается одной из самых быстрорастущих сфер. Как будет меняться ее регулирование?

Сергей Шкляев: Фактически в ЕАЭС создается отдельный режим для электронной торговли. Уже принят большой пакет изменений в Таможенный кодекс, сейчас он проходит процедуры ратификации в странах Союза. Мы рассчитываем, что новые правила вступят в силу уже во втором полугодии этого года.

Важно понимать, что речь идет не о точечных корректировках, а о полноценной новой системе регулирования. Электронная торговля выделяется в отдельную категорию. Для нее создаются собственные механизмы администрирования, отдельная форма декларации и специальные процедуры оформления.

Сегодня рынок развивается гораздо быстрее, чем действующие правила. И это создает очевидный дисбаланс. Традиционный импортер проходит длинную цепочку процедур: заключает контракт, открывает паспорт сделки, ввозит образцы продукции, подтверждает соответствие техническим регламентам, получает сертификаты, уплачивает пошлины и налоги. Только после этого товар попадает в розницу.

В электронной торговле ситуация иная. Иностранец фактически напрямую поставляет товар конечному потребителю. При этом многие категории товаров не проходят полноценную оценку безопасности, а пошлины зачастую вообще не уплачиваются. В результате формируются неравные конкурентные условия.

И речь здесь не только об экономике. Это еще и вопрос безопасности потребителя. Через интернет сегодня можно заказать практически любую продукцию — косметику, биологически активные добавки, детские товары. Но покупатель далеко не всегда понимает, соответствует ли этот товар требованиям безопасности.

Поэтому задача новых правил — не усложнить жизнь потребителю, а сделать рынок более прозрачным и цивилизованным. Причем для граждан процесс должен остаться максимально простым и необременительным.

— Что изменится для покупателей и маркетплейсов на практике?

Сергей Шкляев: Во-первых, появится специальная декларация для товаров электронной торговли. Она позволит оформлять такие поставки полностью в электронном виде.

Во-вторых, будут созданы цифровые инструменты для операторов электронной торговли и логистических компаний. Это позволит автоматически учитывать стоимость товаров, контролировать беспошлинные лимиты и, при необходимости, уплачивать платежи без лишней бюрократии.

Что касается беспошлинного порога, сейчас достигнута договоренность на уровне 200 евро. При превышении этого лимита пошлина будет начисляться на всю стоимость товара.

— Этот порог в 200 евро для онлайн-покупок зарубежных товаров надолго сохранится?

Сергей Шкляев: Думаю, нет. Уже сейчас отдельные страны союза выступают за дальнейшее снижение порога. Но здесь важно действовать очень аккуратно.

Любые изменения должны быть комфортными и для потребителей, и для бизнеса, и для логистических операторов. Поэтому сначала необходимо запустить новую систему, посмотреть, как она работает на практике, оценить влияние на рынок, и только после этого обсуждать дальнейшее изменение порога.

Но стратегически движение идет именно в сторону более глубокого регулирования электронной торговли и выравнивания условий между классическим импортом и трансграничными онлайн-площадками.

— Какие товары сейчас считаются наиболее проблемными с точки зрения различий в таможенной стоимости?

Сергей Шкляев: В первую очередь, товары массового спроса: одежда, обувь, электроника, автомобили.

Сейчас таможенные службы уже согласовали единые стоимостные индикаторы примерно по 1700 кодам товаров. Это помогает автоматически выявлять отклонения и снижать риски занижения стоимости.

Например, недавно были приняты решения об обязательном указании товарных знаков и брендов для ряда товаров. Потому что условно два телефона могут стоить совершенно по-разному в зависимости от марки.

— В феврале в ЕАЭС полноценно заработала система навигационных пломб. Можно уже сделать какие-то выводы?

Сергей Шкляев: Уже сейчас можно сказать, что система показала эффективность. За первые месяцы выполнено более 40 тыс. перевозок с использованием навигационных пломб.

Для бизнеса это прежде всего инструмент доверия. Если груз идет с такой пломбой, риск дополнительных досмотров резко снижается.

Представьте: без пломбы машину могут отправить на полный досмотр с разгрузкой товара. Это время и серьезные расходы. С пломбой инспектору достаточно проверить маршрут и целостность устройства.

— Сейчас используются только пломбы, произведенные в странах Союза?

Сергей Шкляев: Пока используются и иностранные устройства, в том числе китайские. Но в перспективе Союз планирует переходить на собственные решения.

Сейчас пломбы уже производятся в России и Беларуси. Остальные страны Союза тоже рассматривают запуск такого производства.

— Совет ЕЭК недавно утвердил новые правила маркировки для чая, кофе, игрушек, стройматериалов и ряда других товаров. Что это даст рынку?

Сергей Шкляев: Система маркировки в Союзе действует с 2018 года и уже доказала свою эффективность. Сначала это были меховые изделия, обувь, табак, алкоголь, отдельные товары легкой промышленности. Сейчас перечень постепенно расширяется.

Маркировка позволяет проследить товар на всем пути — от ввоза до продажи конечному потребителю. Это серьезно упрощает контроль. Раньше таможенным органам приходилось вручную запрашивать информацию по каждой партии товаров. Сейчас достаточно считать код маркировки, и система сразу покажет, где и когда товар был введен в оборот.

Это снижает издержки для добросовестного бизнеса и одновременно помогает бороться с контрафактом и серым импортом.

— **Какие товары могут стать следующими кандидатами на маркировку?**

Сергей Шкляев: Сейчас преждевременно говорить о конкретных категориях. Это всегда длительный процесс обсуждения с бизнесом и государствами Союза. Нужно учитывать интересы производителей, импортеров и готовность инфраструктуры.

Но сам институт маркировки уже востребован рынком. Многие отраслевые ассоциации сами заинтересованы в его расширении.

— **В конце апреля ЕЭК внесла изменения в порядок заполнения декларации на товары. Какие еще изменения нужны для унификации таможенных правил в ЕАЭС?**

Сергей Шкляев: Сегодня таможенное регулирование — одна из самых унифицированных сфер в ЕАЭС. У нас действует единый Таможенный кодекс, решения Комиссии обязательны для всех стран Союза. Поэтому говорить о каких-то барьерах между государствами было бы не совсем корректно. Скорее есть национальные особенности.

Например, только Россия имеет выход к открытому морю, а Армения и Калининградская область фактически отделены от остальной территории Союза. Это влияет на логистику и практику администрирования.

Наша задача — выстроить диалог между таможенными службами и бизнесом, чтобы правила были едиными и удобными для всех. Изменения, которые принимались этой весной, — это не просто техническая корректировка документов. Они позволяют автоматизировать контроль, улучшить систему управления рисками и ускорить прохождение грузов.

Если участник ВЭД корректно указывает все сведения, система автоматически пропускает товар быстрее. Если нет — включаются дополнительные проверки. Это уже движение в сторону цифровой таможни.

Сейчас задача — не просто написать нормативный акт, а сделать так, чтобы все процессы работали автоматически и быстро. Для бизнеса главное — скорость и снижение издержек. Но при этом нельзя потерять качество контроля.

Поэтому мы постоянно анализируем практику, обсуждаем предложения бизнеса и таможенных органов и корректируем правила под современные цифровые механизмы.

— **ЕАЭС активно расширяет сеть соглашений о свободной торговле. Какие таможенные изменения потребуются для полноценной работы с новыми странами?**

Сергей Шкляев: Самое важное здесь — электронный обмен информацией между таможенными службами. Без него невозможно эффективно контролировать преференциальные поставки и анализировать торговлю.

По сути, соглашение о свободной торговле — это только первый шаг. Далее нужны соглашения об информационном обмене и технические протоколы: какие сведения передаются, в каком формате, в какие сроки.

Это сложная работа, потому что затрагивает и вопросы суверенитета, и модернизацию информационных систем. Но именно такой обмен позволяет ускорять таможенные операции и делать торговлю более прозрачной.

— **Как ИИ применяется в работе таможни?**

Сергей Шкляев: На самом деле элементы искусственного интеллекта уже используются практически во всех странах ЕАЭС.

Но важно понимать: ИИ — это не только распознавание лиц или биометрия. Прежде всего это автоматизация и аналитика больших данных.

Например, раньше инспектор вручную проверял разрешительные документы. Сейчас система сама анализирует, выдавался ли документ, кому, на какой товар и можно ли его использовать.

Другой пример — пункты пропуска. Раньше водитель приезжал, шел с бумажными документами по разным ведомствам, ждал проверки. Сейчас задача — полностью автоматизировать этот процесс.

Машина въезжает в пункт пропуска, камеры считывают номер, весы в движении фиксируют массу, система автоматически сопоставляет данные с предварительной информацией и проверяет разрешительные документы. Все это занимает минуты.

Внедрение искусственного интеллекта и цифровых решений в деятельность таможни предметно обсуждалось на Евразийском экономическом форуме, который прошел 28 мая в Астане.

— **Насколько реально сократить прохождение границы до 10 минут, как сейчас заявляется?**

Сергей Шкляев: Это уже не теория. В России такая задача поставлена Президентом Российской Федерации В.В. Путиным, и работа активно идет. Аналогичные решения внедряет Казахстан.

Мы недавно смотрели казахстанскую систему «Кеден» — там в отдельных случаях уже достигаются такие показатели.

Причем речь идет не только о программном обеспечении, но и о полной модернизации инфраструктуры пунктов пропуска.

— **Есть ли планы расширять применение биометрии?**

Сергей Шкляев: Да, пилотные проекты уже реализуются. Например, в аэропортах тестируются технологии распознавания лиц, рисунка вен ладони, отпечатков пальцев.

Но здесь важно не только внедрить технологию, а выстроить единые подходы к обработке персональных данных и правовому регулированию.

— **Насколько эффективно сегодня взаимодействуют таможенные службы ЕАЭС в борьбе с контрабандой?**

Сергей Шкляев: Это одно из ключевых направлений работы таможенных органов. Между службами идет постоянный обмен информацией, в том числе в режиме реального времени.

Есть совместные операции, контактные группы, взаимодействие через Всемирную таможенную организацию.

Причем современные цифровые инструменты позволяют быстро интегрировать полученную информацию в системы управления рисками и оперативно реагировать на подозрительные поставки.

— **Когда внутри ЕАЭС окончательно исчезнет бумажный документооборот?**

Сергей Шкляев: Работа уже идет. В разных странах скорость разная, но движение очевидно.

Например, Казахстан активно внедряет электронные счета-фактуры. В Союзе развивается проект электронной транспортной накладной e-CMR.

Полный отказ от бумаги — вопрос времени. Чем быстрее это произойдет, тем проще и дешевле станет торговля внутри Союза.

VCH.ru

Более 1,1 тысячи фиктивных сертификатов аннулировал Казахстан

Казахстан аннулировал более 1,1 тыс. фиктивных сертификатов, передает центр деловой информации Kapital.kz со ссылкой на пресс-службу министерства транспорта.

«В Казахстане усиливают контроль за «серыми» сертификатами и декларациями соответствия, которые позволяют ввозить продукцию без полноценной проверки на безопасность. По данным Комитета технического регулирования и метрологии, значительная часть таких нарушений связана с документами, оформленными в Кыргызской Республике», — отметили в Минторгвли.

Как сообщил заместитель председателя Комитета технического регулирования и метрологии Министерства торговли и интеграции РК Бауыржан Касымов, проблема приобрела системный характер и напрямую влияет как на безопасность потребителей, так и на честную конкуренцию на рынке.

«Фактически отдельные документы выдавались без проведения необходимых испытаний продукции. В ряде случаев оформление происходило дистанционно, без реальной проверки товаров. Такие сертификаты давали возможность годами бесконтрольно ввозить продукцию на рынок Казахстана», — отметил Бауыржан Касымов.

По информации КТРМ, на сегодняшний день Казахстан признал недействительными 1113 сертификатов и деклараций соответствия, выданных странами ЕАЭС. При этом основная доля нарушений приходится именно на Кыргызстан — 742 документа. Для сравнения: по России выявлено 244 нарушения, по Беларуси — 11.

Ведомство поясняет, что речь идет не только о формальных несоответствиях. В ходе проверок специалисты выявляли продукцию с нарушениями требований безопасности и маркировки. В некоторых образцах пищевой продукции обнаруживались бактерии группы кишечной палочки, а также превышение допустимых показателей отдельных пищевых добавок. Кроме того, часть товаров реализовывалась без обязательной информации о дате изготовления и условиях хранения.

В Комитете отмечают, что ранее через отдельные кыргызские органы сертификации массово оформлялись декларации без фактического подтверждения безопасности продукции. После вмешательства казахстанской стороны ситуация начала меняться.

«Мы совместно с кыргызскими коллегами провели серьезную работу по наведению порядка в этой сфере. Кыргызстан внес изменения в законодательство и передал функции регистрации деклараций государственной организации. Это значительно сократило возможности для незаконного оформления документов», — сообщил Бауыржан Касымов.

По материалам КТРМ кыргызская сторона уже отменила восемь аттестатов аккредитации органов по подтверждению соответствия. Эти организации исключены из Единого реестра ЕАЭС.

Параллельно Казахстан усиливает внутренний контроль. Все процедуры оценки соответствия оцифрованы через систему «Е-КТРМ», а органы государственных доходов ужесточили проверку документов при таможенном оформлении товаров.

Также продолжается работа по блокировке интернет-ресурсов, предлагающих оформить сертификаты без

прохождения обязательных процедур. На сегодняшний день в Казахстане заблокировано 76 таких сайтов.

Один из последних случаев был выявлен в Шымкенте. При попытке ввоза шоколадной глазури из Германии специалисты обнаружили декларацию соответствия, оформленную в Кыргызстане, но отсутствующую в Едином реестре ЕАЭС. После проверки действие документа было прекращено.

Kapital.kz

Усовершенствован порядок внесения изменений в декларацию на товары

Коллегия Евразийской экономической комиссии утвердила изменения в порядок корректировки декларации на товары.

Принятые поправки делают приоритетным внесение изменений в декларацию в электронной форме, а также позволяют таможенному органу оформлять решение о таких изменениях в виде электронного документа. Благодаря этому весь документооборот при корректировке декларации становится преимущественно электронным.

Кроме того, для Республики Казахстан перечень случаев, когда можно вносить изменения в декларацию после выпуска товаров, дополнен новой ситуацией: теперь это возможно, если плательщик после выпуска товаров заявляет о применении способа уплаты НДС методом зачета. Такое дополнение сделано для того, чтобы казахстанские участники внешнеэкономической деятельности могли вернуть или зачесть ранее уплаченный налог после того, как товары уже выпущены.

VCH.ru

Юань уже зашел в ЕАЭС — за счет чего?

На днях вице-премьер России Алексей Оверчук в ходе заседания Экономического совета СНГ озвучил, что Россия и страны СНГ, ЕАЭС, а также Китай практически перевели расчеты между собой на [национальные валюты](#). С преобладанием рубля РФ и юаня КНР.

Ни одна из валют СНГ или ЕАЭС, как и китайский юань, свободно конвертируемы по-прежнему не являются. Вряд ли это стоит считать серьезным недостатком российского рубля, китайского юаня, казахстанского тенге и уж тем более иранского реала или же реальным препятствием для максимально возможного дистанцирования от доллара и евро, но...

Сокращение зависимости от западных расчетных механизмов и долларовых операций даже с полным переходом на расчеты в национальных валютах не потеряют актуальности. К тому же нельзя игнорировать очень высокую степень взаимопроникновения экономик разных стран, а также практическое присутствие транснациональных корпораций и банков не только в отраслях, завязанных на углеводородное сырье, но и во всех высокотехнологичных производствах.

Вообще-то многие сложности, связанные с неконвертируемостью валют стран СНГ, ЕАЭС, как, впрочем, и БРИКС, а также ШОС, могли бы быть преодолены в случае перехода Народного банка Китая на конвертируемый юань. Но [власти КНР](#) принципиально не идут по пути перевода юаня на позиции одной из главных валют мира если не наравне, то наряду с долларом, евро, иеной и другими резервными валютами. Юань набирает обороты почти исключительно благодаря торговле, так как Китай стал одним из главных торговых партнеров уже для большинства стран мира, включая страны ЕАЭС.

Однако от такого довольно старого приема, как создание параллельной, «почти» конвертируемой формы своей валюты в Пекине не отказались. С тех пор как КНР плотно вписалась в мировую экономику, Народный банк страны перешел на два юаня — оншорный и офшорный, фактически внутренний и внешний, в чем несложно найти аналогию с инвалютным рублем, существовавшим в рамках Совета экономической взаимопомощи социалистических стран во главе с СССР.

В то же время есть и отличия, особенно по части того, что инвалютного рубля на бумаге не было вовсе, а офшорный юань по полной используют за пределами континентального Китая, в том числе в Гонконге. Там его, кстати, и регулирует местное Управление денежного обращения — CNH. Этот зарубежный юань по курсу чуть свободнее оншорного, потому что его не фиксируют в Народном банке Китая. Но характерно, что при разрешенном разбросе в 2 % рынок диктует обычно курс, очень мало отличающийся от того, что задают из Пекина. А вот оншорной, то есть внутренней валютой торгуют только на территории континентального Китая. Её выпускает Народный банк Китая, он же и контролирует её курс.

Из-за санкций против России, как и ввиду ближневосточного кризиса, способного затянуться очень надолго, есть немало предпосылок и для укрепления юаня. При не самом благоприятном для США, а также и для Западной Европы развитии событий можно ожидать определенного роста юаня даже без какого-либо участия в этом Народного банка Китая. Оценить выгоды и потери стран СНГ от этого сейчас крайне сложно, хотя почти все они, и не только Россия, несут определенные потери из-за завышенных курсов национальных валют.

Но ведь санкции против России показали миру, что всецело полагаться на доллар как при расчетах, так и для хранения резервов просто опасно. К тому же угроза дефолта США, как минимум бюджетного, никуда не делась, что мы в очередной раз увидели в 2023 году. Поэтому медленная дедолларизация мировой экономики с усилением в этом роли юаня — это вполне логичная перспектива.

Доля юаня тоже должна вырасти, но не более чем до 9-12 % от резервов мировых ЦБ. Не так мало на фоне нынешних позиций юаня в общемировых взаиморасчетах в пределах 3,5-4,5 % и его конкуренции в спутниковой для Китая Юго-Восточной Азии, например, с канадским или австралийским долларами. Меньше не позволяет роль Китая в мировой экономике и масштабы его экспорта. Объемы китайского экспорта — уже почти 4 трлн долларов в год не только и не столько закрывают бреши в бюджете КНР, образующиеся внутри страны, сколько стимулируют постоянно растущий спрос на юани.

Нельзя не учитывать и то, что юань намного стабильнее, чем доллар. Но очень сильно зависим от состояния национальной экономики и конъюнктуры рынков сбыта страны-эмитента. Среди прочего это можно считать одной из главных причин того, что КНР много лет отказывается от создания [полномасштабной зоны](#) свободной торговли с ЕАЭС. В то же время локальное китайское экономическое продвижение в постсоветскую Евразию на уровне межгосударственных, региональных или же отраслевых соглашений, весьма активно и уже приобретает характер экспансии. Тому [подтверждение](#): Сбербанк уже в 2023 г. нарастил объем кредитов в юанях в пять раз, начав выдавать такие кредиты в сентябре 2022 г. А у ВТБ объем депозитов в юанях уже в середине 2023 г. превысил 10 млрд.

Особенно показательны в этом плане отношения КНР с Казахстаном, напомним, крупнейшим партнером России в ЕАЭС. Практически без какого-либо участия структур ЕАЭС в

Казахстане при участии китайских инвесторов сейчас реализуются более 200 промышленных проектов на сумму около \$ 60 млрд. Эти проекты предусматривают создание около 50 тыс. рабочих мест. Торговля Казахстана с Китаем превысила отметку в 40 млрд долларов в год.

Активность же китайского партнера в других странах ЕАЭС, в том числе в России, носит в основном характер не самого равноправного партнерства, когда в Китай продается в основном сырье, а покупается готовая продукция, в том числе высокотехнологичная.

С учетом всех упомянутых факторов неудивительно, что доля юаня в торговле ЕАЭС активно растет с начала 2020-х. Показательный пример: хотя в расчетах внутри Союза доминирует рубль, доля юаня значительна в торговле России с партнерами по ЕАЭС, составляя до 25 % в импорте по многим направлениям. И в целом в расчетах Союза, где 93 % операций уже идет не в «западных» валютах.

[RitmEurasia.ru](#)

Страны ЕАЭС до декабря проработают все нюансы вокруг Армении

Страны Евразийского экономического союза до декабря проработают все нюансы по теме пребывания Армении в составе объединения. Об этом 1 июня заявил официальный представитель Кремля Дмитрий Песков.

«Это всё предстоит обсудить до декабря», — приводит его слова ТАСС.

Песков добавил, что правильные структуры и ведомства стран ЕАЭС представят своим лидерам доклады о решении этого вопроса.

В этот день премьер-министр Армении Никол Пашинян заявил, что Ереван продолжит работу в ЕАЭС до тех пор, пока вопрос выбора между евразийским объединением и Европейским союзом (ЕС) не потребует принятия конкретного решения. По его словам, возможное изменение интеграционного курса страны должно быть вынесено на референдум. При этом проводить его сейчас преждевременно, поскольку Армения еще не подавала официальную заявку на вступление в ЕС и не получила статус кандидата, объяснил Пашинян.

Президент России Владимир Путин 29 мая заявил, что в случае перехода Армении на экономические стандарты ЕС интеграционные процессы с республикой придется «свернуть». Он предупредил, что при выходе из ЕАЭС Армения утратит доступ к соглашениям о свободной торговле, а ее гражданам потребуется приобретать патенты для работы на территории РФ.

По итогам Евразийского экономического форума лидеры ЕАЭС 29 мая выпустили совместное заявление. Они призвали Ереван провести референдум о членстве в ЕС. В документе подчеркивается, что подготовка Еревана к вступлению в ЕС создает риски для экономической безопасности государств ЕАЭС и может нанести ущерб странам объединения.

[«Известия»](#)

Доля российских сертификатов в ЕАЭС достигла 40 %

При этом обеспеченность российских заявителей отечественными сертификатами также увеличилась с 29 % до 58 %, а товаров российского производства — с 44 % до 66 %. Общий прирост выдачи сертификатов в стране составил 21,2 % в сравнении с 2025 г. Об этом сообщил руководитель Росаккредитации Дмитрий Вольвач на XIV Международном форуме «Антиконтрафакт-2026».

По его словам, достижение таких результатов стало возможным, в том числе, благодаря оказанным Службой госуслугам по аккредитации в отношении 54 новых органов по сертификации и 256 испытательных лабораторий, которые в дальнейшем могут быть включены в нацчасть и участвовать в выдаче сертификатов соответствия. Была также расширена область аккредитации 438 действующих лабораторий и 32 органов по сертификации.

По словам главы ведомства, очистке рынка ЕАЭС от подозрительных документов об оценке соответствия и продукции с неподтвержденной безопасностью будет способствовать цифровизация систем аккредитации и оперативный обмен данными между государствами-членами.

На площадке Евразийской экономической комиссии и Совета руководителей органов по аккредитации ЕАЭС Росаккредитация неоднократно выступала с инициативой создать единый реестр протоколов испытаний, выданных аккредитованными испытательными лабораториями (центрами), включенными в единый реестр ЕАЭС. Наличие единого реестра протоколов позволит, в том числе, минимизировать условия для необоснованной выдачи сертификатов и деклараций, в первую очередь за счет автоматического обмена данными.

Economy.gov.ru

ВНЕШНЯЯ ТОРГОВЛЯ

Объем ВЭД с Китаем превысил 51,1 млрд рублей в 2025 году, сообщил РЭЦ

Альтернативные механизмы расчетов с Китаем в 2025 году обеспечили транзакции на сумму свыше 51 миллиарда рублей, сообщает Российский экспортный центр (РЭЦ, группа ВЭБ.РФ).

«Объем внешнеэкономической деятельности (ВЭД) с Китаем, поддержанной альтернативными механизмами расчетов Российского экспортного центра (РЭЦ, группа ВЭБ), превысил 51,1 миллиарда рублей в 2025 году. Об этом заявила вице-президент РЭЦ Татьяна Ан на панельной дискуссии в рамках фестиваля-ярмарки “Сделано в России” в Харбине», — говорится в пресс-релизе РЭЦ.

«РЭЦ создал безопасные и санкционно устойчивые альтернативные механизмы расчетов, которые строятся на взаимозачете обязательств. Это обеспечивает возможность расчетов в юанях по любой номенклатуре товаров без санкционных и финансовых рисков», — подчеркнула вице-президент РЭЦ Татьяна Ан. По словам вице-президента РЭЦ, в линейке Росэксимбанка (входит в группу РЭЦ) также доступны предэкспортные кредиты, различные гарантии и экспортный факторинг. Кроме того, агентство «Эксар» предоставляет российским поставщикам страховую поддержку.

«Более 9 миллиардов рублей в 2025 году составил объем поддержанного экспорта АПК по финансовым инструментам Росэксимбанка и “Эксар”», — уточнила вице-президент РЭЦ.

Отдельно она поблагодарила руководство российских регионов. «Если в 2018 году в России насчитывалось лишь 22 региона, экспорт которых превышал 14,5 миллиарда рублей, то в 2025 году эту отметку уже преодолели 37 регионов», — отметила Татьяна Ан.

«Китай — это долгосрочный экономический партнер. Развитие российского экспорта предоставляет КНР доступ к широкому кругу проверенных поставщиков. Укрепление сотрудничества между Россией и Китаем позволяет снизить транзакционные издержки и сформировать устойчивые торговые каналы для взаимного роста», — резюмировала вице-президент РЭЦ.

Церемония торжественного открытия фестиваля-ярмарки «Сделано в России», который проходит параллельно с X Российско-китайским ЭКСПО, состоялась сегодня в Харбине. В церемонии приняли участие вице-премьер России Дмитрий Чернышенко, генеральный директор РЭЦ Вероника Никишина, председатель «Деловой России» Алексей Репик, представители деловых объединений, глава Республики Саха (Якутия) Айсен Николаев, губернатор Амурской области Василий Орлов, глава Республики Калмыкии Бату Хасиков, генеральный консул РФ в Харбине Сергей Линник.

РЭЦ реализует программу продвижения национальным брендом «Сделано в России», утвержденную Правительством РФ в 2025 году, цель которой — повышение узнаваемости отечественных товаров на мировых рынках через символ птицы в цветах российского флага. Партнерами фестиваля выступили Московский экспортный центр и Росэксимбанк. Информационный партнер — «Спутник-Информ».

Российский экспортный центр является государственным институтом, который поддерживает несырьевой неэнергетический экспорт. Он предоставляет компаниям из различных отраслей как финансовую, так и нефинансовую помощь на всех этапах выхода на международные рынки, в том числе в рамках национального проекта «Международная кооперация и экспорт». Большинство услуг, предлагаемых Группой РЭЦ, доступны в онлайн-формате на государственной цифровой платформе «Мой экспорт». На РЭЦ возложены основные функции по обеспечению и реализации программы «Сделано в России». В состав Группы РЭЦ входят Российское агентство по страхованию экспортных кредитов и инвестиций «Эксар», Росэксимбанк и «Школа экспорта».

[РИА Новости](http://RIA_Novosti)

Остановка экспорта авиакеросина застрахует Россию от скачка цен

Запрет на экспорт авиакеросина, впервые введенный правительством, позволит рынку избежать незапланированных скачков стоимости топлива.

Эмбарго будет действовать до конца ноября. Как отметили в кабмине, цель принятого решения — обеспечение стабильной ситуации на внутреннем рынке. Эксперты полагают, что это принесет дополнительно порядка 2 млн тонн топлива, но не приведет к снижению стоимости авиабилетов. В то же время мера охладит оптовые цены на бирже и авиакомпания смогут закупать топливо без риска резкого сезонного скачка, а значит, и билеты не будут дорожать опережающими темпами. Подробности — в материале «Известия».

➔ Правительство впервые ввело временный запрет на экспорт авиакеросина до 30 ноября

Правительство впервые ввело временный запрет на экспорт авиационного керосина, который будет действовать до 30 ноября 2026 года. Цель принятого решения — обеспечение стабильной ситуации на внутреннем топливном рынке, сообщила пресс-служба кабмина.

«Правительство продолжает работу по поддержанию надежного и бесперебойного обеспечения внутреннего рынка топливом. Новым постановлением введен временный запрет на вывоз из России топлива для реактивных двигателей, в том числе приобретенного на биржевых торгах. Ограничение будет действовать до 30 ноября 2026 года включительно», — говорится в сообщении.

Исключением будут партии авиакеросина, помещенные под таможенные процедуры до вступления в силу постановления, поставки в рамках межправительственных

соглашений и топливо в технологических ёмкостях, используемое воздушными судами в пути следования, отметили в кабмине.

В настоящее время в России также действует запрет на экспорт бензина для всех участников рынка до 31 июля 2026 года. До этой же даты для производителей сохраняются ограничения на вывоз дизельного топлива, судового топлива и других видов газойлей.

По словам главы Минтранса Андрея Никитина, в настоящее время дефицит авиакеросина в России отсутствует. «На текущий момент никакого дефицита нет. В любом случае при любой ситуации мы исходим из интересов наших авиакомпаний», — сказал он.

➔ Почему кабмин пошел на запрет экспорта авиакеросина

На прошлой неделе, как писали «Известия» со ссылкой на источники в отрасли, в правительстве обсуждали введение запрета на экспорт и дизельного, и авиационного топлива. Этот вопрос, по словам собеседников редакции, поднимался на совещании у вице-премьера Александра Новака.

На фоне разрастания ближневосточного конфликта спрос и конкуренция за российские энергоресурсы резко возросли, отмечали эксперты. Они называли такую меру, как запрет на экспорт топлива, очень актуальной в связи с общей ситуацией на мировом нефтяном рынке, поскольку в результате перекрытия Ормузского пролива и повышения цен на нефть рынок нефтепродуктов становится в крайней степени привлекательным и прибыльным, и у российских нефтекомпаний тоже возникает соблазн увеличить поставки своего топлива на внешние рынки. «Для того чтобы этот соблазн не был реализован, правительство и вводит эмбарго», — отмечал доцент Финансового университета при правительстве Валерий Андрианов.

По словам управляющего партнера компании «ВМТ Консалт» Екатерины Косаревой, Россия производит дизеля примерно 80 млн тонн в год и лишь половину из этого объема потребляет. Что касается авиакеросина, то его производится примерно 11-12 млн тонн, а потребляется порядка 10 млн. «Таким образом, рынок получит порядка 2 млн тонн дополнительных объемов авиатоплива», — подчеркнула она.

➔ Какое влияние на рынок окажет решение кабинета

По словам исполнительного директора отраслевого агентства «АвиаПорт» Олега Пантелеева, наличие запасов — фактор стратегической устойчивости и необходимо. Также остаётся неясным, учитывает ли экспертная оценка в 2 млн тонн обстоятельства, согласно которым поставки топлива на внешний рынок могут продолжаться в рамках межправительственных соглашений.

Зампредседателя наблюдательного совета ассоциации «Надежный партнер» Дмитрий Гусев считает, что в первую очередь следует создавать запасы, а во вторую — хеджировать ценовые риски, чтобы исключить возникновение вопросов о потенциальной нехватке керосина в отдельные периоды. «В этом контексте закрытие экспорта авиатоплива выступает превентивной мерой, направленной на насыщение внутреннего рынка», — отметил эксперт.

По данным Петербургской биржи, стоимость авиационного топлива на внебиржевых торгах с начала мая выросла на 7,14 % — с 78 991 рубля за 1 тонну на 1 мая до 84 634 рублей на 31 мая. При этом по состоянию на 25 мая 1 тонна авиакеросина стоила 96 776 рублей.

По словам генерального директора Open Oil Market Сергея Терешкина, акциз на авиакеросин остается неизменным уже почти 10 лет: с 2017 года действует ставка 2800 рублей за

1 тонну. «Наличие фиксированного акциза должно оказывать стабилизирующее воздействие на стоимость авиакеросина. Однако на практике биржевые цены за последние два месяца выросли с 80 тыс. до почти 100 тыс. рублей за 1 тонну. Экспортный запрет, возможно, затормозит увеличение стоимости, но на прежние отметки цены вернуться ещё не скоро», — подчеркнул эксперт.

Что касается цен на билеты, то эмбарго на экспорт авиакеросина не приведет к их удешевлению, считает Валерий Андрианов. «Ведь на их стоимость давят другие факторы: удорожание обслуживания и ремонта самолетов в условиях санкций, дефицит запчастей и общая инфляция. Но в то же время эмбарго позволит избежать их резкого подорожания, которое могло бы произойти в случае острого дефицита керосина на внутреннем рынке», — сказал он. По его мнению, запрет экспорта, скорее всего, охладит оптовые цены на Петербургской бирже, и авиакомпании смогут закупать топливо без риска резкого сезонного скачка стоимости. А значит, и билеты не будут дорожать опережающими темпами.

[TKS.ru](https://tks.ru)

В Турции сообщили о сокращении импорта из России на 22 %

Импорт Турции из России за январь-апрель сократился на \$ 3,5 млрд (22,8 %), заявил министр торговли Турции Омер Болат на пресс-конференции. Трансляцию на YouTube вела пресс-служба министерства.

«Страной, по которой зафиксировано наибольшее снижение импорта, стала Российская Федерация», — сказал Болат (цитата по «РИА Новостям»).

На втором месте по объему сокращения стали ОАЭ — \$ 835 млн (25,7 %), на третьем оказалась Боливия, сократившая импорт на \$ 429 млн (98,6), а далее идут Италия (\$ 405 млн, 7,8 %) и Франция (\$ 295 млн, 6,7 %).

В то же время наибольший рост импорта Турции за месяц пришелся на Китай — увеличение составило \$ 1,8 млрд. Прирост также отмечен по поставкам из США, Казахстана, Швейцарии и Мексики.

В апреле врио директора департамента развития двустороннего сотрудничества министерства экономического развития России Халимат Будунова заявила, что торговый оборот России со странами исламского мира в 2025 году достиг \$ 174 млрд. По сравнению с 2024-м он вырос на 6 %.

В прошлом году глава Минэнерго Турции Алпарслан Байрактар заявил, что Анкара продолжит закупки природного газа у России, несмотря на призыв США отказаться от импорта российских энергоносителей. «Мы не можем сказать нашим гражданам, что газа нет», — говорил он.

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

Великобритания запретила импорт урана из РФ с рядом исключений

Великобритания с 20 мая 2026 г. ввела запрет на импорт урана из РФ, сообщило правительство страны.

Санкции Великобритании запрещают как импорт, так и приобретение и поставку урана из России прямо или косвенно, а также оказание связанных с этим технических, финансовых и брокерских услуг. Ограничения распространяются на уран, который отправляется, находится или происходит из России. Запрет может применяться, даже если местом нахождения урана является не Россия, говорится в сообщении.

При этом санкции Великобритании предусматривают ряд исключений. В частности, все перечисленные выше действия разрешены, если они необходимы для продолжения

эксплуатации ядерной установки, начавшей работу до 20 мая 2026 г. Также ограничения не распространяются на уран, приобретенный и вывезенный из РФ до 20 мая 2026 г. Осенью 2025 г. Великобритания сообщила о планах ускорить отказ от импорта урана из РФ к 2028 г., заменив его поставками из США. По данным Всемирной ядерной ассоциации, мощность атомной генерации в Великобритании составляет 5,9 ГВт, что обеспечивает около 15 % всей выработки электроэнергии в стране.

Доля российского топлива составляет 5 % в объеме британского импорта ресурсов для АЭС, писала в осенью 2025 г. газета «Известия» со ссылкой на посольство РФ в Лондоне.

Ранее Великобритания вводила только персональные санкции в отношении структур и топ-менеджеров «Росатома».

[Finmarket.ru](https://finmarket.ru)

ТАМОЖЕННОЕ ОФОРМЛЕНИЕ

ЕС усилит меры защиты промышленности от импорта китайской продукции

Евросоюз расширит использование квот на импорт и пошлины, чтобы защитить целые сектора своей промышленности от «экзистенциальной угрозы» импорта товаров КНР, заявил зампреда Еврокомиссии по промышленной стратегии Стефан Сежурне в интервью газете Financial Times.

Ранее в мае издание Politico со ссылкой на разработанные Брюсселем предложения сообщало, что Евросоюз активизирует усилия по снижению экономической зависимости от КНР. По данным издания, рассматриваются такие меры, как определение дополнительных секторов для проведения «защитных расследований», в рамках которых ЕС планирует оценить, как импорт может наносить ущерб местной промышленности, а также возможность введения тарифных квот.

«ЕС будет более систематически вводить импортные квоты и пошлины, поскольку европейские отрасли, такие как химическая промышленность, металлургия и чистые технологии, находятся под угрозой уничтожения из-за... конкуренции со стороны Китая», — отмечает газета со ссылкой на Сежурне.

Как подчеркивает Financial Times, защитные меры ЕС предусматривают квоты на импорт и применяют пошлины к товарам, превышающим эти квоты. Этот шаг включен в комплекс мер по защите европейского рынка и его промышленности от «дешевой китайской продукции и экспорта», как утверждает газета.

Зампреда подчеркнул, что ЕС будет использовать защитные положения «в более общем плане» в отношении областей промышленности, а не только предприятий или конкретных видов сырья.

По данным Financial Times, Европейская комиссия также рассматривает предложение пяти государств-членов, включая Францию, о разработке «инструмента устойчивости», который мог бы вводить квоты или дополнительные пошлины для поставщиков компаний, когда их импорт концентрируется выше определенного уровня. Особые меры будут обсуждаться еврокомиссарами на специальном заседании по Китаю в пятницу, добавляет издание.

На прошлой неделе зампреда Еврокомиссии по промышленной стратегии Стефан Сежурне в интервью

агентству Блумберг призвал европейские компании ускорить снижение зависимости от китайских поставщиков.

[1prime.ru](https://prime.ru)

Изменения в Положении о маркировке древесины ценных лесных пород

Постановлением Правительства РФ № 592 от 23.05.2026 внесены изменения в Постановление Правительства РФ № 1161 от 04.11.2014 «Об утверждении Положения о маркировке древесины ценных лесных пород (дуб, бук, ясень)».

Установлено, что информация о маркировке древесины ценных пород представляется юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями, осуществляющими вывоз древесины ценных пород из РФ, в государственный лесной реестр не позднее одного дня до вывоза древесины ценных пород из РФ посредством формирования электронного сопроводительного документа на транспортировку древесины и продукции ее переработки с использованием федеральной государственной информационной системы лесного комплекса или специализированного программного обеспечения, доступ к которому бесплатно обеспечивает оператор указанной информационной системы.

Постановление № 592 действует до 1 сентября 2027 года.

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

Как указывать данные об индивидуальном получателе при декларировании экспресс-грузов

При декларировании товаров для личного пользования, которые приобретает физическое лицо в рамках международной электронной торговли и их доставляют в качестве экспресс-грузов, используется пассажирская таможенная декларация для экспресс-грузов (ПТДЭГ) в электронном виде. Это установлено Решением Коллегии ЕЭК № 158 от 16 октября 2018 года.

В ПТДЭГ указываются:

- фамилия, имя, отчество (при наличии) физического лица;
- сведения о документе, удостоверяющем личность;
- идентификационный номер налогоплательщика (ИНН) (при наличии).

Для автоматизации контроля достоверности сведений через ЕАИС ТО осуществляется их проверка, в том числе с помощью запроса через СМЭВ:

- в МВД России — о недействительных российских паспортах для выявления недостоверных сведений;
- в ФНС России — об ИНН.

Такая же проверка проводится в отношении иностранных граждан и лиц без гражданства, если они состоят на учете в налоговых органах России.

Обращаем внимание, что подача ПТДЭГ сопровождается представлением документов и сведений, подтверждающих заявленную в ней информацию (в соответствии со ст. 261 ТК ЕАЭС).

Право ЕАЭС и законодательство Российской Федерации не содержит ограничений на указание в ПТДЭГ сведений о физических лицах, независимо от гражданства и наличия учета в налоговых органах. Проверка данных осуществляется и автоматизированно, и путем изучения предоставленных документов.

ed2inteh.ru

Утверждены форма и порядок заполнения корректировки декларации на товары электронной торговли

С 1 июля 2026 г. будет применяться корректировка декларации на товары электронной торговли, вместе с самой ДЭТ, ранее утвержденной решением Коллегии ЕЭК № 143 от 17.12.2024.

Решением Коллегии ЕЭК № 49 от 28.04.2026 внесены изменения в Решение Коллегии ЕЭК № 143 от 17.12.2024 о форме и порядке заполнения декларации на товары электронной торговли.

Утверждена форма корректировки декларации на товары электронной торговли.

Установлены правила заполнения корректировки декларации на товары электронной торговли (КДЭТ) в виде электронного документа, а также документа на бумажном носителе, используемые при внесении изменений или дополнений в сведения, заявленные в декларации электронной торговли (ДЭТ).

Решение вступит в силу с 1 июля 2026 года, но не ранее вступления в силу Протокола о внесении изменений в Договор о ТК ЕАЭС, подписанного 25 декабря 2023 г.

Alta.ru

Изменения в структуру и формат декларации на товары электронной торговли

Решением Коллегии ЕЭК № 54 от 19.05.2026 внесены изменения в структуру и формат декларации на товары электронной торговли, утвержденные Решением Коллегии ЕЭК № 144 от 17.12.2024.

В частности, в новой редакции изложены: Таблица 3 «Реквизитный состав структуры декларации на товары электронной торговли и корректировки декларации на товары электронной торговли»; Таблица 10 «Описание заполнения отдельных реквизитов структуры декларации на товары электронной торговли и корректировки декларации на товары электронной торговли»; в некоторые таблицы включены новые позиции.

Настоящее Решение вступает в силу с даты вступления в силу Протокола о внесении изменений в Договор о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза от 11 апреля 2017 года, подписанного 25 декабря 2023 г., но не ранее 1 июля 2026 г.

Alta.ru

О новом КБК в связи с введением СПОТ

В [Информации ФНС от 20.05.2026 г.](#) доводится до сведения, что с 1 июня импортеры, которые ввозят автотранспортом товары в РФ из ЕАЭС, должны сформировать документ о предстоящей поставке товара (ДОПП) и внести обеспечительный платеж. Платеж вносится не менее чем за два календарных дня до ввоза товаров в РФ из ЕАЭС, следовательно, его можно внести с 29 мая 2026 года.

В этой связи введен новый код бюджетной классификации 182 1 04 03000 01 1000 110 «Обеспечительный платеж при ввозе товаров на территорию РФ с территории другого государства – члена ЕАЭС».

Данный платеж уплачивается не в составе единого налогового платежа — в платежном документе необходимо указать соответствующие КБК и ОКТМО.

Alta.ru

АТОР ждет роста турпотока в Китай в связи с продлением безвиза

Российские туроператоры отмечают, что отмена виз для въезда в Китай уже привела к резкому росту продаж туров, и ждут еще большего повышения спроса на направление после продления безвиза, сообщила Ассоциация туроператоров России.

«Спрос на экскурсионные программы по материковому Китаю после введения безвиза в сентябре 2025 года вырос в несколько раз. Увеличились и продажи туров на остров Хайнань: благодаря безвизу туристы могут летать туда не только прямыми рейсами, но и с пересадками через другие города Китая. В ряде случаев это делает итоговую стоимость поездки ниже. По итогам 2025 года Хайнань установил рекорд по российскому турпотоку, приняв 505,3 тысячи граждан России», — говорится в сообщении.

По данным Погранслужбы ФСБ, в 2025 году количество туристических поездок россиян в Китай увеличилось на 30,1 % год к году и достигло 2 469 020 визитов. В I квартале 2026 года Китай принял 690 069 граждан России, что на 53,7 % больше, чем годом ранее.

В 2025 году Китай занял первое место по количеству визитов в Россию: страну посетили 834 466 граждан КНР. По итогам I квартала 2026 года туристы из Китая совершили 154 210 поездок, что на 44,4 % больше, чем за тот же период годом ранее.

Как отмечают в ассоциации, безвизовый режим не только снижает расходы туристов на поездку, но и расширяет географию путешествий. В ассортименте туроператоров появилось больше маршрутов по Китаю: сейчас у организованного рынка представлены почти все популярные локация и основные виды отдыха.

В ТОП популярных у россиян регионов, помимо Пекина и Шанхая, входят провинция Сычуань, Гуандун (Гуанчжоу), Шэньси (Сиань), провинция Хунань с горами Аватара.

«Конечно, мы положительно оцениваем решение о продлении безвизового режима. Это даст дополнительный стимул к развитию китайского направления на российском и увеличит турпоток в том числе из регионов России, которым стало гораздо удобнее изучать Китай», — сообщила генеральный директор компании China Travel Анастасия Витушинская.

Представитель МИД КНР Го Цзякунь заявил 20 мая, что Пекин решил продлить безвизовый режим с Россией до 31 декабря 2027 года.

Безвиз для россиян Китай ввел в одностороннем порядке с 15 сентября 2025 года на год. Сейчас для поездки в страну нужен только загранпаспорт. В ответ Россия с 1 декабря 2025 года также ввела безвизовый режим.

Интерфакс

Кому всё параллельно: россияне скупают собранные в КНР машины «глобальных» марок

В России резко вырос объем импорта автомашин по альтернативным каналам. 70 % таких автомобилей выпущено в Китае, причем в подавляющем большинстве это модели так называемых глобальных брендов. Нынешний рост импортеры и эксперты считают «ажитажным» и отмечают, что он носит временный характер. Подробности — в материале «Известий».

→ Нам всё параллельно

За первые четыре месяца по каналам альтернативного импорта в нашу страну было ввезено 53,5 тыс. новых автомобилей. Об этом сообщил генеральный директор аналитического агентства «Автостат» Сергей Целиков. Этот показатель на 94 % больше, чем в январе – апреле прошлого года, отметил он. Рост отмечается впервые за последние два года, подчеркнул глава «Автостата».

— До этого на протяжении двух лет альтернативный импорт снижался: в 2024 году — на 20 %, в прошлом году — на 5 %, — привел данные Сергей Целиков.

Самой популярной «альтернативной» маркой (9210 машин) стала Toyota (+107 %). На втором месте Mazda (6336 штук), импорт автомобилей этой марки по сравнению с прошлым годом вырос в 6,5 раза. Замыкает тройку лидеров BMW — 4764 машины, рост на 20 %. В первую пятерку вошли также Volkswagen (4115 экз., +269 %) и Audi (3873 авто, +416 %). На шестой позиции Mercedes-Benz с результатом 3079 машин (+33 %), седьмая строчка у Geely (2612 штук, +11 %). Замыкают топ-10 бренды Honda (2158 машин, +349 %), Kia (2042 экз., +110 %) и Skoda (1875 штук, +286 %).

В «личном зачете» по итогам четырех месяцев лидирует Mazda CX5 — 5801 машина. Далее идут Toyota RAV4 (3327 штук) и Hihglander (3067 авто). Четвертая строчка у Audi Q5 (2268 экз.), пятая — у BMW X3 (1608 машин). Вторую «пятерку» открывает Skoda Superb (1475 штук), следом за ней с небольшим отставанием идет VW Tiguan (1452 авто). Замыкают десятку наиболее популярных «альтернативных» моделей автомобилей Geely Monjaro (1442 экз.), Toyota Camry (1390 авто) и Nissan Qashqai (1390 машин).

→ На ажиотаже

Ключевой причиной роста стало ожидаемое с 1 апреля изменение правил ввоза машин физлицами через страны ЕАЭС, считает генеральный директор компании Frank Auto Ирина Франк. Импортёры и частные лица стремились завезти автомобили по старым, более низким ставкам утильсбора, пояснила она. Однако введение новых требований отложили на неопределенный срок.

— Свою роль сыграл и эффект низкой базы: в марте прошлого года ввоз был слабым из-за больших складских остатков и предыдущего повышения утильсбора. В итоге в марте 2026 года доля альтернативного импорта достигла 49 % от общего объема ввезенных новых машин, — отметила Ирина Франк.

Таким образом, нынешний всплеск интереса с «альтернативными» моделям во многом был ажиотажным и обеспечил рынок значительным запасом автомобилей, отмечает эксперт. Гендиректор Frank Auto прогнозирует, что по итогам года устойчивого роста ввоза таких машин не будет.

— Параллельный импорт уже трансформировался из временной меры в системный, хотя и нишевый бизнес. Он продолжит работать для тех моделей, которые не представлены официально, но при этом их «экономика» будет ухудшаться из-за возросших издержек. В среднесрочной перспективе рынок будет стабилизироваться за счет укрепления официальных китайских брендов и развития локального производства, которое становится для производителей необходимостью для сохранения цены, — полагает Ирина Франк.

Помимо этих факторов, рынок машин, ввезенных по альтернативным каналам, поддерживается комфортным курсом рубля к юаню, считает директор по продажам новых автомобилей компании «Рольф» Николай Иванов. Это формирует привлекательное ценообразование на ряд моделей, отмечает он.

— Если говорить о перспективах роста, то в абсолютных значениях объем альтернативного импорта может увеличиваться вместе с рынком. Но в проценте от общего объема, скорее всего, сегмент останется примерно на текущем уровне — около 14 % рынка новых автомобилей, — поделился с «Известиями» своим прогнозом Николай Иванов.

→ Сила бренда

Интерес к конкретным моделям эксперты объясняют в первую очередь силой привычных россиянам брендов, высокой остаточной стоимостью и доверием покупателей.

Несмотря на рост качества китайских автомобилей, доверие к Toyota, Mazda, Audi, BMW, VW и другим уже хорошо известным маркам у части аудитории по-прежнему выше, поясняет Николай Иванов.

— Когда разница в цене между условным китайским кроссовером и автомобилем японского или европейского бренда оказывается не столь существенной, многие клиенты начинают рассматривать именно альтернативный импорт, — рассказал он.

Mazda и Toyota остаются для многих ориентиром качества, и люди пока не готовы менять их на новые китайские модели, к которым относятся с осторожностью, считает Ирина Франк. Также по большинству «альтернативных» моделей ключевую роль играет экономия на утильсборе.

— Большинство популярных версий этих машин оснащаются двигателями мощностью до 160 л.с., что позволяет ввозить их по льготным ставкам. Кроме того, налажены логистические цепочки: почти 70 % машин альтернативного импорта производятся в Китае. Это создало условия для поставок доступных по цене автомобилей «глобальных» брендов, произведенных на китайских заводах, — отметила она.

Если пару лет назад часть потребителей достаточно настороженно относилась к автомобилям, ввезенным по альтернативному импорту, то сейчас таких опасений стало заметно меньше, считает главный редактор журнала «За рулем» Максим Кадаков.

— Люди увидели, что ничего страшного в «альтернативных» моделях нет, каких-то трудностей с их ремонтом, обслуживанием, поиском запчастей не возникает. Так почему бы не взять модель известной марки, особенно если прежде был опыт эксплуатации той же Toyota или Mazda, пусть она и выпущена в Китае? — отметил Максим Кадаков.

[VCH.ru](https://vch.ru)

СУДЕБНАЯ ПРАКТИКА

Тульское ООО «Каргилл» выиграло свои суды с таможней

Компания ООО «Каргилл» выиграла свои суды с Центральной электронной таможней (ЦЭТ) и добилась отмены внесения изменений в таможенные декларации на ввозимый в Россию товар.

Из документов суда известно, что ООО «Каргилл» подало три иска к ЦЭТ РФ в Арбитражный суд Москвы в ноябре 2025 года и в январе-феврале текущего года. В них компания оспаривала внесения изменений в свои таможенные декларации со стороны таможни, заполненные на ввоз в Россию сотен тонн пальмового масла.

По мнению сотрудников таможни, компания не представила прайс-лист и калькуляцию себестоимости продавца, кроме того, представленная ООО «Каргилл» экспортная декларация обладает признаками недостоверности. Сведения о ценовой информации, весовой

информации и другие декларантом зарисованы черным маркером, то есть скрыты от таможенного органа. Кроме того, не были представлены документы, на основании которых заявлено описание товара в инвойсе. Помимо изложенного, таможенной указано на наличие взаимосвязи между продавцом и покупателем товара.

Арбитражный суд Москвы рассмотрев претензии ЦЭТ к ООО «Каргилл», посчитал их необоснованными, так как декларация была представлена, а взаимосвязь между продавцом — фирмой «Cargill N.V.» из Бельгии и покупателем — ООО «Каргилл» из России, не оказала влияния на цену товара.

Напомним, как ранее писал «МК в Туле», всего ООО «Каргилл» подало к ЦЭТ три иска. Третьим лицом была привлечена Тульская таможня.

Tula.MK.ru

Арест таможенной имущества декларанта является обеспечительной мерой, а не мерой взыскания платежей

ВС пояснил, что правовая природа такой обеспечительной меры направлена на недопущение осуществления декларантом действий, которые могли бы привести к нарушению баланса в правоотношениях с таможенным органом.

Один из экспертов «АГ» полагает, что если изложенный в определении ВС подход таможни будет применяться в дальнейшем, то в скором времени о приостановлении действий уведомлений таможенных органов как обеспечительной мере в судах можно забыть. Другой согласился с позицией Суда, отметив, что фактически спор идет о двух встречных обеспечительных мерах.

5 апреля Верховный Суд вынес Определение № 308-ЭС23-25067 по делу № А32-2498/2023, в котором пояснил, что решение таможенного органа об аресте имущества декларанта не направлено на преодоление судебных актов о применении обеспечительной меры.

В августе 2020 г. ООО «ВнешТоргЛогистик» ввезло на территорию Евразийского экономического союза из Китая товар, который был помещен на склад временного хранения. В целях оформления указанного товара по таможенной процедуре «реэкспорт» общество представило во Владивостокскую таможню соответствующие декларации. После выпуска товара таможней была проведена проверка документов и сведений на предмет соблюдения условий помещения товара под заявленную таможенную процедуру реэкспорта и своевременности уплаты таможенных платежей.

В ходе проверки таможенный орган установил, что товары, задекларированные обществом, в нарушение п. 2 ст. 240 Таможенного кодекса ЕАЭС не были вывезены с таможенной территории Евразийского экономического союза. Выявленные по результатам таможенного контроля нарушения декларантом требований таможенного законодательства зафиксированы Владивостокской таможней в соответствующих решениях. Обществу не удалось оспорить данные решения в арбитражном суде.

Впоследствии Краснодарская таможня, наделенная полномочиями на взыскание, направила в адрес общества уведомления о не уплаченных в установленный срок суммах таможенных платежей, специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин, процентов и пеней на общую сумму 19,8 млн руб. Указанные уведомления также были оспорены обществом в арбитражном суде. В октябре 2022 г. Арбитражный суд Краснодарского края по заявлению общества принял обеспечительные меры в виде

приостановления действия уведомлений таможни о не уплаченных в установленный срок суммах таможенных платежей, пошлин, процентов и пеней.

В целях реализации полномочий на взыскание с общества задолженности, законность начисления которой была установлена вступившими в законную силу судебными актами, Краснодарской таможней на основании ч. 9 ст. 78 Закона о таможенном регулировании было принято решение о наложении ареста на имущество декларанта, предметом которого являлись денежные средства в сумме 19,8 млн руб., находящиеся на едином лицевом счете плательщика таможенных пошлин, налогов. Указанное решение было санкционировано Краснодарской транспортной прокуратурой.

Декларант, полагая, что решение таможенного органа о наложении ареста на имущество направлено на преодоление вынесенных судом актов о применении обеспечительной меры, обратился в арбитражный суд с заявлением о признании недействительным такого решения. Заявление общества было удовлетворено, с чем согласились апелляция и кассация. Суды исходили из того, что принятие обеспечительных мер предполагает запрет на осуществление действий, связанных с исполнением приостановленного решения или акта госоргана и, следовательно, отсутствие у общества обязанности по уплате таможенных платежей в период действия данных мер. В этой связи, поскольку на момент принятия оспариваемого решения в силу действия обеспечительных мер у декларанта, как отметили суды, не наступила обязанность по уплате таможенных платежей, соответственно, у таможенного органа отсутствовали основания для наложения ареста на имущество общества.

Доводы таможни о том, что обжалуемое решение не нарушает режим принятых судом обеспечительных мер, не направлено на их преодоление, поскольку решение об аресте имущества общества является обеспечивающей, вспомогательной мерой, позволяющей в последующем оперативно и эффективно взыскать задолженность за счет арестованного имущества, были отклонены судами как противоречащие действующему законодательству.

Не согласившись с состоявшимися судебными актами, Краснодарская таможня направила кассационную жалобу в Верховный Суд РФ. Рассмотрев дело, Судебная коллегия по экономическим спорам ВС отметила, что в связи с нарушением условий процедуры реэкспорта у общества наступила обязанность по уплате таможенных платежей; факт нарушения обществом требований законодательства подтвержден судебными актами по ряду дел. Как указано в п. 3 ст. 55 Таможенного кодекса ЕАЭС, в случае неисполнения или ненадлежащего исполнения обязанности по уплате таможенных пошлин, налогов таможенный орган в порядке и сроки, которые устанавливаются законодательством государств-членов, направляет плательщику, а также лицам, которые несут с ним солидарную обязанность, уведомление о не уплаченных в установленный срок суммах.

Основываясь на положениях норм действующего таможенного законодательства таможенный орган, установив факт нарушения декларантом условий таможенной процедуры, подтвержденный вступившими в законную силу судебными актами, направил в его адрес соответствующие уведомления о необходимости уплаты в добровольном порядке начисленных по результатам таможенной проверки сумм таможенных платежей. Следовательно, вопреки выводам судов трех инстанций, таможней был соблюден указанный порядок действий в случае выявления таможенным органом нарушений со стороны декларанта, отметил ВС.

При рассмотрении дела суды исходили из того, что в период действия обеспечительных мер, принятых по делам, предметом которых являлась проверка законности вынесенных таможенными уведомлениями о неуплаченных таможенных платежах, наложение согласно ст. 78 Закона о таможенном регулировании ареста на имущество декларанта являлось мерой по взысканию таможенных платежей. Между тем Экономколлегия обратила внимание, что действующее таможенное законодательство разделяет меры, применяемые таможенными органами по взысканию платежей, и меры, которые направлены на обеспечение возможности взыскания таких платежей.

Действующее таможенное законодательство устанавливает порядок взыскания таможенных платежей и определяет перечень мер, которые могут применяться таможенным органом для такого взыскания. Однако в соответствии с ч. 1 ст. 78 Закона о таможенном регулировании арестом имущества и товаров, в отношении которых таможенные платежи, специальные, антидемпинговые, компенсационные пошлины, проценты и пени не уплачены или уплачены не полностью, признаются действия по ограничению прав собственника в отношении его имущества, применяемые таможенным органом для обеспечения взыскания таможенных и иных платежей. Таким образом, указал ВС, арест имущества, предусмотренный ст. 78 Закона, вопреки выводам судов, является не мерой взыскания таможенных платежей, а обеспечительной мерой. «Правовая природа таких обеспечительных мер направлена на недопущение осуществления лицом, на которого возложена соответствующая обязанность, действий, которые могли бы привести к нарушению баланса в правоотношениях с таможенным органом и, как следствие, к нарушению публичных интересов ввиду неуплаты установленных действующим законодательством таможенных платежей», — отмечается в определении.

Как подчеркнул Суд, к обеспечительным мерам, установленным таможенным законодательством, применимы общие для такого правового института критерии. К таким критериям относятся: обоснованность принятия мер, соразмерность, связь с предметом конкретных правоотношений (определения ВС РФ № 305-ЭС17-18862 от 28 марта 2018 г.; № 307-ЭС20-10839 от 21 апреля 2021 г.). Применительно к аресту, наложение которого осуществил в настоящем случае таможенный орган, соответствующие критерии установлены в ч. 9-38 ст. 78 Закона о таможенном регулировании.

Судебная коллегия приняла во внимание, что таможенный орган указывал в ходе рассмотрения спора, что принятие мер по наложению ареста связано с возникновением у общества обязанности по уплате таможенных платежей и их общим размером; непринятие такой меры могло в дальнейшем привести к затруднению при взыскании с общества задолженности по уплате таможенных платежей. Эти доводы таможенники по существу опровергнуты не были, поскольку общество в обоснование своей позиции ссылалось на незаконность ареста ввиду неверного толкования таможенными органами положений ст. 55, 68 Таможенного кодекса ЕАЭС. Следовательно, таможенный орган в рассматриваемом деле обосновал применение такой меры обеспечения, как наложение ареста на имущество должника, при этом такие действия таможенники не были направлены на преодоление обеспечительных мер, принятых судом, поскольку иное противоречило бы принципам свободы экономической деятельности и неприкосновенности частной собственности.

По мнению Экономколлегии, суды неверно квалифицировали действия таможенного органа, не учли положения ст. 78 Закона о таможенном регулировании и правовую природу ареста, наложенного таможенным органом. Вместе с тем ВС отметил, что арест имущества был произведен таможенными органами с учетом общей суммы имеющейся у общества задолженности по уплате таможенных платежей в рамках рассмотренных арбитражным судом дел. Однако из материалов дела следует, что на депозитный счет суда обществом было внесено встречное обеспечение в размере 5 млн руб. Следовательно, в такой ситуации судам было необходимо установить обоснованность наложения таможенным органом ареста на имущество с учетом данного обстоятельства.

Таким образом, Верховный Суд отменил оспариваемые судебные акты арбитражных судов трех инстанций, а дело направил на новое рассмотрение в суд первой инстанции. При этом он отметил, что при новом рассмотрении дела судам следует учесть правовую позицию, изложенную в определении, установить обоснованность наложения ареста на имущество декларанта с учетом размера произведенного им встречного обеспечения, принять законные и обоснованные судебные акты.

Комментируя определение, юрист, генеральный директор ООО «Джей энд Кей Лоерз» Алексей Жуков отметил, что затронутая ВС РФ проблема поднимает очень сложный вопрос: сможет ли таможенный орган преодолеть обеспечительные меры, наложенные судом в будущем. «Хотя в рассматриваемом деле судами приостанавливалось действие не решений, а уведомлений (акты таможенники, производные от решений), всегда стоит помнить о ст. 16 АПК РФ, согласно которой вступившие в законную силу судебные акты арбитражного суда являются обязательными для органов государственной власти, органов местного самоуправления, иных органов, организаций, должностных лиц и граждан. Не будет ли в таком случае конфликта судебных актов в каждом рассматриваемом случае с аналогичной фактурой дела?» — рассуждает эксперт.

По мнению Алексея Жукова, выводы ВС неоднозначны для широкого круга лиц. Он полагает, что если такой подход таможенники будет применяться и дальше, то в скором времени о приостановлении действий уведомлений таможенными органами как обеспечительной мере в судах можно забыть. А если и удастся это сделать, то у таможенников, вероятно, появится иной вариант.

Однако эксперт отметил, что если брать именно частный рассматриваемый ВС случай, то можно выделить довод декларанта, согласно которому в обоснование своей позиции он ссылался на незаконность ареста ввиду неверного толкования таможенными органами положений ст. 55, 68 Таможенного кодекса ЕАЭС. В то время как таможенный орган, напротив, обосновал применение именно такой меры обеспечения, как наложение ареста на имущество. При этом Алексей Жуков заметил, что декларант неудачно для себя оспаривал решения о доначислении платежей. Это, вероятно, и стало дополнительным фактором для наложения ареста и пересмотра ВС судебных актов, предположил юрист.

Адвокат АП Ярославской области Николай Бурый согласился с позицией Верховного Суда, отметив, что фактически спор идет о двух встречных обеспечительных мерах. «В данном случае декларант просит приостановить исполнение уведомлений таможенники о неуплаченных в установленный срок суммах таможенных платежей, а таможенники — осуществить меры, позволяющие в последующем оперативно и эффективно взыскать задолженность. Они

вполне могут быть применены одновременно, но с учетом, конечно, встречного обеспечения декларанта, которое он произвел в ходе рассмотрения дела», — прокомментировал эксперт.

Advgazeta.ru

ЛОГИСТИКА

Информация ООО «РТИТС» о реконструкции маршрута в системе «Платон»

Уважаемые перевозчики! По результатам обсуждения на региональных мероприятиях АСМАП вопросов, связанных с функционированием Системы взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн (система «Платон»), оператором системы ООО «РТИТС» предоставлена [информация](#) по вопросу реконструкции (автоматического построения) маршрута.

С ответами на наиболее часто задаваемые вопросы также можно ознакомиться в разделе [«Вопросы и ответы»](#) на официальном сайте системы «Платон».

ASMAP.ru

Складской рынок России подает первые сигналы восстановления

Складской рынок России подает первые сигналы восстановления — объем сделок в регионах вырос на 55 % по итогам года, доля регионов достигла 57 %. По данным CORE.XP, основную активность формируют форвардные сделки BTS, ориентированные на ожидаемый рост потребления в 2027–2028 годах.

По итогам первого полугодия объем сделок достиг 1,4 млн кв. м (-8 % год к году), при этом на регионы пришлось около 800 тыс. кв. м (57 %). Главные драйверы спроса — маркетплейсы и продуктовые ритейлеры. По итогам 2026 года объем сделок в Московском регионе может составить 1,5 млн кв. м (-10 %), а в регионах вырастет на 55 % — до 3,2 млн кв. м.

Объем ввода складской недвижимости в первом полугодии составил 3 млн кв.м (+28 % год к году) — рекорд для первой половины года. Из них 42 % пришлось на Московский регион, 58 % — на регионы. По итогам года ожидается ввод 5,7 млн кв. м (второй результат после рекордного 2025 года), 61 % нового строительства — в регионах. В Московском регионе доля спекулятивного девелопмента достигает 45 %. Ввод крупноформатных объектов фиксируется в Набережных Челнах, Челябинске, Новороссийске, Кемерово, Омске и других городах.

Доля вакантных площадей в Московском регионе может составить 7 % (с учетом субаренды), в регионах — от 1 % до 10 %. Около 28 % доступных площадей в Московском регионе приходится на субаренду. Средний уровень ставок в Московском регионе — 10-10,8 тыс. рублей за кв. м в год без учета ОПЕХ и НДС, в регионах — 9,8-10,5 тыс. рублей.

Руководитель отдела по работе со складской и промышленной недвижимостью CORE.XP Антон Алябьев отметил, что рынок переходит к фазе стабилизации, а текущий уровень ставок может стать минимальной точкой. Компании получают более широкий выбор качественных площадей и возможность заключения сделок на комфортных условиях.

VCH.ru

Реестр перевозчиков на «ГосЛог» вызывает опасения рынка из-за возможных сбоев при масштабировании

С 1 марта 2027 года заработает федеральный реестр перевозчиков на платформе «ГосЛог». Участники рынка опасаются, что переходного периода может уже не быть, в то время как формирование этого сервиса будет еще более масштабным и трудоемким.

На фоне непредвиденных затруднений с формированием реестра экспедиторов бизнес видит риск в части скорого структурирования реестра перевозчиков. Напомним, по данным на 27 апреля в реестре, размещенном на сайте Минтранса, были отражены лишь 1772 компании.

Между тем, через портал Госуслуг заявки подали порядка 35 тыс. компаний. Судя по скорости обработки заявок, значительная часть работы выполняется вручную.

Даже в централизованной системе 30-36 тысяч заявлений — небольшой объем, который при полноценной автоматизации можно было бы обработать почти сразу. По словам собеседника РЖД-Партнера, такая ситуация с обработкой данных для реестра изначально не должна была возникнуть. Теперь остается ждать, как система справится с куда более масштабной задачей.

«Минтранс не справился с обработкой примерно 30 тысяч заявлений — и это вызывает тревогу на фоне будущего реестра перевозчиков. Там заявок будет до 200 тысяч, а транспортных средств — около полутора миллионов, что резко увеличивает нагрузку на систему», — отметил источник.

RZD-partner.ru

РЖД окажут помощь клиентам в формировании и отправке документации в ГИС ЭПД

ОАО «РЖД» готово централизованно формировать и отправлять файлы за клиентов в Государственную информационную систему электронных перевозочных документов (ГИС ЭПД).

Напомним, с 1 сентября 2026 года вступают в силу изменения в Федеральный закон № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта РФ», которые требуют перехода на оформление электронных документов (электронных накладных). Все данные подлежат обязательному направлению в ГИС ЭПД.

«ЦФТО совместно с Минтрансом России, с учетом интересов бизнес-сообщества и ОАО «РЖД», подготовили редакцию проекта постановления Правительства РФ. Согласно документу, исключается непрофильная нагрузка на клиентов компании в части возложения на грузоотправителей/грузополучателей обязанности по самостоятельной передаче файлов обмена электронной железнодорожной накладной в ГИС ЭПД, а также и настройки собственных информационных систем для формирования файлов обмена. Одновременно обеспечивается возможность направления данных в систему через оператора информационной системы электронных перевозочных документов (ИС ЭПД) ОАО «РЖД», — рассказала «Гудку» заместитель начальника ЦФТО (по стратегическому развитию) Ольга Михайлова. По её словам, в настоящее время проводятся работы по получению статуса оператора в соответствии с требованиями приказа Минтранса России.

Клиентам холдинга не потребуется самостоятельно настраивать свои ИТ-системы или передавать файлы в ГИС ЭПД — существующие бизнес-процессы пользователей железнодорожных услуг сохранятся без изменений. «По

результатам утверждения формата ФНС России будет произведена доработка функционала по передаче файлов обмена в ГИС ЭПД из АС «ЭТРАН НП», — подчеркнула Ольга Михайлова.

Учитывая высокий уровень автоматизации ОАО «РЖД», у перевозчика в АС «ЭТРАН НП» есть в наличии вся необходимая информация для формирования электронного перевозочного документа на перевозку железнодорожным транспортом и передачи в ГИС ЭПД. Согласно подписанному постановлению Правительства РФ № 470 от 27 апреля 2026 года, перевозчик может направлять файлы за клиента на основании соглашений с грузоотправителями/грузополучателями. Заключение отдельных договоров для клиентов ОАО «РЖД» с операторами ИС ЭПД с 1 сентября 2026 года не требуется.

Gudok.ru

Инновации в логистике: какие тренды определяют будущее отрасли

Бурный рост электронной коммерции, дефицит кадров и развитие цифровизации трансформируют рынок логистики. Рассказываем, как инновации изменят экономику отрасли и какие технологии могут стать массовыми.

→ Какие драйверы меняют рынок

Логистика — одна из самых инерционных отраслей, потому что рынок сильно зависит от государственного регулирования, транспортной, телекоммуникационной, зарядной и других существующих инфраструктур. Реализация инновационных проектов требует высоких капитальных затрат, сроки окупаемости которых сложно спрогнозировать. Поэтому от появления новой технологии до ее массового внедрения, как правило, проходит от семи до 15 лет. Причем первые 2–3 года уходят на диалог бизнеса с регуляторами и внесение изменений в законодательство.

Следующие 3–5 лет лидеры рынка тратят на внедрение и масштабирование инноваций, и еще столько же времени проходит до момента, когда технологию начинают использовать небольшие игроки. Однако есть исключения. Яркий пример — быстрый переход крупных грузоперевозчиков на цифровые системы управления перевозками (Transportation Management System), которые позволяют автоматизировать логистику: оптимизировать маршруты, отследить движение товаров, работать с сопроводительными документами онлайн.

За последние 10–15 лет произошло несколько важных структурных изменений, которые повлияли на развитие логистической отрасли. Одно из ключевых — это формирование массового спроса на курьерскую доставку «до двери», связанное со взрывным ростом электронной коммерции, и появление новых бизнес-моделей логистики «последней мили»: постаматов, краудсорсинговых сервисов (онлайн-платформ, которые позволяют привлекать сторонних исполнителей для развозки грузов) и доставки по клику.

Баланс сил на рынке логистики значительно изменило развитие маркетплейсов, их складской инфраструктуры и логистических служб. Рост сегмента цифровых платформ сократил объем продаж и перевозок других игроков, вынудил их пересмотреть свое ценностное предложение. Основным акселератором развития и цифровизации рынка логистики стала пандемия. За 2020–2021 годы отрасль прошла путь, на который в других условиях ушло бы не менее пяти лет.

→ Роботы-курьеры: смогут ли роверы заменить людей

Рост рынка онлайн-торговли и дефицит курьеров подстегнули развитие беспилотных технологий для доставки товаров. Ровер «Яндекса» уже развозит заказы жителям некоторых районов Москвы, Санкт-Петербурга, Сочи и казанского «Иннополиса». Роботы Nuro, Kiwibot и Starship Technologies доставляют посылки в США и Саудовской Аравии. В крупных городах стоимость доставки роботами обходится в 49–66 % дешевле курьерской.

Плюсы технологии очевидны. Роботы работают круглосуточно и в любую погоду. Они действуют по заданному алгоритму, что позволяет исключить человеческий фактор и связанные с ним риски. Когда будут окуплены инвестиционные издержки. Содержание одного устройства стоит в среднем 295 тыс. руб. в год, в то время как зарплата курьеров в России составляет от 574 тыс. до 878 тыс. руб. в год.

При этом для широкого распространения роверов следует решить ряд задач. Во-первых, предстоит включить роботов-доставщиков в правовое поле: внести изменения в законодательство и ПДД. Во-вторых, нужно решить технологические и инфраструктурные вопросы — как обеспечить стабильную связь для бесперебойной работы устройства и решить вопрос с зарядкой устройства в городе. В-третьих, следует снизить социальные риски для экономики проекта — горожане должны привыкнуть к роботам в городе.

Одно из основных препятствий для развития этой технологии — неготовность роверов к передвижению в городской среде и неблагоприятные погодные условия. Кроме того, такой вид доставки тормозят высокие затраты на покупку, обслуживание и ремонт устройств, работу операторов и инженеров. Так, в небольших населенных пунктах использование роверов пока экономически не оправдано.

Также роверы пока не умеют перевозить негабаритные и тяжелые грузы, не могут передавать товары, требующие верификации, например медикаменты и ценные вещи. По оценкам «Яндекса», доля роботов среди курьеров к концу 2027 года составит всего 10 %.

→ Авиадоставка в городе и за его пределами: будущее или фантастика

Беспилотники активно используют для срочной доставки легких грузов в труднодоступные районы, где слабо развита дорожная или авиационная инфраструктура, например документов или рецептурных медикаментов. Основной плюс — дроны не зависят от окружающей ситуации и способны максимально быстро перевозить небольшие грузы на короткие расстояния. По нашим прогнозам, уже через 5–7 лет БПЛА смогут взять на себя до 30% отправок в труднодоступные точки на карте страны. Ключевое преимущество такой доставки — скорость и экономия: стоимость летного часа дрона в разы ниже, чем у вертолета.

Для развития этого направления в первую очередь необходимо решить вопросы с инфраструктурой: нужны посадочные площадки, боксы для хранения посылок, зарядные станции либо солнечные панели, расширение сотового покрытия, хабы в ближайших к точкам назначения логистических центрах. Инвестиции, которые необходимы для реализации этого проекта, сравнительно небольшие, но важное условие успеха — это государственное участие.

Минусов, к сожалению, пока больше. Среди них — необходимость адаптации для работы в сложных климатических условиях. Также современное поколение коммерческих устройств может доставлять посылки весом до 3–5 кг. Кроме того, для дальних рейсов нужны либо дроны с большим временем полета, которые сложнее и дороже стандартных моделей, либо промежуточные точки для

зарядки или дозаправки. Еще один недостаток — стоимость доставки БПЛА хоть и меньше, чем вертолетная, но все же недешевая: в ее стоимость закладываются операционные и страховые расходы. Даже при условии субсидирования это дороже альтернативных видов транспорта.

Таким образом, несмотря на невысокую цену доставки в отдаленные регионы, БПЛА смогут занять эту нишу только при условии роста грузоподъемности платформ, государственной поддержки, снижения стоимости эксплуатации и развития сети спутниковой связи.

Если говорить про городскую среду, в мегаполисах слишком много барьеров для развития авиалогистики: плотность и многоэтажность застройки, отсутствие точек взлета и посадки, зарядной инфраструктуры и логистических хабов. Еще одна важная нерешенная задача — управление трафиком беспилотников в небе. Интеграции дронов в городскую инфраструктуру препятствует и настороженное отношение людей к технологии. Так, опрос компании Airbus UTM показал, что 55,6% респондентов обеспокоены вопросами безопасности дронов.

Но даже при учете этих условий доставка БПЛА в мегаполисах не сможет стать массовым решением даже в долгосрочной перспективе. Об этом свидетельствует и структура мирового рынка: объем сектора составил в 2024 году \$ 1,4 млрд — это всего 5% от общего рынка услуг с использованием беспилотных авиационных систем (\$ 23 млрд). При этом, по прогнозам исследовательской компании Global Market Insights, объем доставки БПЛА может вырасти до \$ 9 млрд к 2030 году.

→ Как изменят междугородние перевозки беспилотные грузовики

Гораздо лучше перспективы у наземного беспилотного транспорта. Согласно оценкам транспортных компаний, автомобильные грузоперевозки в России могут стать полностью беспилотными через 5-7 лет. По трассам М-11 «Нева» и ЦКАД уже ездят около 90 автономных фур КАМАЗа и Navio («Автотех»). Магистраль — самая благоприятная и предсказуемая среда для движения беспилотников, в том числе благодаря высокому качеству дорожного полотна и отсутствию пешеходов.

Плюсы беспилотных перевозок очевидны. Автономный автомобиль движется в среднем на 11% быстрее, чем грузовик с водителем. Беспилотные технологии сокращают простой автопарка, снижают расходы на топливо и запчасти на 10-14% для маршрутов протяженностью более 1 тыс. км и средний износ комплектующих на 5%, дают значительную экономию на фонде оплаты труда. Сегодня затраты на заработные платы водителей составляют около 30-40% операционных издержек на дальних маршрутах. Благодаря исключению человеческого фактора автономные системы делают меньше ошибок на трассе и снижают риск аварийных ситуаций. В России пока не произошло ни одного ДТП с участием беспилотного грузовика.

Согласно прогнозу компании «Яков и партнеры», к 2042 году доля автономного транспорта на магистральных странах может составить 80%, а общий позитивный эффект для экономики России при условии перехода на беспилотные автомобили оценивается в 4,6 трлн руб. ежегодно.

Но и в этом направлении есть ряд вопросов, которые предстоит решить для широкого внедрения технологии. У современных беспилотных грузовиков есть сложности с «последней милей». Для въезда на склад, маневрирования на парковке и стыковки с доком нужны более зрелые технологии или участие человека. Кроме того, алгоритмы пока не умеют работать с нестандартными ситуациями. Например, при необходимости объехать недоступный участок трассы через

населенный пункт могут быть проблемы. Для их решения нужен дистанционный оператор.

Переход на автономные системы также потребует от транспортных компаний больших капитальных затрат на переоснащение парка. Но основной барьер для развития беспилотных технологий для грузоперевозок — это отсутствие законодательной базы. Проект федерального закона о высокоавтоматизированных транспортных средствах (ВАТС) разработан. Если документ одобряют, он вступит в силу с 1 сентября 2027 года.

[Trends.rbc.ru](https://trends.rbc.ru)

В РФ запретят въезд грузовикам свыше 12 тонн от зарубежных компаний-должников

Правительство утвердило новые правила контроля оплаты проезда по платным дорогам для иностранных перевозчиков с 1 сентября с.г.

Новые правила, ужесточающие контроль за соблюдением правил оплаты проезда по платным автомобильным дорогам для иностранных перевозчиков, вступают в силу с 1 сентября 2026 года.

Согласно нововведению, грузовики массой свыше 12 тонн, принадлежащие иностранным перевозчикам, не смогут пересечь государственную границу России — ни при въезде, ни при выезде — если у их владельцев есть непогашенные долги. Речь идет о двух видах задолженности: за проезд по платным дорогам и о плате в счет возмещения вреда, причиняемого дорогам транспортными средствами массой более 12 тонн.

Проверять наличие долгов будут сотрудники таможенных органов прямо в пунктах пропуска через государственную границу. Для этого они получают доступ к актуальной информации из Государственной информационной системы о государственных и муниципальных платежах (ГИС ГМП) — запрос будет направляться через единую систему межведомственного электронного взаимодействия (СМЭВ). Факт оплаты фиксируется в ГИС ГМП: если долг погашен, ранее сформированное начисление исключается из системы. Таким образом, таможенники смогут оперативно узнать, есть ли у водителя задолженность, и принять решение о пропуске транспортного средства. Также благодаря интеграции с ГИС ГМП контроль станет более оперативным и прозрачным: решение о допуске грузовика к дальнейшему движению будет приниматься на основе актуальных данных в режиме реального времени.

Новые правила распространяются на все международные перевозки через территорию России, в том числе на транзитные рейсы, которые проходят через нашу страну без заезда на территорию других государств — членов Евразийского экономического союза.

[Mintrans.gov.ru](https://mintrans.gov.ru)

ПРОФЕССИОНАЛ ВЭД

Семь ключевых рисков для импортеров на таможенной границе РФ

Ведение внешнеэкономической деятельности в России в условиях санкционного давления и изменений в логистических цепочках становится все более сложной задачей. Ошибки при работе с таможенными органами могут привести к значительным финансовым потерям, задержкам поставок и даже к утрате груза.

Для успешного ведения ВЭД критически важно учитывать таможенные риски и понимать принципы работы Федеральной таможенной службы. Ошибки в документах, неверная классификация товаров или недооценка стоимости груза могут стать причиной конфликтов, которые потребуют значительных временных и финансовых затрат.

Рассмотрим основные риски более подробно.

Риск № 1: Таможенная стоимость

Одним из самых распространенных источников споров между импортерами и таможенными органами является таможенная стоимость (ТС). Многие ошибочно полагают, что ТС — это просто цена товара из инвойса. На самом деле она включает в себя не только стоимость товара, но и расходы на транспортировку, погрузку, разгрузку, страхование груза и лицензионные платежи.

Попытки занижить ТС или забыть включить в нее дополнительные расходы чреваты серьезными последствиями. Если заявленная стоимость товара оказывается ниже среднестатистической по данным Системы управления рисками (СУР), таможня может инициировать дополнительную проверку. В таком случае импортеру придется предоставить документальные доказательства заявленной стоимости или внести денежный залог, который может быть списан в счет таможенных платежей.

Риск № 2: Классификация товаров по кодам ТН ВЭД

Ошибки при классификации товаров по кодам Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности (ТН ВЭД) могут привести к значительным финансовым потерям. Размер таможенной пошлины зависит от правильности указанного кода, который определяет категорию товара. Ошибочная классификация может быть связана как с непрофессионализмом специалистов, так и с попытками намеренно занижить пошлину.

Таможенные органы тщательно проверяют соответствие заявленных кодов ТН ВЭД реальным характеристикам товара. Ошибки в классификации могут привести к штрафам, административным разбирательствам и доначислению пошлин даже спустя три года после ввоза товара (в рамках постконтроля).

Риск № 3: Указание страны происхождения и антидемпинговые барьеры

Неверное указание страны происхождения товара — еще один распространенный риск, особенно для категорий товаров, облагаемых антидемпинговыми пошлинами. Например, подшипники из Китая облагаются пошлиной 41 %, тогда как из Европы — всего 5 %. Попытка выдать китайские товары за европейские без соответствующих сертификатов может обернуться серьезными штрафами. Импортер должен заранее позаботиться о наличии сертификатов происхождения (например, формы СТ-1), которые подтверждают страну производства товара. Эти документы должны быть подлинными и соответствовать товаросопроводительной документации.

Риск № 4: Запреты, ограничения и разрешительная документация

На территории РФ действует строгий контроль за наличием разрешительных документов на ввозимые товары. Если товар отсутствует в реестре Федеральной службы по аккредитации (Росаккредитация) или разрешительная документация недействительна на момент подачи декларации, это может привести к задержке груза или административным мерам. Импортеры обязаны убедиться в наличии всех необходимых сертификатов и деклараций соответствия до подачи таможенной декларации. Несоблюдение этих требований

может привести к возбуждению административного дела за недостоверное декларирование.

Риск № 5: Маркировка товаров

С каждым годом список товаров, подлежащих обязательной маркировке, расширяется. Сегодня под контроль попадают не только обувь и лекарства, но и электронные изделия, шины, духи и пластиковые трубы. Отсутствие маркировки на товаре может стать причиной его конфискации или задержки на границе.

Импортеры обязаны зарегистрироваться в системе «Честный знак», заказать коды маркировки и нанести их на товар либо до ввоза на территорию ЕАЭС, либо сразу после прибытия груза на склад временного хранения.

Риск № 6: Документальное сопровождение сделки

Прозрачность сделки от закупки товара до его реализации на территории РФ — важный аспект для таможенных органов. Наличие значительных расхождений между ценой закупки и продажи может вызвать подозрения в занижении таможенной стоимости.

Для минимизации рисков важно обеспечить полную прослеживаемость сделки через качественно оформленные документы. Все данные должны быть представлены в надлежащем виде через специализированные программы с подтверждающими печатями организаций.

Риск № 7: Взаимодействие с сотрудниками ФТС

При возникновении споров с таможенными органами крайне важно сохранять спокойствие и демонстрировать готовность к сотрудничеству. Инспекторы проверяют не только физический состав груза, но и экономическую обоснованность сделки. При постконтроле импортер должен быть готов предоставить всю документацию по цепочке реализации товара внутри РФ.

Судебная практика в России зачастую благоприятствует бизнесу при условии строгого соблюдения всех норм и правил. Однако если компания использовала сомнительные схемы или занижала таможенную стоимость, лучше не доводить дело до суда и урегулировать спор в досудебном порядке.

→ Итоги

Таможенное оформление грузов — это сложный процесс, требующий высокого уровня профессионализма и внимательности к деталям. Импортерам важно не только соблюдать законодательство, но и учитывать все возможные риски. В условиях современных вызовов успешное прохождение таможенных процедур становится залогом стабильной работы компании на рынке РФ.

CustomsOnline.ru

Новый порядок межпостовой диспетчеризации деклараций на товары

Тимченко Роман Олегович, заместитель начальника отдела таможенных процедур таможенного контроля Южного таможенного управления — стенограмма вебинара ЮТУ, 13 мая 2026 г.:

«Добрый день, уважаемые участники вебинара. Меня зовут Тимченко Роман Олегович, являюсь заместителем начальника отдела таможенных процедур таможенного контроля Южного таможенного управления. Сегодня проведу вебинар по теме, которая у нас ознаменовала очень глобальные перемены в системе таможенного администрирования, по теме нового порядка межпостовой диспетчеризации деклараций на товары.



Что хотелось бы сказать в начале. В первую очередь нужно понимать, что все эти изменения у нас системные. Реализация стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года и исполнение поручений Правительства Российской Федерации запустили полномасштабную цифровую трансформацию таможенной системы. В рамках этих мероприятий сделана ставка на создание единой информационной системы таможенных органов (ЕАИС 2.0), формирование современной инфраструктуры, переход на полный электронный документооборот и тотальную автоматизацию совершения таможенных операций, снижающую роль человеческого фактора. Результатом должна стать более быстрая и прозрачная для участников ВЭД таможенная система, успешно адаптирующаяся под мировые изменения социально-экономической и геополитической ситуации.

В ходе первого этапа десятилетней стратегии развития удалось достичь весомых результатов, и в первую очередь, это полномасштабное внедрение электронного декларирования, позволившего автоматизировать процесс выпуска товаров. Дальнейшее достижение этой цели в условиях быстро изменяющихся внешних условий внешней среды обусловило необходимость внедрения новой системы диспетчеризации деклараций между ЦЭД.

Правовой основой нововведения является приказ Минфина № 45Н. Как мы знаем, этот приказ определяет полномочия таможенных органов по регистрации таможенных деклараций. И 7 мая вступил в силу приказ № 19Н, который вносит изменения в приказ № 45Н и, главное, из этих изменений заключается в корректировке принципов распределения деклараций на товары.



Если раньше у нас основным принципом распределения деклараций на товары являлась налоговая регистрация участника ВЭД, вид транспорта, которым перемещается товар, либо категория самого товара, то сейчас базовый принцип меняется. Теперь декларации распределяются в ЦЭД по принципу наименьшей нагрузки.

Что это означает? Означает это то, что в реальном времени происходит автоматическая оценка нагрузки на каждом отдельном ЦЭД, и каждая следующая декларация

направляется в работающий ЦЭД с наименьшей нагрузкой. Этот принцип дополняется у нас проверкой таких критериев, как график работы ЦЭД, естественно, для того, чтобы декларация распределилась на ЦЭД, ЦЭД в данный момент времени должен работать, а также отсутствие на ЦЭДе внештатных ситуаций.

Как и из любого правила, наверное, здесь есть определенные исключения. Исключение, в данном случае следующее: сохранилась компетенция отдельных ЦЭДов по подакцизным товарам и, так называемым, энергоносителям. Компетенция по этим товарам осталась неизменной, и ей обладают таможенные посты, энергетическая таможня и акцизная таможня.

Еще одним исключением у нас являются товары, которые помещаются под таможенную процедуру свободной таможенной зоны. По ним у нас была установлена компетенция приказом № 130Н. Декларации на такие товары направляются в ЦЭД в зависимости от региона. Кроме этого, у нас исключением является подача декларации на товары, помещаемые под процедуру переработки. В данном случае у нас соблюдается принцип направления декларации в тот таможенный орган, который указан в разрешении на переработку. Как открывающая декларация, так и закрывающая декларация, попадают в указанный таможенный орган.

Какова же цель всех этих изменений? В первую очередь это, безусловно, адаптация к изменившейся логистике. Изменения в цепочках поставок в товарообороте привели к тому, что у нас на каком-то этапе образовался определенный дисбаланс в нагрузке на центры электронного декларирования, и мы видели ситуации, когда определенные ЦЭДы, можно сказать, «зашивались», когда у них был очень большой объем декларационного массива, и все это, естественно, сказывалось на сроках совершения операций, на сроках выпуска товаров, приводило к жалобам, обращениям участников ВЭД. Соответственно, другие ЦЭДы, обладая соответствующей штатной численностью, могли бы выпускать деклараций больше, но установленная компетенция по регистрации деклараций на товары этого им сделать не позволяла. Применялись различные способы адаптации к этой ситуации, в том числе организовывалось удаленное прикомандирование должностных лиц с одного ЦЭДа на другой. Но, тем не менее, скажем так, эти меры были вынужденными, и они не позволяли устранить сами причины возникновения подобных ситуаций.



Еще одной причиной для перехода на новый порядок диспетчеризации стало обеспечение возможности круглосуточной подачи декларации на товары. Сейчас у нас участник ВЭД может подать декларацию на товары в любое время дня и ночи, и она распределится в работающий в это время ЦЭД и будет находиться в работе. Кроме этого, переход на новый порядок диспетчеризации позволит нам обеспечить единообразие принимаемых таможенными органами

решений. Дополнительной опцией, в данном случае, является минимизация рисков возможных коррупционных проявлений.

Необходимо сказать, что в рамках перехода на новый порядок диспетчеризации преследовалась цель охвата всех часовых поясов, чтобы у нас в любое время дня и ночи было несколько ЦЭД с соответствующим графиком работы, которые могли бы принять поступающие декларации на товары. В целом этого добиться удалось, но работа по корректировке графиков ведется, продолжается, дабы обеспечить наличие в любой момент времени в работе нескольких ЦЭД одновременно.

До вступления в силу изменения в порядок межпостовой диспетчеризации было проведено тестирование механизма. Можно констатировать, что в это время все прошло в штатном режиме, и главный результат работы, который удалось зафиксировать, это то, что нагрузка на ЦЭДы у нас действительно становится более равномерной. В целом, можно отметить, что показатели по срокам совершения операций, по охвату рисками находятся примерно на том же уровне, как и до перехода на новый порядок диспетчеризации деклараций. Хотя, конечно же, у нас фиксируются отдельные жалобы, отдельные обращения от участников ВЭД, к ним ко всем мы относимся внимательно, на это обращает внимание и руководство ФТС России.

Основные причины обращений связаны в первую очередь с увеличившимися сроками выпуска. Да, действительно, наверное, это объективный момент, что на текущем этапе, когда прошло непродолжительное время с начала работы в новом формате, какие-то вопросы могут возникать. В первую очередь, они сейчас возникают по нескольким группам, скажем так, проблемных ситуаций. В первую очередь из-за запросов документов, которые раньше таможенными органами не запрашивались. То есть участники ВЭД отмечают, что им поступают нехарактерные запросы о предоставлении дополнительных документов. Если раньше они, допустим, подавались на один ЦЭД с неизменной номенклатурой, поставки были в принципе типовыми, ЦЭД уже знал, как с такими товарами работать и необходимости в запросе дополнительных документов не было. Сейчас же, когда у нас фактически декларация может направиться на любой из работающих ЦЭДов исходя из принципа наименьшей нагрузки, возникают ситуации, когда ЦЭД сталкивается с нехарактерными для них поставками. Поэтому возможны случаи запроса дополнительных документов.

Какой комментарий можно дать по этому вопросу? Безусловно, ситуация требует корректировки, и в ФТС России принимаются меры для того, чтобы подобные проблемные вопросы снимать, в первую очередь за счет повышения компетенции выпускающих инспекторов, за счет проведения дополнительных обучений. У нас как в период до начала работы нового порядка, так и уже в процессе организуются различные обучающие семинары между ЦЭД, дабы можно было поделить опытом по совершению операций в отношении различных категорий товаров. Соответственно, происходит накопление некой базы знаний. ФТС России все эти материалы, полезные для выпускающих инспекторов аккумулируют, и будут распространять, дабы обеспечить единство практики совершения операций, ну и, соответственно, ускорение сроков выпуска.

Вторым блоком вопросов является то, что из-за диспетчеризации ДТ в ЦЭД, находящийся в другом часовом поясе, отличном от часового пояса декларанта, декларация попадает в конце рабочего дня в ЦЭД и, соответственно, может переходить на следующий рабочий день. По данному направлению также проводится определенная работа. ЦЭДы у

нас ориентированы на то, чтобы по таким декларациям успевать принять решение до окончания рабочего дня. Помимо этого, у нас прорабатывается вопрос смещения графиков работы ЦЭД. И плюс к этому у нас на постоянном контроле на каждом из уровней: на уровне руководства поста, таможни, регионального управления и вплоть до уровня ФТС России. На ежедневном контроле находятся сроки выпуска, находится контроль обоснованности направляемых запросов, документов и сведений, обоснованность принимаемых решений об отказе в выпуске.

По всем возникающим вопросам, связанным с переходом на новый порядок межпостовой диспетчеризации, можно обращаться на созданные в таможенных органах горячие линии, в частности, такие каналы связи созданы и в ЮТУ, горячая линия функционирует как в самом управлении, так и в Новороссийском, Южном ЦЭД. Информация о телефонах горячих линий размещена на сайте ЮТУ.

В целом, по теме сегодняшнего вебинара у меня информация исчерпана. Давайте перейдем к вопросам.

— **По какому принципу распределяются заявления на выпуск товаров до подачи ДТ?**

— Да, по данному вопросу, что можно прокомментировать? То, что заявление о выпуске до подачи, как и собственно, сами декларации распределяются в общем массиве вместе с остальными декларациями на товары. Принцип наименьшей нагрузки здесь соблюдается так же, как и раньше.

— **Как планируется решать вопрос с поступлением ДТ в ЦЭД в конце рабочего дня?**

— Как я уже и отметил, наверное, это определенная проблемная ситуация на данном этапе. Но вместе с тем, у нас ведется работа по корректировке текущих графиков работы ЦЭД. ФТС России пытаются найти, скажем так, оптимальное сочетание графиков работы, чтобы у нас всегда в работе было несколько ЦЭД, которые принимают декларации, и для того, чтобы, ну, также одним из решений вопросов может стать ограничение времени подачи ДТ в ЦЭД. В случае если до окончания его рабочего дня остается непродолжительный промежуток времени. Данный вопрос тоже рассматривается, но пока что окончательного решения не принято. Будем ожидать.

Более вопросов у нас нет, поэтому благодарю за внимание. Всем всего хорошего. До свидания».

Alta.ru

ПРОЧЕЕ

Участникам ВЭД планируют сделать доступными любые виды операций с криптовалютами

Законопроект о регулировании рынка криптовалют в РФ предполагает, что участникам внешнеэкономической деятельности будут доступны любые виды операций и сделок с криптовалютами, заявила директор департамента стратегического развития финансового рынка ЦБ Екатерина Лозгачева.

«В законопроекте предусмотрены все, любые виды операций и сделок, и взаимодействие с любыми видами контрагентов для участников внешнеэкономической деятельности. Это как раз к вопросу об использовании потенциала максимально там, где это необходимо», — сказала Лозгачева в ходе ЦИПР-2026.

«После принятия законопроекта, когда он станет законом, мы ожидаем, что это произойдет в весеннюю сессию (*Госдумы — ИФ*) и 1 июля он уже вступит в силу. Далее должны быть

приняты нормативно-правовые акты Банка России, мы планируем все необходимые правовые пути принять в третьем квартале, чтобы в четвертом квартале могли быть уже первые операции», — добавила она.

Проект содержит более 40 подзаконных актов. «Первая, наверное, метрика — это насколько Центральный банк и мы, как ФОИВ (*федеральный орган исполнительной власти — ИФ*) по линии правительства подготовим эту подзаконку», — сказал директор департамента финансовой политики Минфина Алексей Яковлев.

Лозгачева напомнила, что новое регулирование позволит совмещать деятельность банков-брокеров с криптообменниками, а также о том, что ЦБ получит право расширять перечень цифровых валют, доступных для неквалифицированных инвесторов.

«Рынок довольно быстро развивается, и хотелось бы вот этот вот элемент гибкости, о котором мы говорили. Поэтому, если будет необходимость с учетом того, как развиваются инструменты, появляется рынок, какие практики, какие запросы, в том числе и потребности, есть у граждан с точки зрения использования криптовалют, у Центрального банка сейчас вот рассматривается такая возможность, предусмотреть такое полномочие о том, чтобы дополнительно допускать те или иные инструменты», — сказала директор департамента стратегического развития финансового рынка ЦБ журналистам в кулуарах ЦИПР-2026.

Отвечая на вопрос, рассматривает ли ЦБ увеличение лимита на сделки с криптовалютами для неквалов до 600 тыс. руб., Лозгачева сказала, что нынешний лимит закрывает потребности инвесторов. «Если вы посмотрите вот на обсуждаемый лимит в 300 тыс. рублей и сопоставите его со средним объемом средств на счетах, средним объемом доходов, то вы увидите, что он все-таки покрывает значимые, скажем так, потребности значимого числа граждан», — отметила она.

Законопроект, который устанавливает правовую основу для обращения в РФ цифровых валют (криптовалют), был принят Госдумой в первом чтении 21 апреля. Согласно документу, с 1 июля 2026 года граждане и компании смогут легально покупать криптовалюту через лицензированных посредников — обменники из реестра ЦБ, брокеров и доверительных управляющих. Ожидается, что квалифицированные инвесторы смогут приобретать криптоактивы без ограничений, кроме анонимных, а для неквалифицированных инвесторов покупка будет разрешена в пределах 300 тыс. рублей в год через одного посредника. Рассчитываться криптовалютой внутри страны по-прежнему будет запрещено.

Интерфакс

С 1 сентября буду действовать новые Правила госрегистрации самоходных машин и других видов техники

Постановлением Правительства РФ № 625 от 29.05.2026 утверждены Правила государственной регистрации самоходных машин и других видов техники.

Установлено, что бланки свидетельства о государственной регистрации самоходной машины и других видов техники являются документами строгой отчетности. Утрачивает силу ряд нормативных актов и отдельных положений актов Правительства РФ, регулирующих данный вопрос.

Постановление вступает в силу с 01 сентября 2026 г. и действует до 01 сентября 2031 г.

Alta.ru

«Золотая» рыбка: цены на морепродукты подскочили за год на 10-40 %

В России начали дорожать морепродукты, узнали «Известия». В условиях роста издержек на логистику и снижение вылова рестораны стали закупать креветки, кальмары, мидии, а также лососевых рыб по более высоким ценам.

Из-за того, что отечественным рыбопромышленникам выгоднее продавать эту продукцию на экспорт, внутренний рынок столкнулся с неудовлетворенным спросом на морепродукты. В результате ресторанные сети стали повышать цены в меню до 25 % и искать более дешевые замены, рискуя при этом столкнуться с охлаждением спроса в условиях замедления потребительской активности населения. В том, как меняется стоимость блюд с морепродуктами и к чему готовиться потребителю, — разбирались «Известия».

→ Как изменилась стоимость морепродуктов для ресторанов

В январе-апреле российские рестораны столкнулись с резким ростом цен на морепродукты, рассказали опрошенные «Известиями» участники рынка. Подорожали как отечественные, так и импортные позиции, рассказал совладелец сети «Честная рыба» Ян Дмитренко. По его словам, закупочная стоимость кальмара и северной креветки выросла примерно на 10 % год к году, филе трески — на 20 %, а чилийских мидий — на 40 %.

Волатильность цен на мясо- и рыбопродукцию подтвердил основатель франчайзинговых заведений «Мясо & рыба» председатель координационного совета Федерации рестораторов и отельеров (ФРИО) Сергей Миронов. В среднем закупочные цены на эти категории в I квартале 2026-го выросли на 10-20 % по сравнению с аналогичным периодом 2025-го, отметила исполнительный директор сети суши-баров «Моккано» Марина Котвицкая.

Основная причина — удорожание поставок из-за сложной логистики, считает Ян Дмитренко. При этом российским рыбопромышленникам, которые работают на Дальнем Востоке, зачастую выгоднее продавать продукцию на экспорт, например, в Японию, чем везти ее в рефрижераторе в Москву, отметил управляющий партнер Agro and Food Communications Илья Березнюк.

По его словам, импорт морепродуктов в начале этого года увеличивался при одновременном росте цен на них. В то же время говорить о дефиците «в классическом смысле неправильно», уверен эксперт. Речь скорее о «недостаточном насыщении рынка», полагает собеседник. Российская рыбопромышленная отрасль имеет «сильную экспортную ориентацию» и проблемы с логистической инфраструктурой.

Стоимость может расти из-за сокращения предложения даже в условиях стабильного спроса, добавила Марина Котвицкая. Например, если у поставщиков становится меньше нужного вида продукта, подходящей фасовки или сырья стабильного качества. В таких случаях доступные объемы быстрее распределяются между покупателями, а закупочная цена постепенно растет, объяснила топ-менеджер.

Подорожание российских морепродуктов и рыбы Сергей Миронов связывает с нерестом и штормами в открытых водах. Эти факторы, по его словам, привели к сокращению предложения на рынке при сохраняющемся спросе. Он также отметил, что в подконтрольной ему франчайзинговой сети цены на морепродукты менее подвержены колебаниям,

поскольку отечественная продукция более прогнозируема и не зависит от валютных курсов.

В то же время основатель сети рыбных магазинов «Курильский берег» Алексей Рудько заявил, что в России наблюдается нехватка практически по всем позициям морепродуктов, особенно отечественного происхождения. Речь идет о креветках, рыбе и икре, поскольку значительная часть улова уходит на экспорт. Он уточнил, что продукция из Мурманска поставляется в Европу, а с Дальнего Востока — в страны Восточной и Юго-Восточной Азии. В результате на внутреннем рынке остается ограниченный объем, который с учетом логистики, хранения и налогов часто продается по сопоставимым с экспортными уровнями стоимости.

Также на рост закупочных цен повлиял неурожай аквакультуры и закрытие части предприятий по выращиванию и вылову морепродукции, объясняет Ян Дмитренко. По его словам, оставшиеся компании не могут полностью удовлетворить спрос, что усиливает давление.

Прежде всего выросла стоимость лосося, который сегодня в России можно достать только у одного поставщика, рассказал директор по франчайзингу «Суши-Маркет» Альберт Хамзин. При этом, по его словам, импортную рыбу из Чили и Китая сеть не рассматривает в качестве альтернативы из-за низкого качества сырья по сравнению с отечественной продукцией.

Согласно данным «Нацрыбресурса» на 12 мая, оптовая цена дальневосточной горбуши составила 400 рублей за 1 кг, что на 8 % больше, чем годом ранее. Кета за тот же период подорожала на 6 %, до 530 рублей за 1 кг. При этом на мировом рынке динамика увеличения стоимости оказалась более выраженной. Так, атлантический охлажденный лосось вырос в цене на 9,8 % в годовом выражении и достиг 95,5 норвежских крон (примерно 766 рублей за 1 кг), сибас за тот же период вырос в цене на 27,6 % — до € 7,4 за 1 кг.

«Известия» направили запросы в Росрыболовство, Всероссийскую ассоциацию рыбохозяйственных предприятий, предпринимателей и экспортеров (ВАРПЭ) и Рыбный союз. Представитель «Росинтер» (управляет ресторанами «Шиари» и «Планета Суши») от комментариев отказался.

→ Как ситуация влияет на цены в меню заведений

Резкий рост цен на морепродукты вынудил рестораторов повысить стоимость блюд в меню. «Суши-Маркет» повысил цены, чтобы избежать работы в убыток: с начала года они в зависимости от категории выросли до 25 %, рассказал Альберт Хамзин. Аналогичную меру применила и «Честная рыба», сказал Ян Дмитренко. По его словам, средний чек увеличился примерно на 10 %.

Также рост цен на уровне закупочной стоимости отразился и на меню сети «Важная рыба», рассказала ее представитель Анастасия Шуригина. Она не считает это «чем-то необычным», объясняя такое решение ежегодной индексацией в условиях роста издержек на аренду, повышение налоговой нагрузки и роста затрат на зарплату персоналу.

В сервисе готовой еды «Dostaевский» не фиксируют существенного влияния внешних факторов на стоимость блюд с морепродуктами в меню, сказал его представитель. По словам собеседника, франчайзи бренда удалось избежать

резких корректировок за счет широкой географии поставок и долгосрочных контрактов с партнерами. При этом основные колебания произошли в других категориях, рассказал представитель сервиса. В частности, фиксировались краткосрочные скачки цен на некоторые овощи на 30-40 %, отметил он.

Несмотря на повышение цен в меню, спрос на такие блюда у потребителей сохранился, отметил Альберт Хамзин. Гости ресторана воспринимают морепродукты как премиальный сегмент и готовы платить эту премию, говорит Илья Березнюк. В том случае если блюдо с кальмаром или осьминогом подорожает еще на 15-20 %, то часть посетителей начнет выбирать альтернативу, рассуждает он.

По итогам января-апреля количество покупок в ресторанах и барах снизилось на 4 % по сравнению с тем же периодом годом ранее, подсчитал сервис «Чек Индекс» компании «Платформа ОФД» (учитывает данные 1,1 млн онлайн-касс). Средний чек за тот же период вырос на 8 %, до 3119 рублей. В Москве число покупок в заведениях снизилось год к году на 14 %, а средний чек вырос на 6 %, до 4461 рубля. Продажи в деньгах в столичных ресторанах рухнули на 8 %, следует из данных аналитиков. Там уточнили, что увеличение стоимости служит основным фактором увеличения оборота рынка в целом.

Рост цен продолжится, полагает Сергей Миронов. По отдельным позициям закупочная стоимость морепродуктов может прибавить еще 10-20 %, полагает Марина Котвицкая из «Моккано». Динамика будет зависеть от конкретного вида продукта, региона и самого поставщика, добавила она.

При этом мировые цены на некоторые виды морепродуктов, включая креветки, и так остаются высокими, констатирует Илья Березнюк. По его мнению, единственным сдерживающим фактором может стать охлаждение импортного сегмента после введения ограничений на закупку импортной рыбопродукции для госнужд с июля. При этом это коснется институциональных закупок, а не HoReCa (сферы гостеприимства и общественного питания).

Рестораны стараются работать над оптимизацией рецептур некоторых блюд, чтобы снизить возросшую себестоимость без потери качества, объяснил Ян Дмитренко. К примеру, когда подорожал салат романо, его заменили на айсберг в салате с креветками, рассказал он. По его словам, подобные изменения менее критичны, чем снижение количества морепродуктов в блюде.

В условиях сокращения расходов людей рестораны стараются «не перегружать» меню дорогими для гостя позициями, добавил Ян Дмитренко. Поэтому при разработке новых блюд они ищут более сбалансированные решения по себестоимости, например, заменяя тунец на снежного краба сурими, отметил он. Это, по словам предпринимателя, позволяет сохранить интересную подачу и вкус, не делая блюдо неоправданно дорогим.

TKS.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; тел.: (3412) 77-21-75

© Информационное дайджест-издание «ВЭД-Информ» № 06 (221), Июнь 2026 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/>