

СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА

ИНФОРМАЦИЯ ОТ ПЕРМСКОЙ ТАМОЖНИ:

ФТС обсудила с бизнесом четыре проблемы импорта	1
Правительство обновило Стратегию развития таможенной службы до 2030 года	2
О компетенции таможенных органов при совершении таможенных операций с экспресс-грузами	2
ФТС планирует полностью перейти на отечественное программное обеспечение	3
Мишустин назначил Гукова первым замглавы ФТС России	3

НОВОСТИ ЕАЭС:

ЕЭК готовит упрощение оформления беспошлинных поставок	3
ЕЭК прорабатывает вопрос создания единого информационного портала госзакупок стран ЕАЭС	3
Об автоматизированном обмене сведениями о протоколах испытаний между Россией и Беларусью	4
Соглашение с Индонезией снизит пошлины для экспортеров до 1,5-2 %	4
Внесены изменения в основные фитосанитарные документы ЕАЭС	4
ЕАЭС и Монголия готовят почву для полноценной свободной торговли	4

ВНЕШНЯЯ ТОРГОВЛЯ:

Экспорт пшеницы, ячменя и кукурузы из России освободили от пошлин до конца года	5
Путин продлил указ о порядке оплаты российского газа до апреля 2027 года	7
Во всем виноваты хуситы: российский экспорт вырос на нефти по \$ 100	7
Импортные товары могут подорожать после изменения правил контроля таможенной стоимости	9

ТАМОЖЕННОЕ ОФОРМЛЕНИЕ:

Изменение таможенного законодательства с 1 октября 2026 г.	11
Установлен перечень продукции электроники, за которую уплачивается технологический сбор	12

Как заполнить графу 44 ДТ при использовании электронной транспортной накладной	12
Орган по сертификации вправе запросить данные у таможни для получения сведений по ДТ на ввоз проб/образцов	13

СУДЕБНАЯ ПРАКТИКА:

Верховный суд встал на сторону производителя прицепов в споре с таможней	13
Верховный суд разъяснил правила начисления льготной пошлины для импортных шин	13
Таможня незаконно оштрафовала фирму за вес паллет в Приморье	14

ЛОГИСТИКА:

Перевозки по МТК «Север – Юг» выросли на 7 %	15
Не снижать тариф, а загрузить вагон: в чем польза адресных скидок РЖД	16
РЖД за 8 месяцев увеличили грузоперевозки с Китаем на 5,4 %	16

ПРОФЕССИОНАЛ ВЭД:

Температура для рыбы	16
Как проверить коды маркировки на импортной партии до таможенного оформления	17

ПРОЧЕЕ:

Серый импорт выглянул из тени: Минфин и ФТС оценили первые результаты запуска СПОТ	18
Что скрывается в багаже: таможенные эксперты рассказали, как проверяют антиквариат и драгоценности	19
Таможенные сборы за покупки зарубежных товаров могут достичь 25 млрд рублей	20

ИНФОРМАЦИЯ ОТ ПЕРМСКОЙ ТАМОЖНИ

ФТС обсудила с бизнесом четыре проблемы импорта

На 9-м заседании рабочей группы при ФТС обсудили вопросы, которые напрямую касаются участников ВЭД. Вот что важно понимать по каждому пункту.

1. Условный выпуск товаров

Проблема бизнеса: При прекращении или приостановлении действия документов о соответствии товар может длительное время находиться на хранении до завершения повторной сертификации. Бизнес предложил вернуть механизм условного выпуска с последующим представлением разрешительных документов и при необходимости предусмотреть дополнительные формы контроля. Отдельно был поставлен вопрос: обязательно ли для этого менять статью 53 Договора о ЕАЭС или возможен иной механизм.

Ответ ФТС: ФТС признала наличие проблемы, но отметила, что она затрагивает не только компетенцию таможенной службы, но и сферу технического регулирования.

Предложено зафиксировать аргументы бизнеса в протоколе, доложить их руководству ФТС и при необходимости направить материалы в Минпромторг, Минэкономразвития и другие ведомства. Прямого ответа о возможности решить вопрос без изменения Договора о ЕАЭС на заседании не прозвучало.

2. Параллельный импорт и ТРОИС

Проблема бизнеса: Бизнес предложил разделять борьбу с контрафактом и контроль оригинальных товаров, ввозимых в рамках параллельного импорта без согласия правообладателя. ТРОИС рассматривается как важный инструмент выявления контрафакта, однако применение таможенных механизмов к оригинальной продукции в рамках параллельного импорта требует отдельного обсуждения.

Ответ ФТС: ФТС подчеркнула, что ТРОИС сам по себе не является запретом параллельного импорта. Его основная задача — борьба с контрафактом и получение от правообладателей информации, необходимой для выявления поддельной продукции.

Позиция Минпромторга: Заместитель директора департамента международной кооперации Минпромторга Александра Ромазина отметила: «Не идет сейчас разговор о запрете параллельного импорта как такового. Мы можем говорить лишь о постепенном сокращении перечня, ситуация пока недостаточно стабилизировалась для полной отмены антикризисных инструментов, введенных в 2022 году». При исключении бренда из перечня Минпромторг учитывает возобновление официальных поставок, наличие гарантийного и сервисного обслуживания, ассортимент и возможное влияние на конечную цену.

3. Сертификаты ЕАЭС и дополнительные документы

Проблема бизнеса: При наличии действующего сертификата, в том числе выданного в других государствах ЕАЭС, на уровне отдельных таможенных постов могут дополнительно запрашиваться протоколы испытаний и другие документы. В результате участникам ВЭД приходится отзываться

декларации, дополнять комплект документов и подавать их повторно.

Бизнес попросил сформировать более единообразный подход и дать территориальным таможенным органам разъяснения, позволяющие заранее понимать достаточный комплект документов.

Ответ ФТС: ФТС отметила, что инспектор вправе запрашивать дополнительные документы в рамках таможенного контроля. Для оценки возможных нарушений предложено направлять конкретные кейсы и обращения участников ВЭД.

4. Электронное взаимодействие при включении объектов в ТРОИС

Проблема бизнеса: В личном кабинете отсутствует возможность полноценно подтверждать полномочия представителя правообладателя документами, отличными от доверенности. Также предложено сократить бумажный документооборот при подтверждении международных регистраций и шире использовать электронные сведения Всемирной организации ИС.

Ответ ФТС: ФТС поддержала возможность загрузки иных документов, подтверждающих полномочия, и сообщила о планируемой доработке информационных систем.

По сведениям ВОИС ФТС пояснила, что юридически значимого электронного обмена сейчас нет. Электронные документы могут приниматься, однако требования к переводу и подтверждению достоверности сохраняются.

CustomsOnline.ru

Правительство обновило Стратегию развития таможенной службы до 2030 года

Правительство России утвердило актуализированную Стратегию развития таможенной службы до 2030 года. Одной из ключевых целей станет сокращение времени досмотра грузового автомобильного транспорта на пунктах пропуска с нынешних 35-50 минут до 10 минут.

Распоряжение Правительства РФ № 2401-р от 07.09.2026 г. «О внесении изменений в Стратегию развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года» подписал председатель Правительства РФ Михаил Мишустин.

Документ развивает стратегию, утвержденную в 2020 году, и делает основной акцент на цифровизации таможенного контроля, ускорении прохождения границы и автоматизации операций.

Один из наиболее заметных ориентиров — сокращение типового времени досмотра грузового автотранспорта на границе до 10 минут. Для этого ФТС намерена шире использовать предварительные декларации, автоматизированный анализ данных и современные технические средства контроля.

→ Грузовики на границе будут проверять за 10 минут

Стратегия предусматривает цифровизацию государственных контрольных процедур в автомобильных, воздушных, железнодорожных и морских пунктах пропуска. При этом для автомобильных пунктов отдельно установлен ориентир по времени досмотра грузового транспорта — не более 10 минут.

Одним из инструментов должны стать предварительные декларации, поданные уполномоченными экономическими операторами. Также планируется развивать единую информационную систему пункта пропуска, которая сможет

автоматически получать сведения о людях, транспорте и товарах.

В перспективе это должно позволить перейти к безостановочному перемещению низкорисковых грузов. В стратегии также предусмотрено использование национальной цифровой транспортно-логистической платформы «ГосЛог» и механизмов «одного окна».

→ ИИ встроит в систему управления рисками

Отдельный блок изменений касается системы управления рисками. ФТС планирует создать более интеллектуальную модель, способную в режиме реального времени оценивать уровень риска товарных партий и участников внешнеэкономической деятельности.

Для этого предполагается использовать большие данные, машинное обучение и искусственный интеллект. Алгоритмы должны применяться на всех этапах — от получения предварительной информации о грузе до контроля после его выпуска.

Одновременно стратегия предусматривает автоматический анализ снимков инспекционно-досмотровых комплексов. Это позволит разделить процесс сканирования и последующего анализа изображений и сократить объем ручной работы инспекторов.

→ Контроль сместится после выпуска товаров

Еще один ключевой принцип обновленной стратегии — концентрация таможенного контроля на этапе после выпуска товаров. Для этого планируется создать единую цифровую систему, автоматизировать выбор объектов проверки и расширить использование рискориентированного подхода.

ФТС намерена отслеживать движение товаров по цепочке от момента ввоза до реализации конечному потребителю. Для добросовестного бизнеса это должно означать меньше проверок непосредственно на границе при сохранении возможности последующего контроля.

Одновременно расширяется роль уполномоченных экономических операторов. Для них предполагается создать новые упрощения и преимущества, включая более широкое использование автоматизированных таможенных операций.

TKS.ru

О компетенции таможенных органов при совершении таможенных операций с экспресс-грузами

Минюстом России зарегистрирован приказ Минфина России № 126н от 21 августа 2026 г. «О внесении изменений в приказ Министерства финансов Российской Федерации от 8 апреля 2025 г. № 45н».

Документом расширяются полномочия таможенных органов. Так, Почтовый ЦЭД уполномочен совершать таможенные операции, связанные с регистрацией ввозимых товаров, декларирование которых осуществлялось с применением пассажирских таможенных деклараций (ПТД) для экспресс-грузов в виде электронного документа.

Таможенные посты (за исключением ЦЭД и специализированных таможенных постов) наделяются полномочиями по регистрации ПТД для экспресс-грузов на бумажном носителе, используемых для декларирования товаров, ввозимых в РФ, и ПТД в виде электронного документа или на бумажном носителе для товаров, вывозимых из РФ.

Кроме того, изменения предусматривают перенос декларирования продукции военного назначения (ПВН) с представлением лицензий и перечней ПВН, поставленных на контроль таможенными органами после 9 апреля 2026 г., в ЦЭДы.

Также в соответствии с приказом ФТС России от 27 марта 2026 г. № 260 уточняется наименование таможи, которой подчинен Владивостокский ЦЭД.

Приказ № 126н вступает в силу с 23 октября 2026 года.

[VCH.ru](#)

ФТС планирует полностью перейти на отечественное программное обеспечение

Федеральная таможенная служба России планирует полностью перейти в своей работе на российское программное обеспечение. Об этом заявил глава ФТС Валерий Пикалёв на встрече с президентом РФ Владимиром Путиным.

«Сейчас мы находимся в стадии реализации наших планов по цифровизации ФТС России, что в итоге приведет не только к упрощению и ускорению таможенных операций, но и позволит полностью перейти на использование исключительно российского программного обеспечения», — сказал Пикалёв.

По его словам, ФТС по поручению президента реализует комплекс мер по сокращению времени нахождения грузового транспорта в пунктах пропуска до 10 минут. Он отметил, что выработаны совершенно новые технологии, позволяющие реализовать движение транспорта через автомобильные пункты пропуска практически без временных потерь. «Процесс автоматизируется, и в том числе коррупционные риски в этом отношении существенно уменьшаются», — добавил он.

По просьбе Путина глава Федеральной таможенной службы также проинформировал о работе пунктов пропуска в Хабаровском крае. «Пункты пропуска, согласно нашему плану, будут модернизированы. До конца 2030 года все те начинания, которые мы уже сейчас реализуем, будут выполнены», — сказал Пикалёв, отметив, что такая работа ведется совместно с Министерством транспорта РФ.

«Я с министром транспорта еще поговорю, но и вам прямо сейчас хочу сказать: 2030 год — это долго очень. Нам надо там ускориться, потоки-то большие», — отметил глава государства.

Пикалёв сообщил, что представит по этому вопросу предложения, подготовленные ФТС.

[ТАСС](#)

Мишустин назначил Гукова первым замглавы ФТС России

Премьер-министр Российской Федерации Михаил Мишустин утвердил назначение Валерия Гукова на пост первого заместителя главы Федеральной таможенной службы. Соответствующее распоряжение появилось на официальном сайте правовой информации.

«Назначить Гукова Валерия Викторовича первым заместителем руководителя Федеральной таможенной службы», — сообщается в опубликованном документе. Ранее Гуков возглавлял Дальневосточное таможенное управление. В соответствии с данными ФТС, его служебная карьера в таможенных органах началась в 1999 году. Изначально он занимал должность инспектора на Славгородском таможенном посту Алтайской таможни.

[Ridus.ru](#)

НОВОСТИ ЕАЭС

ЕЭК готовит упрощение оформления беспошлинных поставок

Предприятиям хотят сократить формальности при поставках товаров без пошлин через транзитные страны. Новый подход

должен устранить избыточное участие этих государств в оформлении торговли.

Евразийская экономическая комиссия пересматривает механизм оформления беспошлинных товаров. О работе над изменениями заявил министр по торговле ЕЭК Андрей Слепнев, сообщает ТАСС.

→ Участие транзитных государств создает лишние формальности

По словам Слепнева, действующий механизм вовлекает транзитные государства в оформление торговли между предприятиями. Министр назвал такую ситуацию источником проблем. ЕЭК хочет изменить порядок так, чтобы компании могли поставлять друг другу беспошлинные товары без этого дополнительного участия.

Транзитные государства — это страны, через территорию которых груз проходит по пути от отправителя к получателю. Таким образом, заявленная проблема связана с промежуточным участком маршрута и оформлением поставки, а не только с условиями торговли между продавцом и покупателем.

Для бизнеса возможный эффект такого упрощения связан с сокращением административных затрат. Если число формальностей уменьшится, участникам поставки может потребоваться меньше времени на оформление. Конкретных оценок экономии или сокращения сроков в сообщении нет.

→ Детали нового порядка пока не раскрыты

Слепнев сообщил о работе над механизмом, но не назвал дату его запуска. В сообщении также не приведены перечень затронутых стран и товаров, состав документов или реквизиты принятого решения.

Поэтому заявление описывает направление будущего упрощения. Оно само по себе не означает введения новых правил или отмены пошлин для дополнительных категорий товаров. Какие именно действия при оформлении поставок изменятся, станет понятно после раскрытия параметров механизма.

[TKS.ru](#)

ЕЭК прорабатывает вопрос создания единого информационного портала госзакупок стран ЕАЭС

ЕЭК прорабатывает возможность создания единого информационного портала закупок стран Евразийского экономического союза, заявил министр по конкуренции и антимонопольному регулированию ЕЭК Максим Ермолович в ходе Московского финансового форума.

По его словам, у всех стран-участниц ЕАЭС есть порталы госзакупок (99 % таких закупок проводится в электронной форме). Однако не всегда на них информация о закупках публикуется (или дублируется) на русском языке, что ведет к ограничению информирования потенциальных участников из других стран союза о тех или иных закупках.

Предполагается, что создание единого информационного портала повлечет за собой увеличение объемов трансграничных госзакупок, которые сейчас находятся на очень низком уровне. Так, по данным ЕЭК, в 2025 году совокупный объем госзакупок стран-участниц ЕАЭС составил \$ 198,1 млрд, тогда как объем взаимных поставок в рамках этих госзакупок составил только \$ 1,49 млрд (\$ 618 млн годом ранее). При этом в общем объеме взаимных госзакупок на долю РФ пришлось \$ 600 млн, Казахстана — \$ 417 млн, Белоруссии — \$ 400 млн.

По словам Ермоловича, цифровизация закупок, с одной стороны, дает прозрачность, упрощает сами закупочные

процедуры, а с другой — создает дополнительные сложности для проведения трансграничных госзакупок.

«Национальные системы закупок не взаимодействуют между собой, — сказал он. — Необходимо согласовать, разработать и принять стандарт цифровизации закупочного цикла».

При этом он отметил, что введение в системы закупок инструментов искусственного интеллекта может еще больше усложнить ситуацию. Поэтому уже сейчас необходимо работать над созданием единых принципов создания и применения ИИ в госзакупках.

Интерфакс

Об автоматизированном обмене сведениями о протоколах испытаний между Россией и Беларусью

Руководитель Федеральной службы по аккредитации Дмитрий Вольвач и председатель Государственного комитета по стандартизации Республики Беларусь Елена Моргунова в дистанционном формате утвердили план мероприятий (дорожную карту) по реализации Меморандума о сотрудничестве в части информационного взаимодействия.

План предусматривает ряд мероприятий для организации автоматизированного обмена сведениями о протоколах испытаний, выданных в России и Беларуси, необходимыми для проверки их подлинности и статуса.

«Считаем важным организовать автоматический двусторонний обмен информацией о протоколах испытаний, на основании которых выданы сертификаты и зарегистрированы декларации», — отметил Дмитрий Вольвач.

Елена Моргунова отметила, что в плане нашли отражение достигнутые ранее между ведомствами договоренности. Она выразила уверенность, что план будет выполнен в установленные сроки, а его результатом станет создание сервиса передачи данных о протоколах испытаний двух стран.

В марте 2026 г. Росаккредитация и Госстандарт Беларуси подписали Меморандум о сотрудничестве, определяющий ключевые направления взаимодействия ведомств, в том числе такие как цифровая трансформация процессов аккредитации, повышение прозрачности процедур оценки соответствия и укрепление взаимного доверия между странами.

FSA.gov.ru

Соглашение с Индонезией снизит пошлины для экспортеров до 1,5-2 %

В рамках бизнес-диалога «Индонезия — ЕАЭС», организованного Министерством иностранных дел Республики Индонезия и Посольством Республики Индонезия в Москве, начальник отдела специальных вопросов торгового регулирования Департамента торговой политики ЕЭК Кира Данильчева выступила с докладом о возможностях, открывающихся для экономических операторов в связи с заключением Соглашения о свободной торговле между ЕАЭС и Индонезией.

«Соглашение о свободной торговле — это прежде всего практическая выгода для бизнеса. После его вступления в силу средняя ставка импортной пошлины ЕАЭС для индонезийских экспортеров снизится с 7,6 % до 1,5 %, а для наших экспортеров в Индонезию — с 10,2 % до 2 %. Это открывает принципиально новые возможности для взаимной торговли, — отметила Кира Данильчева. — Соглашение охватывает не только тарифные обязательства, но и широкий спектр регуляторных вопросов —

от электронной коммерции и конкуренции до цифровых инноваций, транспорта и «зеленого» роста».

Встреча деловых кругов призвана способствовать долгосрочному и взаимовыгодному партнерству между деловыми кругами ЕАЭС и Индонезии.

Пресс-служба ЕЭК

Внесены изменения в основные фитосанитарные документы ЕАЭС

Совет Евразийской экономической комиссии на заседании 9 сентября внес изменения в Единые карантинные фитосанитарные требования Евразийского экономического союза и Перечень подкарантинной продукции, подлежащей карантинному фитосанитарному контролю (надзору) на таможенной границе и таможенной территории ЕАЭС.

В частности, изменениями первого документа исключаются требования к свежим или охлажденным плодам томатов, перцев и баклажанов по отсутствию вируса мозаики пегино (Pepino mosaic virus). Сохраняются специальные карантинные фитосанитарные требования об отсутствии вируса PerMV в семенном и посадочном материале восприимчивых культур.

Принятое Советом ЕЭК решение позволяет снизить административную нагрузку на участников экономической деятельности, улучшить условия производства и торговли указанными овощами.

Что касается Перечня подкарантинной продукции, то внесенное изменение затрагивает примечание к нему. Допускается возможность ввоза в ЕАЭС и (или) перемещения с территории одного на территорию другого государства-члена древесного упаковочного и крепежного материала при наличии на нем необходимой маркировки в соответствии с Едиными требованиями. Она должна соответствовать одной из форм, которая подтверждает обработку этих материалов прогревами по всей толще древесины или фумигации без сопровождения фитосанитарным сертификатом.

То есть применение маркировки отменяет необходимость оформления фитосанитарного сертификата, поскольку она свидетельствует о применении признанных на международном уровне фитосанитарных мер.

Принятые решения вступают в силу по истечении 30 календарных дней с даты их официального опубликования.

EEC.eurasianunion.org

ЕАЭС и Монголия готовят почву для полноценной свободной торговли

14 сентября в Улан-Баторе состоялось заседание Совместного комитета по реализации Временного торгового соглашения. Его провели министр по торговле Евразийской экономической комиссии Андрей Слепнев и первый вице-премьер, министр экономики и развития Монголии Жадамбын Энхбаяр.

Само соглашение вступило в силу 22 июля 2026 года. Для Казахстана новый режим имеет прямое значение: республика является одной из пяти стран ЕАЭС и ратифицировала документ законом от 17 февраля 2026 года.

→ Пошлины снизили по 367 товарным позициям

Масштаб соглашения заметно шире отдельных поставок мяса или продовольствия.

По 367 товарным субпозициям для каждой стороны импортные пошлины были отменены либо снижены. На эти товары приходится около 90 % торговли между ЕАЭС и Монголией.

Для Казахстана в перечень потенциальных поставок на монгольский рынок входят зерно, мясо птицы, молочная

продукция, растительные масла, сахар, кондитерские изделия, напитки, металлургическая и химическая продукция, трансформаторы и транспортные средства.

Но снижение пошлины само по себе не гарантирует свободного движения товара. Именно поэтому первое заседание Совместного комитета сосредоточилось на практической части: ветеринарно-санитарном контроле, техническом регулировании и таможенном сотрудничестве.

➔ Монголия получит ориентир по поставкам мяса в 2027 году

Одним из конкретных решений стало определение индикативных объемов поставок мяса из Монголии в ЕАЭС на 2027 год.

Точные объемы в представленном сообщении не раскрываются. При этом мясная торговля напрямую связана с ветеринарными требованиями, поэтому стороны одновременно рассматривают механизмы контроля и допуска продукции на рынок.

Еще один чувствительный блок касается товаров, которым пока мешают барьеры на национальных рынках.

ЕАЭС поднял перед Монголией вопросы доступа табака и табачной продукции, яиц, рыбных и мясных консервов, алкогольной продукции и муки.

Для казахстанских производителей эта дискуссия имеет практическое значение. Среди товаров, по которым Казахстан рассчитывает использовать новый торговый режим, официально назывались в том числе зерно, продовольствие, алкогольная и табачная продукция.

➔ Казахстан получил отдельное окно для экспорта

Казахстанский интерес к монгольскому рынку уже выходит за рамки межгосударственных деклараций.

По итогам 2025 года товарооборот Казахстана и Монголии превысил \$ 133 млн, а весной 2026 года в ходе бизнес-миссии в Улан-Баторе казахстанские компании заключили экспортные контракты на \$ 62,6 млн. Более 90 % казахстанских поставок составляли готовые несырьевые товары.

Ранее две страны обозначили значительно более высокий ориентир — довести взаимный товарооборот до \$ 500 млн.

Поэтому эффективность соглашения будет измеряться не количеством проведенных заседаний, а тем, насколько снижение тарифов и устранение технических барьеров конвертируются в реальные поставки.

➔ ЕАЭС предложил Монголии подключиться к единому транзиту

На переговорах монгольской стороне также представили единую систему таможенного транзита ЕАЭС.

Речь идет о механизме, предусмотренном соглашением от 26 декабря 2024 года. К нему могут присоединяться государства-партнеры.

Такое направление дополняет тарифную либерализацию: бизнесу необходимы не только более низкие пошлины, но и предсказуемое прохождение грузов через таможенные процедуры.

➔ У временного соглашения есть трехлетний срок

Главная интрига переговоров находится дальше 2027 года. Временное соглашение заключено на три года. Документ предусматривает его последующее продление еще на трехлетний период, если стороны не договорятся об ином. После первого трехлетнего периода предусмотрен пересмотр с целью дальнейшего упрощения торговли и снятия ограничений в отношении практически всей торговли между странами.

Андрей Слепнев прямо связал нынешнюю работу с перспективой перехода к полноценному соглашению о свободной торговле.

«Временное торговое соглашение вступило в силу. Теперь предстоит непростой путь его реализации, поскольку за короткий срок, буквально в несколько лет, необходимо сделать так, чтобы ни с монгольской стороны, ни со стороны ЕАЭС не осталось сомнений, что оно нужно и что необходимо принимать решение о заключении полноформатного, бессрочного соглашения о свободной торговле», — отметил Андрей Слепнев.

Монгольская сторона также рассматривает нынешний режим как промежуточную основу для более долгосрочных отношений.

«Монгольская сторона рассматривает Временное торговое соглашение как основу для развития торгово-экономического сотрудничества в долгосрочной перспективе. Нам необходимо совместно выработать решения, которые будут направлены на расширение взаимной торговли», — сказал Жадамбын Энхбаяр.

Для Казахстана ближайшие годы становятся проверкой того, сможет ли льготный режим превратить сравнительно небольшой монгольский рынок в устойчивое направление несырьевого экспорта.

DKnews.kz

ВНЕШНЯЯ ТОРГОВЛЯ

Экспорт пшеницы, ячменя и кукурузы из России освободили от пошлин до конца года

Правительство России временно изменило правила расчета экспортных пошлин сразу для зерновых и продукции переработки подсолнечника. До конца 2026 года поставки пшеницы, меслина, ячменя и кукурузы за пределы ЕАЭС будут проходить с нулевой ставкой, а для подсолнечного масла и шрота установлен потолок пошлины.

Решение действует в отношении соответствующих правоотношений с 1 сентября и призвано облегчить экспорт в период перестройки аграрной логистики.

➔ Правительство отменило пошлины на четыре вида зерновых

Постановлением Правительства Российской Федерации № 1194 от 19.09.2026 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации» установлена нулевая ставка вывозной таможенной пошлины на пшеницу, меслин, ячмень и кукурузу при экспорте в государства, не входящие в ЕАЭС. Документ опубликован 21 сентября на официальном портале правовой информации.

Действие постановления распространяется на правоотношения, возникшие с 1 сентября 2026 года.

Как следует из постановления, нулевая ставка будет действовать с 1 сентября по 31 декабря 2026 года независимо от механизма расчета плавающей экспортной пошлины.

Таким образом, речь идет не о временном снижении очередной недельной ставки, а о фактической приостановке действия зернового демпфера для четырех указанных культур до конца года.

Решение касается экспорта за пределы таможенной территории ЕАЭС. Поставки внутри союза под действие этой нормы не подпадают.

➔ Что именно теперь вывозится без пошлины

Перечень товаров в постановлении конкретный. Нулевая ставка установлена для товаров, классифицируемых по соответствующим кодам ТН ВЭД ЕАЭС:

- пшеница и меслин;
- ячмень;
- кукуруза.

При этом документ не обнуляет пошлины вообще на всю сельскохозяйственную продукцию. Для подсолнечного масла и подсолнечного шрота правительство выбрало другой механизм — ограничило максимальный размер экспортной пошлины.

Это важное различие: для зерновых ставка на установленный период становится 0 рублей за тонну, тогда как для продуктов переработки подсолнечника пошлина сохраняется.

➔ Пошлина на подсолнечное масло ограничена 7748 рублями

Для подсолнечного масла правительство установило на период с 1 сентября по 31 декабря 2026 года специальное правило. Экспортная пошлина рассчитывается по действующей формуле либо применяется ставка 7748 рублей за тонну — в зависимости от того, какая величина окажется меньше.

Иными словами, 7748 рублей становится верхней границей пошлины на этот период. Если расчет по формуле даст меньшую сумму, применяется меньшая ставка.

Именно 7748 рублей за тонну соответствовало августовской ставке. В августе она выросла почти в 2,4 раза по сравнению с июльским значением — с 3294,2 до 7748 рублей за тонну.

Для участников рынка это означает большую предсказуемость экспортной экономики. Даже если индикативная цена подсолнечного масла будет меняться, ставка не сможет превысить установленный правительством предел до конца года.

➔ Для подсолнечного шрота установлен потолок в 312 рублей

Аналогичный подход применен к подсолнечному шроту. Для него на период с 1 сентября по 31 декабря действует расчетная ставка либо 312 рублей за тонну — применяется меньшая из двух величин.

Таким образом, шрот также не освобождается от экспортной пошлины полностью. Правительство ограничивает ее максимальный размер уровнем, установленным ранее на август.

Получается следующая картина:

Товар	Ставка с 1 сентября по 31 декабря 2026 г.
Пшеница и меслин	0 руб./т
Ячмень	0 руб./т
Кукуруза	0 руб./т
Подсолнечное масло	не более 7748 руб./т
Подсолнечный шрот	не более 312 руб./т

Именно эти пять товарных направлений охватывают изменения, закрепленные Постановлением Правительства Российской Федерации № 1194 от 19.09.2026.

➔ Почему правительство пошло на отмену зерновой пошлины

Решение принято на фоне серьезной перестройки экспортной логистики российского зерна. В августе и сентябре 2026 года возможности вывоза через Азово-Черноморский бассейн резко сократились, что создало проблемы с реализацией нового урожая (Кавказский Узел).

До последних изменений основным инструментом регулирования оставался зерновой демпфер, действующий с 2021 года. Размер пошлины менялся в зависимости от индикативной экспортной цены: чем выше мировая цена относительно установленной базовой цены, тем выше могла быть экспортная пошлина.

В сентябре механизм уже давал заметную нагрузку на экспорт пшеницы. Например, ставка, опубликованная 11 сентября, составляла 1146,3 рубля за тонну, для кукурузы — 617,5 рубля, тогда как для ячменя ставка уже была нулевой.

Теперь этот расчет для трех культур и пшеницы временно отодвинут в сторону: до конца года ставка закреплена на нуле.

➔ Экспорт зерна оказался под давлением логистики

Отмена пошлины сама по себе не решает проблему физического вывоза. Именно поэтому решение правительства рассматривается рынком как мера снижения издержек, но не как замена экспортной инфраструктуре.

По данным Reuters, после перебоев с поставками через Черное море российские компании начали переориентировать зерновые потоки на Балтику и Арктику. Отдельные терминалы, ранее специализировавшиеся на удобрениях и других грузах, начали принимать зерно. При этом существующие мощности балтийских портов существенно меньше возможностей южного направления.

Одновременно приоритет для зерновых перевозок получила железная дорога. Это позволяет частично компенсировать выпадение южных портов, но увеличивает плечо доставки и логистические расходы.

По оценке СовЭкона, приведенной Reuters, российский экспорт зерна в июле — августе составил 4,4 млн тонн, что примерно на 31 % меньше прошлогоднего уровня. На сентябрь аналитики ожидают дальнейшее снижение объемов.

На этом фоне нулевая пошлина дает экспортерам дополнительный финансовый ресурс для компенсации подорожавшей логистики. Деньги, которые раньше перечислялись в виде экспортной пошлины, могут оставаться внутри экспортной цепочки и частично направляться на покрытие дополнительных транспортных и страховых расходов.

➔ Почему масло и шрот не обнулили полностью

С подсолнечным маслом и шротом правительство выбрало более осторожный вариант. Полной отмены пошлины не произошло — вместо этого установлен максимальный уровень.

Такой подход позволяет одновременно сохранить механизм регулирования внутреннего рынка и снизить неопределенность для экспортеров.

Плавающие пошлины на подсолнечное масло и шрот рассчитываются исходя из разницы между базовой и индикативной ценой. Для масла базовая цена составляет 90 750 рублей за тонну, а сама пошлина рассчитывается как 70 % соответствующей разницы. Механизм применяется с 2021 года.

В условиях дорогой логистики фиксация верхней границы позволяет экспортерам заранее понимать максимальную сумму платежа при планировании поставок.

При этом сохраняется возможность, что фактическая ставка окажется ниже установленного потолка.

➔ Для аграриев решение снижает давление на экономику экспорта

В профильном сообществе ранее указывали, что проблема российского аграрного экспорта в 2026 году связана не только с размером пошлин. Изменение маршрутов, ограниченная

работа южных портов, рост стоимости перевозки и страхования одновременно ухудшили экономику поставок.

«Агроинвестор» приводил оценку гендиректора ИКАР Дмитрия Рылько, который связывал отмену пошлин с необходимостью поддержки отрасли и одновременно указывал на потребность в новых экспортных каналах и других мерах поддержки. Представители масложировой отрасли также отмечали, что фиксация ставки по маслу и шроту должна частично компенсировать рост логистических затрат и поддержать закупочные цены на подсолнечник.

При этом эффект для внутреннего рынка неоднозначен. С одной стороны, возможность вывезти больше продукции может поддержать закупочные цены для производителей. С другой — сокращение внутреннего предложения потенциально влияет на стоимость продукции переработки и продовольствия. Поэтому правительство сохранило ограничения именно для подсолнечного масла и шрота, а не отменило их полностью.

➔ Нулевые ставки действуют с 1 сентября, но есть нулевое условие

Постановление вступило в силу после официального опубликования, однако его действие распространяется на правоотношения, возникшие с 1 сентября 2026 года.

При этом правительство предусмотрело специальное правило для уже оформленных деклараций. Если товар задекларирован с применением новых ставок, но до 31 декабря не будет фактически вывезен полностью, не принят к перевозке РЖД либо в отношении него не будет оформлено поручение на морскую отгрузку, соответствующая декларация будет считаться неподанной.

Это означает, что нулевая ставка не создает возможности просто оформить товар по льготным условиям и перенести его фактический экспорт на неопределенный срок. Для сохранения режима необходимо выполнить предусмотренные постановлением условия вывоза до конца года.

Таким образом, Постановление Правительства Российской Федерации № 1194 от 19.09.2026 одновременно решает две задачи — обнуляет экспортную пошлину на пшеницу, меслин, ячмень и кукурузу и ограничивает рост платежей по подсолнечному маслу и шроту. Мера рассчитана до 31 декабря 2026 года и введена на фоне перестройки российских экспортных маршрутов, когда снижение фискальной нагрузки становится одним из способов компенсировать рост стоимости вывоза.

[TKS.ru](#)

Путин продлил указ о порядке оплаты российского газа до апреля 2027 года

Президент России Владимир Путин продлил разрешение зарубежным покупателям приобретать российский газ за рубли не только в Газпромбанке до 1 апреля 2027 года. Указ опубликован на сайте правовых актов.

Предыдущее разрешение действовало до октября текущего года.

Специальный порядок исполнения иностранными покупателями обязательств перед российскими поставщиками природного газа ввели указом президента № 172 от 31 марта 2022 года. Изначально схема предполагала проведение расчетов только с участием Газпромбанка.

Срок действия этого порядка впоследствии несколько раз продлевали. Новый указ № 701 вступил в силу 28 сентября, в день его подписания.

В ноябре 2024 года США ввели санкции против Газпромбанка, после чего Путин изменил порядок оплаты российского газа иностранными покупателями. Газпромбанк сохранил статус уполномоченного банка, однако проводить платежи разрешили через другие кредитные организации, в том числе с помощью посредников.

[VCH.ru](#)

Во всем виноваты хуситы: российский экспорт вырос на нефти по \$ 100

Мировые цены на нефть вновь превысили \$ 100 за баррель. На этот раз причиной стали хуситы, перекрывшие Саудовской Аравии оставшиеся возможности экспорта. Пока не закончится война на Ближнем Востоке, цены так и будут колебаться. Россия пользуется ситуацией, наращивая объем экспорта и цены, хотя последнее не от хорошей жизни — из-за атак дронов на Черном море дорожает транспортировка. Основным покупателям, Индии и Китаю, деваться от российской нефти пока некуда, даже несмотря на «адские санкции». Forbes разбирался, как хуситы доломали экспорт Саудовской Аравии, сколько российской нефти идет в Китай и Индию, при чем тут атаки на НПЗ и сколько получили нефтяники от экспорта сырья.

Цены фьючерсов на эталонную нефть Brent уже почти две недели держатся на отметках выше \$ 100 за баррель: 10 сентября они достигали \$ 107,6 за баррель, к 21-му снизились с пика на 5,6 %, до \$ 101,6.

В марте, после перекрытия Ормузского пролива, Саудовская Аравия, второй крупнейший в мире производитель нефти, переключила свой экспорт в Азию на нефтепровод «Восток — Запад» длиной около 1200 км и пропускной способностью 7 млн б/с. Он идет через королевство и заканчивается в порте Ямбу на Красном море. Утром 10 сентября «Восток — Запад» был остановлен после атаки дронов, что привело к скачку цен на нефть. Ответственность за нападение взяли на себя хуситы, йеменская проиранская группировка «Ансар Аллах». 11 сентября они захватили западное побережье Йемена и стратегические острова в южной части Красного моря, фактически установив контроль над Баб-эль-Мандебским проливом.

16 сентября Саудовская Аравия объявила, что рассчитывает в ближайшее время восстановить половину мощности нефтепровода, а оставшуюся — ориентировочно через шесть недель. По данным телеканала CNBC, 21 сентября нефтепровод все еще не работал.

Кроме повреждения нефтепровода, на рост цен повлияло объявление Ираном 9 сентября запрета судоходства в части акватории за пределами Ормузского пролива — в Оманском заливе и Аравийском море, говорит главный директор по энергетическому направлению исследовательского центра «Институт энергетики и финансов» (ИЭФ) Алексей Громов. Эти действия усложняют операции судов, которым при отключенных транспондерах и под прикрытием ВМФ США удавалось провозить нефть через Ормузский пролив и переваливать ее на более крупные танкеры в Оманском заливе, откуда те доставляли их потребителям в Азии, поясняет эксперт.

➔ Нервный рынок

При условии восстановления саудовской инфраструктуры Brent может вернуться к \$ 95-100 за баррель, но новые нарушения поставок через Ормузский пролив или Красное море повысят котировки до \$ 115-125, говорит аналитик Freedom Global Владимир Чернов. Рынок нервный, соглашается и генеральный директор «Альфа-Форекс» Гузель

Проценко: любая новая эскалация может мгновенно поднять стоимость сырья.

Директор по рыночной аналитике агентства «Сиала» Сергей Селин говорит, что события на Ближнем Востоке будут развиваться волнообразно, так же будут двигаться и цены на нефть. Сейчас обострение в южной части Красного моря, но президент США Дональд Трамп сообщает о переговорах с хуситами — это, возможно, приведет к снижению текущей волны эскалации, напоминает он.

Говорить о скором завершении войны не приходится, добавляет Селин: ни один из участников не достиг своих целей и ни у одного не хватает ресурсов на принуждение противника к миру через силу, так что ситуация выглядит патовой. «Мы продолжим наблюдать синусоиду цен на нефть от \$ 70-80 за баррель в периоды относительного затишья до \$ 120 в периоды обострений», — говорит он.

Даже если работа саудовского нефтепровода восстановится, нет гарантий, что не будет новых атак, говорит Громов из ИЭФ. Хуситы теперь контролируют все западное побережье Йемена и в любой момент могут блокировать транзит через Баб-эль-Мандебский пролив, отмечает он. «Если ситуация на Ближнем Востоке не урегулируется, цены на нефть не опустятся ниже \$ 100 за баррель, а в случае дальнейшего обострения могут достичь \$ 110, а то и \$ 120 за баррель», — говорит Громов.

Еще один важнейший фактор, способствующий сохранению высоких цен, — позиция Китая, который после начала войны США против Ирана снизил импорт, используя накопленные запасы, и не позволил нефти выйти за рамки \$ 100 за баррель, говорит Громов. Но ему нужно пополнить резервы и обеспечить потребности собственной нефтепереработки, так что, вероятно, страна откажется от политики ограничения ввоза сырья.

Снижению цен не способствует уменьшение стратегических запасов нефти не только в Китае, где точный их объем неизвестен, но и в других странах, в первую очередь в США. В начале кризиса в Ормузском проливе 32 страны Международного энергетического агентства (МЭА) договорились высвободить из резервов и направить на рынок 400 млн баррелей нефти, крупнейший объем за всю историю организации. Сейчас же, говорит Громов, возможности стран по использованию запасов гораздо меньше, чем были в марте-апреле.

→ Россия увеличивает экспорт и цены

По данным Bloomberg, за четыре недели, с 17 августа по 13 сентября, объемы поставок нефти из России выросли на 2,6 %, до 3,54 млн б/с, по сравнению с 3,45 млн б/с за предыдущий период, с 10 августа по 6 сентября. С 6 по 13 сентября поставки составляли в среднем 3,87 млн б/с, поднявшись на 13,5 %, по сравнению с 3,41 млн б/с на неделе с 30 августа по 6 сентября.

Основной причиной роста экспорта стало сокращение нефтепереработки из-за участвовавших атак беспилотников на российские НПЗ, говорит Чернов из Freedom Global. Нефть, которую компании не могут переработать внутри страны, стараются направить на экспорт. График экспорта отражает график простоев нефтепереработки с небольшими временными лагами, согласен Селин из «Сиалы».

При этом российская нефть дорожала: с 17 августа по 13 сентября нефтяной экспорт еженедельно приносил России в среднем по \$ 1,9 млрд валютной выручки, на 10,5 % или \$ 180 млн больше, чем за недели с 10 августа по 6 сентября.

Цены на российскую нефть поднялись из-за проблем с экспортом через Черное море, говорит Громов из ИЭФ. 1 сентября президент России Владимир Путин заявил, что Украина повредила около 100 гражданских судов в Черном

море, и оценил ущерб от этих действий в 1 % от ВВП страны. В этих условиях лишь некоторые экспортеры готовы идти на риск и за большие деньги контрактовать суда, чтобы пройти Черное море и доставить партии нефти в Азию. «На этом фоне российская нефть, конечно же, стоит дороже по отношению к любой другой, которая доступна в Азии», — поясняет Громов.

По последним имеющимся у Громова данным, баррель российской Urals на условиях FOB (с поставкой на борт судна) 14 сентября в балтийском порту Приморск стоил \$ 89, в черноморском Новороссийске — \$ 87. Нефть ВСТО (ESPO), которую Россия поставляет в Китай, в дальневосточном порту Козьмино стоила \$ 93 за баррель. Российская нефть в портах разгрузки на ту же дату, но на условиях CIF (включая доставку, страховку и фрахт), стоила \$ 120.

Азиатские покупатели приобретают подорожавшую российскую нефть из-за резкого сокращения поставок с Ближнего Востока, эскалации в районе Ормузского пролива, перспективы перекрытия Баб-эль-Мандебского пролива хуситами и остановки саудовского нефтепровода «Восток — Запад», перечисляет Громов из ИЭФ.

Ограничение судоходства по Баб-эль-Мандебскому проливу может оказать сильное влияние и на потоки российской нефти, поскольку через него идет большинство поставок из портов европейской части страны в направлении Азии, в том числе в Индию, отмечает Селин из «Сиалы». Однако, считает он, безопасный проход российских танкеров может быть обеспечен договоренностями с хуситами.

→ «Адские санкции»

Российская нефть остается физически доступной в первую очередь для Китая и Индии, которые традиционно ориентируются на ее закупки, говорит Громов. По данным Bloomberg, поставки в Китай с 17 августа по 13 сентября составляли в среднем 1,27 млн б/с, незначительно снизившись с 1,28 млн б/с за предыдущие четыре недели. Объемы грузов, конечным пунктом которых указана Индия, с 17 августа по 13 сентября сократились на 44 %, до 0,47 млн б/с, с 0,84 млн б/с за 28 дней до 6 сентября. При этом за четыре недели до 13 сентября грузоотправления в неназванные азиатские порты составили 1,54 млн б/с, увеличившись на 32,8 % с 1,16 млн б/с. Не менее 70 % поставок с неназванным пунктом назначения пойдут в Индию, говорит Громов.

Индийские нефтеперерабатывающие компании не смогут найти замену российской нефти, пишет индийская The Economic Times. Даже если подписанный 18 сентября президентом США Дональдом Трампом закон об «адских санкциях», позволяющий ему вводить импортные пошлины до 100 % для стран, закупающих российскую нефть, вступит в силу, местным нефтеперерабатывающим компаниям будет сложно отказаться от российского сырья. С начала войны США с Ираном доля нефти из России в месячном импорте страны достигала в среднем 47 %, отмечает издание. В августе 2026 года Индия покупала у России 2,09 млн б/с нефти, хотя импорт снизился на 25 % с июльских 2,83 млн б/с.

У Индии пространство для маневра ограничено, соглашается Громов из ИЭФ. С одной стороны, говорит он, если цены на российскую нефть останутся на таком же высоком уровне, как и сейчас, страна в ближайшее время скорректирует объемы закупок. С другой стороны, дефицит поставок ближневосточной нефти оставляет Индии мало альтернатив: она покупает нефть из Западной Африки, Бразилии и Венесуэлы, но этих объемов для индийской нефтепереработки недостаточно, говорит Громов.

Поставки в Китай также остаются на высоком уровне, говорит эксперт. Пекин сейчас выкупает всю нефть ВСТО (ESPO), часть которой раньше забирала Индия, и Нью-Дели

вынужден ориентироваться на Urals, говорит Громов. КНР не получает сейчас нефть из Ирана, а большую часть венесуэльского сырья, которое раньше покупал Китай, теперь забирают США, говорит Селин из «Сиалы». Остановка этих поставок открывает окно возможностей для российских экспортеров, которые могут увеличить продажу нефти Пекину, говорит он.

→ Таймыр вызывает Китай

Россия способна укрепить свое положение надежного поставщика сырья, так как кризис на Ближнем Востоке пока не коснулся ее напрямую, говорит управляющий партнер агентства «ВМТ Консалт» Екатерина Косарева. Она обращает внимание на проект «Роснефти» «Восток Ойл», экспорт из которого пойдет в Азию через Северный морской путь.

Проект по разработке месторождений Таймыра «Восток Ойл» был запущен 5 сентября, он включает в себя 13 месторождений нефти и газа на севере Красноярского края и в Ямало-Ненецком автономном округе с ресурсной базой 7 млрд т нефти. По словам главы «Роснефти» Игоря Сечина, уже во второй половине 2027 года компания сможет поставить в Азию 30 млн т нефти.

«Восток Ойл» идеально расположен для экспорта в Китай, согласен Чернов из Freedom Global. Но поставки оттуда, отмечает он, могут идти лишь во время осенне-летней навигации, с июля по декабрь. В остальное время года доставка будет существенно затруднена, поскольку для прохождения маршрута потребуется множество новых танкеров ледового класса и ледокольный флот, говорит Чернов.

Forbes.ru

Импортные товары могут подорожать после изменения правил контроля таможенной стоимости

ЕЭК предлагает изменить порядок контроля таможенной стоимости импортных товаров, причем одним из новых сигналов для проверки станет цена ниже стоимости идентичных или однородных товаров при сопоставимых условиях ввоза.

Импортеру в такой ситуации придется не только представить документы, но и подробно объяснить причины расхождения цен, а свои пояснения подтвердить перепиской, аналитикой и другими материалами. Если сомнения таможи не будут устранены, проект предусматривает возможность изменения сведений о таможенной стоимости, что в отдельных случаях может привести к росту таможенных платежей и конечной цены товара.

→ ЕЭК предлагает изменить сам подход к проверке цены импорта

Проект решения Коллегии Евразийской экономической комиссии опубликован для публичного обсуждения 23 сентября 2026 года. Документ вносит изменения в Положение об особенностях проведения таможенного контроля таможенной стоимости, утвержденное Решением Коллегии ЕЭК № 42 от 27.03.2018 года.

Обсуждение проекта продлится до 23 октября. Если решение будет принято, оно, согласно проекту, вступит в силу через 30 календарных дней после официального опубликования.

Правовой основой для изменений ЕЭК называет п.3 ст.313 Таможенного кодекса ЕАЭС. Именно эта норма позволяет Комиссии устанавливать особенности контроля таможенной стоимости импортируемых товаров.

При этом проект появился не изолированно. В информационно-аналитической справке ЕЭК указано, что совершенствование порядка контроля таможенной стоимости предусмотрено дорожной картой по реализации Декларации о дальнейшем развитии экономических процессов ЕАЭС до 2030 года и на период до 2045 года «Евразийский экономический путь». В дорожной карте это обозначено как мероприятие 1.10.2.4.

Формально цель изменений сформулирована достаточно широко — совершенствование порядка контроля таможенной стоимости. При этом сама справка не приводит оценку конкретного объема занижения стоимости или статистику нарушений, которые должны быть устранены новой нормой. ЕЭК описывает механизм как способ расширить возможности таможенных органов при проверке заявленной стоимости и одновременно дать декларантам дополнительные возможности ее обосновывать.

Главное изменение содержится в пункте 5 Положения об особенностях проведения таможенного контроля таможенной стоимости, утвержденного Решением Коллегии ЕЭК № 42 от 27.03.2018 года. В него предлагается добавить новый признак недостоверного определения таможенной стоимости — выявление более низкой таможенной стоимости ввозимых товаров по сравнению со стоимостью идентичных или однородных товаров при сопоставимых условиях их ввоза.

Иными словами, низкая цена сама по себе не объявляется недостоверной. Но существенное отличие от сопоставимых импортных поставок может стать основанием для дополнительной проверки.

Это принципиальная разница. Проект не устанавливает формулу, по которой таможня автоматически заменяет заявленную стоимость более высокой. Он запускает дополнительный контроль, в рамках которого импортер должен будет объяснить возникшее расхождение.

→ От импортера потребуют объяснить не только цену но и всю сделку

Проект заметно расширяет перечень сведений, которые таможенный орган сможет запросить при наличии признаков недостоверности таможенной стоимости.

В частности, импортеру могут потребоваться пояснения о том, почему цена его товара отличается от цен идентичных или однородных товаров, биржевых котировок и индексов, аукционных цен, данных ценовых каталогов или стоимости компонентов, из которых произведен товар.

Отдельно предлагается запрашивать объяснения обстоятельств самой сделки:

- почему был выбран конкретный поставщик;
- как согласовывалась цена;
- на каких условиях осуществлялась поставка;
- как производилась оплата;
- почему изменились сроки оплаты;
- почему предыдущие поставки могли оставаться неоплаченными в предусмотренные контрактом сроки;
- какие обстоятельства производства, перевозки и последующей реализации могли повлиять на цену.

Кроме того, в пункт 8 предлагается добавить возможность запрашивать счета, накладные, расчеты и экономические обоснования цен реализации.

Таким образом, проверка может выйти далеко за пределы сопоставления двух цифр в таможенных декларациях. Таможенному органу предлагается получить возможность анализировать экономические причины формирования конкретной цены.

Причем проект отдельно предусматривает, что письменные пояснения декларанта должны быть подтверждены документально.

В качестве возможных подтверждений названы переписка с продавцом, в том числе предварительная, аналитические материалы по мировым ценам со ссылками на источники, включая интернет-ресурсы, а также другие документы и сведения.

Это означает, что импортеру может потребоваться заранее сохранять значительно больше материалов, объясняющих нестандартную цену сделки. Например, если товар куплен дешевле обычного из-за крупной партии, длительных отношений с поставщиком, распродажи, изменения характеристик продукции или особых условий оплаты, желательно иметь документальное подтверждение такой причины.

При этом важно не приписывать проекту того, чего в нем нет. Документ не требует обязательного заключения независимого эксперта или стороннего аналитика. Он лишь прямо называет аналитические материалы по мировым ценам одним из возможных способов подтверждения позиции декларанта.

➔ Если пояснения не сработают таможенная стоимость может быть изменена

Самый существенный с точки зрения бизнеса механизм появляется в новом пункте 9.

Если представленные документы, сведения и пояснения не устранят выявленные таможенным органом признаки недостоверности, не объяснят объективные причины расхождения или не подтвердят полноту и достоверность заявленной стоимости, таможенный орган сможет на основании имеющейся у него информации направить требование либо принять решение о внесении изменений в сведения, заявленные в таможенной декларации, в соответствии со ст.112 ТК ЕАЭС.

Получается последовательная процедура.

Сначала таможня обнаруживает ценовое расхождение. Затем запрашивает дополнительные документы и пояснения. Декларант должен объяснить причины отличия и подтвердить их документами. Если представленные материалы не устраняют сомнения, появляется возможность изменения сведений о таможенной стоимости.

Именно на этом этапе возникает потенциальное финансовое последствие.

Если скорректированная таможенная стоимость окажется выше заявленной, соответственно может увеличиться база для исчисления связанных с ней таможенных платежей. В дальнейшем это способно повлиять и на себестоимость импортируемого товара.

Однако говорить о гарантированном росте цен для покупателей пока нельзя. Проект этого не устанавливает. Конечный эффект будет зависеть от величины возможной корректировки, структуры затрат конкретного импортера, его маржи, конкуренции на рынке и способности бизнеса переложить дополнительные расходы на покупателя.

Именно такой возможный сценарий обсуждают эксперты, опрошенные Forbes. По оценке партнера Б1 Вильгельмины Шавшиной, новый ценовой показатель может стать самостоятельным поводом для контроля и запроса документов, а при неустранении сомнений — для корректировки таможенной стоимости.

➔ Самая спорная часть касается сопоставимых товаров

Вокруг механизма сравнения стоимости возникает главный практический вопрос.

Цена двух внешне похожих товаров не обязательно должна совпадать. На нее могут влиять объем партии, коммерческий уровень сделки, условия поставки, страна происхождения, период заключения контракта, маршрут перевозки, характеристики конкретной модели, скидки и другие обстоятельства.

Именно на это обращают внимание эксперты Forbes. По словам соруководителя практики внешнеторгового и таможенного регулирования Denno Сергея Васильева, таможня использует собственные базы и сообщает импортеру номер декларации и порядковый номер сопоставляемого товара, тогда как другие обстоятельства сделки могут оставаться неизвестными. По его оценке, при недостаточной информации о рынке есть риск сравнения формально похожих, но экономически несопоставимых поставок.

В проекте действительно предусмотрено получение таможенными органами дополнительной информации. В п.3 Положения об особенностях проведения таможенного контроля таможенной стоимости предлагается добавить сведения о таможенной стоимости таких товаров, а также о цене реализации ввозимых, идентичных и однородных товаров на территории ЕАЭС. Кроме того, в п.4 Положения предусматривается возможность получения информации не только от государственных органов государств — членов Союза, но и от государств, не являющихся членами ЕАЭС.

Однако сам проект не устанавливает отдельной обязанности таможни раскрывать декларанту все характеристики сопоставляемой сделки.

Поэтому утверждение о том, что бизнес в любом случае не сможет узнать, с чем именно сравнивается его товар, пока следует считать оценкой экспертов, а не прямой нормой проекта.

При этом практическая проблема очевидна: чтобы доказать обоснованность низкой цены, импортеру необходимо понимать, какие именно различия между сделками объясняют ценовой разрыв.

Для компаний, которые работают по стандартным контрактам с предсказуемой ценой, это может быть относительно простой задачей. Сложнее придется импортерам, которые регулярно используют скидки, закупают небольшие партии, меняют поставщиков, работают с нестабильными ценами или ввозят сложное оборудование с большим количеством индивидуальных характеристик.

➔ Дополнительный контроль может увеличить сроки оформления, но проект этого прямо не устанавливает

Влияние новых правил на сроки таможенного оформления — еще один вопрос, который важно отделить от того, что непосредственно написано в проекте.

Никакого нового фиксированного срока проведения контроля проект не устанавливает. В нем также нет нормы, которая автоматически продлевает оформление каждой декларации из-за ценового расхождения.

Но если таможня запросит дополнительные документы и письменные пояснения, импортеру потребуются их подготовить и представить. Если документов недостаточно, может возникнуть новый обмен информацией с таможенным органом. Поэтому на практике дополнительный контроль потенциально способен увеличить продолжительность оформления конкретных поставок.

Особенно это может иметь значение для компаний, которые не располагают заранее подготовленной доказательной базой.

При этом здесь есть интересный нюанс. В официальной информационно-аналитической справке ЕЭК прямо указано,

что принятие проекта не приведет к возникновению дополнительных расходов субъектов предпринимательской деятельности и не повлечет дополнительных расходов бюджета Союза. ЕЭК также считает, что изменения позволят декларантам доказывать достоверность заявленной стоимости не только дополнительными документами и сведениями, но и письменными пояснениями.

Экспертные оценки бизнеса, приведенные Forbes, более осторожны.

В частности, партнер BGP Litigation Александр Кирильченко обращает внимание на необходимость подтверждать пояснения дополнительными материалами, а эксперты указывают на потенциальное увеличение таможенных платежей в случае корректировки стоимости. Forbes также приводит оценку, согласно которой особенно чувствительными к новым правилам могут оказаться электроника, оборудование, сырье и комплектующие — категории, где цены и логистические расходы могут заметно меняться.

Поэтому фактический эффект проекта будет зависеть не только от самой нормы, но и от того, как таможенные органы будут определять сопоставимость товаров и оценивать представленные импортерами объяснения.

Пока же это именно проект. Его публичное обсуждение продолжается до 23 октября 2026 года, после чего положения могут быть изменены. Если документ примут в нынешнем виде, решение должно вступить в силу через 30 календарных дней после официального опубликования.

Для импортеров уже сейчас главный практический вывод заключается в необходимости внимательно относиться к документам, объясняющим цену сделки. Если товар действительно приобретен дешевле сопоставимых поставок по объективной коммерческой причине, именно способность документально подтвердить эту причину может стать одним из ключевых элементов защиты заявленной таможенной стоимости.

TKS.ru

ТАМОЖЕННОЕ ОФОРМЛЕНИЕ

Изменение таможенного законодательства с 1 октября 2026 г.

В данном обзоре рассмотрим перечень нормативно-правовых актов, которые вступают в силу с 1 октября 2026 г.

— **Решение Коллегии ЕЭК № 21 от 26.02.2026 «О внесении изменения в подпункт 29 пункта 15 Порядка заполнения декларации на товары»**

Внесены изменения в заполнение графы 31 ДТ при контейнерных перевозках. Скорректирован порядок заполнения декларантом графы 31 «Грузовые места и описание товаров» декларации на товары при осуществлении перевозок в контейнерах.

В частности, уточнено, что в графе под номером 3 для перевозимого в контейнерах товара указывается:

- количество контейнеров;
- идентификационный номер контейнера (для контейнеров, соответствующих стандарту ISO 6346, под идентификационным номером понимается 11-значный номер);
- коды размеров контейнера;
- код типа контейнера.

Данные сведения при подаче электронной ДТ указываются в соответствующих реквизитах ее структуры.

На бумажном носителе в следующем порядке: количество контейнеров, через знак «:» без пробела идентификационный номер контейнера, через знак «-» без пробела коды размеров контейнера и без пробела код типа контейнера.

Для товара, перемещаемого в контейнерах с помощью авиации, сведения о размере контейнера не указываются.

— **Решение Коллегии ЕЭК № 40 от 31.03.2026 «О внесении изменений в Решение Комиссии Таможенного союза от 20.09.2010 № 378»**

Перечень классификаторов, используемых для заполнения таможенных деклараций, дополнен классификаторами длин, ширин, высот и типов контейнеров.

Утверждаются новые виды классификаторов:

- длин контейнеров (Приложение 30);
- ширин и высот контейнеров (Приложение 31);
- типов контейнеров (Приложение 32).

— **Решение Коллегии ЕЭК № 67 от 02.06.2026 «О внесении изменений в подпункт 42 пункта 15 Порядка заполнения декларации на товары»**

Внесены изменения в Порядок заполнения декларантом графы 44 декларации на ввозимые товары, утвержденный Решением КТС от 20.05.2010 № 257.

При декларировании товаров в графе 44. «Дополнительная информация/ Представленные документы» ДТ необходимо указывать сведения о местонахождении товаров.

Если компания применяет специальное упрощение, то она заполняет сведения о документе, подтверждающем создание на площадке уполномоченного экономического оператора (УЭО) зоны таможенного контроля, либо регистрационный номер такой зоны.

— **Постановление Правительства РФ № 709 от 08.06.2026 «О внесении изменений в постановление Правительства РФ от 01.07.2021 № 1108»**

Внесены изменения в Положение о национальной системе прослеживаемости товаров.

Уточнен порядок подачи Уведомления о ввозе товаров, подлежащих прослеживаемости, с территории другого государства — члена ЕАЭС на территорию РФ.

Предусмотрено, в частности, что при ввозе в РФ товаров из ЕАЭС, подлежащих прослеживаемости, участники оборота товаров обязаны уведомлять ФНС о их ввозе, в течение 5 рабочих дней с даты принятия таких товаров на учет, за исключением случаев ввоза товаров, на которые распространяются положения законодательства о национальной системе подтверждения ожидания поставки товаров и представляется документ о предстоящей поставке товаров.

— **Изменение Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии № 147/2026 от 26.08.2026.**

Внесено изменение в Общероссийский классификатор продукции по видам экономической деятельности (ОКПД 2) в отношении оборудования сборочного для производства интегральных схем и дискретных полупроводниковых приборов.

С полным списком документов можно ознакомиться в Таможенном календаре:

- 1) онлайн-сервиса [Таможенные документы](#)
- 2) или [программном комплексе ТамДок](#).

Alta.ru

Установлен перечень продукции электроники, за которую уплачивается технологический сбор

Как сообщает Минпромторг, опубликован проект приказа о технологическом сборе. Документ утверждает перечень промышленной продукции, за которую уплачивается сбор, его размеры и методику их определения, сообщает Минпромторг. Ставки сбора станут дифференцированными. Их размер зависит от вида продукции, а также от того, включены ли товарный знак или модель такой продукции в Справочник товарных знаков и моделей.

Начало взимания технологического сбора — 1 декабря 2026 года.

Федеральным законом № 195-ФЗ от 26.06.2026 внесены изменения в Бюджетный кодекс РФ и отдельные законодательные акты РФ.

В статье 4 данного Закона вводятся изменения в Налоговый Кодекс РФ, согласно которым утверждается:

- Порядок исчисления технологического сбора, порядок и срок его уплаты, порядок и срок возврата излишне уплаченных сумм технологического сбора;
- Перечень электронной компонентной базы (электронных модулей) и (или) промышленной продукции, содержащей электронную компонентную базу (электронные модули), в отношении которых уплачивается технологический сбор, и размеры такого сбора;
- Методика определения размеров технологического сбора;
- Вводится новая Статья 102, которая определяет понятие технологического сбора, размеров и порядка его уплаты.

[Проект приказа Минпромторга по состоянию на 24.09.2026 \(ID приказа 171185\) >>](#)

Alta.ru

Как заполнить графу 44 ДТ при использовании электронной транспортной накладной

Переход на электронные перевозочные документы меняет и привычный порядок взаимодействия участников внешней торговли с таможенными органами. При оформлении декларации на товары сведения об электронной перевозке можно связать с документами в государственной информационной системе с помощью уникального идентификатора.

При этом бумажные перевозочные документы полностью не исчезают — для отдельных ситуаций Минтранс сохранил возможность их оформления.

→ УИД связывает декларацию с электронной перевозкой

При использовании электронной транспортной накладной сведения об уникальном идентификаторе перевозки (УИД) могут указываться в графе 44 декларации на товары под кодами вида документа 02015 или 02016. Соответствующие разъяснения опубликованы таможенными органами.

Указание УИД позволяет таможенному органу получить сведения об электронной перевозке непосредственно из ГИС ЭПД. Система используется для хранения электронных перевозочных документов и предоставления содержащихся в них сведений государственным органам. Оператором ГИС ЭПД является Минтранс России.

Для участника ВЭД это означает, что электронная транспортная накладная перестает быть только документом между грузоотправителем и перевозчиком. Ее данные становятся частью единого цифрового информационного контура, к которому могут обращаться государственные органы.

→ Что происходит после указания УИД в ДТ

Механизм построен достаточно просто: декларант указывает в графе 44 соответствующий код документа и УИД перевозки, после чего таможенный орган может запросить сведения в ГИС ЭПД.

Это сокращает необходимость представлять таможенные отдельные бумажные документы, если информация о перевозке уже находится в государственной информационной системе. Сам подход соответствует общей логике цифровизации таможенных процедур — сведения о товаре и его перемещении должны подтверждаться не только комплектом файлов от декларанта, но и данными государственных информационных систем.

Особенно актуальным это становится с 1 сентября 2026 года. С этой даты в России в обязательном электронном виде оформляются, в частности, автомобильные транспортные накладные, железнодорожные накладные, грузовые авианакладные и отдельные экспедиторские документы. Их передача в ГИС ЭПД осуществляется через операторов информационных систем электронных перевозочных документов.

Поэтому при заполнении ДТ важно не просто указать наличие электронного документа, а корректно идентифицировать перевозку. Ошибка в УИД может привести к тому, что таможенный орган не сможет оперативно сопоставить сведения из декларации с данными ГИС ЭПД.

→ Электронный формат не отменяет бумажные документы

Несмотря на переход на электронный документооборот, законодательство предусматривает ситуации, когда перевозочные документы могут оформляться на бумаге.

Соответствующие перечни утверждены приказами Минтранса России:

- для транспортной железнодорожной накладной — № 407 от 21.11.2025 г.;
- для грузовой накладной при воздушных перевозках — № 102 от 18.03.2026 г.;
- для экспедиторских документов — № 115 от 03.04.2026 г.;
- для транспортной накладной, заказа и заявки — № 262 от 01.06.2026 г.

В частности, бумажный вариант может использоваться при отсутствии технической возможности у грузоотправителя сформировать электронный документ или у перевозчика его принять. Для отдельных видов перевозок предусмотрены дополнительные основания.

Поэтому отсутствие УИД само по себе не означает, что перевозка оформлена с нарушением. Сначала необходимо установить, какой именно документ должен оформляться в конкретной ситуации и распространяется ли на нее предусмотренное законодательством исключение. Напоминаем, что законодательством РФ предусмотрены случаи оформления перевозочных документов на бумажном носителе.

→ Что проверить декларанту перед подачей ДТ

При работе с электронной транспортной накладной перед подачей декларации целесообразно проверить несколько ключевых моментов:

- корректно ли сформирован электронный перевозочный документ;
- соответствует ли УИД конкретной перевозке;
- правильно ли указан код документа в графе 44;
- доступны ли сведения о перевозке в ГИС ЭПД;
- совпадают ли основные сведения о перевозке в ДТ и электронной накладной;
- не относится ли конкретная перевозка к случаям, когда допускается бумажное оформление.

ГИС ЭПД предусматривает передачу электронных перевозочных документов и сведений из них государственным органам. Таким образом, цифровой документ становится еще одним источником данных для контроля.

Для участников ВЭД это означает, что качество заполнения графы 44 приобретает дополнительное практическое значение. Если раньше бумажный документ можно было представить отдельно, то при цифровом взаимодействии важным становится правильное указание идентификатора, по которому таможен сможет найти соответствующую перевозку в государственной системе.

TKS.ru

Орган по сертификации вправе запросить данные у таможни для получения сведений по ДТ на ввоз проб/образцов

В Разъяснении Росаккредитации от 28.09.2026 сообщается, что для получения сведений по декларации на товары орган по сертификации может направить в таможенный орган обращение по типовой форме, утвержденной Приказом Минфина № 176н от 26.08.2020.

При этом у заявителя также есть право самостоятельно бесплатно воспользоваться такой услугой.

Выявление недостоверности сведений и документов, послуживших основанием для подтверждения соответствия продукции обязательным требованиям, является основанием для органа государственного контроля (надзора) принять решение о признании недействительным сертификата соответствия.

Alta.ru

СУДЕБНАЯ ПРАКТИКА

Верховный суд встал на сторону производителя прицепов в споре с таможней

Верховный суд отменил решения трех нижестоящих инстанций и удовлетворил требования ростовского производителя прицепной техники «Бонум» в споре с Южной электронной таможней о классификации импортных комплектов полов. Речь идет о плотных защитных полотнах, которыми укрывают кузов грузового транспорта, чтобы защитить груз от дождя, снега, пыли и солнца. Вердикт был вынесен 9 сентября.

Компания ввозила из Турции комплекты таких полов для полуприцепов из ПВХ-обработанной сетки плотностью 900 г/кв. м. При декларировании «Бонум» указывал их как части прицепов и полуприцепов со ставкой пошлины 5 %. Однако Южная электронная таможня после проверки переклассифицировала товар в изделия из пластмасс со ставкой 6,5 %. В состав комплектов входили боковые и крышевые половики, крепеж, ролики, натяжные ремни, шнуры и

пластиковые хомуты, а после установки они формировали грузовой отсек полуприцепа.

Спор дошел до Верховного суда, который указал: при классификации товара необходимо учитывать совокупность его объективных характеристик, свойств, функциональных особенностей и назначения. Суд также отметил, что при наличии более конкретной позиции нельзя применять остаточную товарную позицию.

Управляющий партнер «Варшавский и партнеры» Владислав Варшавский, представлявший интересы «Бонума», считает главным результатом дела правовую определенность для бизнеса. По его словам, если предприниматель ввозит товар как самостоятельный комплект для определенной цели и может индивидуально идентифицировать его назначение, таможня не должна автоматически относить его к другой, более общей товарной позиции.

В Федеральной таможенной службе РБК сообщили, что анализируют доводы и выводы Верховного суда и по итогам анализа рассмотрят вопрос об обжаловании. Там добавили, что в июле подход к классификации полов как части транспортного средства был нормативно закреплён (вступит в силу в сентябре) и он решению ВС не противоречит.

Документ: Резолютивная часть определения от 08.09.2026 г. по делу № А53-13501/2025.

РБК

Верховный суд разъяснил правила начисления льготной пошлины для импортных шин

Верховный суд России в ходе рассмотрения конкретного дела по сути повысил требования к доказательной базе: бизнес, желающий воспользоваться льготными ставками таможенных пошлин, должен доказать, что перевозимый товар подпадает под льготы.

В данном случае спор возник из-за шин, которые предприниматели везли из Китая. Было заявлено, что шины предназначены для езды спецтехники по бездорожью. Для таких товаров предусмотрена льготная пошлина в 5 % их стоимости. Но таможенная служба классифицировала продукцию как обычные шины для грузовых автомобилей. Поэтому было решено, что компания-импортер должна заплатить ввозной сбор по ставке 10 %, и еще была начислена антидемпинговая пошлина в размере 32 %.

«Споры о классификации товаров по Товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности — одна из наиболее распространенных категорий таможенных споров, — подчеркнул в беседе с “РГ” адвокат Адвокатского бюро “Муратова и партнеры” Айрат Гатауллин. — Причина в том, что от кода единой Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза могут одновременно зависеть ставка ввозной пошлины, применение антидемпинговых или специальных мер, необходимость разрешительных документов, а иногда и наличие ограничений на ввоз. Поэтому даже внешне небольшое различие между соседними товарными позициями может существенно изменить экономику поставки».

При этом публичной статистики, которая позволяла бы достоверно отделить споры именно по китайским товарам и сравнить их количество за последние три-четыре года, практически нет, продолжает адвокат. «Поэтому утверждать о статистически доказанном росте таких судебных дел было бы преждевременно, — говорит собеседник “РГ”. — Однако практический риск таких споров действительно увеличился.

Это связано с расширением поставок из Китая, появлением большого числа новых производителей и моделей, а также с тем, что китайские товары нередко выпускаются по национальным стандартам КНР, корпоративным стандартам производителя либо требованиям конкретного заказчика. Их характеристики и маркировка не всегда прямо сопоставимы с российскими ГОСТами, техническими регламентами ЕАЭС и используемыми таможенной классификационными критериями».

Дополнительный фактор — значительная разница в платежах. Если переклассификация меняет ставку не только с 5 % на 10 %, но и влечет антидемпинговую пошлину свыше 30 %, у таможенника появляется очевидный экономический стимул особенно тщательно проверять заявленный код, считает адвокат.

«Нельзя обойти вниманием и то обстоятельство, что Верховный Суд Российской Федерации принимает в производство ряд споров со схожими обстоятельствами. Одной из задач, которую решает Верховный Суд — это обеспечение единообразия судебной практики. Принятие нескольких однотипных споров за короткий промежуток времени несомненно свидетельствует о наличии большого количества споров, которые разрешаются нижестоящими судами не единообразно», — говорит Айрат Гатауллин.

В данном случае, как поясняет собеседник «РГ», код 4011 80 000 0 охватывает шины для транспортных средств и машин, используемых в строительстве, горном деле или промышленности. «Поэтому назначение, установленное производителем, конструкция протектора, маркировка, техническое описание и фактическая сфера эксплуатации действительно имеют значение», — говорит адвокат. Нижестоящие суды, поддержавшие предпринимателей, исходили из того, что такие шины предназначены прежде всего для перевозки породы, полезных ископаемых и грунта при выполнении промышленных работ, а не для перевозки грузов в обычном смысле.

«У этой позиции, однако, было существенное слабое место, — говорит адвокат. — Одного заявления производителя или импортера о специальном назначении недостаточно, если иные объективные характеристики указывают на возможность обычного применения на грузовом транспорте». В данном деле таможня, в частности, ссылалась на сертификат соответствия, а также на каталог производителя. Характеристики шин, по поводу которых возник спор, нетипичны для узкоспециализированных карьерных шин и подтверждают их возможную универсальность.

«Верховный Суд сформулировал позицию, согласно которой, в случае установления у ввозимой продукции характеристик, свидетельствующих об их универсальности, классификация осуществляется с учетом приведенных целей таможенного регулирования и соблюдения принципа адресности тарифных льгот, — говорит Айрат Гатауллин. — Иными словами, импортер должен доказать, что специальное назначение объективно заложено в конструкции товара, а не определяется только тем, на какую машину покупатель установил шину после ввоза. Что касается антидемпинговой пошлины, она начисляется не автоматически на любые переклассифицированные товары».

Основной подход таможни и Верховного суда состоит в том, что классификация не может определяться только предполагаемым или фактическим использованием товара конкретным покупателем, поясняет адвокат. Учитываться должны объективные характеристики товара на момент пересечения границы: конструкция, размеры, маркировка, допустимая скорость и нагрузка, документы о соответствии,

технические каталоги производителя и стандарты, по которым товар изготовлен.

«Это особенно важно для универсальных товаров. Если одна и та же шина объективно может устанавливаться как на специальную технику, так и на обычные грузовые автомобили или автобусы, одного указания в контракте либо декларации на ее карьерное применение недостаточно для использования льготного кода, — говорит собеседник «РГ». — Вместе с тем говорить, что единственным и автоматически решающим аргументом стало несоответствие шин ГОСТу для строительных и горных машин, было бы чрезмерным упрощением. ГОСТ сам по себе не определяет код ТН ВЭД. Классификация производится на основании текста товарных позиций, примечаний и Основных правил интерпретации ТН ВЭД. Более того, иностранный товар в принципе может относиться к определенному виду продукции, даже если он произведен не по российскому ГОСТу. Поэтому корректнее говорить, что несоответствие размерных характеристик ГОСТу стало важным доказательством в совокупности с другими обстоятельствами».

Если бы Верховный суд исходил исключительно из формулы «нет соответствия ГОСТу — нет специальной шины», такой подход был бы дискуссионным, продолжает адвокат. «Но если ГОСТ использован как технический ориентир наряду с маркировкой, конструкцией, размером, скоростными характеристиками и документацией производителя, позиция суда выглядит более обоснованной, — считает Айрат Гатауллин. — Для бизнеса решение Верховного суда, безусловно, повышает требования к доказательной базе. Импортерам уже недостаточно представить контракт, инвойс и письмо производителя с общим указанием назначения. Желательно еще до ввоза иметь полный технический файл: чертежи и размеры, описание конструкции, индексы нагрузки и скорости, стандарты изготовления, перечень совместимой техники, сертификаты, каталоги производителя и, при необходимости, независимое экспертное заключение. Для регулярных поставок целесообразно получать предварительное решение таможенного органа о классификации товара».

Формально обязанность доказать законность решения о переклассификации сохраняется за таможенным органом, говорит собеседник «РГ». Однако фактический риск отсутствия или противоречивости технической документации несет импортер: именно он выбирает код при декларировании и располагает возможностью заранее запросить документы у производителя.

«Верховный суд фактически сигнализирует импортерам, что специальное назначение товара должно подтверждаться не коммерческим описанием и не фактом его установки на карьерную технику, а совокупностью объективных технических характеристик. Несоответствие профильному ГОСТу не является самостоятельным основанием для переклассификации, но при отсутствии убедительного объяснения становится серьезным аргументом в пользу таможни», — резюмировал Айрат Гатауллин.

«Российская газета»

Таможня незаконно оштрафовала фирму за вес паллет в Приморье

Находкинская транспортная прокуратура при проверке соблюдения прав предпринимателей выявила факт незаконного привлечения таможенным органом компании к административной ответственности. Подробнее — в материале «Комсомольской правды» — Владивосток».

Установлено, что в ходе таможенного досмотра товара, который декларировало общество, должностные лица Находкинской таможни сделали вывод о недостоверных сведениях о весе брутто. Причиной стало то, что в него не включили вес паллет, на которых товар размещался в контейнере.

Постановлением Находкинской таможни организацию признали виновной за сообщение в таможенный орган недостоверных сведений. Компанию привлекли к административной ответственности в виде штрафа в размере 100 тысяч рублей.

При этом уполномоченный орган не учел, что паллеты не являются предметом внешнеэкономической сделки и относятся к транспортному оборудованию. Это исключает необходимость включать их вес в вес брутто товара.

Находкинский транспортный прокурор обратился в Арбитражный суд Приморского края с заявлением о признании постановления таможни незаконным и его отмене. Однако суд отказал в удовлетворении требований. Не согласившись с решением, транспортный прокурор обжаловал его в суд вышестоящей инстанции, который поддержал позицию надзорного ведомства. Дальнейшую жалобу таможенного органа в суд кассационной инстанции оставили без удовлетворения. Судебный акт вступил в законную силу.

DV.KP.ru

ЛОГИСТИКА

Перевозки по МТК «Север–Юг» выросли на 7 %

По итогам января – августа по МТК Север–Юг перевезено 7,8 млн тонн грузов, на 7 % больше, чем за аналогичный период 2025 года. Эксперты связывают положительную динамику с расширением поставок российской продукции на рынки стран, через которые проходит коридор, и отмечают последовательное развитие железнодорожной составляющей маршрута.

Одним из основных факторов роста стали поставки продукции АПК. По оценке эксперта Каспийского института стратегических исследований Александра Караваева, заметно увеличились закупки российского зерна и продовольствия Азербайджаном и Казахстаном. По данным Казахстана, в первом полугодии Россия поставила в республику 4,6 млн тонн продукции АПК, почти в 1,4 раза больше, чем годом ранее, выросли отправки пшеницы в 4,3 раза, кукурузы — в 10 раз, ячменя — в 2,2 раза, отрубей — втрое. Часть этих перевозок идет через восточный коридор МТК Север–Юг.

В Азербайджан за январь–август было поставлено более 500 тыс. тонн зерна, уточнил Александр Караваев. Поддерживать этот поток позволяет, в частности, скидка 38 % на перевозки зерновых и зернобобовых по западному маршруту МТК Север–Юг, действующая до 30 июня 2027 года. С августа РЖД также предоставляют скидку 50 % на перевозку металлопродукции из Магнитогорска в страны Средней Азии и Азербайджан.

При этом железнодорожную и морскую составляющие коридора не следует рассматривать как прямых конкурентов, убежден Александр Караваев. Основной объем морских перевозок приходится на Иран, тогда как железнодорожные отправки охватывают прежде всего Азербайджан, Грузию, Турцию, Казахстан и Туркменистан. Часть грузов в Иран также следует по железной дороге. По оценке эксперта, по итогам года прирост перевозок по МТК может составить 7–8 %.

Более осторожно динамику оценивает директор по грузовому транспорту и логистике Центра экономики

инфраструктуры Игорь Смирнов. По его мнению, августовский рост на 33,3 % связан с небольшой базой сравнения — августовский показатель прошлого года, судя по всему, оказался слабым, что и дало такой скачок год к году. За восемь месяцев увеличение составило 7 %, поэтому, считает эксперт, делать вывод об ускорении тренда тоже пока преждевременно, это может быть разовым отклонением.

При этом Игорь Смирнов отмечает, что холдинг «РЖД» на протяжении нескольких лет последовательно наращивает объемы перевозок по коридору, несмотря на санкции и логистические ограничения.

Потенциал дальнейшего роста связан в том числе с устранением инфраструктурных ограничений, считает эксперт. На западном направлении МТК Север–Юг пока отсутствует сквозное железнодорожное сообщение через Иран: участок Решт – Астара не построен, поэтому часть грузов приходится перегружать на автомобильный транспорт. Дополнительные операции требуются и на границе из-за смены ширины колеи.

По его оценке, дальнейший рост будет умеренным и в значительной степени станет зависеть от развития инфраструктуры и условий перевозок. «Наиболее вероятный сценарий — это дальнейшее плавное наращивание объемов при сохранении инфраструктурных и политических ограничений», — считает Игорь Смирнов.

В ОАО «РЖД» увеличение объема перевозок по МТК Север–Юг называют одной из стратегических целей.

Gudok.ru

Бланки CMR

из 6 самокопирующихся листов

Цена: 50 руб./шт.

Ижевск, ул.Бородина, д.21, оф.106

(3412) 77-21-75



Доехал до склада по той же CMR — одна перевозка. Перегрузил — уже две

Минтранс разъяснил, как оформлять документы, когда международная перевозка груза заканчивается не на границе, а продолжается до склада получателя внутри России. Главный вывод: CMR-накладную в государственную информационную систему электронных перевозочных документов направлять не нужно, законодательство этого не предусматривает. Копия письма министерства имеется в распоряжении редакции.

Минтранс разобрал две ситуации. Первая: машина проходит таможню на складе временного хранения и едет дальше до конечного склада получателя в России по той же накладной CMR. В этом случае договор международной перевозки не расторгается, и вся перевозка считается единой международной. Вторая: товар перегружают в транспортное средство другого перевозчика для доставки по территории России. Здесь перевозка делится на два самостоятельных этапа — международный и внутренний.

Для внутреннего этапа нужна электронная транспортная накладная. Грузоотправителем в ней становится лицо, которое является стороной договора перевозки на этом участке. Склад временного хранения стороной договора не является, поэтому грузоотправителем он не признается.

Минтранс уточняет, в каких случаях транспортная накладная, заказ и заявка могут оформляться на бумаге. Это определено [приказом Минтранса России от 01.06.2026 № 262](#). Согласно приложению к приказу, бумажный вариант

допустим, если грузоотправителем или грузополучателем выступает иностранное юридическое лицо, сведения о котором не включены в государственный реестр аккредитованных филиалов и представительств иностранных юридических лиц.

Отдельно министерства отвечает на вопрос, может ли российский получатель груза оформить электронную транспортную накладную в одностороннем порядке, указав себя сразу и грузоотправителем, и грузополучателем. Если российский получатель является стороной договора перевозки на участке от склада временного хранения до своего склада, он вправе указать себя в качестве грузоотправителя (когда действует от имени владельца груза) и грузополучателя (когда груз доставляется в его адрес). Но одностороннее оформление электронной накладной без участия других сторон договора перевозки не допускается правилами обмена электронными перевозочными документами, предупредили в Минтрансе.

Напомним, с 1 сентября 2026 года в России вступили в силу сразу несколько норм, меняющих правила работы логистических компаний. Главное изменение — обязательный переход на электронные перевозочные документы. Пока к новым правилам готово менее 10 % участников рынка, а среди тех, кто уже попробовал работать с электронными документами, почти половина оценивает опыт отрицательно.

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

Не снизить тариф, а загрузить вагон: в чем польза адресных скидок РЖД

На фоне роста железнодорожного тарифа грузовой рынок все активнее использует другой инструмент — адресные тарифные скидки. По оценке АО «Центр ценовых индексов», такая политика может одновременно улучшать экономику перевозчика, операторов и грузоотправителей.

Как сообщил старший аналитик центра Роман Шагалов, эффект возникает в тех случаях, когда скидка позволяет привлечь дополнительный грузопоток и тем самым улучшить загрузку вагонов. В качестве примера аналитик привел перевозки черных металлов по железной дороге. После введения РЖД ряда тарифных скидок экспортные объемы этих грузов продолжили снижаться, однако внутрироссийские перевозки заметно активизировались.

«В плюс [по погрузке] в сентябре вышли черные металлы и лом. Это достаточно удивительная история, потому что, если разбираться в макроэкономических предпосылках, никаких факторов к тому, что металлургия вдруг начнет оживать, нет. Но совсем недавно РЖД ввели огромное количество тарифных скидок на перевозку черных металлов: стальных заготовок, рельсов, труб, чугуна и прочего. Экспорт этих номенклатур в последние месяцы обвалился в годовом выражении, зато во внутрироссийском сообщении эти грузы поехали очень хорошо и очень активно. И здесь получилась хорошая win-win история: перевозчик, с одной стороны, ввел тарифную скидку, но при этом однозначно смог привлечь дополнительный объем», — подчеркнул Р. Шагалов.

Операторам это обеспечило дополнительный спрос на полувагоны и возможность оптимизировать порожний пробег. Грузоотправители также оказались в выигрыше благодаря снижению стоимости перевозки.

«Сейчас вводится много тарифных скидок именно по такой стратегии, при которой выигрывают все: и перевозчик, и оператор, и грузоотправитель. Говорилось уже о том, что с Дальнего Востока вывозятся контейнеры, что позволяет оптимизировать порожний пробег. Скоро будет введена скидка, например, на перевозку с Дальнего Востока глинозема в полувагонах — это также будет увеличивать обратную

загрузку и должно улучшить экономику работы операторов. Интересная история связана и с тем, что в августе этого года РЖД опубликовали пресс-релиз о введении тарифных скидок на перевозку угля из Кузбасса на Дальний Восток. Правда, это касается только перевозок угля в контейнерах, но все же», — добавил эксперт.

Таким образом, адресная скидка становится не только инструментом снижения затрат грузоотправителя, но и способом привлечь дополнительный грузопоток, повысить загрузку вагонов и улучшить экономику перевозки для всех участников.

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

РЖД за 8 месяцев увеличили грузоперевозки с Китаем на 5,4 %

Грузовые перевозки в сообщении с Китаем по сети РЖД за 8 месяцев 2026 года выросли на 5,4 % в годовом выражении и превысили 130 млн тонн, сообщила компания.

«По сети РЖД в сообщении с КНР в январе-августе 2026 года перевезено 130,2 миллиона тонн. Это на 5,4 % больше, чем за аналогичный период прошлого года. При этом контейнерные перевозки достигли 2,4 миллиона ДФЭ (+12,8 %)», — говорится в сообщении.

В Китай отправлено 113,5 млн тонн грузов (+3,7 %), в том числе: каменный уголь — 71,7 млн тонн (+6,1 %), железная руда — 10,5 млн тонн (-1,6 %), нефтяные грузы — 8,8 млн тонн (+4,3 %), удобрения — 4,1 млн тонн (+8,4 %).

Из Китая перевезено 16,7 млн тонн грузов (+18,3 %), в том числе: химикаты — 3,4 млн тонн (+17,4 %), промтовары — 2,4 млн тонн (+23,3 %), цветная руда — 1,5 млн тонн (+13,3 %), автомобили и комплектующие — 1,5 млн тонн (+55,6 %).

Через порты в сообщении с КНР перевезено 92 млн тонн (+9 %), через погранпереходы — 38,2 млн тонн (-2,6 %).

«Среди сухопутных пунктов пропуска лидирует Забайкальск, через который в обоих направлениях проследовало 16 млн тонн грузов (+5,2 %). Контейнерные перевозки через погранпереход выросли на 27,6 %, до 414 тысяч ДФЭ», — пишут РЖД.

Среди припортовых станций лидируют Ванино — 18,9 млн тонн (+21,9 %) и Находка Восточная — 18,2 млн тонн (+36,2 %).

РЖД в 2026 году планируют выйти на новый рекорд перевозок грузов в сообщении с Китаем с ростом 1,7 % — минимум до 190 миллионов тонн, сообщила журналистам в конце апреля замгендиректора компании Ирина Магнушевская.

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

ПРОФЕССИОНАЛ ВЭД

Температура для рыбы

Непрерывная холодильная цепь для рыбопромышленной отрасли сегодня не просто желательная составляющая транспортировки и хранения, а ключевая необходимость при обеспечении доставки качественной продукции от места вылова или производства до конечного потребителя.

➔ Надежный минус

Тему логистики рыбопродукции обсудили участники 9-го Global Fishery Forum в Санкт-Петербурге. Как проинформировал генеральный директор ООО «Дальрефтранс» Андрей Гречкин, к настоящему времени протестирована на сети и начинается масштабирование российской системы управления и мониторинга температурного режима при перевозках морепродуктов.

«Она неплохо себя показала, стабильно работает за границей и это позволит, в том числе на базе искусственного интеллекта, ускорять реакции на поломки [оборудования]», — рассказал он.

Помимо прочего, система позволяет отслеживать путь рефконтейнера на всем маршруте доставки. Данную информацию можно передавать контролирующим органам, тем самым рассчитывая на сокращение времени, затрачиваемого на проверки со стороны Россельхознадзора, уточнил менеджер.

Современные системы климат-контроля внедряются на автотранспорте. Месяц назад организована пилотная перевозка краба на специальных фурах из Мурманска в Китай через Казахстан, сообщила заместитель генерального директора по логистике ГК «Антей» Наталья Щепова. Такие машины оснащены современными емкостями с системой фильтрации, подачей кислорода, автоматическим контролем температуры.

В Китае строго следят за температурным режимом, наличие распечатанных данных с прибора-термописца обязательно при приемке товара, отметил директор по связям с партнерами и поставщиками ООО «Мостэк» Алексей Долматов. При этом данный процесс китайской стороной отлажен.

В частности, по договоренностям с КНР на погранпереходе Краскино – Хуньчунь раз в неделю бывают т.н. крабовые дни, когда пункт пропуска специально работает на ввоз российской рыбы и других морепродуктов, о чем известно участникам ВЭД. «Это минимизирует время ожидания на границе, несмотря на то что для скоропортящихся товаров итак существует т.н. зеленый коридор, они идут отдельной очередью», — говорит А. Долматов.

→ Перевозка с гарантией

Если говорить о внутреннем сообщении, то в настоящее время сохраняются сложности с контейнерной перевозкой скоропорта по сети РЖД.

«С востока на запад едем хорошо. С запада на восток едем плохо, потому что в этом направлении конкурируем с другими грузами. Приходится делить инфраструктуру, договариваться с перевозчиком. Перевозчик, понятно, не все своими силами может решить, он зарегулирован достаточно сильно правилами, государственным надзором, но диалог сейчас хороший», — рассказал А. Гречкин.

Для контейнерной логистики важен вопрос сбалансированности потоков. В противном случае возникает дисбаланс оборудования и нехватка его в том месте, где оно нужно, рассуждает менеджер.

Вместе с тем, по словам гендиректора «Дальрефтранса», повысилась значимость контрактных перевозок. Это имеет плюсы, как для оператора парка, так и клиента, поскольку контрактная цена доставки, которая подтверждена гарантированным объемом импортера, заметно ниже спотовой: разница составляет 10-20 %.

В свое время подобная практика внедрялась при поставках бананов в Россию. «Мы последовательно последние 7 лет продвигаем на рынке идею, что и в рыбе тоже самое можно сделать, потому что крупные игроки, трейдеры, которые работают много лет, всегда могут часть своего объема заявить, как гарантированную», — пояснил А. Гречкин.

Как следствие, сегодня наблюдается повышенное желание грузоотправителей увеличивать свои квоты по контрактным перевозкам.

RZD-partner.ru

Как проверить коды маркировки на импортной партии до таможенного оформления

При нанесении кодов Data Matrix на товар иностранным производителем по заказу импортера возникает необходимость верификации корректности маркировки до пересечения грузом границы Российской Федерации. Своевременная проверка позволяет избежать дополнительных затрат, связанных с возвратом товара с территории склада временного хранения (СВХ), а также минимизирует риски отказа в выпуске таможенным органом.

1. Первичная верификация кодов маркировки

Наиболее оперативным методом контроля является сканирование нескольких кодов с потребительской упаковки с использованием мобильного приложения «Честный ЗНАК». Проверка может быть проведена непосредственно на складе поставщика или на основании фотоотчета с производственной линии. Приложение отображает наименование товара, его характеристики и текущий статус кода в государственной информационной системе мониторинга (ГИС МТ). Возможны следующие статусы:

- «В обороте» — коды нанесены корректно, товар легально зарегистрирован в системе, партия готова к отгрузке.
- Ошибка считывания или нераспознавание кода — свидетельствует о нарушении требований к нанесению (дефект печати, несоответствие формату). В данном случае необходимо потребовать от поставщика замены этикеток до момента отгрузки.
- «Эмитирован» — коды заказаны, однако отчет о нанесении еще не передан в систему. Данный статус является допустимым на этапе производства; после подачи отчета статус изменится на «Нанесен», а после таможенного оформления — на «В обороте».

2. Проверка посредством электронного документооборота (ЭДО)

Полная автоматическая сверка всех кодов маркировки осуществляется при получении электронного универсального передаточного документа (УПД) через оператора ЭДО. Система сопоставляет коды, указанные в документе, с данными ГИС МТ. При отсутствии расхождений коды переходят на баланс получателя, и товар считается легально введенным в оборот.

Критическое требование: коды маркировки должны быть нанесены на товар до момента подачи таможенной декларации. Если на дату регистрации декларации коды имеют статус «Эмитирован» (отчет о нанесении отсутствует), таможенный орган откажет в выпуске товара.

3. Выбор статуса товара в Национальном каталоге при отсутствии полноценного импортного оформления

В случаях, когда товар фактически находится на территории РФ, но документальное подтверждение импорта отсутствует (при наличии только Декларации о соответствии, например, по ТР ЕАЭС), участник оборота сталкивается с выбором способа ввода товара в оборот — «ввезен в РФ» или «производитель». Указание недостоверных сведений влечет административную ответственность.

3.1. Правовые последствия выбора неверного статуса

При создании карточки товара в Национальном каталоге маркированной продукции система запрашивает подтверждающие документы в зависимости от выбранного способа ввода:

- «Импорт в РФ» — требует указания номера и даты таможенной декларации (ГТД). Формируемый

документ «Ввод в оборот. Импорт с ФТС» содержит регистрационный номер ДТ (23 цифры в формате трех групп) и дату регистрации, которые автоматически сверяются с данными Федеральной таможенной службы (ФТС).

- «Производство РФ» — не требует ГТД, но предполагает предоставление сведений о производителе и документов о соответствии (декларация или сертификат).

Если товар фактически ввезен из-за границы, а участник указывает статус «производство РФ», это квалифицируется как внесение недостоверных сведений в государственную систему мониторинга. При этом таможенный статус товара не меняется — он остается незаконно перемещенным через границу. Помимо ответственности по статье 15.12 КоАП РФ (оборот немаркированной продукции), применяется статья 16.21 КоАП РФ (незаконное перемещение товаров), которая предусматривает для юридических лиц штраф в размере от половины до двукратной стоимости партии.

3.2. Невозможность ввода «серого» товара как импортного без ГТД

Документ «Импорт с ФТС» технически требует наличия номера таможенной декларации. Без него система не позволяет сформировать корректный документ, а ФТС не подтверждает выпуск. С 1 октября 2026 года вступает в силу Федеральный закон № 289-ФЗ от 31.07.2025 «О платформовой экономике», обязывающий маркетплейсы проверять разрешительные документы до публикации карточки товара. Отсутствие или недействительность документа исключает размещение карточки.

Таким образом, при ввозе без ГТД легальный путь через статус «ввезен в РФ» технически недоступен. Указание статуса «производитель» является сознательным нарушением. Единственным законным способом ввода такого товара в оборот является процедура перемаркировки.

4. Перемаркировка как легальный механизм для товаров без ГТД

Перемаркировка представляет собой заказ новых кодов маркировки взамен утраченных, поврежденных или содержащих ошибки для товаров, уже находившихся (или подлежащих нахождению) в обороте. Ключевая особенность — отсутствие требования о предоставлении ГТД.

4.1. Основания для проведения перемаркировки

Система ГИС МТ предусматривает следующие основания:

- физическое повреждение этикетки с Data Matrix (выцветание, отслаивание, нечитаемость сканером);
- возврат товара от розничного покупателя без маркировки;
- наличие ошибочных сведений в коде маркировки (некорректное описание);
- принятие решения о реализации товара, ранее приобретенного для собственных нужд;
- возврат продукции, предназначенной для экспорта, на территорию РФ.

4.2. Порядок проведения перемаркировки

1. Фиксация основания. Участник оборота определяет причину (например, «Испорчено или утеряно средство идентификации», «Возврат от розничного покупателя») и документально подтверждает её (внутренним актом, заявлением клиента и т.п.).

2. Заказ новых кодов. В личном кабинете Станции управления заказами (СУЗ) выбирается способ выпуска — «Перемаркировка». При наличии предыдущего кода он указывается в заявке, после чего система автоматически выводит его из оборота. В случае полной утраты кода

допускается использование технической карточки с префиксом 029 без регистрации в ГС1 РУС.

3. Нанесение новых этикеток на товар с последующей проверкой считываемости сканером.

4. Подача документа «Перемаркировка» в личном кабинете. Старый код получает статус «Код выбыл», новый — «В обороте», после чего товар может быть реализован легально.

4.3. Ограничения и риски

- Перемаркировка доступна не для всех товарных групп. Например, для духов, туалетной воды, фототехники и шин она не применяется при использовании обычного (нетехнического) кода;
- Провести перемаркировку вправе только владелец кода маркировки, зафиксированный в системе на момент обращения;
- Срок подачи заявки — 20 рабочих дней с момента обнаружения утраты или повреждения кода;
- Массовая перемаркировка всей партии непосредственно после ввоза рассматривается контрольными органами как индикатор потенциального нарушения.

Важно подчеркнуть: перемаркировка не предназначена для легализации контрафактной продукции. Она применяется исключительно в случаях, когда товар уже был введен в систему, но код утратил физическую читаемость или содержит ошибку. Использование данной процедуры для сокрытия нелегального оборота является основанием для претензий со стороны контролирующих органов и блокировки операций в ГИС МТ.

CustomsOnline.ru

ПРОЧЕЕ

Серый импорт выглянул из тени: Минфин и ФТС оценили первые результаты запуска СПОТ

Ведомства подвели первые итоги запуска системы подтверждения ожидания товаров при импорте из стран ЕАЭС: за три месяца дополнительные бюджетные поступления составили 34 млрд руб., выросли объемы декларирования грузов напрямую из Китая, а не через третьи страны с занижением стоимости. При этом и регуляторы, и участники торговли видят пространство для доработки системы: в частности, предлагается расширить круг освобождаемых от обеспечительного платежа при СПОТ, вовсе заменить его банковской гарантией, а также распространить систему и на перевозки грузов авиатранспортом.

К началу сентября фискальный эффект от внедрения с 1 июня Системы подтверждения ожидания товаров (СПОТ) составил 33,8 млрд руб. из запланированных на этот год 50 млрд руб., сообщил 21 сентября замминистра финансов Алексей Сазанов, выступая на Московском финансовом форуме.

Система СПОТ запущена властями для пресечения практики ухода импортеров от таможенных платежей. Она распространяется на импорт, ввозимый в РФ с остальной территории ЕАЭС автомобильным транспортом. Импортер обязан за два дня до пересечения границы фуры с товаром направить в ФНС документ о предстоящей поставке (ДОПП) с информацией о ней. При этом надо авансом внести на счет ФНС обеспечение уплаты «импортных» НДС и акциза. От платежа освобождены надежные импортеры — участники налогового мониторинга и уполномоченные экономические

операторы. После «предоплаты» участник торговли получает необходимый для пересечения перевозчиком границы QR-код, наличие которого проверяют сотрудники таможни.

Спустя более трех месяцев после запуска система работает штатно, констатируют в Минфине. На 10 сентября сумма подлежащих уплате косвенных налогов превысила 218 млрд руб., оформлено около 544 тыс. ДОПП. За месяц через систему проходит 11 тыс. импортеров. ФТС сообщает, что 95 % всех проверяемых QR-кодов валидны, разворачивают на границе из-за проблем с оформлением около 600 фур в неделю.

21 сентября тема СПОТ поднималась на встрече Владимира Путина с руководителем ФТС Валерием Пикалевым. Глава службы одним из эффектов введения системы назвал рост объемов декларирования товаров из Китая напрямую в РФ. «Если раньше у участников была возможность существенно занижать стоимость товаров, а разницу выплачивать продавцам, по сути дела, наличными, то теперь же эти товары ввозятся в подавляющем большинстве случаев по реальной стоимости», — объяснил главный таможенник. Поясним, речь идет о том, что китайские товары стали в меньшей степени, чем раньше, завозиться через Киргизию и Казахстан.

Бизнес предлагает донстроить систему. Поскольку обеспечительный платеж отвлекает немалые деньги из «оборотки», деловые объединения настаивают на его замене банковской гарантией (см. *“Ъ” от 4 августа*), — в Минфине и ФНС заверяют, что намерены проработать вопрос этой осенью. Предложено также расширить список лиц, освобожденных от аванса. Председатель комитета «Деловой России» по розничной торговле Михаил Кучмент считает необходимым понизить «порог добросовестности» налогоплательщика, при превышении которого не нужно вносить обеспечение, с 30 млрд руб. годовой выручки до 5–10 млрд, а также отнести к числу надежных компаний системообразующие предприятия и аффилированные с ними лица. Президент «Опоры России» Александр Калинин считает, что от аванса можно было бы освободить всех участников внешнеэкономической деятельности, отнесенных таможней к низкой категории риска.

Заместитель главы ФНС Александр Егоричев на форуме сообщил, что служба готова опираться на систему управления рисками при распространении обязанности уплаты обеспечения. Алексей Сазанов отметил, что совместно с ФТС Минфин работает над уточнением предписаний о недопущении фур в страну по некорректным ДОПП. Например, таковыми могут перестать считать документы, расхождение данных в которых с товаросопроводительными документами не влияет на размер налоговых обязательств. Также решается вопрос по сборным грузам, на которые оформляется сразу несколько ДОПП, — в Минфине думают над тем, чтобы из-за ошибки в одном из них не отзывалась вся партия сразу.

Отдельный сюжет — расширение СПОТ на иные виды транспорта. «Деловая Россия» предлагает распространить систему и на авиаперевозки. По словам Михаила Кучмента, добросовестные игроки не должны нести дополнительную нагрузку за тех, кто продолжает работать в серой зоне, а потому необходимо перекрыть «небольшие, но все же оставшиеся каналы серого импорта». Между тем таможня со своей стороны пока не наблюдает явного перетока объемов грузоперевозок в сторону авиации или железнодорожного транспорта на фоне запуска системы, сказал *“Ъ”* заместитель главы ФТС Агепсим Ашкалов. Впрочем, возможность распространения СПОТ на эти виды перевозок изначально подразумевается профильным законом, напомнил он, решение остается за правительством.

«Коммерсантъ».

Что скрывается в багаже: таможенные эксперты рассказали, как проверяют антиквариат и драгоценности

Таможенные эксперты за семь месяцев 2026 года исследовали более 760 тысяч объектов — от ювелирных изделий и предметов антиквариата до наркотических средств. Это в 1,7 раза больше, чем за тот же период прошлого года. Как проверяют подлинность, определяют состав и устанавливают происхождение товаров, журналистам показали в Центральном экспертно-криминалистическом таможенном управлении (ЦЭКТУ) ФТС России в ходе пресс-тура, приуроченного к 35-летию службы.

Как сообщил заместитель начальника ЦЭКТУ Денис Поляков, по итогам экспертиз в бюджет доначислено более 1,6 млрд рублей. Такие доначисления — результат работы экспертов: иногда в декларации указывают заниженную стоимость товара или неверный код, чтобы уменьшить сумму пошлины. Экспертиза помогает установить реальные характеристики товара и правильно его классифицировать.

Спектр исследований при этом широк. Товароведческие экспертизы позволяют установить вид, количественные и качественные характеристики, а также стоимость товара — от этого зависит код его классификации и, соответственно, ставка пошлины. Отдельное направление — экспертиза наркотических средств и психотропных веществ. Есть и классическая криминалистика: почерковедение, техническая экспертиза документов, дактилоскопия, трасология.

Путь вещи в лабораторию ЦЭКТУ начинается на таможенном контроле. Если у инспектора возникают сомнения в подлинности или стоимости предмета либо в законности его ввоза, вещь направляют на экспертизу. Как говорит начальник отдела искусствоведческих экспертиз Валерий Климов, чаще всего это происходит по незнанию. Например, человек везет старую бабушкину брошь и не подозревает, что ее нужно декларировать.

По закону культурной ценностью может быть признан предмет старше 50 лет, а для отдельных категорий — старше 100. Но возраст — не единственный критерий: эксперт оценивает также историческую, художественную или научную значимость, редкость и сохранность. Сама по себе такая находка в багаже не проблема: при ввозе культурную ценность необходимо письменно задекларировать, при этом пошлина не взимается. С вывозом сложнее: потребуется разрешение Минкультуры, которое выдают по результатам экспертизы. Без необходимых документов предмет могут задержать и направить на экспертизу. Тем, кто не уверен в возрасте семейной реликвии, Климов советует не гадать, а сразу ее задекларировать: это займет немного времени, зато избавит от долгих разбирательств на границе.

В отделе искусствоведческих экспертиз журналистам показали задержанные предметы: капсюльное ружье, табакерку, статуэтку из бивня мамонта, кавказскую шашку. Шашка, по словам Климова, подлинная — конец XIX — начало XX века. «Она частично изготовлена из серебра. Клинок с двумя долами имеет небольшую кривизну, но видно, что сделано кустарем», — говорит эксперт, вынимая ее из ножен. По его оценке, стоимость шашки составляет от 200 до 500 тысяч рублей.

В лаборатории, где исследуют ювелирные изделия, часы, а также предметы из металла и керамики, специальный прибор определяет состав сплава и соотношение компонентов. Корреспонденту *“РГ”* предложили проверить собственное кольцо: его поместили в прибор, выбрали на экране область для анализа и запустили измерение. Прибор воздействовал на

металл рентгеновским излучением и по характеру отклика определил состав сплава. Через несколько секунд на экране появился график с пиками. Экспертиза показала, что кольцо сделано из золота 585-й пробы.

По соседству проводят геммологические экспертизы — исследуют драгоценные камни и изделия с ними. Заместитель начальника отдела Виктор Мергесов объясняет, почему современные копии ювелирных украшений бывает трудно отличить от оригиналов. Раньше подделку часто выдавал сам материал — латунь или дешевый бижутерный сплав. Теперь реплики изготавливают из тех же драгоценных металлов и камней, что и оригиналы, поэтому по одной только цене отличить копию бывает непросто: оригинальный браслет стоит около 400 тысяч рублей, серьги — 350 тысяч, а их качественные копии — 180-200 тысяч. На подделку могут указывать отсутствие фирменной упаковки и документов, но главное — несоответствия в маркировке. Именно по маркировочным обозначениям эксперты чаще всего выявляют такие расхождения.

В отделе есть и подлинные экспонаты: часы Rolex за 1,5 млн рублей, Patek Philippe за 3,5 млн рублей, а также главный экспонат — перстень с бриллиантом в 30 карат, который, по словам Мергесова, стоит больше 100 млн рублей.

Один из самых неожиданных методов в работе таможенных экспертов — палинология, то есть исследование пыльцы. «Пыльца для каждой местности уникальна, — говорит Поляков. — Исследуя ее на фруктах и овощах, можно установить географический район, из которого привезен товар». Метод стал востребован после введения ответных ограничений на ввоз плодоовощной продукции и с тех пор прочно вошел в экспертную практику — наряду с рентгеновским и ультрафиолетовым анализом, а также опытом искусствоведов.

«Российская газета»

Таможенные сборы за покупки зарубежных товаров могут достичь 25 млрд рублей

Федеральный бюджет сможет ежегодно получать 24,6 млрд руб. от таможенных сборов с трансграничной электронной торговли, говорится в пояснительной записке к проекту главного финансового документа на 2027 г., который правительство внесло в Госдуму.

Минфин ранее предложил установить таможенный сбор в размере 100 руб. за каждую зарубежную посылку с товарами для личного пользования стоимостью до 200 евро. Кроме того, ведомство выступило за обложение зарубежных товаров, купленных через электронные площадки, НДС по ставке 22 %. Хотя до этого речь шла о поэтапном введении налога: в следующем году сбор должен был составить 7 %, в 2028 г. — 14 %, в 2029 г. — 22 %.

При этом локальный рынок интернет-торговли сейчас преимущественно ориентирован на продажи внутри страны, уверяет президент Ассоциации компаний интернет-торговли (АКИТ) Артем Соколов. По его данным, по итогам семи месяцев

этого года на «чистую» трансграничную торговлю пришлось 3,4 % объемов реализации или 280 млрд руб. Примерно такое соотношение сохраняется последние пять лет, добавляет он: так, в 2025 г. доля таких сделок также находилась на уровне 3,4 % (454 млрд руб.). В Ассоциации цифровых платформ (АЦП) со ссылкой на исследование НИУ ВШЭ говорят о 3–5 %.

АКИТ в целом поддерживает введение НДС на трансграничную торговлю, говорит Соколов. Данная мера, по его мнению, справедлива по отношению к добросовестным российским компаниям и отечественным производителям. При этом ассоциация последовательно выступала за поэтапное повышение налога, чтобы бизнес успел адаптировать логистические цепочки и партнерские связи.

С тем, что НДС следует повышать поэтапно, согласен и гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров. Такой подход, по его словам, позволит бизнесу адаптироваться без резких колебаний, сохранить доступность ассортимента для покупателей, особенно по товарам, у которых нет российских аналогов, и снизить риск перетока торговли с регулируемых каналов маркетплейсов на нерегулируемые.

Президент АЦП Ораз Дурдыев отмечает, что методика расчета суммы поступлений в размере 24,6 млрд руб. и допущения по динамике рынка в пояснительной записке не раскрываются. Но сама оценка, по его мнению, не выглядит завышенной. По его словам, трансграничный канал востребован прежде всего у покупателей товаров без прямых аналогов на российских площадках, а также у тех, кто готов ждать доставку ради более низкой цены. При этом таможенный сбор даже в 100–200 руб. за посылку уже чувствителен для недорогих категорий, продолжает Дурдыев. В сочетании с НДС в 22 % стоимость зарубежного товара может вырасти настолько, что часть покупателей просто откажутся от его приобретения.

Соколов обращает внимание и на другие возможные последствия новых правил для покупателей. Ключевым вопросом, по его словам, остается механизм возврата НДС, уплаченного на таможне, при отказе от товара. Если вернуть 22 % будет невозможно, это тоже может привести к снижению спроса на такой способ покупки, считает он.

VCH.ru



ВЕДЕНИЕ БУХГАЛТЕРСКОГО И НАЛОГОВОГО УЧЕТА

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



1С:БухОбслуживание
ИНТЕГРА ЦЕНТР
г. Ижевск

(3412) 77-01-32
www.icbo.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» № 10 (225), Октябрь 2026 г.

Главный редактор: Толстиков 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/>