TL GROUP
Logistics Operator
Customs Broker

ДАЙДЖЕСТ

ПОЛЕЗНЫЕ НОВОСТИ

Выпуск №23
Ноябрь 2026 г.

Читайте новости в MAX, VK
или на сайте

Сегодня в выпуске:

НАШИ НОВОСТИ

Доставка сборных санкционных грузов из Европы в РФ…..……..……..стр. 2

ДАЙДЖЕСТ

ФТС предупредила о сбоях информационного обмена с участниками ВЭД…..……..……....стр. 3
.

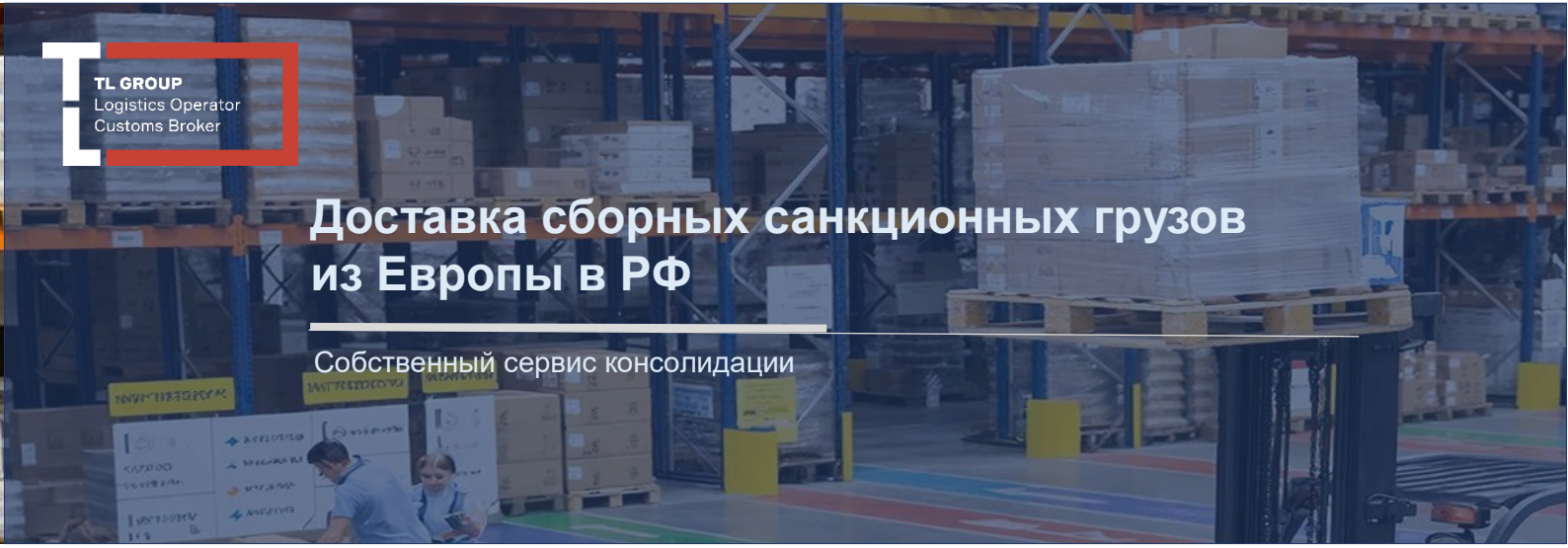
Правительство усиливает контроль за производителями в системе маркировки……..……...……..стр. 4

Аналитический обзор: итоги 9 месяцев на рынке контейнерных перевозок РФ……...……..стр. 5

КОПИЛКА ЗНАНИЙ

Прямое ЖД или море + ЖД: как выбрать маршрут, если цена и сроки сопоставимы.....стр. 6

Знак Ответственного бизнеса
IV Ежегодная Национальная Премия
ОТВЕТСТВЕННОГО БИЗНЕСА
ДИПЛОМАНТ 2025



TL GROUP
Logistics Operator
Customs Broker

Доставка сборных санкционных грузов из Европы в РФ

Собственный сервис консолидации

Мы предлагаем:

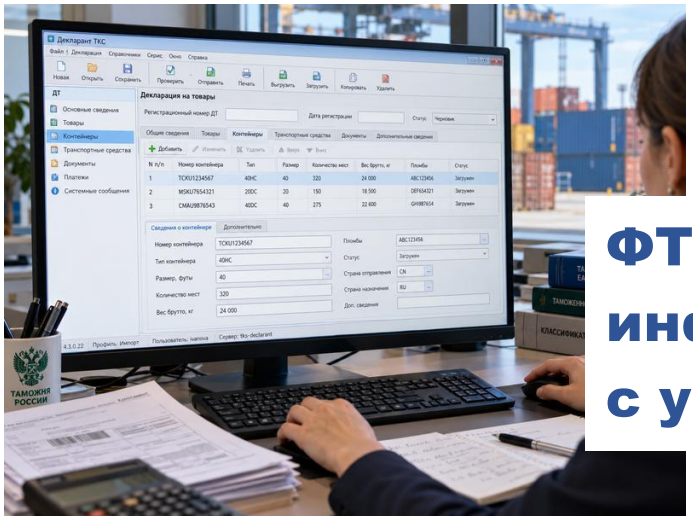
- ✓ **Доставка сборных санкционных грузов из Европы в порт СПБ на еженедельной основе**
- ✓ **Собственный сервис консолидации в Нидерландах**
- ✓ **Оформление европейских экспортных и транзитных деклараций**
- ✓ **Обеспечение расчетов с поставщиками**
- ✓ **Комплекс услуг по таможенному оформлению и доставке до двери в РФ.**

Мы предлагаем сервис доставки сборных грузов из Европы в РФ с полным комплексным сопровождением на всех этапах



Для консультаций и расчета стоимости свяжитесь с нами:

sales@tl-group.ru
8-800-201-38-10



ДАЙДЖЕСТ

ФТС предупредила о сбоях информационного обмена с участниками ВЭД

Проблемы зафиксированы 2 ноября 2026 года с 14:30 по московскому времени. Специалисты ФТС проводят восстановительные работы, о завершении которых ведомство обещает сообщить дополнительно.

Как проблемы могут повлиять на таможенное оформление

Информационные операторы обеспечивают электронный обмен документами и сведениями между участниками ВЭД и информационными системами таможенных органов.

Через такие каналы передаются в том числе электронные декларации, документы для таможенного оформления и сообщения, связанные с проведением таможенных операций.

Замедление информационного обмена может приводить к увеличению времени передачи документов, получения ответов от таможенных органов и выполнения отдельных этапов электронного декларирования.

При этом ФТС пока не сообщала о полной остановке информационных систем или невозможности проведения таможенных операций на всей территории России.

В опубликованном уведомлении речь идет именно о периодических замедлениях, о которых сообщили отдельные информационные операторы. Причины замедления пока не названы.

Что делать участникам ВЭД

При возникновении задержек в электронном документообороте участникам ВЭД целесообразно проверять состояние отправленных сообщений в используемом программном обеспечении и уточнять информацию о доступности каналов связи у своего информационного оператора.

Особенно важно контролировать получение подтверждений о передаче и регистрации документов, поскольку успешная отправка сообщения из программы не всегда означает его получение и обработку таможенной системой.

При этом официальных сообщений о введении особого порядка декларирования в связи с нынешним инцидентом пока нет.

ФТС продолжает восстановительные мероприятия и обещает дополнительно проинформировать участников ВЭД после устранения проблем.

Источник



Правительство усиливает контроль за производителями в системе маркировки

Подписано Постановление Правительства РФ № 1413 от 27.10.2026, которое вносит масштабные изменения в правила маркировки сразу для нескольких категорий товаров.

Кого коснется:
• Фототехника (камеры, вспышки)
• Парфюмерно-косметическая продукция и антисептики
• Бытовая химия, товары личной гигиены
• Смазочные материалы и автохимия
• Товары для детей
• Строительные материалы

Главное нововведение — «Оценка производителей»
Власти будут проверять достоверность сведений о том, что товар действительно произведен в РФ, а не просто ввезен под видом российского. Оценка будет проходить в два этапа:

1. Дистанционно (без выезда): При регистрации в системе «Честный знак» производителю дается 3 рабочих дня, чтобы подтвердить наличие производства. Документы и фото/видео с геолокацией нужно будет загружать через специальное мобильное приложение.

2. С выездом на место: Если система по спецкритериям выявит «красные флаги», оператор системы направит уведомление о посещении. Производитель должен дать согласие в течение 5 рабочих дней.

Последствия проверок:
Если производитель не предоставил данные, проигнорировал уведомление или по итогам проверки выяснилось, что реального производства нет — принимается решение об отсутствии производства. Это повлечет за собой ограничения в системе маркировки.

Возможность обжалования:
Предусмотрена процедура оспаривания. Производитель может обратиться к оператору (если устранил нарушения) или в специальную комиссию (в случае несогласия). На рассмотрение жалобы у комиссии будет 14 дней (с возможностью продления еще на 7 дней).

Сроки:
Постановление вступает в силу через 60 дней после официального опубликования. Минпромторгу дано 3 месяца, чтобы обновить типовые формы договоров на предоставление кодов маркировки.

Бизнесу, занятому в этих отраслях, стоит заранее подготовить свои производственные площадки к возможным визитам и настроить работу с мобильным приложением.

Источник



Аналитический обзор: итоги 9 месяцев на рынке контейнерных перевозок РФ

По итогам девяти месяцев 2026 года объем российского контейнерного рынка увеличился на 6,8%, достигнув 5,7 млн ДФЭ.

Ключевые тенденции рынка и их влияние на формирование логистических стратегий.

Структура грузопотоков: смещение в сторону импорта
Основным драйвером роста рынка выступил импорт. Объемы ввоза через порты и погранпереходы Дальнего Востока, а также через Казахстан возросли на 33%, сформировав 67% всего контейнерного импорта страны. В то же время экспортные отгрузки снизились на 3,7% (до 1,4 млн ДФЭ), что обусловлено макроэкономическими факторами и эффектом высокой базы 2025 года.

Динамика фрахтовых ставок
В сентябре зафиксировано сезонное снижение индекса стоимости доставки на 4% (до 9 703 долл. США). Однако в среднесрочной перспективе сохраняется тренд на удорожание: за 9 месяцев 2026 года ставки на направлении Китай — Москва увеличились на 32% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

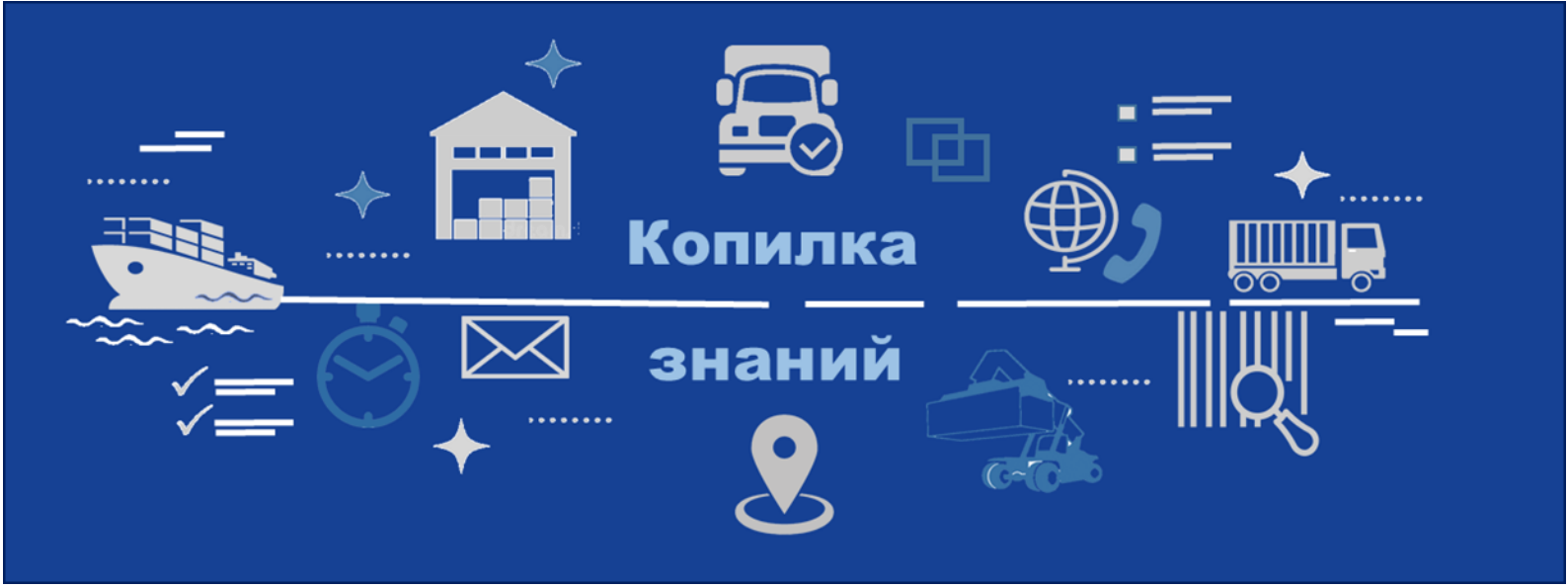
Инфраструктурные ограничения и альтернативные маршруты

Текущая конъюнктура требует пересмотра традиционных логистических схем:

- Дальний Восток и ж/д погранпереходы: Наблюдается снижение пропускной способности, увеличение сроков обработки и перегрузки грузов на железнодорожный транспорт.
- Северо-Запад и СМП: Маршрут через Санкт-Петербург демонстрирует рост конкурентоспособности. Запуск регулярных рейсов по Северному морскому пути позволил оптимизировать сроки доставки без существенного увеличения тарифов.
- Транзит и каботаж: Объемы транзитных перевозок выросли на 8,2%, продолжается активное развитие каботажной линии Санкт-Петербург — Калининград.

Уровень контейнеризации грузов в сентябре вырос до 6,9%, увеличившись на 0,3 процентных пункта по сравнению с августом. Рост обеспечили сезонная активация поставок зерна из Сибири, а также перевозки удобрений, черных и цветных металлов.

По материалам



Прямое ЖД или море + ЖД: как выбрать маршрут, если цена и сроки сопоставимы

При выборе способа доставки из Китая традиционно ориентировались на простой принцип: **железная дорога — для скорости, море с последующей перевозкой по железной дороге — для экономии.** Сегодня эта логика работает не всегда. Стоимость двух маршрутов может быть близкой, а заявленные сроки — практически одинаковыми.

В таких условиях главным критерием становится не продолжительность перевозки в коммерческом предложении, а предсказуемость всей логистической цепочки. Важно оценить, где груз может задержаться, насколько вероятна эта задержка и какие дополнительные расходы она повлечёт.

Прямое ЖД: меньше этапов, но остаются пограничные риски

Главное преимущество прямой железнодорожной перевозки — сравнительно простая структура маршрута. Нет морского участка, ожидания судна и обработки контейнера в морском порту. Меньше перегрузок и участников — меньше потенциальных точек задержки.

Для грузов из центральных районов Китая такой вариант часто оказывается наиболее логичным.

Однако прямое ЖД не гарантирует бесперебойного движения. Пограничные переходы, включая Забайкальск, Достык и Алтынколь, могут становиться узкими местами. Очереди, досмотры, нехватка платформ и ограничения пропускной способности способны заметно увеличить общий срок доставки.

Отдельно необходимо проверять условия конкретного сервиса: допустимую массу груза, ограничения по номенклатуре и возможность перевозки отдельных категорий товаров.

Море + ЖД: больше вариантов, но сложнее цепочка

Для грузов из Шанхая, Нинбо, Циндао и южных районов Китая морская отправка с последующей железнодорожной перевозкой через Дальний Восток может быть удобнее с точки зрения географии и доступности сервисов.

Этот маршрут позволяет выбирать между морскими линиями, портами и вариантами контейнерного оборудования, а также обходить перегруженные сухопутные погранпереходы. Для тяжёлых и опасных грузов могут быть доступны подходящие решения, но их необходимо согласовывать с каждым участником перевозки: ограничения действуют и на морском, и на железнодорожном участке.

Основной риск возникает на стыке двух видов транспорта. После выгрузки в порту контейнер может ожидать платформу и отправление по железной дороге. Иногда это ожидание занимает больше времени, чем сам морской переход.

К дополнительным факторам относятся погодные условия, переносы судозаходов, расходы на хранение и возможное изменение тарифов на железнодорожном участке. Поэтому первоначально привлекательная ставка не всегда означает более низкую итоговую стоимость.

Что сравнивать, кроме цены и срока

Если предложения сопоставимы, выбирать маршрут следует по фактической готовности к отправке. Для этого важно выяснить:

- Дату отправления: подтверждена ли она или указана ориентировочно.
- Текущую загрузку маршрута: какова ситуация на погранпереходах и в портах.
- Наличие оборудования: доступны ли контейнеры, платформы и места на нужном сервисе.
- Полный срок доставки: включены ли ожидание отправки, перегрузки и промежуточное хранение.
- Полную стоимость: какие платежи зафиксированы, а какие могут измениться.
- Резервный план: что предложит перевозчик при задержке на одном из этапов.

Ключевой вопрос — не только «сколько дней груз будет в пути?», но и «сколько дней он будет ждать начала или продолжения перевозки?».

Как снизить риск срыва сроков
При прочих равных прямое ЖД может быть предпочтительнее благодаря меньшему числу этапов. Но это преимущество теряет значение, если контейнер долго ожидает отправления в Китае.

Для крупных или критичных по срокам партий стоит рассмотреть распределение груза между двумя маршрутами. Такой подход не обязательно снижает расходы, но уменьшает зависимость от одного логистического коридора.

При согласовании сроков с клиентами также необходим резерв. Практическим ориентиром может служить запас не менее 50% к сроку, заявленному линией или экспедитором. Однако его достаточность следует оценивать с учётом сезона, текущей загрузки маршрута и последствий задержки. В договоре важно чётко определить, с какого момента исчисляется срок и какие этапы он включает.

Вывод

Универсального победителя нет. Прямое ЖД обычно выигрывает простотой маршрута, а море + ЖД — вариативностью логистических решений.

При одинаковых цене и заявленных сроках предпочтение стоит отдавать не привычному виду транспорта, а маршруту с подтверждённой отправкой, меньшим ожидаемым простоем и более прозрачной итоговой стоимостью.

Источник