



ДАЙДЖЕСТ

ПОЛЕЗНЫЕ НОВОСТИ

Выпуск №20
Сентябрь 2026 г.



Читайте новости в [MAX](#), [VK](#)
или на [сайте](#)

Сегодня в выпуске:

НАШИ НОВОСТИ

Исход грузов на Север: почему Новороссийск больше не вариант и как импортеру выжить в 2026 году.....стр. 2

Решение для импортеров от TL Group.....стр. 3

ДАЙДЖЕСТ

17 сентября указом президента РФ Владимира Путина временное управление введено в структурах 16 иностранных компаний.....стр. 4

Рынок автоперевозок в России поделят 3–5 экосистем.....стр. 5

КОПИЛКА ЗНАНИЙ

ЭПД во ВЭД: иностранный отправитель есть, а в выпадающем списке его нет.....стр. 6





НАШИ НОВОСТИ

Исход грузов на Север: почему Новороссийск больше не вариант и как импортеру выжить в 2026 году.

Порт Новороссийск, исторически обрабатывавший до 40% всего внешнеторгового морского грузопотока страны, фактически выпал из системы надежных международных хабов. По итогам первого полугодия 2026 года перевалка контейнерных и генеральных грузов в акватории Новороссийска упала на 45–50% по сравнению с аналогичным периодом 2024 года.

Регулярные угрозы БПЛА и рост страховых премий в 3–4 раза заставили ключевые морские линии отказаться от заходов на Юг.

Наглядно масштаб проблемы демонстрирует товарооборот с Турцией. Если ранее морской переход Стамбул–Новороссийск занимал 5–7 дней, то сегодня грузы вынужденно идут в обход. Это увеличило среднее время доставки морем почти в 3,5 раза.

Куда ушли грузы? На Северо-Запад. Но это не просто смена точки на карте, это системный сдвиг, который бьет по логистическим бюджетам.

По оценкам аналитиков, контейнерооборот портов Балтики в 2025–2026 годах вырос на 25–30%, достигнув исторических максимумов загрузки. Если ограничения в Черном море сохранятся до конца года, дополнительный контейнеропоток в портах Санкт-Петербурга может составить около 100 тыс. TEU.

Однако море — это только часть проблемы. Главным и, одновременно, лимитирующим фактором стала ОАО «РЖД». Железнодорожная сеть столкнулась с острым дефицитом подвижного состава, в частности, фитинговых платформ для контейнеров. Пропускная способность полигонов на направлениях «Юг — Северо-Запад» работает на пределе, что увеличивает время доставки грузов по железной дороге на 15–20%.

Совокупная стоимость доставки тонны груза из традиционных южных направлений в Центральную Россию выросла в среднем на 30–45%.

Экономика цепочки выглядит следующим образом:

- **Морской фрахт:** удлинение маршрута до Балтики и рост рисков привели к удорожанию морского фрахта на 40%.
- **Портовые сборы:** перегрузка терминалов Санкт-Петербурга позволила стивидорным компаниям поднять ставки на обработку грузов на 15–20%.
- **Ж/Д тарифы:** рост спроса на железнодорожные перевозки в условиях дефицита вагонов дополнительно увеличил транспортную составляющую на 10–15%.

И, все же, логистика больше не оптимизируется по принципу «самый короткий и менее затратный путь». Главный критерий сегодня — «самый безопасный и предсказуемый».

Возвращение к прежней модели, когда Новороссийск был главным и самым быстрым хабом для массовых грузов, пока невозможна. В настоящее время логистика стала дороже, дольше, но именно безопасность теперь является главной валютой в цепях поставок.



Решение для импортеров от TL Group

Компания TL GROUP, предлагает импортерам комплексное решение проблемы смещения грузопотоков на Северо-Запад. Мы не просто перевозим грузы – мы выстраиваем устойчивые и легальные логистические цепочки в новых реалиях.

Почему импортеры выбирают TL GROUP для работы через порты Санкт-Петербурга:

- ✓ Локальная экспертиза и присутствие в главном хабе. Наш центральный офис в Санкт-Петербурге позволяет нам в режиме реального времени контролировать обработку грузов на терминалах, минимизируя риски простоев и оперативно решая любые вопросы на месте, без долгих цепочек согласований.
- ✓ Полный комплекс услуг «от двери до двери». Мы берем на себя весь цикл: стивидорные операции и обработку различных видов грузов, таможенное оформление (лицензия таможенного брокера), а также вывоз любым видом транспорта. Собственный автопарк (включая рефрижераторы) и отлаженные связи с ж/д-операторами гарантируют доставку точно в срок.
- ✓ Бесшовное прохождение контролирующих органов. Мы гарантируем профессиональное сопровождение и успешное прохождение фитосанитарного и ветеринарного контроля. Это критически важно для поставщиков продовольствия (плодоовощная продукция, рыба, морепродукты).
- ✓ Работа со сложными цепочками поставок. Мы организуем еженедельную доставку сборных грузов из Европы (включая попавшие под незаконные санкции Евросоюза) с собственной консолидацией, обеспечиваем легальные расчеты с поставщиками и предлагаем услуги аутсорсинга ВЭД. Это позволяет нашим клиентам фокусироваться на развитии своего бизнеса, а не на преодолении логистических барьеров.

Ваш следующий шаг

Не позволяйте логистическим рискам и удлинённым срокам тормозить рост вашего бизнеса. Доверьте организацию поставок профессионалам, которые знают каждый нюанс работы портов Санкт-Петербурга изнутри.

Свяжитесь с экспертами TL GROUP уже сегодня, чтобы получить индивидуальный расчет стоимости и оптимальный маршрут доставки вашего груза в новых географических реалиях.

🌐 Сайт: <https://tl-group.ru>

☎ Телефон: 8-800-201-38-10

✉ E-mail: sales@tl-group.ru



ДАЙДЖЕСТ

17 сентября указом президента РФ Владимира Путина временное управление введено в структурах 16 иностранных компаний.

В указе президента перечислено 16 компаний. В их числе «ФМ Логистик Восток», «ФМ Логистик Рус», «Ашан», «Ле Монлид», «Нестле Россия» и «Нестле Кубань». Временным управляющим долями и акциями во всех компаниях назначено АО «Л.Е.В. Менеджмент», учрежденное в Москве в 2024 году. Акционеры общества не раскрываются.

Три группы из переданных во временное управление иностранных активов — FM Logistic, «Ашан» и «Лемана Про» — связаны с французским бизнесом.

Основными владельцами FM Logistic считаются члены семей Фор и Маше, «Ашана» — семья Мюлье. Последняя также владела в России сетью спортивных магазинов Decathlon.

FM Logistic в России управляет 25 складскими комплексами на 865 тыс. кв. м, выполняет 830 тыс. транспортных операций в год. Оказывает услуги склада, занимается грузоперевозками по России и международными. По последним доступным данным, в 2024 году выручка «ФМ Логистик Восток» составила 30,13 млрд руб., чистая прибыль — 2,32 млрд руб.

«Ашан» объединяет в России 230 магазинов в 100 городах. Оборот сети по итогам первой половины 2026 года сократился на 2,5% год к году, до 127 млрд руб. У «Лемана Про» в России 112 магазинов в 66 городах. По данным Infoline, сегодня эта сеть занимает первое место на российском DIY-рынке с долей 27,2%. В 2025 году ее оборот снизился на 6%, до 550 млрд руб.

У Nestle в России сейчас шесть производственных площадок, расположенных в Калужской, Вологодской, Самарской, Владимирской областях, Пермском и Краснодарском краях. Здесь выпускаются кофе, кондитерские изделия, детское питание и корма для домашних животных. В ее портфеле бренды: Nescafe, Nestea, Purina, Maggi, KitKat, NAN и прочее.

Старший партнер «Алимирзоев и Трофимов» Сергей Алимирзоев поясняет, что временное управление — это еще не конфискация бизнеса или смена собственника.

Формально процесс обратим.

Но практика прошлых лет, по его словам, показывает, что фактически речь обычно идет о промежуточном этапе перед продажей. Сделки, как правило, заключаются через шесть-восемь месяцев.





Рынок автоперевозок в России поделят 3–5 экосистем

Монополии на рынке перевозок не возникнет: при 166 тысячах компаний хотя бы с одной машиной рынок поделят 3-5 экосистем, и их конкуренция обеспечит адекватную цену для перевозчиков

Через несколько лет все малые и средние перевозчики будут подключены к той или иной экосистеме, но монополии не возникнет: рынок поделят 3-5 систем. Такой прогноз озвучил Александр Проскурин, генеральный директор АО «Каргономика» на конференции «Реальный комтранс».

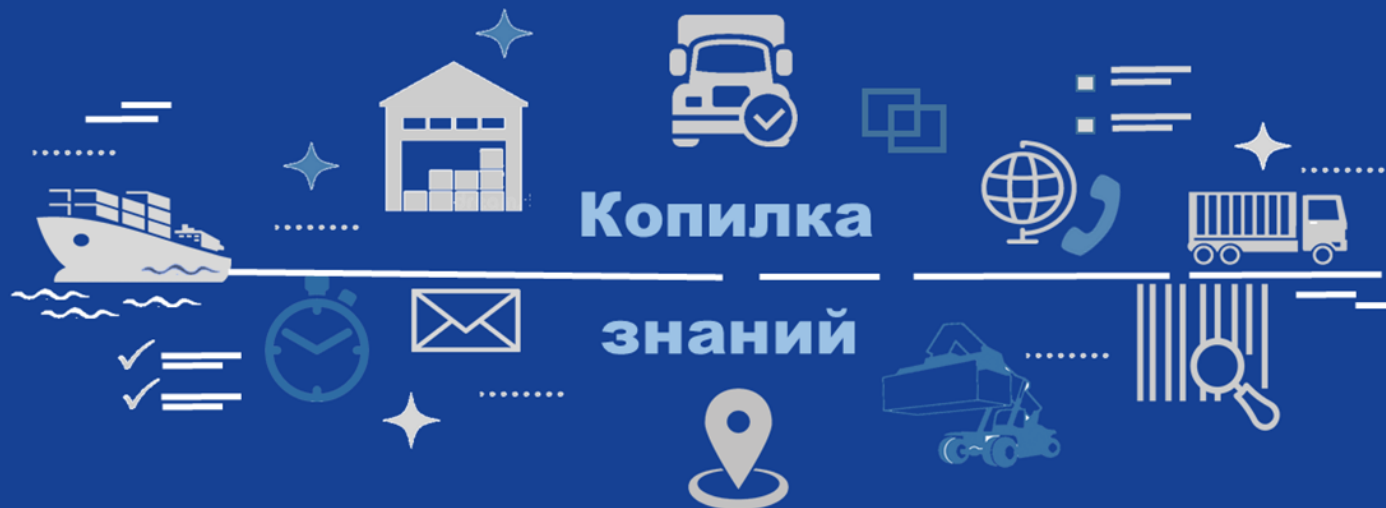
«У нас достаточно большой рынок – больше 300 тысяч участников перевозок, а если говорить про тех, у кого есть хотя бы одна машина, – 166 тысяч участников. Одна экосистема или даже две с таким объемом не справятся. Я надеюсь, что таких будет 3-5 систем. В этом случае они смогут друг с другом конкурировать, и цена будет адекватная», – полагает Александр Проскурин.

Эффективность экосистем для перевозчиков Проскурин объяснил устранением разрывов на стыках процессов. По его словам, данные GPS-мониторинга и список доступных заявок, которые логист в классической схеме переносит из одного места в другое вручную, в экосистеме сопоставляются автоматически, что сильно снижает себестоимость.

Для малых и средних компаний, которые не могут позволить себе штат из 30-50 разработчиков, эксперт видит выход в подключении к готовым системам по подписке.

Крупнейшие ритейлеры и маркетплейсы стали основными драйверами роста рынка грузовых автоперевозок и его потенциальными будущими консолидаторами. К такому выводу пришли аналитики Института развития транспорта, рассматривая результаты 2025 года.

[Источник](#)



ЭПД во ВЭД: иностранный отправитель есть, а в выпадающем списке его нет

1 сентября наступило. ГИС ЭПД продолжает работать, грузы продолжают ехать, а основная нагрузка в первые часы легла на техподдержку и терпение логистов.

Один из самых показательных вопросов:

*грузоотправитель — китайская компания;
клиент по договору экспедиции — российская компания;
экспедитор — российская компания;
маршрут: море + железная дорога + автомобиль;
контейнер — 40 футов*

Нужно ли оформлять электронное поручение экспедитору?

В описанном примере — да.

Российская компания является клиентом по договору транспортной экспедиции и поручает российскому экспедитору организовать перевозку. Поэтому поручение оформляется в электронном виде между этими российскими сторонами, даже если фактический грузоотправитель находится в Китае.

Китайская компания указывается в поручении как грузоотправитель. Ей не нужно подключаться к российскому оператору, подписывать поручение или выполнять действия в ГИС ЭПД. Поручение подписывают российский клиент и российский экспедитор.

Если российская компания заключила прямой договор перевозки с перевозчиком и экспедитор в сделке не участвует, поручение экспедитору не оформляется.

Электронное поручение составляется по единой структуре, утвержденной ФНС, которая позволяет указать иностранного грузоотправителя: его наименование, страну, иностранный идентификатор и адрес. Российский ИНН такой компании не требуется.

Коротко по остальным вопросам:

- Если грузоотправитель — китайская компания, а экспедитор российский, нужно ли оформлять поручение экспедитору?
- Да, если российская компания поручает российскому экспедитору организовать перевозку, поручение нужно оформить в ЭПД. Китайская компания указывается в поручении как грузоотправитель, но не подписывает его.
- Можно ли оформить одно поручение на всю перевозку из Китая в Россию, если маршрут включает море, железную дорогу и автомобиль?
- Да, если экспедитору поручена организация всего маршрута. В поручении указываются все используемые виды транспорта. Возможность заполнения такого маршрута необходимо проверить в системе своего оператора.
- Если весь маршрут указан в поручении, отдельные транспортные документы всё равно нужны?

Да. Поручение фиксирует задание клиента экспедитору, но не заменяет документы, подтверждающие перевозку на отдельных участках. В зависимости от вида транспорта и договорной схемы оформляются коносамент, железнодорожная накладная, CMR, ЭТрН и другие необходимые документы.

- Можно ли использовать сквозное поручение как единственный документ для подтверждения ставки НДС 0%?

Нет. Поручение может входить в подтверждающий комплект, но само по себе право на применение ставки 0% не подтверждает. Состав документов или реестров определяется видом оказанной услуги и требованиями статьи 165 НК РФ.

- До 1 марта 2027 года можно продолжать работать на бумаге, поскольку штрафовать пока не будут?

Обязанность оформлять ЭПД действует с 1 сентября 2026 года. На переходный период МВД и Ространснадзору рекомендовано не штрафовать участника перевозки, если при дорожной проверке вместо электронного документа предъявлен бумажный. Это послабление касается дорожного контроля и не отменяет требований к оформлению документов, а также возможных договорных и налоговых последствий

- Мы подключились к системе ЭПД и можем создавать документы. Этого достаточно?

Для полноценного запуска необходимо провести контрольную перевозку и проверить весь цикл: карточки участников, распределение ролей, КЭП и МЧД, роуминг, подписание, приёмку, исправление и отзыв документов, получение статусов и архив. При регулярных перевозках также необходимо настроить передачу данных из учётной системы, чтобы исключить повторный ручной ввод.

FAQ: 31 практический вопрос об ЭПД в ВЭД:

<https://opencustoms.ru/epd-ved-faq/>

✓ **А также:**

1. Обзор изменений ЭПД с 1 сентября 2026 года:

<https://opencustoms.ru/epd-s-1-sentyabrya-2026/>

✓ 2. Инструкция для Saby/СБИС:

<https://opencustoms.ru/epd-ved-saby-foreign-shipper/>

✓ 3. Инструкция для Контур Логистики:

<https://opencustoms.ru/epd-ved-kontur-foreign-shipper/>

Источник

