



# НОВОСТНОЙ ДАЙДЖЕСТ

Выпуск №220

**11.05.2026**

Материал  
подготовил:  
Панин. А. И.



# ТЕМЫ ВЫПУСКА:

**Стр. 3** - Робот забирает посылку: логистические гиганты Китая уже перешли на гуманоидов (04.05.26)

**Стр. 4** - Основные «точки отказа» при трансграничных перевозках (05.05.26)

**Стр. 5** - Рентген и кинологи на удаленной погрузке нереальны, перечня запрещенных грузов нет (07.05.26)

**Стр. 6** - Россия и Белоруссия сведут перевозчиков в единый реестр (08.05.26)

**Стр. 7** - Перевозчики столкнулись с проблемами из-за новых правил (11.05.26)

## Робот забирает посылку: логистические гиганты Китая уже перешли на гуманоидов

Китайский стартап RobotEra, выделившийся из Университета Цинхуа в 2023 году, начал промышленную эксплуатацию тысячи гуманоидных роботов L7 в логистических центрах China Post, SF Express и других курьерских операторов. Роботы уже работают на конвейерах более чем на десяти объектах, выполняя сортировку посылок.

В China Post и SF Express роботы L7 снимают посылки с движущейся ленты, распознают их через камеры и ИИ, а затем распределяют по ячейкам или контейнерам согласно направлениям. В ряде центров производительность роботов достигла более 85% от человеческой по числу обработанных единиц в час, при этом они работают круглосуточно без перерывов. Часть роботов задействована и в китайской таможне – для досмотра грузов на границе.

В L7 используется собственная модель ИИ, оптимизированная для складских работ. Она обеспечивает круговое восприятие, динамическую прокладку маршрута между конвейерами и точное обращение с коробками разного размера и веса. Сочетание прямых приводов и большого количества подвижных соединений позволяет роботу и быстро перемещаться, и аккуратно работать с грузами.

## Основные «точки отказа» при трансграничных переводах

Трансграничные платежи в условиях санкционного давления остаются зоной системных рисков: вместо обещанной скорости и дешевизны бизнес сталкивается с зависанием денег на недели и месяцы, скрытыми комиссиями в цепочках посредников и полной потерей активов.

Как заявил эксперт, с тех пор как проблемы пришли в транзакционный бизнес «в гости и остались навсегда», рынок переполнен обещаниями дешевых и быстрых переводов. На практике компании регулярно тонут в сложностях: деньги зависают, их возвращают, партнеры их не получают. Каждый раз посредники объясняют происходящее системной проблемой, но условия меняются постоянно, предупредил эксперт.

Самый тяжелый сценарий, по словам эксперта, – исчезновение агента или контрагента. Это может произойти как по злому умыслу, так и из-за того, что стороны живут в «двух параллельных вселенных». Пока топ-менеджеры договариваются об условиях, линейный персонал реализует схему иначе. В качестве чек-листа для самооценки эксперт предложил разделять прямые и косвенные издержки. Последние бизнес недооценивают чаще всего: заморозка денег на несколько недель или месяцев при кредитовании под 1,5% в месяц превращается в серьезные потери, добавив к этому налоговые последствия, санкции валютного контроля и курсовые разницы при возврате средств по другому курсу.

Напомним, в 2026 году российский бизнес столкнулся с дальнейшим ужесточением банковского комплаенса в странах Персидского залива, тогда как банковские системы Лаоса и Индонезии предлагают работающие, хотя и дорогие, каналы для международных расчетов.

Подробнее: [https://logirus.ru/news/custom\\_and\\_ved/ot\\_kirillitsy\\_v\\_platezhke\\_do\\_kurovoy\\_raznitsy-osnovnye\\_tochki\\_otkaza\\_pri\\_transgranichnykh\\_perevo.html](https://logirus.ru/news/custom_and_ved/ot_kirillitsy_v_platezhke_do_kurovoy_raznitsy-osnovnye_tochki_otkaza_pri_transgranichnykh_perevo.html)

7 мая 2026г

## **Рентген и кинологи на удаленной погрузке нереальны, перечня запрещенных грузов нет**

С 1 марта 2026 года вступили в силу поправки к закону о транспортно-экспедиционной деятельности, обязывающие экспедитора проводить фактический досмотр груза с использованием спецсредств (рентген, служебные собаки) для выявления запрещенных веществ. Отсутствие методик и разъяснений со стороны регулятора ставит малый и средний бизнес в логистике химической промышленности перед выбором: либо брать на себя неисполнимые обязательства и рисковать штрафами до 500 тыс. рублей, либо уходить в агентские схемы, теряя налоговые вычеты по НДС.

Для грузовладельцев и экспедиторов это создает два типа критических рисков. Первый – при отсутствии экспедиторской расписки факт передачи груза невозможно доказать при страховом случае или судебном разбирательстве. Второй и самый значимый для финансового учета: «При отсутствии экспедиторской расписки договор может быть квалифицирован как договор перевозки или агентский. Соответственно, отказ принятия расходов по данному договору и НДС к вычету», – предупредила эксперт. По ее словам, такие кейсы уже возникают. Переход на агентский договор, где вознаграждение выделяется отдельно, требует полной перестройки систем учета, баз и продаж, поэтому бизнес массово отказывается от этого.

Говоря о перспективах, эксперт отметила, что сообщество возлагает надежды на Минтранс, но не ждет от него быстрых разъяснений непонятных моментов.

Подробнее: [https://logirus.ru/news/transport/rentgen\\_i\\_kinologi\\_na\\_udalenoj\\_pogruzke\\_nerealny-\\_perechnya\\_zapreshchennykh\\_gruzov\\_net.html](https://logirus.ru/news/transport/rentgen_i_kinologi_na_udalenoj_pogruzke_nerealny-_perechnya_zapreshchennykh_gruzov_net.html)

8 мая 2026г

## Россия и Белоруссия сведут перевозчиков в единый реестр

Россия и Белоруссия на первом заседании смешанной комиссии по международным автомобильным перевозкам договорились создать единый реестр должников среди перевозчиков, а также унифицировать ряд подходов к штрафам и перевозке опасных грузов, сообщает ТАСС.

По замыслу сторон, реестр позволит видеть финансовые нарушения перевозчика независимо от того, на территории России или Белоруссии они зафиксированы. Параллельно комиссия займется разработкой механизма неотвратимости наказания за транспортные нарушения в рамках Союзного государства. Как уточнили в Минтрансе, это означает синхронизацию процедур привлечения к ответственности: нарушение на маршруте между двумя странами не должно остаться безнаказанным из-за межведомственных или межгосударственных разрывов в правоприменении.

Еще одно решение касается перевозки опасных грузов. Россия и Белоруссия договорились синхронизировать подходы к их транспортировке. Конкретные параметры унификации в сообщении Минтранса не раскрываются, но сам факт согласования говорит о намерении убрать технические барьеры на этом виде перевозок.

В ведомстве также отметили договоренность об использовании российских автоцистерн для перевозки продукции белорусских нефтеперерабатывающих заводов. Это прямо снимает вопрос о допуске подвижного состава одной страны к перевозкам грузов, сгенерированных промышленностью другой. Помимо оперативных мер, стороны займутся регистрацией белорусских резидентов в российских информационных базах. Для российских логистических компаний это означает, что контрагенты из Белоруссии станут прозрачнее с точки зрения проверок и подтверждения легальности деятельности.

Подробнее: [https://logirus.ru/news/transport/dolgi\\_ne\\_spyachesh\\_za\\_granitsey\\_rossiya\\_i\\_belorussiya\\_svedut\\_perevozchikov\\_v\\_edy\\_nyy\\_reestr.html](https://logirus.ru/news/transport/dolgi_ne_spyachesh_za_granitsey_rossiya_i_belorussiya_svedut_perevozchikov_v_edy_nyy_reestr.html)

11 мая 2026г

## Перевозчики столкнулись с проблемами из-за новых правил

Рынок автомобильных грузовых перевозок на пространстве ЕАЭС остается нестабильным. Бизнес пытаются подогнать под общие для всего союза правила, однако на практике процесс сопровождается сложностями.

Отечественные перевозчики возлагали большие надежды на диалог с российской стороной во время визита премьер-министра РФ Михаила Мишустина в Казахстан. Одной из тем прошедшего в Шымкенте Евразийского межправительственного совета была логистика. Однако, как отмечают представители отрасли, ни ответов, ни намеков на решение многолетних проблем после переговоров не последовало.

Казахстан во многом зависит от России в сфере автомобильных грузоперевозок: маршруты в Европу проходят через ее территорию, а значит, бизнесу приходится подстраиваться под общие правила. Так, с сентября 2026 года планируется внедрение электронных транспортных накладных.

При этом цифровизация отрасли, по сути, становится неизбежной. Перевозчикам уже сообщили, что с 1 июля оформление путевых листов и товарно-транспортных накладных на груз свыше 3,5 тонн станет обязательным только через электронную систему. Все документы должны фиксироваться в Единой системе управления транспортными документами. Однако предприниматели сомневаются в работоспособности механизма из-за технических ограничений.

Отсутствие оформления документов, отказ их регистрировать или внесение недостоверных сведений грозит бизнесу административной ответственностью. По оценкам участников рынка, на один рейс перевозчикам приходится закладывать более 100 тыс. тенге на пломбы: свыше 41 тыс. тенге стоит начало перевозки объекта отслеживания, 28,4 тыс. — тариф за перемещение по территории государства — члена ЕАЭС, еще 37,8 тыс. — завершение процедуры. Все это без учета НДС.

Подробнее: <https://inbusiness.kz/ru/news/perevozchiki-stolknulis-s-problemami-iz-za-novyh-pravil>



# СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ!

Материал  
подготовил:  
Панин. А. И.

