



НОВОСТНОЙ ДАЙДЖЕСТ

Выпуск №224

09.06.2026

Материал
подготовил:
Панин. А. И.



ТЕМЫ ВЫПУСКА:

Стр. 3 - Простои на границах отнимают до 30% времени эксплуатации автопарка (02.06.26)

Стр. 4 - Операторы складов попросили омбудсмана отвязать хранение от транспортных норм (03.06.26)

Стр. 5 - В России появятся «медленные зоны» на железной дороге (04.06.26)

Стр. 6 - НЦТЛП умер. Да здравствует ЛОТУС (04.06.26)

Стр. 7 - Россия, Азербайджан и Иран запустят электронный пропуск для фур (05.06.26)

Простои на границах отнимают до 30% времени эксплуатации автопарка

Простои на границах отнимают до 30% времени эксплуатации автопарка, а рост грузопотока на пространстве СНГ и ЕС опережает планы по модернизации инфраструктуры. Без немедленного расширения пропускных возможностей погранпереходов себестоимость доставки продолжит расти, заявил руководитель компании «ИТЕКО Россия» и рабочей группы по автомобильным перевозкам в СНГ Дмитрий Калашников на конференции «Логистика Экспо».

Калашников отметил неожиданный для самих участников рынка тренд: страны СНГ, включая Беларусь, Казахстан и Россию, фактически стали логистическими хабами. Их инфраструктура позволяет привлекать больший объем грузов и активнее вовлекаться в экономический обмен. При этом Россия выступает одновременно и крупным участником перевозок, и крупнейшим потребителем этих услуг.

Калашников призвал максимально расширять пропускные возможности существующих погранпереходов уже сейчас. Любое конъюнктурное или сезонное изменение, задержка с проверкой грузов мгновенно порождает гигантские очереди, что напрямую влияет на себестоимость доставки. Последние пять лет плечи автоперевозок выросли критически: если раньше основные объемы грузов шли морем или железной дорогой, то сегодня автотранспорт компенсирует любые геополитические изменения и ограничения, и его доля продолжит расти. Снижение себестоимости и повышение гибкости экономики, резюмировал Калашников, напрямую зависят от скорости прохождения грузов через границы.

Операторы складов попросили омбудсмена отвязать хранение от транспортных норм

Отсутствие в законе разделения транспортного контейнера и стационарного модуля хранения, а также неопределенность ОКВЭД позволяют контролерам штрафовать малые склады по нормативам крупных терминалов

Национальная ассоциация операторов контейнерных складов (НАОКС) предложила московскому бизнес-омбудсмену изменить порядок подтверждения характеристик контейнеров, исключить риски распространения «подмосковного сценария» регулирования, а также инициировать поправки в ОКВЭД и антитеррористическое законодательство.

27 мая в аппарате уполномоченного по защите прав предпринимателей в Москве прошла рабочая встреча с представителями НАОКС. Предприниматели сформулировали четыре блока законодательных инициатив, касающихся местного и федерального регулирования. НАОКС предлагает разрешить подтверждать параметры контейнера не только паспортом завода, но и сертификатом соответствия пригодности, экспертизой или иным документом, который уже применяется при таможенном оформлении.

Председатель НАОКС Артем Замараев пояснил, что ассоциация предлагает сформулировать четкие, понятные и соразмерные требования для складского хранения как для уже сложившейся отрасли экономики, которая дает рабочие места и платит налоги. По его словам, стороны удостоверились, что в аппарате уполномоченного предпринимателей слышат и готовы сотрудничать.

Подробнее: https://logirus.ru/news/warehouses/operatory_skladov_poprosili_ombudsmena_otvyazat_khranenie_ot_transportny_kh_norm.html

В России появятся «медленные зоны» на железной дороге

Минтранс России внес изменения в правила исчисления сроков доставки грузов и порожних вагонов. Проект приказа (ист.) вводит новые нормы суточного пробега для контейнерных поездов, маршрутных отправок, а также дифференцирует сроки для направлений с ограниченной пропускной способностью. Кроме того, пересмотрены основания для увеличения сроков доставки, включая режимы повышенной готовности и угрозу атак беспилотников.

Документ опубликован с приложением, где детально прописаны новые таблицы нормативов суточного пробега и перечень обстоятельств, при которых перевозчик вправе корректировать время доставки. Для контейнерных поездов вводится отдельный порядок расчета. При расстоянии перевозки до 999 километров норматив суточного пробега составит 600 километров, а при расстоянии от 1000 километров и выше – 550 километров в сутки. При этом из пункта 4.1 действующих правил исключается упоминание контейнерных поездов, что указывает на выделение этого типа отправок в самостоятельную категорию расчета.

Сроки доставки порожних вагонов теперь привязываются к датам погрузки груза по согласованной заявке. Если порожний вагон принят к перевозке раньше указанной в запросе-уведомлении даты, срок доставки не меняется. Если позже – срок пересчитывается. В случае, когда порожние вагоны под погрузку становятся не востребованными, сроки корректируются на дату фактического прибытия на станцию назначения, если отправитель не распорядился вагонами в пути. Вводится отдельная норма для перевозок в пределах одной железнодорожной станции.

Независимо от расстояния нормативный срок доставки грузов и порожних вагонов в этом случае составляет двое суток. Для более подробной информации с графиками, предлагаю перейти по ссылке:

Подробнее: https://logirus.ru/news/transport/v_rossii_poyavyatsya_medlennye_zony_na_zheleznoy_doroge.html

НЦТЛП умер. Да здравствует ЛОТУС

На ПМЭФ-2026 объявили о ребрендинге Национальной цифровой транспортно-логистической платформы: теперь проект называется ЛОТУС. Новое название, по словам руководителя проектного офиса Дмитрия Ялова, родилось в ходе мозговых штурмов с рынком. Эксперт пояснил, что аббревиатура ЛОТУС расшифровывается как «логистика, транспорт, услуги».

Эксперт предупредил: не всякое цифровое решение на транспорте – платформа. По поручению председателя правительства его команда изучает ландшафт в России и за рубежом и выделяет четыре группы систем. Первая – TMC-модули и ERP, с них начинается любой бизнес. Вторая – системы, оптимизирующие отдельные узлы: прежде всего Port Community System. Это цифровые платформы, которые объединяют участников портовой экосистемы и обеспечивают безопасный обмен информацией между ними.

Ялов обозначил два глобальных тренда. Первый – стирание границ между разными цифровыми решениями: в TMC появляются биржи заказов и грузов, в Port Community System – компоненты, не связанные с морем, а в системе Ulip, как ни странно, начинают делать агрегатор. Второй тренд – связка государства и частного бизнеса. Эксперт процитировал один из стандартов ISO: там черным по белому запрещают делать такие системы руками одного государства. Но и без государства не обойтись. Рынку нужны общие стандарты, единые правила игры и форматы обмена данными.

Ялов сказал прямо: без Минтранса и правительства здесь не справиться. Вторая задача переименованной платформы НЦТЛП — цифровой двойник перевозки, он же цифровой паспорт. Бессмысленно спорить о сокращении документов, уверен Ялов. Их надо превратить в один датасет и сделать наконец единое окно — бизнес просит об этом постоянно.

Подробнее: https://logirus.ru/news/transport/ntstlp_umer_da_zdravstvuet_lotus.html

5 июня 2026г

Россия, Азербайджан и Иран запустят электронный пропуск для фур

Россия, Азербайджан и Иран заключили соглашение о внедрении системы электронных разрешений «e-Permit» для международных автомобильных грузоперевозок с полной заменой бумажных бланков. Об этом «РИА Новостям» сообщили в Агентстве наземного транспорта Азербайджана.

Ранее водители или логистические компании вынуждены были физически получать документы в профильных ведомствах, передавать их на границе и возить с собой. «E-Permit» представляет собой электронную систему цифрового обмена и выдачи бланков разрешений (пропусков) для международных автомобильных грузоперевозок между тремя странами. В агентстве подчеркнули, что основная цель нововведения – ускорить и упростить процедуры оформления. При этом конкретные сроки ввода системы в эксплуатацию, технические детали реализации, включая единую платформу обмена данными, а также ответственный интегратор в сообщении не раскрываются. Не уточняется, распространяется ли соглашение на все виды грузов или предполагает исключения.

Напомним, в марте 2026-го на границе Монголии и России, в пункте пропуска «Алтан-Булак/Кяхта», начали работу автоматизированные «умные ворота». Новая система позволяет проводить проверку автомобилей в автоматическом режиме, без участия инспектора на линии.

Подробнее: https://logirus.ru/news/transport/vmesto_bumagi_klik_rossiya_azerbaydzhan_i_iran_zapustyat_elektronnyy_propusk_dlya_fur.html



СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ!

Материал
подготовил:
Панин. А. И.

