НОВОСТНОЙ ДАЙДЖЕСТ

Выпуск №223

01.06.2026

Материал
подготовил:
Панин. А. И.

ТЕМЫ ВЫПУСКА:

Стр. 3 - FOB больше не щит: Китай переписал морской кодекс под судоходные линии (25.05.26)

Стр. 4 - Перевозчики взялись за единый стандарт данных о размещении (26.05.26)

Стр. 5 - DHL Express первой передала описание товара алгоритму (28.05.26)

Стр. 6 - QR-код вместо лицензии: новая реальность перевозки опасных грузов с 1 сентября 2026 года (28.05.26)

Стр. 7 - Первый беспилотник с грузом ушел из Москвы в Астану (28.05.26)

25 мая 2026г

FOB больше не щит: Китай переписал морской кодекс под судоходные линии

С мая 2026 года вступила в силу новая редакция Кодекса торгового мореплавания КНР. Поправки закрепляют за перевозчиком право выставлять счета за демередж, хранение и утилизацию груза напрямую отправителю, включая сделки на условиях FOB. Это меняет распределение финансовых рисков для российских импортеров и их китайских контрагентов.

Директор компании Tianjin Sirius Industry and Trade Co., Ltd. Иван Смолин в своем Telegram-канале сообщил о вступлении в силу с мая новой версии Кодекса торгового мореплавания Китайской Народной Республики. Ключевые изменения затронули параграф, регулирующий ответственность за товар между грузополучателем и грузоотправителем. Теперь судоходная линия получила право предъявлять счет за все сопутствующие расходы – демередж, хранение и утилизацию – непосредственно отправителю груза. Это правило распространяется и на контракты на условиях FOB, где покупатель сам организует перевозку.

В ситуации, когда покупатель не является за грузом, отказывается от него или просто прекращает коммуникацию, не вступив в права владения, все финансовые последствия ложатся на отправителя. Получатель несет ответственность за расходы только при условии, что он уже начал процедуру получения – обменял коносамент или подал документы на таможню – и только после этого передумал.

Хотя поправки адресованы китайским грузоотправителям, российским грузополучателям также стоит учитывать их при заключении контрактов с китайскими поставщиками.

Подробнее: https://logirus.ru/news/custom_and_ved/fob_bolshe_ne_shchit_kitay_perepisal_morskoy_kodeks_pod_sudokhodnye_linii.html

26 мая 2026г

Перевозчики взялись за единый стандарт данных о размещении

Судоходная отрасль приступила к созданию единого глобального стандарта для данных о размещении контейнеров на борту судов. Сейчас участники рынка определяют минимальный набор полей, форматы кодирования и правила интеграции этой информации в цифровые системы перевозчиков, терминалов и портовых властей, сообщает Trasporto Europa.

Несколько операторов морской отрасли работают над общими спецификациями структурированной информации о том, как контейнеры загружаются, размещаются и закрепляются на контейнеровозах. Речь идет о данных, которые описывают положение груза в отсеке, ряду и ярусе, общий вес единицы, тип содержимого (рефрижераторные, опасные, негабаритные грузы), план укладки, последовательность погрузки и разгрузки, а также методы крепления. Сегодня каждый перевозчик или терминал использует преимущественно проприетарные или плохо согласованные форматы, что порождает ошибки, задержки и сложности с интеграцией в современные системы планирования и отслеживания.

Цель инициативы – обеспечить совместимость данных между системами разных участников цепочки: судоходных компаний, портовых терминалов, таможенных платформ и операторов внутренних районов. По сути, отрасль пытается создать общий глобальный язык для описания конфигурации груза на борту.
Задача участников – решить, какие поля должны присутствовать всегда (вес, габариты, тип груза, класс опасности), как их кодировать и в каких форматах обмениваться между системами.

Для перевозчиков более высокая стандартизация означает сокращение ошибок в планах загрузки, снижение затрат на переделки и задержки, а также улучшение возможностей для алгоритмов оптимизации веса, остойчивости и расхода топлива – особенно для крупных флотов.

Подробнее: https://logirus.ru/news/global_logistics/konteynery_govoryat_na_raznykh_yazykakh_perevozchiki_vzyalis_za_edinyy_standart_dannykh_o_razmeshch.html

28 мая 2026г

DHL Express первой передала описание товара алгоритму

DHL Express запустила систему автоматической идентификации товаров на основе компьютерного зрения для клиентов международного экспресс-сервиса, сообщает Trasporto Europa. Функция переводит процесс создания таможенных описаний из ручного поля в интерактивный режим с сохранением финального контроля за отправителем.

Компания DHL Express встроила технологию компьютерного зрения в этап бронирования международных экспресс-отправок. Теперь клиент может сфотографировать товар, а система в течение нескольких секунд сгенерирует структурированное описание, соответствующее требованиям таможни. Алгоритм анализирует изображение, классифицирует предмет и предлагает формулировку для таможенной документации. Отправитель вправе подтвердить этот вариант, отредактировать его или заменить полностью до завершения оформления отправки.

DHL Express подчеркивает, что описание содержимого посылки остается критическим элементом таможенного оформления. Именно от этой информации зависят виды проверок и набор требующихся документов. Традиционно подготовка корректной формулировки требовала специальных знаний и аккуратности. Ошибки, слишком общие или противоречивые данные повышают риск блокировки груза и дополнительных запросов со стороны таможенных органов.

Автоматизированная система вмешивается на этапе, предшествующем попаданию посылки в международную сеть DHL. Задача – сократить расхождения между реальным содержимым груза, сопроводительными документами и таможенными требованиями. При этом искусственный интеллект не навязывает описание, а предлагает его. Человеческий контроль над финальными данными сохраняется, но начальные усилия по составлению подходящей формулировки снижаются.

Подробнее: https://logirus.ru/news/global_logistics/dhl_express_pervoy_peredala_opisanie_tovara_algoritmu.html

28 мая 2026г

QR-код вместо лицензии: новая реальность перевозки опасных грузов с 1 сентября 2026 года

С 1 сентября 2026 года вступают в силу сразу несколько кардинальных изменений в правилах перевозки опасных грузов. Электронная транспортная накладная, цифровые спецразрешения вместо бумажных, отказ от пластиковых свидетельств ДОПОГ для водителей внутри России и новые правила перевозки грузов. Об этом на конференции «Логистика Экспо» рассказал президент АТЭС Михаил Титов.

С 1 сентября, по словам Титова, появляются новые правила перевозки грузов. Их утвердят не постановлением правительства, а приказом Минтранса. Кардинальных революционных идей в проекте нет, но элементы, на которые стоит обратить внимание, там присутствуют.

С 1 сентября бумажная версия спецразрешения уйдет в прошлое – все будет в реестре в виде QR-кода. По последним данным, предупредил Титов, срок действия разрешения хотят сократить с одного года до полугода. «Что такое полгода для перевозчика? Это очень короткий промежуток времени». Личная позиция эксперта: спецразрешения надо убирать. Подать заявление на такое разрешение можно либо через госуслуги, либо через личный прием. Самый болезненный вопрос – допуск водителей. Любой водитель, перевозящий опасный груз, должен пройти обучение и получить специальное свидетельство. С 1 сентября их перестанут выдавать в бумажном виде – все переведут в электронный реестр.
Компромисс такой: если водитель возит опасные грузы за границу, он получает пластиковое свидетельство. Если только по России – только электронное. Плюс электронного вида: водитель не потеряет и не забудет документ. Минус: как проверить, если нет интернета? «У нас даже на федеральных трассах нет достаточно хорошей связи», – отметил Титов.

Подробнее: https://logirus.ru/news/transport/qr-kod_vmesto_litsenzii_novaya_realnost_perevozki_opasnykh_gruzov_s_1_sentyabrya_2026_goda.html

28 мая 2026г

Первый беспилотник с грузом ушел из Москвы в Астану

Минтранс России совместно с казахстанскими партнерами 25 мая 2026 года впервые в мире провел трансграничную беспилотную грузовую перевозку по маршруту Москва – Астана, сообщили в пресс-службе министерства.

Заместитель министра транспорта РФ Дмитрий Зверев объявил об успешном завершении эксперимента 27 мая на V Евразийском экономическом форуме. Чиновник подчеркнул, что речь идет именно о доставке грузов, а не о движении пустых машин. По словам Зверева, теперь сторонам предстоит создать нормативное регулирование для таких перевозок. Он предложил разработать общие правила движения высокоавтоматизированных транспортных средств, синхронизировав их с национальными законодательствами России и Казахстана.

Два беспилотных тягача ПАО «КАМАЗ» встретились на пункте пропуска Петухово после преодоления маршрута протяженностью около 3 тысяч километров. Первый автомобиль выехал из Москвы 23 мая, второй отправился из Астаны днем позже. Отдельные участки пути машины прошли полностью без участия водителя.

В ходе тестового рейса стороны проверили три ключевых параметра: качество связи на всем маршруте, точность цифрового двойника дороги и поведение автомобиля в условиях отсутствия связи.

По состоянию на май 2026 года по российским дорогам курсируют более 120 беспилотных грузовиков. Они преодолели свыше 17 миллионов километров в безаварийном режиме. Сеть автономных перевозок охватывает трассы М-11 «Нева», Центральную кольцевую автомобильную дорогу и М-12 «Восток». Ежегодно российско-казахстанскую границу пересекают около 2 миллионов грузовых автомобилей.

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

СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ!

Материал
подготовил:
Панин. А. И.