

ЛОГИСТИКА В НЕБЕ: КАК МЕНЯЮТСЯ АВИАПЕРЕВОЗКИ ИЗ АЗИИ В РОССИЮ И ЧТО ЭТО ЗНАЧИТ ДЛЯ РОССИЙСКОГО БИЗНЕСА

Павел Авраменко, операционный директор ATC Global Logistics, делится актуальной аналитикой рынка авиаперевозок из Китая и Юго-Восточной Азии, рассказывает о тенденциях 2024 г. и первого полугодия 2025 г. и практических стратегиях для бизнеса.



Павел Авраменко
Операционный директор ATC Global Logistics

Китай остается ключевым партнером

После турбулентного периода 2022–2023 гг. рынок авиаперевозок из Китая и Юго-Восточной Азии постепенно возвращается к более предсказуемому состоянию. Если раньше такие перевозки считались экстренным инструментом, позволяющим закрыть срочные потребности бизнеса, то сейчас это полноценный элемент стратегического планирования цепочек поставок. «Авиаперевозки сегодня интегрированы в долгосрочные логистические стратегии компаний, особенно для высокоценной продукции, скоропорта и b2b-грузов», – отмечает Павел Авраменко, операционный директор ATC Global Logistics. Его 17-летний опыт работы в авиационной логистике и постоянное проживание в Шанхае дают возможность видеть рынок изнутри и понимать, как формируются реальные логистические процессы.

По словам Павла Авраменко, Китай по-прежнему остается крупнейшим партнером России по импорту, обеспе-

чивая около трети всех поставок. При этом наблюдается снижение тарифов на морские и железнодорожные перевозки, что создает пространство для более гибкого планирования мультимодальных маршрутов.

Вместе с тем авиаперевозки остаются дорогими, но критически важными для бизнеса. Прямые рейсы из Китая в 2024 г. стоили до 5 USD/кг, а для товаров параллельного импорта – до 9 USD/кг. Несмотря на высокую стоимость, они обеспечивают предсказуемость и минимизируют риски простоев, особенно для срочных и высокоценных грузов.

Совокупная емкость рынка с учетом грузовых рейсов достигает 20–30 тыс. т, к концу года прогнозируется порядка 70 тыс. т. Денежный оборот сегмента равен порядка 180–250 млн USD, при этом пиковые ставки доходили до 8,5 USD за 1 кг груза.

Что необходимо учитывать

Санкционные ограничения 2022–2023 гг., уход западных перевозчиков

и рост страховых ставок радикально изменили цепочки поставок. Морской фрахт подорожал в 2–3 раза, железнодорожные тарифы выросли на 30–50%, а автотранспорт – на 50–70%. В таких условиях авиаперевозки все более предпочтительны, особенно для высокотехнологичных отраслей и e-commerce. Компании стараются строить прогнозы с учетом сезонных пиков, интегрируя мультимодальные маршруты и заранее резервируя емкости на рейсах. Это позволяет им избежать сбоев и минимизировать финансовые потери.

Объемы перевозок и профиль грузов

Авиаперевозки из Китая и Юго-Восточной Азии в Россию, как мы уже говорили, давно стали частью планирования цепочек поставок. Для доставки коммерческих грузов в этом направлении активно используются пассажирские рейсы. За первую половину 2025 г. их выполнено более 2600, общий объем перевезенного груза составил 15–25 тыс. т.

«Для бизнеса важно понимать, какие грузы требуют максимальной оперативности, а какие можно отправлять мультимодально», – отмечает Павел Авраменко. – «Электроника и высокоценные комплектующие идут почти исключительно авиацией, тогда как одежда и стандартные запчасти могут быть частично переведены на ж/д или авто».

Профиль грузов разнообразен: от промышленных комплектующих и деталей для машиностроения до фармацевтики и скоропортящейся продукции. Электроника, мобильные устройства и товары для ритейла составляют значительную долю авиагрузов, что напрямую отражается на выборе самолетов и конфигурации багажных отсеков.

Сеть маршрутов и ключевые игроки

Маршрутная сеть рассматриваемого направления охватывает более 15 городов Китая: Пекин, Шанхай, Гуанчжоу, Сиань, Чунцин, Чэнду, Ханчжоу и др. Китайские перевозчики выполняют более 80 рейсов в неделю, российские авиакомпании – около 40. Основными перевозчиками являются:

- «Аэрофлот». Города: Пекин, Шанхай, Гуанчжоу. Авиапарк: Boeing 777 и Air-

Основные авиаперевозчики грузов из Китая

- **российские авиакомпании:**
«Аэрофлот»
- **российские грузовые операторы:**
S7 Cargo, «Волга-Днепр», «Авиастар-ТУ»
- **китайские авиакомпании:**
China Eastern, Southern, Air China, Hainan Airline



bus A330. Общая емкость: 6–20 т полезной нагрузки.

- China Eastern / Southern / Air China. Регионы: основные промышленные регионы. Представлены гибкие решения для экспедиторов.
- Hainan Airlines. Новые рейсы в Сибирь и Дальний Восток.
- Грузовые операторы: S7 Cargo, «Волга-Днепр», «Авиастар-ТУ». Обеспечивают доставку проектных и негабаритных грузов.

Такое разнообразие операторов создает возможность резервирования слотов, планирования мультимодальных маршрутов и минимизации рисков задержек.

Сезонность и операционные пики

Авиаперевозки из Азии демонстрируют четкую сезонность. Пики приходятся на подготовку к строительным сезонам, выставкам и праздничным продажам. Например, февраль–март – это период

активной перевозки промышленного оборудования и комплектующих, тогда как сентябрь–январь – время ритейла и маркетплейсов.

«Сезонные пики всегда являются вызовом для логистики», – комментирует Павел. – «Если заранее не резервировать слоты на рейсах или не подготовить мультимодальные альтернативы, можно столкнуться с задержками на 5–7 дней, а это критично для b2b-грузов».

Эффективное планирование требует интеграции цифрового мониторинга, чтобы видеть груз в реальном времени и корректировать маршруты при изменении спроса или форс-мажорных обстоятельствах.

Транзитные схемы и параллельный импорт

Одним из ключевых инструментов гибкости поставок стали следующие транзитные маршруты:

Основные схемы

Китай → Бишкек → ж/д / авто → РФ

Китай → Таиланд → Москва

Китай → Дубай → Домодедово / Жуковский

Китай → Вьетнам → Москва



Основные риски

- Геополитические и санкционные ограничения
 - Операционные задержки на таможне
 - Дефицит холодильной инфраструктуры
- Ценовая конкуренция и волатильность тарифов



- Китай → Бишкек → ж/д / авто → Россия;
- Китай → Дубай → Домодедово / Жуковский;
- Китай → Таиланд → Москва.

Перечисленные схемы позволяют обойти прямые ограничения импорта, сократить время доставки и снизить зависимость от отдельных точек. *«Транзит – это не просто обход ограничений, а стратегия управления рисками. Мы часто используем такие маршруты для высокоценной продукции и маркетплейсов, чтобы обеспечить предсказуемость поставок»*, – поясняет Павел.

Объем транзитных грузов в первой половине 2025 г. превысил 3 тыс. т, прогноз на год составляет более 10 тыс. т. Применение таких схем требует внимания к сертификации и документам, но дает компаниям необходимую гибкость.

Инфраструктурные ограничения и технологические решения

Даже при увеличении числа рейсов остаются узкие места, способные сорвать график доставки. Основные ограничения связаны с таможней (где задержки могут составлять до 72 ч), нехваткой холодильных мощностей для фармы и скоропорта, а также ограничением провозных емкостей на региональных направлениях. По мнению Павла Авраменко, любая цепочка поставок – это баланс между скоростью и надежностью, а инвестиции в инфраструктуру и цифровые решения позволяют минимизировать простои. Например, консолидацион-

ные склады в экономически активных китайских регионах объединяют партии разных клиентов и снижают стоимость доставки.

Современные системы track & trace позволяют контролировать перемещение груза в реальном времени, а модернизация терминалов в Москве и на Дальнем Востоке ускоряет обработку и расширяет возможности складирования.

Практические рекомендации для бизнеса

Понимания рынка и структуры авиаперевозок недостаточно, так как компании должны применять комплексный подход. Самые главные нюансы, которые стоит учесть:

- **Контракты и тарифы.** Долгосрочные слоты обеспечивают стабильность, spot-закупки дают гибкость. Фиксация SLA и ответственности перевозчика снижает финансовые потери.
- **Документы и сертификация.** Предварительная подготовка документов ускоряет таможенное оформление, что особенно критично для скоропорта и высокоценной продукции.
- **Консолидация и складирование.** Оптимизация маршрутов через консолидационные склады снижает стоимость и повышает предсказуемость поставок.
- **Холодные цепочки поставок.** Резервирование мощностей и температурные гарантии позволяют минимизировать риски повреждения скоропортящейся и фармацевтической продукции.

- **Мультимодальные решения.** Комбинация авиа, ж/д и авто снижает расходы и повышает надежность цепочек.
- **Цифровая интеграция.** TMS, track & trace и цифровые коридоры сокращают простои и дают возможность принимать управленческие решения в реальном времени.

Основные риски и способы их минимизации

Авиаперевозки остаются дорогим и чувствительным инструментом для бизнеса, где ошибки дорого обходятся. Вот часть главных рисков, с которыми могут столкнуться компании-импортеры и экспортеры, а также рекомендации по их уменьшению:

- Геополитические и санкционные ограничения: снизить зависимость от одного направления помогает диверсификация поставщиков;
- Операционные задержки на таможне: ускорению процесса способствует предсертификация и обращение к проверенным операторам;
- Дефицит холодильной инфраструктуры: предотвратить порчу товаров помогает планирование холодных цепочек;
- Ценовая волатильность: управлять стоимостью возможно с помощью комбинированных договоров и экономических стратегий.

По мнению Павла Авраменко, риски можно превратить в управляемые показатели, если интегрировать аналитику, цифровые инструменты и планировать мультимодальные маршруты.

Заключение

Рынок авиаперевозок из Китая и Юго-Восточной Азии в Россию постепенно стабилизируется. Для бизнеса ключевыми становятся:

- интеграция цифровых инструментов;
- мультимодальные маршруты и гибкое управление тарифами;
- подготовка документов и предсертификация;
- контроль KPI и мониторинг цепочек поставок.

Комплексный подход позволяет снизить риски, оптимизировать расходы и повысить конкурентоспособность, что обеспечит скорость, предсказуемость и гибкость в условиях глобальной нестабильности.

