УДК 639.2 DOI: 10.14451/1.252.285 .3

К вопросу об альтернативах рыбной логистики в России и ее влиянии на цены рыбопродукции для конечного потребителя

© 2025 **Жулева Ольга Игоревна**
Кандидат экономических наук, доцент. Санкт-Петербургский государственный технологический институт (Технический университет).
E-mail: olga-zhuleva@inbox.ru

Ключевые слова: рыбопродукция, логистика, перевозка, транспортный тариф, альтернативный маршрут доставки.

В статье рассматриваются транспортные издержки как фактор, наиболее сильно влияющий на процесс ценообразования на конечную продукцию рыбной отрасли, а также уделяется внимание основным альтернативам, позволяющим снизить их долю в структуре цены на конечную продукцию для потребителей.

Проблема высокой стоимости продукции рыбной промышленности для конечного потребителя остро стоит в нашей стране уже не первый год. Этому способствует целый ряд факторов, и в первую очередь серьезному удорожанию способствует рост логистических издержек, которые формируются в процессе движения продукции по цепям поставок, в частности тарифов на транспортировку. К этому в самое ближайшее время прибавится еще и увеличение налогового бремени на формирующуюся в логистических цепях добавленную стоимость.

С 1 января 2026 г. Минфин России анонсирует повышение ставки НДС до 22% с нынешних 20%. Даже неспециалисту понятно, что эта мера будет способствовать росту цен на продукцию для конечного потребителя. Рыбная промышленность не станет исключением. При этом существенная дополнительная налоговая нагрузка ляжет на логистические операции, осуществляемые в процессе движения рыбопродукции по цепочкам поставок, поскольку вырастут цены на услуги, связанные, прежде всего, с перевозкой, хранением и упаковкой конечного продукта. В настоящее время реализация продукции рыбопромышленного комплекса облагается НДС по пониженной ставке 10%, но услуги по ее доведению до конечного потребителя не подлежат льготному налогообложению. Поэтому рост транспортно-складских расходов, являющихся одной из составляющих себестоимости, неизбежен.

Существенные объемы перевозок продукции рыбопромышленного сегмента для внутреннего потребления приходится на железнодорожный транспорт. Здесь нужно отметить следующую особенность формирования тарифов: они индексируются 2 раза в год, но происходит это в начале года (с 1 января) и в конце года (с 1 декабря), а тарифы на аренду термических контейнеров,

необходимых для правильной и безопасной транспортировки, пересматриваются только в конце года — с 1 декабря [5]. Подобные колебания крупные компании сглаживают путем заключения долгосрочных контрактов, в которых фиксируется ставка на весь год, минимизируя тем самым свои логистические риски.

При этом государственная поддержка в отношении перевозок продукции отрасли в настоящее время сильно ограничена и практически не оказывает ощутимого влияния на рыночную ситуацию, несмотря на то, что на 2023-2026 гг. президент лично давал поручение выделить средства на субсидирование перевозок рыбопродукции железнодорожным транспортом с Дальнего Востока и Сибири [2]. Так, в федеральном бюджете на 2025 г. было заложено более 8 млрд руб. (что примерно на четверть больше, чем в 2024 г.) на поддержку льготных перевозок. С 01.02.2025 г. компенсация по льготным перевозкам составляла 50%. Субсидирование льготных перевозок распределялось неравномерно между различными видами сельскохозяйственной продукции. Объем субсидируемых перевозок рыбной продукции был установлен на 2025 год в объеме всего 70 тыс. тонн и был выбран за два месяца [2].

Более того, уже во втором квартале 2025 года Правительством было предложено считать завершенной реализацию указа президента России о выравнивании тарифов на перевозку рыбы с Дальнего Востока железнодорожным транспортом, аргументируя это тем, что реализованные в рамках исполнения указа меры уже позволили стабилизировать стоимость рыбной логистики. Тем не менее, неоспоримым является тот факт, что перевозка рыбопродукции специализированными рефрижераторными вагонами обходится в 2-3 раза дороже, чем универсальными, что, естественно, сказывается на цене конечного продукта для потребителя.

Также стоит отметить, что за первые пять месяцев 2025 года совокупный объем контейнерных перевозок железнодорожных перевозок сократился на 1,7% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, что касается перевозки рыбы и рыбопродукции, то здесь спад более ощутимый — на 7% [5].

Транспортная составляющая в конечной цене рыбопродукции зависит в первую очередь от вида рыбы и ее стоимости как сырья, чем дороже обходится вылов и чем меньше квоты на вылов, тем дороже и стоимость рыбы. По данным за 1 квартал 2025 г. средняя стоимость перевозки рыбы с Дальнего Востока в столичный регион железнодорожным транспортом (без субсидии) составила около 27,6 рублей за 1 кг. Для мороженой неразделанной рыбы транспортная составляющая в розничной цене занимает 9,3%, для рыбного филе — 4,5% [10].

Если сравнивать аналогичные данные первых кварталов 2022-2025 гг., то прослеживается устойчивая динамика снижения транспортной составляющей в стоимости мороженой рыбы (2022 г. — 13%, 2023 г. — 10,1%, 2024 г. — 9,4%, 2025 г. — 9,3%), и рыбного филе (2022 г. — 5,8%, 2023 г. — 4,4%, 2024 г. — 4,1%, 2025 г. — 4,5%) [10].

При этом по итогам 2024 г. объем перевозок рыбопродукции с Дальнего Востока в другие российские регионы составил 785 тыс. тонн, основная доля при этом была перевезена автотранспортом — 72% или 565,2 тыс. тонн, а на долю железнодорожных перевозок пришлось чуть больше четверти общего объема (26% или около 204,1 тыс. тонн) [10].

И если процесс перевозки замороженной рыбопродукции более-менее налажен, то для сегмента охлажденной рыбы и морепродуктов в России до сих пор не существует рынка логистики как такового [3]. Нет системного подхода в этом сегменте рыбной логистики, хотя отдельные компании на практике реализуют подобные задачи. Основная проблема — длительность перевозки рыбопродукции по железной дороге. Для ускорения необходимо подключать другие виды транспорта, в частности, автомобильный и авиатранспорт, но это приведет к существенному удорожанию доставки.

Чтобы выстроить систему поставок охлажденной рыбопродукции с минимальными издержками, по словам заместителя председателя и руководителя направления развития потребительского рынка. Рыбного союза России С. Гудкова, «необходим специализированный оператор на стыке авиа- и автомобильной доставки. Нужен агрегатор, который будет закупать у рыбаков-прибрежников гарантированные объемы уловов, оперативно доставлять их до основных распределительных центров и сбывать в сети и рестораны. Здесь речь идет как о долгосрочных договорах, так и о проведении, например, еженедельно мини-аукционов» [3].

Необходимость такого подхода обуславливается достаточно сильной зависимостью от импорта охлажденной и дефростированной рыбопродукции, обусловленной неразвитостью в логистике данного сегмента. Доля «дефроста» в общей структуре продаж охлажденной и размороженной рыбы составляет порядка 30% в весе (15% в денежном эквиваленте), импорта — около 15% в весе, что составляет порядка 10% в денежном выражении [3].

Одним из вариантов решения проблем поставок на рынок охлажденной рыбопродукции видится развитие аквакультуры. По прогнозам Россельхозбанка до 2030 года инвестиционный потенциал аквакультуры в России будет варьироваться в размере от 70 до 100 млрд руб. При этом особо отмечается, что предприятия аквакультуры получают доходность в 45-50%, то есть этот сегмент отрасли в нашей стране можно отнести к сверхприбыльным отраслям народного хозяйства [1]. Вместе с тем, ожидается, что мировое производство рыбы и рыбопродукции достигнет 200 млн тонн ежегодно, и значительны прирост его (более 50%) будет обеспечен как раз предприятиями аквакультуры [1].

В России за 10 лет (с 2014 по 2023 годы) выросло вдвое, в 2023 году рост составил 4,8% [1] (в натуральном эквиваленте — 402 тыс. тонн против 383,59 тыс. тонн в 2022 году), при этом в 2025 году прогнозируется объем производства товарной рыбы и иных объектов производства аквакультуры на уровне 389,1 тыс. тонн (в 2024 году данный показатель составил 380,5 тыс. тонн) [1]. А в целом Стратегией развития рыбопромышленного комплекса предусмотрен рост производства аквакультуры до 600 тыс. тонн к 2030 году [1].

Как уже отмечалось выше, в 2024 году произошло некоторое снижение показателей объемов производства товарной аквакультуры, чему способствовал целый ряд факторов, таких как природно-климатические условия (в частности, в 2024 году в весенний период достаточно продолжительное время во многих регионах России наблюдались температуры ниже климатической нормы, а в летний период наоборот высокие, что вызвало снижение уровня воды в естественных водоемах и не могло не отразиться на работе большинства предприятий аквакультуры в нашей стране, так как являлось одной из причин гибели рыбы), а также сказалось отсутствие в достаточном количестве качественного отечественного посадочного материала форели и полное отсутствие посадочного материала семги российского происхождения. Последний фактор привел к тому, что посадочный материал закупался за рубежом, но не всегда оказывался надлежащего качества, а также на его приобретение предприятия аквакультуры были вынуждены брать кредиты под высокие процентные ставки, что означало для них существенные дополнительные расходы, окупаемость которых оказалась ниже ожидаемой.

В настоящее время более 70% всех предприятий аквакультуры в России сосредоточены в 3 макрорегионах — на Дальнем Востоке, в Северо-Западном и Южном федеральных округах. Здесь также стоит отметить специализацию каждой территории по объектам аквакультуры: на Дальнем Востоке преобладает так называемая пастбищная аквакультура, то есть на основе использования природного потенциала водоемов, когда молодь выращивается в искусственных условиях, а затем выпускается в естественный водоем для самостоятельного нагула и роста на основе естественной кормовой базы. Данный вид искусственного рыборазведения считается

одним из наименее затратных. В Дальневосточном макрорегионе аквакультура сосредоточена на разведении и выращивании лососевых, моллюсков и водорослей. Причем производство товарных объемов последних двух групп (моллюсков и водорослей) в основном сосредоточено именно на этой территории.

Специализация Северо-Запада — тоже разведение и выращивание в основном лососевых пород рыбы, но не пастбищным способом, как на Дальнем Востоке, а в садках. Садковая аквакультура предполагает выращивание рыбы в сетчатых садках, расположенных в природных водоемах, таких как озера, реки, водохранилища или моря. Данный вид аквакультуры имеет преимущества над пастбищной, поскольку позволяет полностью контролировать условия выращивания и минимизировать потери в процессе выращивания (в первую очередь от хищников).

В Южном федеральном округе предприятия аквакультуры фокусируются на выращивании карповых пород в открытых водоемах, причем как пастбищным, так и садковым способом.

В натуральных показателях 103,4 тыс. тонн производства продукции аквакультуры приходится на Северо-Запад, 94,2 тыс. тонн — на Южный макрорегион и 93 тыс. тонн — на Дальний Восток (по данным на 01.01.2025 г.) [4]. В общей структуре товарной продукции аквакультуры России по итогам 2024 года это, соответственно, 27,15%, 24,76% и 24,44% (всего в совокупности чуть больше 76%). В структуре товарной продукции аквакультуры по видам в 2024 году преобладали карповые (151,5 тыс. тонн или 39,82%) и лососевые (146,6 тыс. тонн или 38,53%) породы рыб [9]. В совокупности на них пришлось более 78% всей товарной продукции аквакультуры. Помимо этого, на долю других ценных гидробионтов и осетровых пришлось 75,3 тыс. тонн [9] товарной продукции отрасли или почти 20% от общего объема производства.

В региональном разрезе (по отдельным субъектам РФ) лидером производства аквакультуры является Приморье (69,5 тыс. тонн), затем следует Мурманская область (54,9 тыс. тонн) [9], далее — Карелия, Ростовская область и Краснодарский край.

В настоящее время серьезное внимание уделяется вопросам сокращения затрат на рыбную логистику, особенно это касается перевозок рыбопродукции с Дальнего Востока в центральные регионы России, а также оптимизации маршрутов экспортных перевозок. Потенциально снизить себестоимость перевозок можно, используя Северный морской путь. Но для этого нужно четко проработать все основные вопросы, связанные с системным использованием данного маршрута.

Для России Северный морской путь на сегодняшний день имеет стратегическое значение, поскольку является фактически единственным маршрутом, связывающим все наши арктические территории. Именно по нему идет основное снабжение необходимыми жизненно важными ресурсами проживающего на этих территориях населения. Суть основного предложения по использованию Северного морского пути в целях оптимизации рыбной логистики заключается в том, чтобы обеспечить суда, работающие на этом маршруте обратным грузом, в частности, речь идет о лихтеровозах. И здесь основной проблемой оказывается проблема, возникающая, в том числе, и под действием фактора малонаселенности российских арктических территорий — отсутствие регулярного объема грузов, который лихтеровозы могли бы доставлять с Северо-Запада в дальневосточном направлении. Основной объем грузов, необходимых для жизнеобеспечения населения здесь перевозится в сезон навигации, когда северные моря не покрыты льдами.

Если рассматривать статистику объемов грузоперевозок по Северному морскому пути в 2024 году, то общий объем составил 37,9 млн тонн. Это примерно на 4,5% больше, чем в 2023 году. Но более 3 млн тонн из них приходится на транзитные перевозки, а объемы северного завоза составили около 3,4 млн тонн, причем более 2 млн тонн из общего объема северного завоза пришлось на топливно-энергетические ресурсы [7].

Таким образом, потенциал для обратных отправок судов, загруженных рыбопродукцией есть.

Более того, Росрыболовство готово рассматривать возможности субсидирования доставки рыбной продукции с Дальнего востока в европейскую часть России по Северному морскому пути. При этом предполагается, что тарифы на ледокольное сопровождение рыбной продукции с Дальнего Востока будут вдвое ниже стандартных, уже установленных Росатомфлотом и действующих в настоящее время [9].

На сегодняшний день поставки рыбопродукции с Дальнего востока идут в основном по железной дороге. Другого регулярно действующего и более-менее отлаженного маршрута доставки нет. Но грузовладельцы, работающие в сегменте рыбной логистики, далеко не всегда остаются довольны качеством и стоимостью услуг, оказываемых Российскими железными дорогами. В частности, речь идет о простоях грузов. Поэтому альтернатива в виде доставки части продукции морем также рассматривается рыбопромышленниками как один из весомых аргументов для налаживания более качественного сотрудничества с РЖД.

Самой насущной проблемой сотрудничества в сфере перевозок по железной дороге является формирование тарифа. По данным Ассоциации организаций продуктового сектора, перевозка с использованием рефрижераторных контейнеров стоит, как минимум, в два, а то и в три раза дороже, чем в универсальных. Рыбопромышленники, поставляющие продукцию с Дальнего Востока в европейскую часть России, вполне обоснованно со своей точки зрения считают, что это не справедливо с учетом того, что им приходится постоянно использовать именно рефрижераторный подвижной состав, и акцентируют внимание на том, что «тарифы на рефконтейнеры формируются, исходя из логистики в изотермическом подвижном составе, хотя в реальности речь идет лишь о предоставлении инфраструктуры» [8].

Учитывая тот факт, что с 01.01.2025 г. не индексировалась стоимость перевозки грузов по железной дороге в специализированных контейнерах (в том числе и в термических), а также то, что Российские железные дороги наделены правомочиями самостоятельно устанавливать скидки до 50% от тарифов, наличие конкурента в западном направлении перевозок рыбопродукции с Дальнего Востока могло бы сдерживать рост железнодорожных тарифов для рыбопромышленников.

Если обратиться к статистике, то в январе 2025 года средняя стоимость перевозки рыбопродукции в 40-футовом рефрижераторном контейнере по железной дороге составляла около 28 тыс. руб. за тонну до Санкт-Петербурга и 27 тыс. руб. до Москвы [8]. За год при этом отмечен рост тарифов на 22,5% и 22,4%, соответственно. При этом руководство РЖД считает это вполне нормальным и приемлемым, утверждая, что доля их нынешнего тарифа не превышает 5% в структуре розничной цены на рыбопродукцию.

А теперь обратимся к данным Рыбного союза России. В первом квартале текущего 2025 года доля затрат на транспортировку рыбопродукции по железной дороге с Дальнего Востока до Москвы (без субсидий) составляла 9,3% (за год снизилось на 0,1%) в общей структуре розничной цены на мороженую неразделанную рыбу и 4,5% (за год выросло на 0,4%) в розничной цене филе [8]. При этом руководство одной из крупнейших в отрасли компаний ГК «Доброфлот» приводят данные по отдельным видам рыбопродукции, которые весьма наглядно показывают, насколько может отличаться доля логистических издержек, связанных с перевозкой, в зависимости от конкретного вида перевозимой продукции. Так, по данным компании доля логистических издержек в оптовой цене горбуши составила 7%, а для сельди и сардины могла достигать 25% [8]. То есть получается, что высокие транспортные тарифы очень сильно влияют на цену недорогих видов рыбопродукции и, тем самым, на уровень ее доступности для населения.

Но наладить перевозки рыбопродукции по Северному морскому пути на относительно регулярной основе, как уже говорилось выше, достаточно проблематично, и уже сейчас понятно, что

без больших объемов господдержки — фактически невозможно, поскольку существуют высокие риски для отраслевых субъектов. Поэтому, по мнению директора по направлению аналитика и логистика ООО «Морстройтехнология» А. Головизнина, «пока не будет реально работающей линии с какой-то достаточной приемлемой регулярностью отправок, сказать выстрелила ли она или не выстрелила нельзя. Надо вложиться и очень серьезно, а потом понять, получилось или не получилось» [8]. Другими словами, риск того, что не получится, достаточно высок, и на сегодняшний день даже крупные компании рыбопромышленного сектора, функционирующие в первую очередь на Дальнем Востоке не готовы так сильно рисковать. Поэтому вложиться в развитие способа альтернативного железнодорожной доставке рыбы придется государству. Тем более если еще ко всему вышесказанному добавить тот факт, что активное освоение Российских Арктических территорий и шельфа, а вместе с ними и развитие Северного морского пути и перевозок по нему является стратегическими задачами государственного уровня, в том числе и обеспечивающими безопасность нашей страны на геополитическом поле.

И первая проблема, которая должна быть эффективно решена — унификация методики расчета тарифа на ледокольную проводку судов по Северному морскому пути. Об этом уже достаточно много говорится в последнее время. Руководители компаний, являющихся крупными инвесторами в российской Арктической зоне, предлагают формировать тариф на ледокольную проводку в первую очередь в восточной части Севморпути, исходя из тоннажа перевозимого груза, т. е. по сути установить фиксированную ставку на 1 тонно-километр груза. Но пока это только на уровне предложения, а фактически сегодня наблюдается довольно значительный темп роста тарифа по ледокольной проводке. В 2025 году он составляет порядка 40–60 млн руб. при среднем гросс-тоннаже судна 165 тыс. тонн [3] в зависимости от ледовой обстановки в районе проводки и сезона. При этом для судов ледового класса Arc4 стоимость ледокольной проводки существенно ниже — около 22 млн руб., но строительство таких судов обходится более чем на треть дороже обычных конвенционных. И если для промышленных компаний горнодобывающего сектора такие высокие тарифы — проблема, хотя их грузооборот достаточно большой, что говорить про рыбопромышленные компании.

Для последних решение вроде бы на бумаге есть, но, чтобы просчитать объемы государственного финансирования субсидирования ледовой проводки на 50%, нужно понимать, какой объем рыбопродукции будет перевозиться с Дальнего Востока по Северному морскому пути. Общий годовой объем перевозок сегмента в данном направлении (преимущественно по РЖД на данный момент) составляет порядка 700 тыс. тонн в годовом исчислении, но какая часть этих перевозок может уйти на СМП — не ясно и будет зависеть от множества еще и других факторов.

Таким образом, мы видим, что основная проблема ценообразования на рыбную продукцию для конечного потребителя — высокая доля логистических издержек, обусловленная, главным образом, высоким транспортным тарифом, причем особенно это характерно для более дешевых, но, в то же время, более массово потребляемых видов морских биоресурсов. Решением данной проблемы могло бы стать налаживание поставок по альтернативному морскому северному маршруту, но, как уже говорилось выше, это сопряжено с высокими рисками в первую очередь финансовыми для частных компаний, поэтому без существенных государственных инвестиций и субсидирования в настоящее время не обойтись.

Библиографический список

1. Аквакультура в России: рост, тенденции и перспективы в 2024 году. — 2024. — URL: https://provet.ru/news/akvakultura-rossii-rost-tendentsii-i-perspektivy-v-2024-godu.html (дата обр. 01.11.2025).
2. *Башлыкова Н.* Вычерпали лимит: льготы на перевозку зерна и рыбы закончились за 2 месяца / Известия.ru. — 2025. — URL: phttps://iz.ru/1848854/natalia-bashlykova/vycherpali-limit-lgoty-na-perevozku-zerna-i-ryby-zakonchilis-za-dva-mesyaca (дата обр. 01.11.2025).
3. В РФ нужно создать единого оператора для доставки охлажденной рыбы и морепродуктов / Логистика в России. — 2024. — URL: https://logirus.ru/news/transport/v_rf_nuzhno_sozdat_edinogo_operatora_dlya_dostavki_okhlazhdennoy_ryby_i_moreproduktov.html (дата обр. 01.11.2025).
4. Итоги деятельности Федерального агентства по рыболовству в 2024 году и задачи на 2025 год. — URL: https://fish.gov.ru/wp-content/uploads/2025/04/sbornik_25.03.25.pdf (дата обр. 31.10.2025).
5. Логистика рыбы закипает: ставка НДС ударит по перевозке и хранению. – 23.10.2025. / Логистика в России. — URL: https://logirus.ru/news/transport/logistika_ryby_zakipaet_stavka_nds_udarit_po_perevozke_i_khraneniyu.html (дата обр. 01.11.2025).
6. Новых мер по выравниванию тарифов на перевозку рыбы с Дальнего Востока не будет / EastRussia. — 2025. — URL: https://eastrussia.ru/news/novykh-mer-po-vyravnivaniyu-tarifov-na-perevozku-ryby-s-dalnego-vostoka-ne-budet (дата обр. 20.10.2025).
7. По Северному морскому пути в 2024 году перевезено более 37,3 млн тонн грузов / PortNews. — URL: https://www.atomic-energy.ru/news/2025/01/09/152504# (дата обр. 31.10.2025).
8. Северный морской путь: как используется сейчас и что ждет маршрут в будущем. / Экономика. — 2025. — URL: https://t-j.ru/northern-sea-route-guide/?utm_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2F (дата обр. 30.10.2025).
9. Севморпуть для рыбы: обратная загрузка и надежда на государство / Goarctic.ru. — URL: https://goarctic.ru/work/sevmorput-dlya-ryby-obratnaya-zagruzka-i-nadezhda-na-gosudarstvo/ (дата обр. 31.10.2025).
10. Цены на рыбу на полке растут быстрее затрат на логистику. / Fishnews.ru. — 2025. — URL: https://fishnews.ru/news/52451 (дата обр. 01.11.2025).