УДК 639.2.3

ОСОБЕННОСТИ И ПРОБЛЕМЫ ЛОГИСТИКИ РЫБНОЙ ОТРАСЛИ РОССИИ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ РАЗВИТИЯ

О.И. Жулева
Санкт-Петербургский государственный технологический институт (Технический университет), Санкт-Петербург, email: olga-zhuleva@inbox.ru

Аннотация. *В статье обобщены проблемы логистики рыбной отрасли на современном этапе экономического развития с учетом стратегических целей и задач России. Выделены самые актуальные аспекты и факторы, влияющие на цепи поставок и использование маршрутов доставки рыбной продукции населению и сырья (морских биоресурсов) рыбоперерабатывающим предприятиям. Среди основных проблем выделены значительная экспортная направленность рыбной промышленности (преимущественно сырьевого характера), необходимость модернизации инфраструктуры специализированных морских рыбных портов и сложности организации доставки продукции рыбопромышленного комплекса различными маршрутами. Также было уделено внимание проблеме устаревания и износа морских судов, участвующих в процессе товародвижения в отрасли, и перспективам переориентации рыбной промышленности России на производство и реализацию конечным потребителям продукции глубокой переработки, а также отмечена необходимость ускорения в отрасли реализации стратегии импортозамещения.*

Ключевые слова*: рыбная промышленность, логистика, цепи поставок, доставка.*

FEATURES AND PROBLEMS OF LOGISTICS DEVELOPMENT OF THE RUSSIAN FISHING INDUSTRY AT THE PRESENT STAGE OF DEVELOPMENT

O.I. Zhuleva
Saint Petersburg State Institute of Technology (Technical University), Saint Petersburg, email: olga-zhuleva@inbox.ru

Abstract. *The article summarizes the problems of the development of the fish industry's logistics at the current stage of economic development, taking into account Russia's strategic goals and objectives. The most relevant aspects and factors affecting the supply chains and the use of delivery routes for fish products and raw materials (marine bioresources) to fish processing enterprises are highlighted. Among the main problems, the significant export focus of the fish industry (primarily of a raw materials nature), the need to modernize the infrastructure of specialized marine fish ports, and the difficulties in organizing the delivery of fish products through various routes are highlighted. Attention was also paid to the problem of obsolescence and wear and tear of sea vessels involved in the process of goods movement in the industry, and the prospects for reorienting the Russian fishing industry to the production and sale of highly processed products to end consumers, and the need to accelerate the implementation of the import substitution strategy in the industry was noted.*

Keywords: *fishing industry, logistics, supply chains, delivery.*

Дата поступления статьи в редакцию: 27.09.2025
Дата принятия статьи в печать: 31.10.2025

Введение

Одной из ключевых особенностей рыбной промышленности, оказывающих существенное влияние на формирование и функционирование цепей поставок в данной отрасли, является тот факт, что рыба, а также другие морские биоресурсы и продукция рыбопереработки, относятся к достаточно быстро портящимся грузам, принимаемым транспортными компаниями к перевозке. Поэтому в процессе движения по цепи поставок они требуют соблюдения целого ряда особых условий хранения и доставки. Этим обусловлена актуальность выбранной темы исследования.

Второй момент, который стоит также особо отметить – это изначальное отсутствие какой-либо частной собственности на морские биоресурсы. Принято считать, что они находятся в собственности государства, имеющего право осуществления хозяйственной деятельности в том или ином районе Мирового океана, которое выделяет рыбопромысловым предприятиям специальные квоты на вылов, тем самым давая возможность частным предприятиям право пользования морскими биоресурсами. В то же время на искусственно выращенные биоресурсы предприятия аквакультуры имеют право частной собственности.

Результаты исследования

Согласно государственной Программе «Развитие рыбохозяйственного комплекса РФ», принятой в 2014 году, и скорректированной в связи с вызовами, обусловленными введением беспрецедентных санкций в отношении России в 2022 году, поддержание уровня самообеспечения рыбой и рыбопродуктами в стране должно составлять не менее 85% в год, а уровень среднедушевого потребления рыбопродуктов в домашних хозяйствах должен достигнуть 25 кг в год в живом весе. На сегодняшний день данный показатель не достигнут. По итогам 2024 года данный показатель составил 22,7 кг на душу населения.

При этом обеспечение суверенитета России в рыбной отрасли в значительной степени зависит не только от поддержки рыболовецких хозяйств, но и от своевременной реконструкции и модернизации портовой инфраструктуры силами государства и частных инвесторов.

По данным Ассоциации судовладельцев рыбопромыслового флота, в 2024 году Россия по объему и стоимости экспорта мороженной рыбы заняла первое место в мире (1,46 млн т мороженной рыбы на общую сумму 2,4 млрд USD [1]), что на 43,13% больше объема аналогичной продукции, которую за тот же период экспортировал Китай, и в 2,2 раза больше экспорта из Норвегии.

Что касается экспорта продукции перерабатывающего сегмента отрасли, то в этом отношении российская рыбная промышленность занимает более скромные позиции на мировом рынке. Например, по экспорту рыбного филе в 2024 году Россия занимала третье место в мире, существенно уступая Вьетнаму и Китаю с показателем 161 тыс. т. Это чуть больше 6% мирового экспорта данного вида продукции. Для сравнения: Вьетнам экспортировал в 4 раза больше рыбного филе – 648 тыс. т, Китай более, чем в три раза больше – 508 тыс. т [1].

Основными экспортными рынками мороженного рыбного филе, производимого в России, являются страны Евросоюза, Китай, Япония и Южная Корея. При этом Дальневосточное направление экспорта преобладает. Более того, рыбопромышленные предприятия Дальнего Востока России играют существенную роль в обеспечении поставок рыбной продукции на внутрироссийский рынок. Обусловлено это тем, что именно там на сегодняшний день вылавливаются основные объемы промысловых видов рыбы.

Поставки рыбной продукции с Дальнего Востока идут по уже в принципе хорошо отлаженной цепи. Немалую роль играет также тот факт, что современные рыбопромысловые суда оборудованы морозильными установками, поддерживающими температурный режим до минус 40 градусов по Цельсию, т.е. заморозка выловленной рыбы либо сохранение ее в охлажденном виде возможно фактически сразу после вылова. Основные порты Дальнего Востока, куда приходит улов – Владивосток, Находка, Петропавловск-Камчатский. При этом через первые 2 порта проходит больший объем.

В Петропавловск-Камчатский основную часть объемов морских биоресурсов везут для снабжения местных рыбоперерабатывающих предприятий.

Через Владивосток и Находку осуществляется транспортировка выловленного сырья на рыбоперерабатывающие предприятия не только Дальнего Востока, но и других регионов РФ, а также поставки замороженной и охлажденной рыбопродукции конечному потребителю по железной дороге.

Продукцию перевозят в рефрижераторных контейнерах – температурный режим не поднимается выше –18 °С по Транссибирской магистрали. При этом нужно отметить достаточно высокую скорость такой доставки: в регионы Центральной России срок доставки варьируется в среднем от 8 до 12 суток [2]. Далее рыбная продукция разгружается на холодильные склады, где может храниться по несколько месяцев. Но, чаще всего, она уходит оттуда в розничные сети гораздо раньше после расфасовки, проверки качества и маркировки. Как отмечают специалисты, при грамотно выстроенной и отлаженной цепи поставок срок от вылова до поступления в магазин составляет около 15–18 дней [2].

Что касается портов других морских бассейнов РФ, то здесь нужно отметить следующе. По данным за 2022 год, чаще всего в общем грузообороте морских портов РФ доля рыбы и рыбных продуктов в среднем не превышала 2–3%, выше показатели были только в специализированных портах. Одним из примеров является Мурманский морской рыбный порт, обеспечивший в 2022 году более 40% (326,4 тыс. т) перевалки рыбопродукции Арктического и Балтийского бассейнов вместе взятых (это около 13% от перевалки рыбы в РФ) [3].

При этом стоит отметить, что экспорт российской замороженной рыбопродукции в страны Евросоюза в 2022 году не подпал под санкции, так как данная продукция классифицируется как сельскохозяйственная. Это в значительной степени способствовало сохранению торговых связей и предотвратило резкий разрыв и быстрое перенаправление товаропотоков в отрасли. Поэтому все в том же 2022 году около 37% экспорта через Мурманский рыбный порт пришлось именно на Европу [2].

Применительно к Мурманскому морскому рыбному порту, активно в перевалке продукции именно рыбной промышленности задействован только южный район рыбного порта, где сосредоточено 90% холодильных мощностей порта Мурманск, и на этой территории работают около 50 предприятий рыбной отрасли [3]. При этом из девяти причалов только четыре выделены для работы с рыболовецкими судами, остальные зарезервированы Нацрыбресурсом под другие грузы, несмотря на приоритет обслуживания рыбных судов [3]. И такое использование мощностей специализированного рыбного порта характерно в России не только для порта Мурманска, относительно которого подобная ситуация объясняется тем, что Мурманск в настоящее время позиционируется как звено логической цепи по доставке грузов по Северному морскому пути и предполагается, что причалы первого грузового района рыбного терминала Мурманского морского порта будут использоваться для получения груза, прибывшего из Дальневосточных портов.

Мурманский морской рыбный порт включен в Программу модернизации инфраструктуры, направленную на то, чтобы в дальнейшем портовые мощности можно было использовать более рационально и эффективно и повышать именно специализированный грузооборот порта.

В Санкт-Петербургском рыбном порту по той же Программе уже закончился капитальный ремонт с модернизацией основных производственных мощностей на причалах 1 и 2, позволяющих повысить грузооборот на 20% и изменить соотношение в получаемых и обрабатываемых грузах с 70% рыбной продукции и 30% прочих видов до 60 к 40% соответственно [3]. Данный пример показывает, что «государство в настоящее время выстраивает линию регулирования отрасли с приоритетом на развитие переработки морских уловов на территории страны» [3], главной целью которого является переориентация потоков продукции рыбопромышленного комплекса с сырьевого экспорта на производство продукции рыбоперерабатывающей промышленности внутри страны.

Санкционные ограничения и в последующее ухудшение отношений между Россией и Европейскими странами на фоне сокращения мировых квот на вылов сильно ударило по их рыбной промышленности в отношении снабжения предприятий отрасли сырьем. Яркий пример – поставки трески, которую в значительной степени обеспечивает Россия. Цены на данный вид сырья в странах Евросоюза существенно выросли (за 2 года после начала специальной военной операции статистика была следующей: рост на 29,1% в 2022 году, на 10,7% – в 2023-м и на 4% – в первом квартале 2024-го) [4].

Общий объем импорта трески странами Еврозоны составил 284,7 тыс. т (без учета соленого филе), из этого объема почти половина – 112,3 тыс. т – составила мороженая треска, 54,7% закупок которой были сделаны в России (для сравнения норвежские поставки аналогичной продукции составили 21% от общего объема потребностей). Аналогично выглядит ситуация и с поставками мороженого филе – 53,5% приходится на продукцию российского производства [4].

На сегодняшний день объемы отечественного экспорта существенно выше импорта аналогичной рыбной продукции, при этом особо отмечается, что уловы свежей рыбы, в основном, остаются внутри страны и реализуются на внутреннем российском рынке [5]. При этом Россия на сегодняшний день входит в тройку стран-лидеров по мировому экспорту рыбного филе. С августа по июль 2025 года за рубеж поставлено104 тыс. тонн филе, что на 16% больше, чем за аналогичный период 2024 года. Особо стоит отметить увеличение экспортных поставок побочных продуктов рыбной промышленности, таких как рыбий жир и продукция из морских животных – на 21% [5].

В целом, в структуре российского экспорта рыбной продукции по сравнению с 2000ми – 2010ми годами произошли уже довольно существенные изменения. Связаны они, пусть и не с таким быстрым, как хотелось бы, но все-таки развитие переработки рыбы в нашей стране. Но изменения эти происходили, благодаря инвестициям в новые технологии, которые позволили использовать в процессе перевозки и хранения современные методы заморозки и упаковки продукции, а также за счет реализации стратегии импортозамещения. В последние годы эта стратегия реализуется особенно активно, поскольку санкции, вводимые на протяжении многих лет против нашей страны, показали, что нам необходимо работать, в первую очередь, над снижением зависимости от импорта, там, где это возможно, и стимулировать производство продукции глубокой переработки. Рыбная промышленность – как раз та сфера, где это особенно актуально.

Более того, благодаря развитию более глубокой переработки рыбного сырья российские производители существенно увеличили выпуск рыбной муки, достаточно широкой применяемой в сельском хозяйстве в качестве кормовой добавки и органического удобрения. Так в 2024 году объемы ее производства составили 193,5 тыс. т, что на 11,2% выше аналогичного показателя 2023 года. Более того, если проследить динамику производства рыбной муки в РФ с 2017 г., то стоит отметить рост на 93,5% за семь лет [1].

Развитию более глубокой переработки морских биоресурсов в России способствует создание структур холдингового типа в отрасли. Конечно, рыбодобывающим предприятиям проще продавать выловленные биоресурсы в охлажденном или замороженном виде оптом, фактически, в большинстве случаев, вблизи мест вылова или переработки на прибрежных территориях, но добавленная стоимость такого реализуемого продукта достаточно низкая, и, как правило, рыбодобытчики теряют в таком случае в цене и в прибыли, соответственно, в первую очередь, под действием достаточно высокой конкуренции в части предложения на прибрежных территориях. Поэтому многие предпочитают обращаться для перевозки выловленных морских биоресурсов более удаленным потребителям к специализированным логистическим операторам. Крупные предприятия, осуществляющие полный цикл «добыча-переработка-сбыт» в своей структуре, как правило, имеют свою транспортную компанию. Примером здесь может служить компания «Меридиан-Сервис», дочерня компания холдинга Торговый Дом «Камчатский меридиан».

Вопросы, связанные с совершенствованием логистики в рыбопромышленном комплексе РФ поднимаются и обсуждаются на мероприятиях различного уровня. Так, данная тема была затронута на X Восточном экономическом форуме, который проводился совсем недавно во Владивостоке (3-6 сентября 2025 г.). Основной аспект так называемой рыбной логистики, ставший одной из центральных тем обсуждения на этом форуме, был сформулирован следующим образом: сможет ли биржа предложить эффективные операции для регулирования ценообразования в отечественной рыбной отрасли? Инициатором дискуссии и ее организатором выступило Росрыболовство.

В первую очередь, обсуждались перевозки рыбной продукции с Дальнего Востока по железной дороге. Были отмечены серьезные темпы развития компаний, занимающихся железнодорожными перевозками рыбной продукции, при этом взаимодействие перевозчиков с АО «Российские железные дороги» довольно быстро была налажена ритмичность поставок в отрасли [6].

Еще один момент, на который был сделан акцент – состояние транспортного флота. Проблема его устаревания и обновления сейчас стоит очень остро. В начале 2000-х годов та же проблема была настолько же актуальна и для рыбопромыслового флота. Нельзя сказать, что она была решена на 100%, но существенные объемы финансирования, в том числе и господдержки, были направлены на решение этой проблемы. Теперь очередь за отечественным торговым флотом, реализация проекта обновления которого, конечно же, также требует мер государственной поддержки.

Как отметил начальник Дальневосточной железной дороги Е. Вейде, тенденции перевозок рыбопродукции железнодорожным транспортом на сегодняшний день таковы, что из-за выбытия из эксплуатации рефрижераторных судов меняется сама структура перевозки рыбной продукции в России. Наметилась четкая тенденция перехода на рефрижераторные контейнеры, перевозка которыми сокращает транспортные издержки. Но в то же время, для перевозчиков основным регулятором стоимости таких перевозок являются государственные субсидии. И точность работы данного инструмента регулирования зависит от системы планирования перевозок [6].

В последние годы вообще наблюдается повышенный интерес к вопросам совершенствования, рационализации и оптимизации логистических процессов в рыбной промышленности России. Глава Ассоциации судовладельцев рыбопромыслового флота А. Осинцев акцентировал внимание на важности создания стимулов для увеличения железнодорожных перевозок продукции глубокой переработки. Это стало одной из ключевых тем обсуждения на круглом столе Международного рыбопромышленного форума «Логистика рыбы и морепродуктов 2024 года [7].

Одним из таких стимулов являются льготные железнодорожные тарифы на перевозку продукции рыбопереработки, имеющей значительный спрос, особенно в сфере социального питания, где они могут стать доступным источником белка для населения, например, филе минтая. Было предложено распространить льготные тарифы на другие виды рыбы, такие как сельдь и филе из нее, мороженую треску и филе трески, а также кальмара, поскольку продукты наиболее востребованы и популярны среди потребителей, но не всегда доступны по цене для всех потенциальных платежеспособных потребителей. Их доступность для покупателей в розничных магазинах может быть в значительной мере увеличена при условии снижения транспортных издержек [7].

Более того, в ходе дискуссии на X Восточном экономическом форуме, губернатор Камчатского края В. Солодов подчеркнул, что биржа как таковая не решит вопрос сокращения посредников. Это большая кропотливая работа, требующая прямого диалога участников и совершенствования логистического комплекса [6]. А сокращение числа посредников – это вопрос цены для конечного потребителя.

Одной из основных проблем, мешающих созданию рыбной биржи в России, сегодня является преимущественно экспортная ориентация рынка продукции и логистики отечественной рыбной промышленности.

Альтернативным вариантом перевозки рыбной продукции в Центральную часть России можно рассматривать доставку по Северному морскому пути. Но в настоящее время есть некоторые существенные сложности административного и экономического характера. Ко вторым относится, прежде всего, дороговизна доставки. Связано это, в немалой степени, с отсутствием транспортных судов, прежде всего, специализированных. А функционирующему на данном маршруте морскому транспорту не выгодно перевозить рыбу зачастую, поскольку владельцы морских судов понимают, что это просто нерентабельно.

Росрыболовство еще в 2023 году заявило о намерении сформировать «кольцевую логистику» рыбной продукции в России [8]. В рамках инвестиционного квотирования было предложено строительство пяти новых инфраструктурных объектов в морских портах, которые позволят связать Мурманск и Владивосток и позволят эту логистику выстроить и закольцевать [8].

При этом в рамках реализации инвестквот запланировано строительство 30 судов, в том числе и рефрижераторного типа, а также увеличить холодильные мощности в пяти портах на Дальнем Востоке и в Арктике.

Уже в 2022 году был проведен отбор на осуществление субсидируемых каботажных рейсов неспециализированными морскими судами. Победителем был объявлено ФГУП «Атомфлот». В том же году состоялись два круговых рейсов из портов, находящихся в европейской части РФ в дальневосточные порты по северному морскому пути. В августе 2022 года лихтеровоз «Севморпуть» выполнил первое рейсовое задание с загрузкой 10%. Загрузка на втором рейсе в направлении дальневосточных портов составила 90%, в обратном направлении – 46%. Тем не менее, на данный момент такие перевозки не стали постоянными и системными опять же по причине малой рентабельности подобных рейсов для неспециализированных судов.

Выводы

Таким образом, по итогам всего выше сказанного можно сделать следующие выводы.

Развитие логистики для доставки рыбопродукции, холодильной инфраструктуры для ее хранения, рыбоперерабатывающих мощностей являются важнейшими факторами для будущего развития отечественной рыбной отрасли, и основой для решения стратегических задач России задач в сфере обеспечения продовольственной безопасности. При этом необходимо развивать альтернативные маршруты доставки рыбной продукции, в первую очередь, на внутрироссийский рынок, а также очень важной представляется переориентация рыбной логистики с экспортной ориентации на внутренний рынок. Здесь особое внимание стоит уделить перспективам развития рыбопереработки, поскольку на сегодняшний день российскими рыбопромышленными предприятиями в большей степени реализуется продукция неглубокой переработки, а также сырье, т.е. охлажденные и замороженные морские биоресурсы.

Стоит также отметить, что значительная часть выловленной рыбы уходит на экспорт, а для внутреннего потребления приходится импортировать продукцию более глубокой переработки в пока еще довольно значительных объемах. И хотя экспорт в отрасли по объему превышает импорт, в свете санкционного давления на Россию, обеспечение отечественных предприятий сырьем, выловленным российскими судами и развитие на предприятиях более глубокой рыбопереработки, является стратегической задачей развития отрасли, направленной на решение задач обеспечения национальной продовольственной безопасности, и это определяет особенности государственной политики в рассматриваемой сфере.

Государство делает такой большой упор на развитие рыбопереработки по одной основной причине – чтобы основная добавленная стоимость формировалась у нас в стране, а на внутренний рынок и за рубеж шла готовая продукция.

Литература

1. Дайджест «Рыба»: Россия в 2024 году сохранила позицию ведущего мирового поставщика мороженой рыбы / ФБГУ «Центр Агроаналитики», 05 июня 2025. [Электронный ресурс]. URL: https://specagro.ru/analytics/202506/daydzhest-ryba-rossiya-v-2024-godu-sokhranila-poziciyu-veduschego-mirovogo (дата обращения: 06.10.2025).

2. Как рыбу доставляют с дальнего востока в центр России: цепочка логистики / Рыбнаябухта. [Электронный ресурс]. URL: https://dzen.ru/a/aC3wm13cOlegP4Ro (дата обращения: 06.10.2025).

3. Рыбные и транспортные ресурсы: в поисках баланса интересов / РБК Отрасли. [Электронный ресурс]. URL: https://www.rbc.ru/industries/news/ 651fc16d9a79476386445636 (дата обращения: 06.10.2025).

4. В ЕС возник дефицит трески на фоне санкций против России и сокращения уловов / Forbes.ru. 28 мая 2024. [Электронный ресурс]. URL: https://www.forbes.ru/biznes/513449-v-es-voznik-deficit-treski-na-fone-sankcij-protiv-rossii-i-sokrasenia-ulovov (дата обращения: 06.10.2025).

5. Экспорт российской рыбы и рыбопродукции в 2025 году. / Первая миля – новости промышленности. 20 сентября 2025. [Электронный ресурс]. URL: https://dzen.ru/ a/aMkANwOkEXshTzwO (дата обращения: 06.10.2025).

6. На ВЭФ обсудили логистику рыбопродукции. Логистика рыбной продукции: сможет ли биржа устранить посредников? – 04 сентября 2025. [Электронный ресурс]. URL: https://sfera.fm/news/rybnaya/navef-obsudili-logistiku-ryboproduktsii (дата обращения: 06.10.2025).

7. Стимулы для увеличения перевозок рыбной продукции: взгляд АСРФю / портал «Новости аквакультуры», 19.09.2024. [Электронный ресурс]. URL: https://fish-info.ru/ news/stimuly-dlya-uvelicheniya-perevozok-rybnoy-produktsii-vzglyad-asrf/ (дата обращения: 06.10.2025).

8. Для организации перевозок рыбы по Севморпути необходимы дополнительные решения – Росрыболовство. [Электронный ресурс]. URL: https://portnews.ru/news/348925/ (дата обращения: 06.10.2025).

9. Цегельная И.И. Логистика ресурсосбережения предприятий рыбной отрасли // Вестник Морского государственного университета имени адмирала Ф. Ф. Ушакова. 2021. № 4. С. 45-54.

10. Скульская Л.В. О проблемах рыбохозяйственного комплекса России: добыча, переработка и сбыт рыбной продукции // Региональные проблемы развития рыбохозяйственного комплекса. 2022. № 2. С. 31-42.