

УДК 658.86/.87

O.I.Zhuleva

**LOGISTICS COSTS AS A PRICING FACTOR
IN DISTRIBUTION LOGISTICS OF THE FISH-
ING INDUSTRY**

This article examines the issues of final product pricing and the factors determining pricing policy in the Russian fishing industry. Particular attention is paid to logistics costs, with a particular emphasis on the transport component, as their share in production costs is often significant, especially for the most popular types of marine bioresources and processed fish products sold to end consumers in the retail market. Furthermore, the study focuses on the issue of optimizing logistics costs as one of the most important factors influencing the pricing policy of industry companies and the formation of retail prices.

Keywords: logistics costs, pricing, distribution logistics, fishing industry, optimization.

О.И.Жулева¹**ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ИЗДЕРЖКИ КАК ФАКТОР
ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ В РАСПРЕДЕЛИ-
ТЕЛЬНОЙ ЛОГИСТИКЕ РЫБНОЙ ПРОМЫШ-
ЛЕННОСТИ**

В статье рассматриваются проблемы ценообразования на конечную продукцию и факторы, определяющие политику ценообразования в рыбной отрасли Российской Федерации. Особое внимание уделяется логистическим издержкам, с особым акцентом на транспортную составляющую, поскольку их доля в себестоимости зачастую является значительной, особенно это касается самых популярных видов морских биоресурсов и продукции рыбопереработки, реализуемых на розничном рынке конечным потребителям. Кроме этого, в исследовании уделяется внимание проблеме оптимизации логистических издержек как одному из важнейших факторов, влияющих на ценовую политику предприятий отрасли и формирование розничных цен.

Ключевые слова: логистические издержки, ценообразование, распределительная логистика, рыбная промышленность, оптимизация.

DOI: 10.36807/2411-7269-2026-3-46-34-38

Рыба и продукция рыбопереработки рассматриваются специалистами как один из важнейших компонентов здорового питания для человека, имеющий особую ценность и пользу для здоровья. Существующая рациональная норма их потребления составляет 28 кг в год на человека [1], но во многих странах мира, включая Россию, фактическое потребление остаётся ниже. У нас в стране только 24% населения соблюдают эту норму [2]. В среднем же, по различным данным, среднелюдное потребление рыбы и рыбопродукции составляет порядка 23-25 кг на душу населения.

Основная причина недопотребления – это зачастую низкая регулярность включения рыбы и морепродуктов в рацион питания большинством групп населения, при этом нужно учитывать уровень дохода, регион проживания и состав семьи [1]. В целом, сегодня есть спрос на рыбную продукцию со стороны населения, но, как говорится, не всегда желания совпадают с возможностями, поскольку цены в розничных сетях на продукцию данной отрасли достаточно высокие и продолжают расти.

По данным на август 2025 г., рост оптовых цен на рыбу, выловленную отечественными компаниями в России, составил от 26,2 до 191,7% (в зависимости от вида рыбы), в среднем – более 40%. В розничной торговле средняя потребительская цена выросла почти на 31%. При этом розничные цены на импортную продукцию выросли гораздо меньше [3].

Почему же так происходит? Основная причина – себестоимость рыбопродукции. Итоговое её значение формируется за счёт достаточно большого количества издержек по отдельным статьям, но мы сейчас сфокусируемся на издержках рыбной логистики. Данный вид издержек отрасли составляет в среднем до 25-30% себестоимости. По отдельным, наиболее дешёвым и популярным у населения видам рыбы (минтай, скумбрия и т.д.) их доля может быть и больше, до 40% и выше [4]–[6].

Это обусловлено, в первую очередь, тем, что большая часть рыбы и рыбопродукции, реализуемая в нашей стране на розничном рынке, вылавливается на Дальнем Востоке, при

¹ Жулева О.И., доцент кафедры менеджмента и маркетинга, кандидат экономических наук, доцент; Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования "Санкт-Петербургский государственный технологический институт (технический университет)", г. Санкт-Петербург

Zhuleva O.I., Associate Professor of the Department of Management and Marketing, PhD in Economics, Associate Professor; Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education "Saint Petersburg State Technological Institute (Technical University)", Saint Petersburg

E-mail: olga-zhuleva@inbox.ru

этом в том регионе лидером вылова является Камчатский Край. Из школьного курса экономической географии мы помним, что, во-первых, население России распределено неравномерно, и большая часть проживает на европейской территории нашей страны. Во-вторых, транспортная инфраструктура тоже развита крайне неравномерно, особенно это заметно за Уралом в районах Сибири и Дальнего Востока, где есть огромные малонаселённые территории, где альтернативы авиатранспорту и водному транспорту практически нет [7].

Основные логистические издержки отрасли включают в себя затраты на транспортировку с использованием специализированного подвижного состава, хранение в холодильниках, упаковку и перевалку с одного вида транспорта на другой. Чаще всего она осуществляется в морских портах [8]. При этом на всём пути доставки должна оставаться непрерывной так называемая "холодовая" цепь, когда на всём пути следования, от судна, которое выходило на промысел, до магазина розничной сети, нужно поддерживать температурный режим заморозки, что существенно увеличивает логистические затраты, такие как затраты на электроэнергию, аренду холодильных мощностей при перевалке, поддержание температуры в подвижном составе [9] (применительно к автоперевозкам, в этом случае, увеличиваются затраты топлива).

Т.е., если говорить о транспортных издержках при доставке продукции рыбной промышленности с Дальнего Востока к основному потребителю на европейской территории России, высокие транспортные затраты связаны, в основном, с перевозкой железнодорожным и автотранспортом на дальние расстояния в рефрижераторах с учётом существующих инфраструктурных ограничений [10].

В числе ключевых инфраструктурных ограничений можно выделить недостаток рефрижераторных контейнеров и подвижного состава, ограниченную пропускную способность Восточного полигона Российских железных дорог, в частности Транссиба, недостаток холодильных портовых мощностей, сложности морской логистики между регионами Дальнего Востока, а также бюрократические барьеры.

Первые два вида ограничений сильно ограничивают возможности быстрого вывоза выловленной рыбы во время путины, особенно в пиковые её периоды, что приводит к задержкам в доставке. В цифрах это выглядит следующим образом. Средний срок доставки, например, замороженного минтая из Владивостока в Москву железнодорожным транспортом составляет 14-21 день, в срок доставки включается время на консолидацию груза при необходимости и обработку в портовых терминалах. Если везти тот же груз автотранспортом, то доставка будет быстрее, но её объёмы будут меньше, а стоимость больше по сравнению с ж/д. В пик путины сроки существенно увеличиваются – ж/д транспортом 25-35 дней в среднем, автотранспортом – 10-14 дней [11]. [12]. Пик путины минтая обычно приходится на Дальнем Востоке на первый квартал года (с января по начало апреля добывается порядка 80% годового вылова данного вида [13]).

Параллельно растёт нагрузка на холодильные мощности портовых хозяйств Дальнего Востока, поскольку из-за загруженности железных дорог задерживается и отгрузка для последующей транспортировки. Плюс ещё дефицит автономных рефрижераторных контейнеров даёт о себе знать – старые вырабатывают свой ресурс, либо устаревают в технологическом плане (их загрузка нередко производится вручную, а это значит, что логистический процесс требует больше времени, например), а приобретение новых требует значительных капиталовложений. Стоимость автономного рефрижераторного контейнера с 2022 г. существенно выросла (до 50 тыс. USD [14]).

Более того, для перевозки рефрижераторных контейнеров требуются специальные фитинговые платформы с возможностью обеспечения электропитанием в пути следования, но ситуация с их дефицитом не менее острая для РЖД. Уже в конце 2023–2024 гг. операторы жаловались на резкое снижение доступности фитинговых платформ (стоимость новой платформы в первом квартале была почти 6 млн руб., т.е. выросла на 41% по сравнению с 2023 г. [15]). Кроме того, наметилась устойчивая тенденция к снижению производства отечественных платформ для контейнеров, поскольку производителям оказывается гораздо выгоднее производить другие виды подвижного состава [16]. В таких условиях операторы железнодорожных перевозок не готовы покупать платформы по нынешним ценам, считая их завышенными, тем более, что большинство участников рынка ж/д перевозок сходятся во мнении, что формального дефицита платформ нет, их нехватка обусловлена скоростью их движения.

Все эти инфраструктурные ограничения не способствуют снижению транспортной составляющей логистических издержек рыбной отрасли. А если добавить сюда ещё и сложности морской логистики между регионами Дальнего Востока, то вопрос оптимизации логистических издержек в цепях поставок в рыбной отрасли остаётся практически нерешаемым.

Между тем морские перевозки между Петропавловском-Камчатским и Владивостоком – это критически важное звено транспортной логистики для отечественной рыбной отрасли. Несмотря на развитие линий каботажного судоходства в этом направлении (крупнейший оператор – "FESCO Petropavlovsk-Kamchatsky Line" [17]), для него характерна неритмичность, поскольку

основной поток грузов идёт на Камчатку. Обратный поток с Камчатки в разы меньше, что, в конечном итоге, делает перевозки менее эффективными с экономической точки зрения. Более того, именно на Дальнем Востоке достаточно остро стоит проблема нехватки специализированных рефрижераторных контейнеров для перевозки замороженной продукции, поэтому возникают задержки с оформлением и отправкой грузов. А значительная часть транспортных издержек, которые учитываются при формировании конечной цены на рыбу, приходится как раз на использование рефконтейнеров, а также на оплату услуг портового флота и стивидорных услуг в портах. По данным Ассоциации судовладельцев рыбопромыслового флота (АСРФ), на декабрь 2023 г. доля ставки на перевозку в рефрижераторных контейнерах составляла до 19% от стоимости продукции на внутреннем рынке [18].

Также для морского судоходства актуальна проблема роста расходов на топливо для судов. В период с 2020 по 2022 гг. они увеличивались ежегодно почти в 1,5 раза, а в 2023 г. превысили уровень 2022 г. в 2 раза [19]. Подорожание высокосернистого мазута составило до 81%, низкосернистого мазута – до 42%, газойля – до 34%, дизтоплива – до 22%. Одним из факторов подорожания стал дефицит топлива на внутреннем рынке, особенно – высокосернистого мазута. В июле 2025 г. из-за ужесточения порядка допуска судов в российские морские порты цены на дизельное топливо (MGO, с низким содержанием серы) увеличились: в Балтийском и Азово-Черноморском бассейнах – на 13-18%, на Дальнем Востоке – на 10,3%, до 828 долл. США за тонну [20]. По состоянию на январь 2026 г., мировая средняя цена судового топлива с очень низким содержанием серы (VLSFO) выросла ещё на 11% [21].

Каким образом это всё влияет непосредственно на рыбную отрасль? Во-первых, сами по себе высокие транспортные расходы (а затраты на судовое топливо составляют их существенную долю в морских перевозках, около 30% [22]) уже существенно повышают конечную стоимость рыбопродукции.

Во-вторых, из-за зачастую длительного ожидания в портах и нехватки специализированных контейнеров растут риски потери качества продукции, прежде всего, замороженной рыбы. Более того, в периоды пика путины из-за задержек вывоза с Камчатки высоки риски затаривания имеющихся складских ёмкостей, что приводит к тому, что в порту, в принципе, фактически приостанавливается приём рыбы [23]. В итоге из-за негативного влияния всех вышеперечисленных факторов на стоимость доставки в центральную Россию и повышенных рисков порчи морских биоресурсов, рыбоводчикам гораздо выгоднее в том же Владивостоке продавать уловы на экспорт напрямую с борта судна (в Китай, в Южную Корею, например). Т.е. получается такое своеобразное стимулирование экспорта.

Подводя итог вышесказанному, можно сделать вывод о том, что логистика остаётся одним из ключевых факторов, влияющих на конечную цену рыбопродукции, причём очевидных резервов снижения его негативного влияния на ценообразование в отрасли в краткосрочном периоде, как, впрочем, и в среднесрочном, как таковых нет. Тем не менее, снижение логистических издержек на сегодняшний день является ключевой задачей, решение которой направлено на повышение конкурентоспособности отечественной рыбопродукции на внутреннем рынке и решение задачи увеличения её потребления до рекомендуемых норм [24].

Вопросы оптимизации ценообразования в рыбной промышленности всё чаще сегодня обсуждаются на государственном уровне в рамках самых заметных экономических событий. Так, в сентябре 2025 г. в рамках Восточного экономического форума состоялась дискуссия по проблемам отрасли. Основным вопросом, обсуждаемым в ходе неё, стал вопрос эффективной реализации биржевых механизмов как инструмента распределительной логистики в отрасли, причём эти механизмы обсуждались в аспекте направленности на устранение непрозрачных ныне существующих посреднических схем, возможностей снижения наценок и стабилизации цен на рыбопродукцию для внутренних потребителей.

После этого с октября 2025 г. фактически начали предприниматься конкретные шаги в этом направлении, и уже с 1 марта 2026 г. обязательной является регистрация всех сделок с рыбой и рыбной продукцией объёмом свыше 10 т. Собирать подаваемую рыбаками информацию о проведённых сделках будут сразу 4 биржевые площадки: Биржа ЦТС (Москва), Восточная биржа имени В.В. Николаева (Владивосток), Петербургская биржа (Москва) и Национальная товарная биржа (Москва) [25]. Обосновывается такая необходимость повышением прозрачности отраслевого рынка и возможностью снижения цен на рыбу и рыбопродукцию за счёт сокращения числа посредников в каналах сбыта.

Т.е. получается, что рыбопромышленников обязывают передавать данные о заключаемых ими сделках биржам. При этом неясно, как будет происходить обмен и сводиться воедино информация с разных площадок, поэтому вполне обоснованным можно считать опасения участников рынка, касающиеся возможной утечки данных, усложнения процессов заключения сделок и недобросовестной конкуренции.

Ассоциация судовладельцев рыбопромыслового флота подходит к вопросу более рационально, считая самой эффективной мерой для ценовой оптимизации развития прямых поставок "из моря на полку" (от рыбаков напрямую к ретейлеру), причём уже в ноябре 2025 г. "Перекресток" начал напрямую фрахтовать объёмы Дальневосточных выловов [25].

Что касается регистрации сделок через биржи, то новая мера касается практически всего отраслевого бизнеса, участвующего в обороте рыбопродукции, причём не только рыбодобывающих и рыбоперерабатывающих компаний, но и розничной и оптовой торговли, и транспортной составляющей цепочки поставок (по сути около 2/3 производимой и реализуемой отечественной рыбной продукции) [26].

Но прежде, чем будет, возможно, достигнут ожидаемый эффект, необходимо чётко проработать механизм регистрации и заключения сделок через биржевые площадки, чтобы он был более прозрачным и понятным участникам рынка. Без этого большая часть представителей отраслевых организаций и участников рынка будут искать пути обхода рыбных бирж, и есть довольно серьёзный риск, что объёмы отечественных уловов, попадающих на отечественный рынок, будут сокращаться, а доля прямого экспорта с борта судов будет расти.

Список использованных источников

1. Смирнова Е.А., Кешабянц Э.Э., Тутельян В.А. Рыба в питании населения России: от фактического потребления к оптимальному // Вопросы питания. – 2026. – Т. 95. – № 1. – С. 38-50.
2. Только 24% россиян едят 28 кг рыбы в год, что считается нормой [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://newprospect.ru/news/tolko-24-rossiyan-edyat-28-kg-rybyi-v-god-chto-schitaetsya-normoj> (дата обращения: 18.04.2026).
3. Экспертно-аналитический центр агробизнеса "Рынок рыбы: почему растут цены" [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://ab-centre.ru/news/rynok-ryby-pochemu-rastut-ceny> (дата обращения: 18.04.2026).
4. Жулева О.И. К вопросу об альтернативах рыбной логистики в России и её влиянии на цены рыбопродукции для конечного потребителя // Экономические науки. – № 2025/11(252). – С. 285-291.
5. Белая А. Романова Т. И хочется, и колется: что происходит с ценами на рыбу в России [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.forbes.ru/biznes/549695-i-hocetsa-i-koletsa-cto-proishodit-s-cenami-na-rybu-v-rossii> (дата обращения: 19.04.2026).
6. Почему рыба остаётся дорогой: в ФАО раскрыли главные причины высоких цен [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://dzen.ru/a/aed_71OcQSB-pUSp (дата обращения: 19.04.2026).
7. Сёмин А.Н., Килимник Е.В., Ковалев В.Е., Лылов А.С. Рыбохозяйственный комплекс России: проблемы ценообразования и санкции Запада // Экономика сельскохозяйственных и перерабатывающих предприятий. – 2022. – № 12. – С. 10-16.
8. Юдина А.А., Кренева С.Г. Проблемы логистики водных биоресурсов // В сборнике: "Транспорт и логистики устойчивого развития территорий, бизнеса, государства (драйверы роста, тренды и барьеры). Материалы II Международной научно-практической конференции. Москва, 2023 г. – С. 426-430.
9. Меркушева М.В. Холодовая логистика в рыбной отрасли: проблемы и перспективы // Вестник Керченского государственного морского технологического университета. – 2025. – № 3. – С. 175-182.
10. Володина С.Г. Актуальные вопросы развития Приморского края: анализ рыбохозяйственного комплекса монография / С.Г. Володина; Дальневосточный государственный технический рыбохозяйственный университет. – Москва: Первое экономическое издательство, 2025. – 215 с. – ISBN 978-5-91292-560-3.
11. Си Фрейт Логистикс. "Маршрут Москва–Владивосток: что и как перевозят" [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://sf-logist.ru/poleznoe/marshrut-moskva-vladivostok-chto-i-kak-perevozyat> (дата обращения: 19.04.2026).
12. Сибирская линия. Транспортная компания "Автомобильная перевозка сборного груза по маршруту Владивосток–Москва" [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://xn--j1abrf.xn--p1ai/tarify-vnutri/tarif/vladivostok-moskva-avtomobilnaya-perevozka> (дата обращения: 19.04.2026).
13. На Дальнем Востоке стартовала главная путина года: флот вышел на промысел минтая в Охотском море / Korabel.ru. Новости. 03.01.2026 [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://www.korabel.ru/news/comments/na_dalnem_vostoke_startovala_glavnaya_putina_goda_flot_vyshel_na_promysel_mintaya_v_ohotskom_more.html (дата обращения: 19.04.2026).

14. РЖД разбирается с нехваткой рефконтейнеров [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://wagon-cargo.ru/news/rzhd-razbiraetsya-s-nekhvatkoy-refkonteynerov/> (дата обращения: 20.04.2026).

15. Цены на фитинговые платформы в I квартале достигли 5,9 млн руб. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.infranews.ru/logistika/zheleznaya-doroga/65135-tseny-na-fitingovye-platformy-v-i-kvartale-dostigli-5-9-mln-rub/> (дата обращения: 20.04.2026).

16. Платформы отъезжают от рынка. Операторы не готовы их покупать по сегодняшним ценам [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.kommersant.ru/doc/6320540> (дата обращения: 20.04.2026).

17. Морские перевозки по маршруту Петропавловск-Камчатский – Владивосток (FPKL) / "FESCO Petropavlovsk-Kamchatsky Line". Сайт компании FESCO [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.fesco.ru/ru/clients/container/line/fpk/> (дата обращения: 20.04.2026).

18. Стоимость перевозки мороженой рыбы в рефконтейнерах на декабрь 2023 года [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://fsarf.ru/analytics/stoimost-perevozki-morozhenoy-ryby-v-refkonteynerakh-na-dekabr-2023-goda/> (дата обращения: 20.04.2026).

19. Обзор морского транспорта 2023 год. Общий обзор [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2023overview_ru.pdf (дата обращения: 21.04.2026).

20. Топливо для судов подорожало из-за новых правил захода в порты России / РБК.ру [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.rbc.ru/business/08/08/2025/689489b29a7947de0e4c891b> (дата обращения: 21.04.2026).

21. Мировые цены на судовое топливо VLSFO за январь выросли почти на \$40 за тонну / Portnews.ru. 26.01.2026 [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://portnews.ru/news/386954/> (дата обращения: 22.04.2026).

22. Промысловики предупредили о подорожании рыбы из-за пошлин на топливо [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://prim.rbc.ru/prim/freenews/654446e09a794772c869c3fe> (дата обращения: 22.04.2026).

23. Виктор Кот: чтобы вывозить рыбу по СМП, нужно строить рефсуда [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://morvesti.ru/exclusive/94756/> (дата обращения: 22.04.2026).

24. Володина С.Г. Прогнозирование цен производителей рыбопродукции в контексте продовольственной безопасности // Вестник Омского университета. Серия: Экономика. – 2025. – Т. 23. – № 1. – С. 28-38.

25. Биржевая торговля на рыбном рынке: кто выиграет битву за дальневосточную рыбу? [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://roscongress.ru/materials/birzhevaya-torgovlya-na-rybno-m-rynke-kto-vyigraet-bitvu-za-dalnevostochnuyu-rybu/?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F (дата обращения: 23.04.2026).

26. Белая А. Как рыбке зонтик: что не так с идеей принудительно направить моряков на биржу [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.forbes.ru/biznes/552899-kak-rybke-zontik-cto-ne-tak-s-ideej-prinuditel-no-napravit-morakov-na-birzu> (дата обращения: 23.04.2026).