

"Урожай есть, а денег нет". Почему российские фермеры уходят в минус

08 сентября 2026

 Приоритетный источник в Google



Зерно, морской терминал, архивное фото

К концу лета российские фермеры оказались в крайне невыгодной для себя ситуации: уборка урожая обходится все дороже, а зерно продолжает дешеветь. Весной **холод и обильные осадки задержали** полевые работы в ряде регионов. Летом **дефицит и подорожание дизельного топлива** увеличили расходы на уборку. Закупочные цены на зерно снижались под давлением большого прошлогоднего урожая, крепкого рубля и поступления на рынок нового зерна, а затем падение усилили **перебои с экспортом через Азово-Черноморский бассейн**.

Фермеры рассказали Сибирь.Реалии, как запасались соляжкой, работали на износ и почему даже хороший урожай не гарантирует дохода.

Имена героев изменены, точное местонахождение хозяйств редакция не называет по их просьбе.

"Надорвались, пока собрали"

Ольга и Сергей живут в одном из городов Иркутской области. У семьи небольшое поле площадью 2,5 гектара, которое раз в год засевают яровой пшеницей, а также небольшое стадо коров.

– Обычно с гектара снимаем 3,5–4 тонны. Для Восточной Сибири это очень хороший показатель. В этом году с трудом собрали три. Сначала была холодная весна, потом начались проблемы с топливом. Когда в июле увидели очереди на заправках, поняли, что к августовской уборочной можем остаться без солярки. Стали заранее покупать дизель для нашего мини-комбайна. Уборка идет в два этапа, на каждый уходит примерно по 100 литров, – рассказывает Сергей.

Семья покупала дизель по 95–100 рублей за литр – примерно на 10–15 рублей дороже привычной для их района цены. По словам фермеров, отдельные продавцы в разгар дефицита просили до 120 рублей за литр. К концу августа цена на доступных им заправках опустилась примерно до 87 рублей.

– Получается, мы купили почти на пике. Утешаем себя тем, что самый пик все-таки миновали. В конце июня мы как раз заготавливали корм для коров, но тогда выручили старые запасы. Я еще жаловалась, что канистры занимают всю пристройку к коровнику. А без них мы бы не справились, – говорит Ольга.

Проблемы с дизелем этим летом не ограничивались одним районом. В середине июля министр сельского хозяйства Оксана Лут признала, что жалобы на топливо поступают из всех регионов, и обещала обеспечить аграриев необходимыми объемами. 29 августа правительство продлило запрет на экспорт дизельного топлива, судового топлива и газойлей российскими производителями до конца сентября – меру объяснили необходимостью стабилизировать внутренний рынок.

Но к середине августа гарантированные поставки получили не все хозяйства. Фермер из Калужской области Александр Саяпин рассказал BFM, что в июле его хозяйству отпускали дизель с нефтебазы "Роснефти" по спискам Минсельхоза, а в августе в согласованной поставке отказали. Топливо пришлось искать у трейдеров и перекупщиков по цене выше 100 рублей за литр.

– Где потребление топлива самое большое, мы просто убираем эти работы и откладываем на потом. Потом – это, скорее всего, следующий год, – сказал Саяпин.

Похожая ситуация сложилась в подмосковной деревне Назарьево. Работник местного агропредприятия сообщил ASTRA, что заправка "Роснефти" не работала две недели, а на других АЗС топливо отпускали с ограничениями. Чтобы заправить

технику, хозяйство отправляло КамАЗы за 30 километров и привозило по 200 литров. По словам собеседника издания, на нынешнюю уборку топливо еще удастся найти, но при сохранении дефицита следующая посевная окажется под угрозой.

| "Закупались по бешеным ценам"

Для хозяйств покрупнее даже короткий скачок цены превращается в десятки тысяч рублей дополнительных расходов. **Марина** вместе с мужем выращивает пшеницу и ячмень на юге России и держит несколько десятков голов крупного рогатого скота. В дни наиболее интенсивных работ техника хозяйства расходует 200–300 литров дизеля.

– Мы ушли в глубокий минус. Корма для скота заготавливали как раз на пике цен. Проблема была не только в стоимости, но и в том, чтобы вообще достать солярку. При таких объемах большой запас не сделаешь: попробуй сразу найти деньги. В надежде на хороший урожай пшеницы и ячменя покупали у перекупщиков по 100–110 рублей за литр, потому что на заправках топлива уже не было, – рассказывает она.

Урожай в хозяйстве действительно оказался неплохим – в среднем 45–50 центнеров с гектара. На юге уборка начинается раньше, чем в Сибири: обычно в июне или июле.

– Мы смотрели на спелость зерна и тянули до последнего – надеялись, что солярка подешевеет. Не подешевела. Десять дней уборочной, до 300 литров в сутки. Нужно заправить три комбайна, веялку, зерновозы. Все это хозяйство семья собирала десятилетиями, многое покупали в кредит. У мужа в этом сезоне снова обострилась грыжа. У меня самой обострились болезни. Сын-подросток все лето работал с нами и дышал пылью в поле. Наемные работники есть, но их привлекаем только в самые напряженные дни, – говорит Марина.

Еще во время уборочной семья поняла, что продажа зерна может не покрыть выросшие расходы.

| Цена падала еще до остановки терминалов

Снижение внутренних цен началось не в августе. Во втором квартале 2026 года средняя цена пшеницы четвертого класса в России составляла 12,9 тыс. рублей за тонну – на 22% меньше, чем годом ранее. Аналитики связывали это с большим урожаем 2025 года, укреплением рубля и давлением экспортеров на закупочные цены.

С началом новой уборочной предложение зерна выросло еще сильнее. Затем к сезонному давлению добавился сбой экспортной логистики.

10 июля российские власти перестали принимать заявки на проход судов через Керченский пролив, после чего навигация по Азово-Донскому морскому каналу была временно приостановлена. Через Азовское море обычно проходит до четверти российского экспорта пшеницы.

12 августа после украинских атак остановились три крупнейших глубоководных зерновых терминала Новороссийска – НЗТ, НКХП и КСК. Терминал в Тамани также приостановил работу. Из пяти основных глубоководных зерновых терминалов на Черном море продолжал работать только Туапсинский.

По данным участников рынка, пять глубоководных терминалов Черного моря в прошлом сельхозсезоне обеспечили около 57% российского зернового экспорта, малые порты Азовского моря – еще 27%. Таким образом, на Азово-Черноморский бассейн приходилось около 84% всего экспорта зерна из России.

Оценку экспорта российской пшеницы в августе аналитический центр "Русагротранс" снизил до 1,8 млн тонн – в 2,5 раза меньше, чем год назад, и до минимума с августа 2010 года.

Закупочные цены на юге за это время действительно упали примерно на треть, если сравнивать один и тот же класс зерна и одинаковые условия поставки. В начале мая пшеница четвертого класса на условиях EXW – то есть у продавца, без доставки – стоила на юге 14,3–14,9 тыс. рублей за тонну без НДС. В конце августа – 8,9–10 тыс. рублей. Стоимость с доставкой автотранспортом в глубоководный порт в конце августа была выше – около 12 тыс. рублей за тонну. Поэтому цены в порту и на элеваторе нельзя сопоставлять напрямую.

Средние котировки не показывают еще одной проблемы – в некоторых районах зерно трудно продать даже по низкой цене. В соцсетях фермеры из Ростовской области рассказывали изданию "7×7", что за пшеницу им предлагали 6,5–7 тыс. рублей за тонну – ниже уровня, при котором хозяйство могло бы окупить расходы. Другая семья утверждала, что обзвонила 40 потенциальных покупателей, но ни один не согласился принять зерно.

Перебои с экспортом через черноморские порты привели к ценовому парадоксу: на мировом рынке пшеница дорожала, а в России – дешеvela. К концу августа биржевые котировки в США и Франции поднялись примерно до \$280 за тонну. В то же время в Ростовской области и Краснодарском крае

нижняя граница закупочной цены на пшеницу третьего класса опустилась до 8,2 тыс. рублей – около \$96. Напрямую сопоставлять эти показатели нельзя: за рубежом речь идет о биржевых контрактах, в российских регионах – о закупке зерна без НДС и доставки. Однако их противоположная динамика демонстрирует, что из-за экспортного затора российские аграрии не смогли воспользоваться ростом мировых цен.

Владелец еще одного агробизнеса объяснял остановку приемки на линейных элеваторах не только большим урожаем: зерно перестало уходить дальше, баржи не могли подойти к терминалам, а железнодорожные поставки упирались в заполненные склады. Эти сообщения фермеров не дают полной картины по рынку, но показывают, как остановка экспорта передается по цепочке от портов к элеваторам и отдельным хозяйствам.

– Сначала паники не было, поскольку частично поток можно было бы перенаправить на Черное море. Однако в августе пришлось закрыть и их. Из пяти глубоководных морских терминалов, откуда могут уходить суда с большим тоннажем, на Черном море работает только один! – говорит собеседник Сибирь.Реалии **Григорий**, много лет работающий в сельском хозяйстве.

Андрей Сизов из аналитического центра "СовЭкон" еще в июле оценивал для Reuters потери аграриев от подорожания дизеля примерно в тысячу рублей на тонну зерна. Ограничения в Азовском море, по его оценке, могли добавить еще столько же. Продолжительный финансовый спад способен ускорить сокращение площадей под зерновыми, которое идет уже несколько лет.

В 2026 году площадь посевов пшеницы в России сократилась до 25,7 млн гектаров против 26,9 млн гектаров годом ранее – это минимум с 2014 года. "СовЭкон" связывал сокращение яровой пшеницы в Поволжье и Сибири прежде всего с падением рентабельности, а в Сибири – также со сложной погодой.

Григорий считает, что затяжной сбой экспорта прежде всего ударит по небольшим хозяйствам, у которых меньше запасов денег и возможностей хранить зерно в ожидании выгодной цены. По его словам, часть таких фермеров уже закончила сезон с убытком и может сократить посевы в следующем году или вовсе уйти из отрасли.



Порт в Туапсе

– Как мы видим по Туапсе, порт со временем восстановят, но, во-первых, на ценах это уже сказалось – фермеры вместо установившихся в начале лета 16 тысяч рублей (с учетом налога) за тонну в августе вынуждены продавать зерно за 9-10! Это обвал цен больше, чем на треть, – констатирует Григорий. – В сентябре упадет еще – потому что подтянется урожай, собранный в конце августа-сентябре. А также зерно тех, кто в силу масштабов смог придержать его на время. Прогнозы раздавать дело неблагоприятное, но часть агрофермеров уже ушла в сильный минус. Что их спасет? На кредиты надежды нет. Целевая помощь государства. Но тут я бы не рассчитывал. Часть игроков покинет отрасль. Уйдут самые маленькие и незащищенные. А с ними и урожай 2027 года, конечно, сократится. Насколько? Зависит от сроков блокировки портов. Пока рано говорить об этом. Вчера вот только Ростовская область ввела режим ЧС из-за этого.

Что предлагают власти

Власти Ростовской области ввели региональный режим чрезвычайной ситуации с **18:00 28 августа**. В распоряжении губернатора говорится, что из-за прекращения работы портов и нарушения судоходства у сельхозпроизводителей скопились значительные объемы продукции.

Правительство России дополнительно направило более 9,7 млрд рублей на субсидирование железнодорожных перевозок сельхозпродукции по льготным тарифам. **Минсельхоз и Минтранс создали оперативные штабы** для перенаправления грузов. Среди обсуждаемых мер – временная отмена экспортной

пошлины на зерно, государственные закупки, продление кредитов и вывоз через Балтийское, Каспийское и другие направления.

Но железная дорога и альтернативные порты обходятся дороже и не могут быстро заменить южный маршрут. Поэтому для фермеров важен не только физический вывоз, но и цена, которая останется после оплаты новой логистики.

| Кризис вышел за пределы зернового рынка

Особенно уязвимы смешанные хозяйства, которые выращивают зерно и одновременно держат скот. В Татарстане закупочная цена молока у владельцев личных подсобных хозяйств в одном из районов опустилась до 18,5 рубля за килограмм против 27 рублей годом ранее. В среднем по республике цена для ЛПХ снизилась почти на 28% и оказалась примерно на треть ниже расчетной себестоимости. Одновременно дорожали корма, ветеринарные препараты и коммунальные услуги, поэтому владельцы подворий начали продавать коров.

Президент Ассоциации фермеров и крестьянских подворий Татарстана Камияр Байтемиров связывал распродажу скота и с уборочной: небольшие хозяйства продавали коров, чтобы купить топливо и запчасти для уборки зерна. Таким образом, один и тот же кассовый разрыв сокращает поголовье сейчас и может уменьшить объем производства в следующем сезоне.

На картофельном рынке топливный дефицит проявился иначе – не падением, а ростом цен. По данным Forbes, к 7 августа средняя оптовая цена картофеля достигла 24,7 рубля за килограмм, на 38,9% превысив прошлогоднюю. В рознице килограмм стоил в среднем 68,3 рубля – на 22% больше, чем год назад.

Руководитель аппарата Картофельного союза Татьяна Губина говорила ВФМ, что на фоне топливных проблем логистика формирует около половины оптовой стоимости картофеля. Поэтому для потребителя последствия дефицита могут выглядеть противоположно: зерно и молоко у производителя дешевеют, а отдельные продукты в магазине дорожают.

Марина тем временем думает не о продаже зерна трейдерам, а о собственной переработке.

– Можно молотить зерно и продавать муку. Но если возить на стороннюю мельницу, это съест значительную часть дохода. Покупать свое оборудование – значит снова брать кредит. К тому же мельница – отдельное производство: нужны станки, помещение, хранение, сбыт. А если экспорт восстановится и цена на зерно вырастет, острой необходимости в ней уже не будет. Пока мы ничего не решили. Это еще одна головная боль, – говорит она.

Этот контент также в категориях

Регионы

Общество.Сибирь