View the original article

ВІЙНА

Заблоковані порти: як окупований Крим втрачає сільське господарство

Олена Бадюк Роман Спірідонов Крим.Реалії

16 листопада 2026, 06:30



Окупований Крим. Пожежа в порту Феодосії

В окупованому РФ Криму планують скоротити площі озимих культур. Усе це пов'язано зі зміною кон'юнктури ринку та закриттям портів, пишуть місцеві ЗМІ. Водночас Служба зовнішньої розвідки України повідомила, що у вересні перевалка вантажів на окремих терміналах південних російських портів скоротилася на 95-100% через погіршення безпекової ситуації в Азово-Чорноморському басейні.

Як проблеми російської портової логістики впливають на аграрний сектор Криму? Чи може скорочення експорту позначитися на посівній кампанії, цінах на зерно та

доходах кримських аграріїв? І чи здатна Росія компенсувати ці логістичні втрати за рахунок інших маршрутів?

Про це в ефірі проєкту Радіо Свобода Крим.Реалії ведуча Олена Бадюк поговорила з Максимом Гардусом, фахівцем із комунікацій організації Razom We Stand, експертом у сфері транспорту та логістики, та Ескендером Барієвим, головою правління Кримськотатарського ресурсного центру.

Підконтрольний Росії телеканал **«Вести Крым»** із посиланням на російського міністра сільського господарства окупованого Криму **Дениса Кратюка** повідомив, що під озимими культурами планують залишити понад 450 тисяч гектарів. Втім, ще у вересні планували засіяти на 50 тисяч гектарів більше. За словами російського чиновника, це пов'язано зі «зміною кон'юнктури зернового ринку та ринку технічних культур загалом через закриття портів».



Порт у Новоросійську, ілюстративне фото

За даними Служби зовнішньої розвідки України, вантажні перевезення через південні порти Росії практично зупинилися, а значну частину вантажопотоків переорієнтували на північно-західні напрямки.

Особливо небезпечною ситуація стала для експорту зерна та сільськогосподарської продукції, які традиційно забезпечували значну частину вантажопотоку південних

російських портів. У липні-серпні обсяги перевалки таких вантажів скоротилися більш ніж удвічі – з майже 8 млн до майже 4 млн тонн порівняно з аналогічним періодом торік.



Незібрана пшениця в полі, ілюстративне фото

Через заблоковані південні порти суттєвих збитків зазнає аграрна галузь Росії, каже фахівець із комунікацій організації **Razom We Stand** та експерт у сфері транспорту і логістики **Максим Гардус**.

За його словами, аграрії опинилися в ситуації, коли не можуть реалізувати врожай і водночас мають шукати гроші на нову посівну кампанію. Ідеться про південний захід країни, Краснодарський край.

У такій самій ситуації опинилися й окуповані Росією приморські регіони України, зокрема Крим. Для них аграрна галузь є важливою частиною регіональної економіки, і зараз вони дуже сильно потерпають, зазначає Максим Гардус.



Максим Гардус

> **Через кризу в портах закупівельні ціни різко впали**
>
> Максим Гардус

«Через кризу в портах закупівельні ціни різко впали. Порівняно з весняними показниками вони знизилися втричі, а подекуди вчетверо. Тобто ціни на продаж зерна набагато нижчі за собівартість», – сказав Максим Гардус.

Крім падіння закупівельних цін, виробники стикаються з додатковими витратами. Якщо вантажівка із зерном уже відправлена в порт, але не може розвантажитися, перевізник продовжує платити водіям, а техніка простоює. Водночас накопичуються пеня та штрафи за невиконання контрактних зобов’язань.

За словами Гардуса, фермери та галузеві громадські організації масово звертаються до російського уряду зі скаргами, проте не отримують відповідей. Експерт пов'язує це з відсутністю у федерального бюджету коштів на компенсації, оскільки значна частина ресурсів спрямовується на війну з Україною.

Через зупинку портів, повідомляло видання **Financial Times**, Росія вперше за 30 років відправляє метал на експорт через арктичний порт у Мурманську. Проте, як пояснює Гардус, технічна можливість змінити маршрут ще не означає, що перевезення буде економічно виправданим.

> **“ Краще залишити зерно в полі – збитки будуть меншими, ніж від його перевезення через Архангельськ**
>
> Максим Гардус

«Якщо твоє зерно долатиме кілька десятків тисяч кілометрів, а перевезення триватиме два тижні, то його собівартість виявиться такою, що в результаті експортної операції ти не лише не отримаєш прибутку, а й будеш змушений доплачувати. Чи можна, наприклад, везти зерно через Архангельськ? Чому б і ні? Тільки жодного економічного сенсу в цьому не буде. У такому разі краще залишити зерно в полі. Збитки будуть меншими, ніж від його перевезення через Архангельськ», – сказав експерт.

Відновити роботу портів могло б морське перемир'я. За оцінкою Гардуса, для російських аграріїв і бізнесу така домовленість була б вигідною. Проте економічні інтереси окремих регіонів та підприємців не обов'язково збігаються з пріоритетами російського керівництва, вважає експерт.

«Якщо ми говоримо про божевільне керівництво Росії, яке розв'язало і веде війну, попри економічні збитки для суб'єктів Федерації, бізнесу та пересічних росіян, то для нього ці аргументи просто не важливі й не цікаві. Йому байдуже, скільки грошей втратить індивідуальний підприємець Іванов з Анапи», – вважає Максим Гардус.

На думку експерта, поки що передумов для деескалації ситуації немає. На відміну від 2022 року, коли міжнародний тиск і побоювання продовольчої кризи стали важливими аргументами для відкриття морського зернового коридору, зараз гуманітарна складова не відіграє такої ролі.

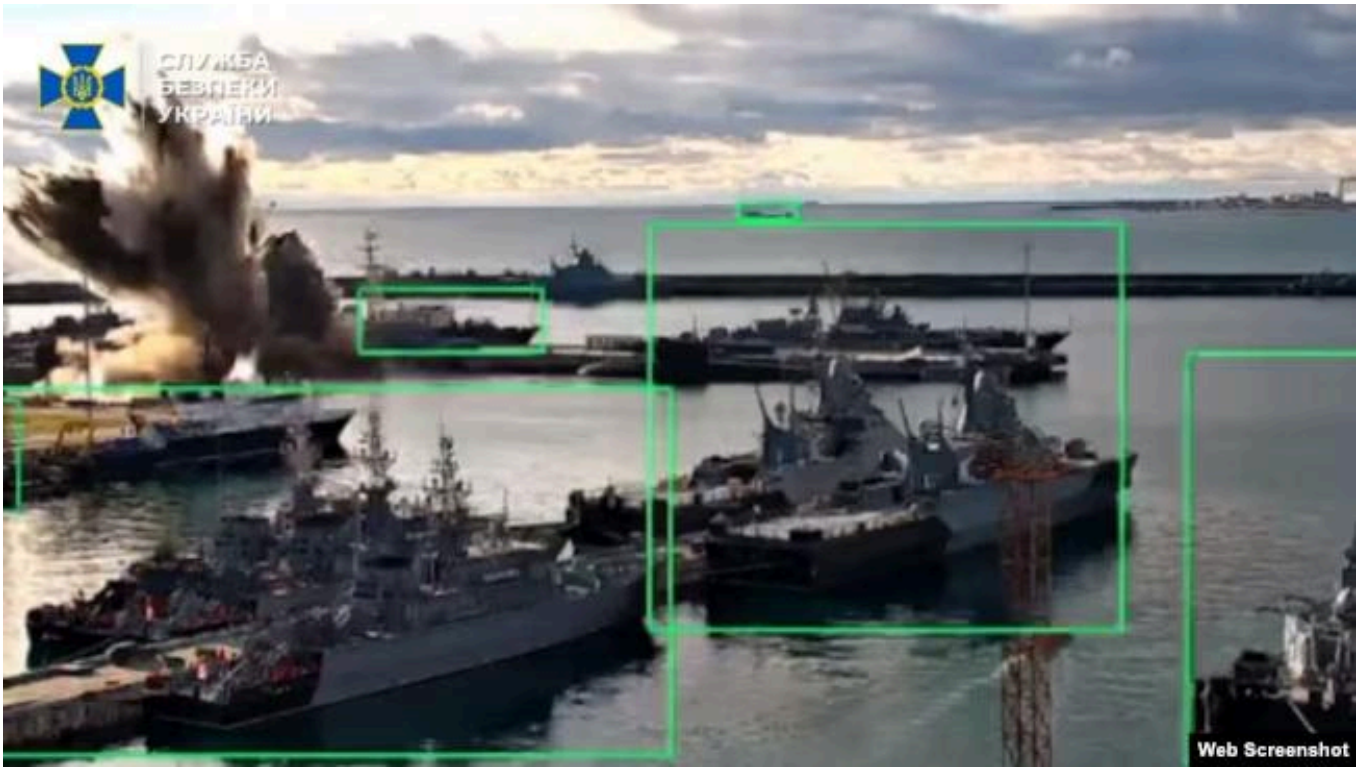


Військовослужбовець берегової охорони України на патрульному катері під час проходу вантажних суден у Чорному морі, 7 лютого 2024 року

> **“ Геополітичні вигоди для Росії важливіші, ніж економічні збитки бізнесу**
>
> Максим Гардус

Експерт вважає, що нинішня логіка протистояння визначається прагненням сторін завдати противнику максимальних економічних збитків. Україна, за його словами, вже пропонувала кілька варіантів взаємного обмеження ударів по окремих секторах, зокрема по енергетичній інфраструктурі та портах.

«Було запропоновано сім варіантів, але Росія не хоче приймати жоден із них, оскільки вважає, що геополітичні вигоди для неї важливіші, ніж економічні збитки бізнесу», – сказав Максим Гардус.



Підрив підводного човна класу «Варшав'янка» в порту Новоросійська. Скриншот кадру відео СБУ

Економічна ситуація в окупованому Криму залежить від кількох чинників, серед яких – удари по енергетичних об'єктах і портовій інфраструктурі Росії, порушення логістики на півострові й перебої з постачанням пального, будівельних матеріалів та інших товарів. На цьому в ефірі **Радіо Крим.Реалії** наголосив голова Кримськотатарського ресурсного центру **Ескендер Барієв**.

За його словами, оцінювати події необхідно з урахуванням як загальних наслідків війни для російської інфраструктури, так і безпосереднього впливу на транспортне сполучення з півостровом.



Ескендер Барієв

«Зокрема, я б виділив порт Кавказ, бо це такий вузловий центр, через який здійснюється постачання на територію Криму, та Керченський порт. Раніше там працювали п’ять поромів. Завдяки ударам ЗСУ залишилися два судна, які використовуються як баржі», – зауважив Ескендер Барієв.



Дим від пожежі в порту «Кавказ» над Керченською протокою після удару по російському порому з пальним. Керч, Крим, 22 серпня 2024 року

Можливості оцінити події за відкритими даними обмежені, каже Ескендер Барієв: Кримстат не завжди публікує повну інформацію, зокрема про вантажообіг через порти. Додаткові відомості надходять від активістів і представників малого та середнього бізнесу, які повідомляють про проблеми в будівництві, на ринку нерухомості та в інших сферах.

> **“Вантажообіг зріс на 60,9%. Але це не означає, що зросли обсяги перевезення самих товарів**
>
> Ескендер Барієв

Наводячи статистичні показники за 2026 рік, Барієв зауважив спад одразу в кількох галузях економіки Криму. Зокрема, промислове виробництво скоротилося на 14,2% порівняно з 2025 роком, вантажні перевезення – на 9,5%, роздрібна торгівля – на 7,5%, послуги – на 16,6%, будівництво – на 12,5%.

Водночас статистика фіксує зростання вантажообігу. Однак, як пояснює експерт, цей показник не обов’язково свідчить про збільшення кількості товарів, що перевозяться.

«Вантажообіг зріс на 60,9%. Тут ми можемо зробити висновок, що змінилися логістичні маршрути та збільшилися відстані перевезень. Але це не означає, що зросли обсяги перевезення самих товарів», – зазначив Барієв.

Суттєву роль у забезпеченні Кримського півострова пальним відігравав Феодосійський порт. Удари, завдані по портовій інфраструктурі у 2025 та 2026 роках, обмежили можливості його роботи. Це, як зазначив Барієв, позначається не лише на постачанні Кримського півострова, а й на галузях, які безпосередньо залежать від пального й енергопостачання, зокрема на сільському господарстві та промисловості.



Закинуті поля зернових у Білогірському районі Криму

> **Скоротився продаж зерна, попри те що цього року його було вироблено більше**
>
> Ескендер Барієв

Проблеми з логістикою, пальним та електрикою зачіпають не лише виробництво, а й подальше зберігання та реалізацію продукції, зазначає Барієв.

«Якщо ми говоримо про врожай зернових, то він зріс. Однак питання полягає в іншому: його зберігання, перевезення та подальше транспортування дуже сильно впливають на всі ці процеси. Тому загалом ми бачимо зниження виробництва яєць, молока та м'яса. Зокрема скоротився продаж самого зерна, попри те що цього року його було вироблено більше, ніж торік. Зниження становило 27,4%», – розповів голова Кримськотатарського ресурсного центру.

Наприкінці жовтня цього року російське видання «Коммерсантъ» писало, що Росія щомісяця втрачає 200 млрд рублів через блокаду портів Україною. Тим часом на окупованому Кримському півострові розраховують на підтримку. Російський глава окупованого Криму **Сергій Аксьонов** (*за документами – Аксенов*) повідомив, що до кінця листопада 400 кримських аграріїв отримають понад 2 млрд рублів.

За оцінкою Барієва, говорити про повний обвал сільського господарства поки не можна. Проте поєднання проблем із пальним, логістикою, зберіганням та реалізацією продукції створює для галузі серйозні труднощі. Експерт вважає, що хоча російська влада й намагатиметься компенсувати втрати коштом федерального бюджету Росії, загальна економічна ситуація в країні, за його словами, не сприяє постійній та системній підтримці окупованого Криму.



ДИВІТЬСЯ ТАКОЖ:

Голова КРЦ повідомляє про нову хвилю повісток до армії Росії у Криму



ДИВІТЬСЯ ТАКОЖ:

Допомогти Україні бити Росію «по зубах» закликав Джемілєв на саміті «Кримської платформи»



ДИВІТЬСЯ ТАКОЖ:

«Пастка для кримчанок». Жінки зникають після прибуття в аеропорт у Сочі



Олена Бадюк

Із червня 2019 року була редактором вечірнього шоу на Радіо Крим.Реалії (проєкт Радіо Свобода). Із осені 2021 року працюю в команді проєкту Радіо Свобода «Новини Приазов'я».

Крим.Реалії

Передрук із «Крим.Реалії» / «Крым.Реалии»

Україна | Світ | Війна | Крим

© Радіо Свобода, 2026 | Усі права застережено.