

2026

СВОДКА НОВОСТЕЙ ФРАХТОВОГО РЫНКА

6 апреля 2026



Экспорт

Объемы фактического экспорта и ожидание



Нефть

Текущий уровень цен на нефть и курс валют



Флот

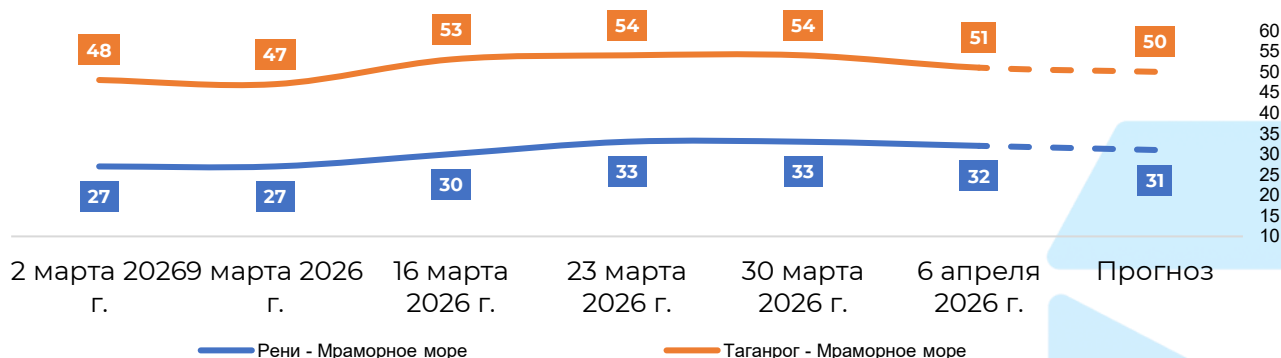
Уровень BDI и основные факторы доступности флота в регионе

MTL
MARITIME LOGISTICS



Флот/погода

Прогнозное движение ставок **Костерного** флота и флота «Река-Море» на ближайшую неделю*



- В **Чёрном море** ключевым фактором для фрахта остается продолжающееся сокращение количества твердых грузовых предложений, которое усиливает общее давление на рынок и снижает фиксационную активность. При этом судовладельцы продолжают сталкиваться с высокой и нестабильной стоимостью бункера, из-за чего стараются удерживать ставки, но в реальных переговорах все чаще вынуждены идти на уступки грузоотправителям. Дополнительное влияние оказывает очень широкий разрыв в представлениях сторон о справедливом уровне фрахта, поэтому даже при наличии интереса к отдельным партиям грузов согласование условий занимает больше времени и проходит тяжело. Существенную роль также играет чувствительность экономики рейса к балластному плечу, скорости судна и расходу топлива, из-за чего рыночный уровень все сложнее оценивать по единому ориентиру. По отдельным грузам спрос сохраняется, однако он не формирует достаточной поддержки для разворота рынка, поскольку общий поток новых твердых заявок остается слабым. В результате грузоотправители сохраняют преимущество в переговорах, а судовладельцы работают в более оборонительной модели. В краткосрочной перспективе по Чёрному морю наиболее вероятно сохранение мягкого нисходящего давления на фрахт, если предложение новых грузов не начнет восстанавливаться более уверенно.
- В **Средиземном море** на фрахт продолжает влиять вялый экспорт основных грузов, а также некоторое дополнительное ослабление деловой активности на фоне приближения праздничного периода. При этом доступного тоннажа в регионе достаточно для обслуживания текущего грузопотока, поэтому выраженного дефицита судов, который мог бы подтолкнуть рынок вверх, не наблюдается. Судовладельцы по-прежнему опираются в переговорах на нестабильность цен на бункер, рассматривая этот фактор как один из главных аргументов в пользу более высоких ставок. Грузоотправители, в свою очередь, занимают более сдержанную позицию, из-за чего рынок остается в состоянии расхождения ожиданий сторон. Несмотря на это, индикативные уровни в целом стабилизировались и пока удерживаются без выраженного дальнейшего снижения. Поддержку рынку оказывает то, что текущего объема грузов в целом хватает для равномерной загрузки доступного тоннажа, но без формирования сильного повышательного импульса. В ближайшей перспективе по Средиземному морю наиболее вероятен сценарий боковой динамики с риском умеренного ослабления, если грузовая активность продолжит снижаться.
- В **Азовском море** фрахтовый рынок остается под давлением из-за постепенного роста количества доступных судов, поскольку прежний дефицит тоннажа больше не наблюдается. Основным фактором изменений стало сокращение задержек, которое улучшило оборот флота и позволило грузоотправителям чувствовать себя увереннее в переговорах с судовладельцами. При этом спрос на зерновые перевозки сохраняется, а также заметен рост числа запросов на расчет ставок из речных портов, что поддерживает интерес к рынку и формирует задел на ближайший период. Дополнительное влияние на грузовую базу оказывают изменения экспортных пошлин, поскольку по пшенице фискальная нагрузка выросла, по кукурузе она вернулась, а по ячменю сохранилась на прежнем уровне, и это может менять приоритеты грузоотправителей по культурам. Несмотря на расширение предложения тоннажа, судовладельцы пока не позволяют ставкам резко проседать и продолжают удерживать рынок от более глубокого снижения. На отдельных направлениях активность по прочим грузам также присутствует, что не дает фрахту ослабнуть слишком быстро. В краткосрочной перспективе по Азовскому морю вероятно дальнейшее умеренное снижение ставок, однако оно, скорее всего, будет происходить постепенно, без резкого обвала рынка.

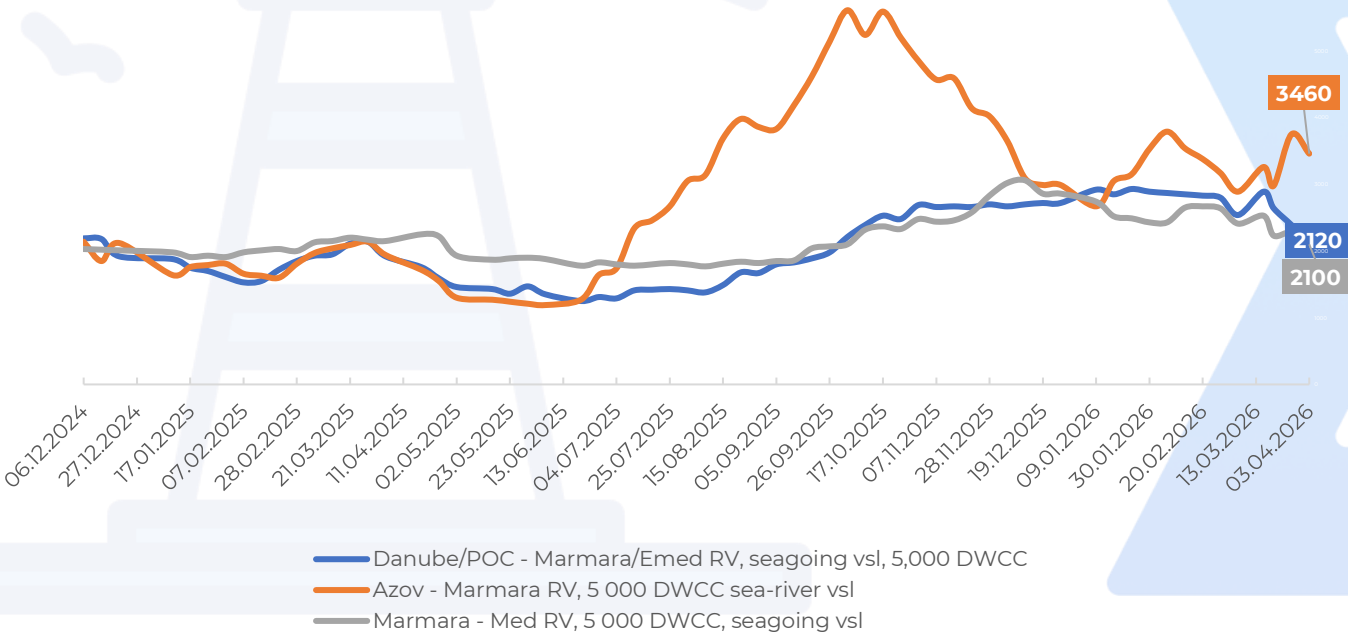
Фрахтовые ставки по другим направлениям из Чёрного моря

Направление	Груз	Тоннаж	2 марта 2026	9 марта 2026	16 марта 2026	23 марта 2026	30 марта 2026	6 апреля 2026
Reni (Украина) – Marmara (Турция)	Пшеница	5,000 т	27	27	30	33	33	32
Reni (Украина) – ЕС (Италия)	Пшеница	5,000 т	38	38	42	47	47	48
Odessa (Украина) – Tunis (Тунис)	Пшеница	5,000 т	36	36	38	42	42	42
Odessa (Украина) – Alexandria (Египет)	Пшеница	5,000 т	34	34	36	40	40	40

Фрахтовые ставки на прочие грузы Средиземного моря

Направление	Груз	Тоннаж	27 февраля 2026	6 марта 2026	13 марта 2026	20 марта 2026	27 марта 2026	3 апреля 2026
Gulluk (Турция) – Ashdod (Израиль)	Удобрения	5-6,000 т	31	31	33	36	36	36
Ashdod (Израиль) – Iskenderun (Турция)	Лом / Скрап	5,000 т	37	37	37	40	42	42
Marmara Sea ports (Турция) – Alexandria (Египет)	Цемент	3,000 т	20	20	21	22	23	23

Динамика суточного дохода (ТЧЭ) костерного флота



ЭКСПОРТНАЯ АКТИВНОСТЬ УКРАИНЫ И РФ

- Выполнение годового прогноза **экспорта основных зерновых** на 2025/2026 МГ:
 - **Украина** – 26,6 из 40,9 млн.т. к экспорту (**65,1%**)
 - **Россия** – 40,4 из 55 млн.т. к экспорту (**73,45%**)
- Экспорт зерновых за отчетный период:
 - **Украина (1-31.03.2026)** – 0,84 млн.т. пшеницы, 0,07 млн.т. ячменя, 2,21 млн.т. кукурузы.
 - **Россия (1-31.03.2026)** – 4,6 млн.т. пшеницы, 0,288 млн.т. ячменя, 0,38 млн.т. кукурузы.

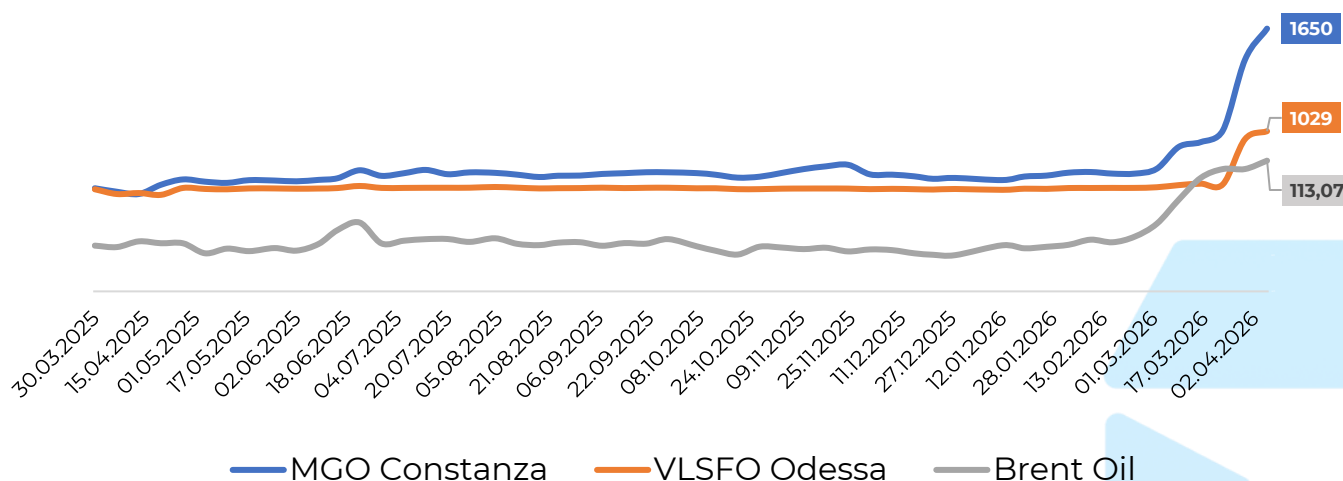
ЦЕНОВАЯ СИТУАЦИЯ

Индикативные цены на продовольственную пшеницу с протеином 12,5% FOB Украина, дол/т по состоянию на 06.04.2026 составляют 245\$.

- **Украина**
- В последние дни ключевым фактором для украинского зернового экспорта стало оживление отгрузок в марте. По данным отраслевых источников, в марте Украина вывезла 5,5 млн т агропродукции, из которых 3,7 млн т пришлось на зерновые, причем в структуре доминировала кукуруза, а аналитики ожидают как минимум стабильных, а возможно и более активных отгрузок в ближайшие месяцы. Это показывает, что экспортный канал сейчас работает устойчивее, чем в предыдущие месяцы сезона, хотя рынок все еще остается чувствительным к внешним ограничениям.
- Вторым важным фактором остается структура самого экспорта, где основную роль играет кукуруза. Именно кукуруза формирует основную часть зернового потока, и сейчас рынок для нее становится более конкурентным, поскольку усиливается давление со стороны аргентинского предложения. Для Украины это означает, что даже при наличии спроса экспортерам приходится работать в более плотной конкурентной среде, а устойчивость продаж будет зависеть не только от логистики, но и от способности удерживать привлекательность предложения на внешних рынках.
- Дополнительным фактором остается безопасность и устойчивость портовой инфраструктуры Одессы. Атака на Одессу 6 апреля вновь напомнила рынку, что любые повреждения инфраструктуры и энергетики способны быстро повысить операционные риски для экспортной логистики. Даже когда физический вывоз не останавливается, сама повторяемость подобных событий усиливает осторожность участников рынка и может влиять на ритм отгрузок и переговорные позиции по новым сделкам.
- Наконец, для украинского зернового сектора важным сигналом стало открытие китайского рынка для украинской пшеничной муки. Это не заменяет массовый экспорт зерна как такового, но расширяет экспортную архитектуру и дает рынку дополнительный канал сбыта для продукции с более высокой степенью переработки. Если мартовская активизация отгрузок сохранится, а портовая логистика останется работоспособной, в краткосрочной перспективе Украина сможет удерживать как минимум стабильный экспортный темп, хотя рынок по-прежнему будет зависеть от конкуренции по кукурузе и от устойчивости черноморской инфраструктуры.

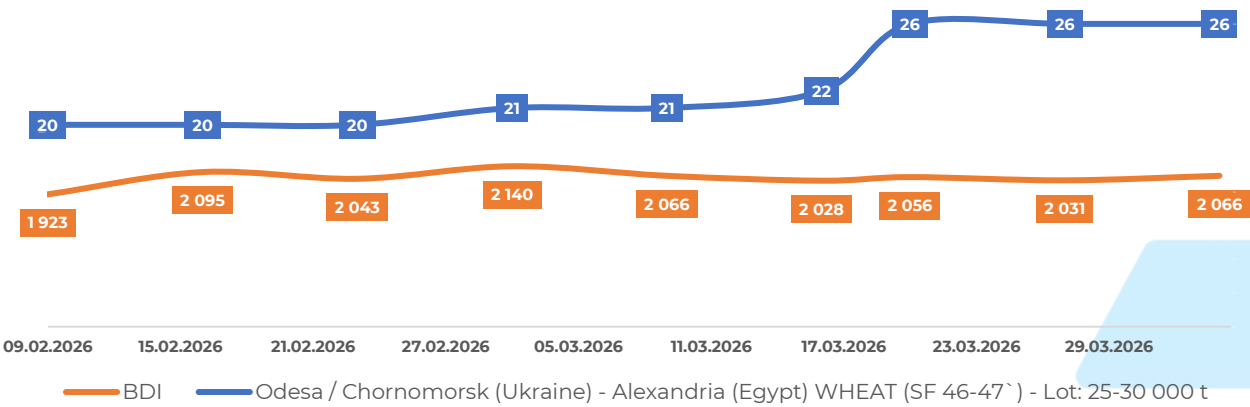
Индикативные цены на продовольственную пшеницу с протеином 12,5% FOB Россия, дол/т по состоянию на 06.04.2026 составляют 240\$.

- **Россия**
- В последние дни главным фактором для российского зернового рынка стало очень сильное завершение марта по экспортным отгрузкам. Российский зерновой союз зафиксировал резкий рост вывоза основных зерновых культур, причем спрос со стороны импортеров расширился сразу по нескольким направлениям, а отгрузки через Новороссийск заметно усилились. Это означает, что внешний рынок в конце марта и на старте апреля оставался емким для российского зерна, а экспортный канал подошел к новому месяцу в довольно активном состоянии.
- Вторым важным фактором стало изменение экспортного регулирования. С 1 апреля пошлина на вывоз пшеницы выросла, пошлина на кукурузу вновь стала ненулевой, а уже с 8 апреля по пшенице и кукурузе было объявлено снижение, тогда как по ячменю, наоборот, ожидалось возвращение пошлины. Для рынка это означает более подвижную экономику экспортных сделок и повышенное внимание участников к моменту контрактования, особенно по культурам с меняющейся фискальной нагрузкой.
- Дополнительную поддержку рынку дал рост фактической портовой перевалки на юге России. В марте через порты Краснодарского края резко вырос экспорт зерна и продуктов его переработки, причем основной прирост обеспечили пшеница, ячмень и зернобобовые, а в первом квартале вывоз пшеницы через кубанские порты также заметно увеличился. Это показывает, что инфраструктурно российский экспорт в конце первого квартала работал значительно активнее, чем годом ранее, а география поставок продолжала расширяться.
- На ближайший период рынок будет во многом зависеть от того, сохранится ли мартовский темп отгрузок в апреле. По оценкам аналитиков, экспорт пшеницы в апреле может остаться высоким, хотя уже без такого сильного ускорения, как в марте, а значит основной интригой для рынка станут устойчивость внешнего спроса, влияние пошлин на активность продавцов и способность портовой логистики удерживать набранный ритм. В базовом сценарии экспортная активность России в ближайшие недели останется высокой, но динамика сделок станет более чувствительной к регуляторным и логистическим факторам.



- На прошлой неделе лавным фактором для мирового нефтяного рынка оставалась не столько динамика биржевых ориентиров, сколько физический риск для добычи и экспорта из Персидского залива. Ключевое давление на рынок сохранялось из-за ограничений и неопределенности вокруг Ормузского пролива, через который проходит значительная часть мировой морской торговли нефтью, поэтому участники рынка оценивали прежде всего вероятность перебоев в реальных поставках, а не только спекулятивную реакцию финансовых площадок.
- Дополнительное влияние оказала сама производственная база ОПЕК, которая подошла к началу апреля в ослабленном состоянии после резкого мартовского снижения добычи. Даже несмотря на решение ОПЕК+ о символическом повышении квот на май, рынок воспринял этот шаг сдержанно, потому что в условиях нарушенной логистики и повреждений инфраструктуры нарастить фактический экспорт быстро не получится, а значит баланс спроса и предложения остается напряженным.
- Сегмент торговли нефтью в эти дни также перестраивался в пользу альтернативных маршрутов и альтернативного сырья. Покупатели, особенно в Азии, активнее искали замещающие объемы, переработчики старались удерживать загрузку, а отдельные страны откладывали плановые ремонты НПЗ, чтобы не допустить дефицита топлива; параллельно усилился интерес к поставкам из Венесуэлы и к любым направлениям, которые могли физически компенсировать выпадение ближневосточного экспорта.
- По линии запасов рынок получил смешанный сигнал. С одной стороны, свежие данные Управления энергетической информации США, опубликованные 1 апреля, показали рост коммерческих запасов нефти в США и уровень немного выше среднего пятилетнего ориентира, что само по себе должно было бы ослаблять напряжение; с другой стороны, на фоне угрозы перебоев в мировой торговле этот фактор воспринимался лишь как временный буфер, а не как полноценная компенсация для возможного выпадения экспорта из ключевых нефтяных узлов.
- На рынке СНГ центральным фактором стали перебои в российской экспортной инфраструктуре. В период с 1 по 6 апреля Reuters сообщал о приостановках и сокращениях работы балтийских портов, прежде всего Усть-Луги и Приморска, а также о риске вынужденного сокращения российской добычи из-за ограничения экспортных возможностей, переполнения системы и сезонного роста объемов сырья, не переработанного на НПЗ; к концу периода появились признаки частичного возобновления отгрузок, но рынок продолжал воспринимать российский экспорт как уязвимый.
- Для Казахстана в рассматриваемый период важнейшим оставался вопрос устойчивости экспортного канала через Каспийский трубопроводный консорциум и в целом через российскую инфраструктуру, поскольку именно этот маршрут критически важен для вывоза казахстанской нефти. Хотя ранее республика сообщала о восстановлении добычи после прежних сбоев, новое ухудшение ситуации на российском транзитном направлении вновь усилило для рынка СНГ значение логистического фактора: в ближайшие дни нефтяной рынок, вероятнее всего, сохранит высокую чувствительность к сообщениям о состоянии экспортных маршрутов, фактической добычи ОПЕК+ и способности крупнейших импортеров перекраивать торговые потоки без существенной потери физического предложения.

Динамика изменения BDI и ставок Handy



- **Baltic Dry Index (BDI)** вырос на 1,8% до максимального значения с 5 марта — 2066 пунктов. Индекс capsize, который обычно отражает перевозку грузов весом 150 000 тонн, включая железную руду и уголь, также вырос на 2,1 % и достиг четырехнедельного максимума в 3086 пунктов. Индекс rapamax, который обычно отражает перевозку от 60 000 до 70 000 тонн угля или зерна, вырос на 1,5 % до 1784 пунктов. Среди судов меньшего размера индекс супермакс-танкеров вырос на 1,2 % до 1224 пунктов. За неделю базовый индекс вырос на 1,7 %.
- В **Черном море** фрахтовый рынок остается под давлением из-за сохраняющегося дефицита твердых грузовых предложений при достаточно большом количестве судов на спотовых и ближайших позициях. На этом фоне судовладельцы вынуждены идти на дополнительные уступки, поскольку грузоотправители не демонстрируют достаточной активности, чтобы поддержать более уверенный уровень ставок. Ситуацию дополнительно осложняет сезонное ослабление зернового потока, из-за чего рынок теряет один из ключевых источников грузовой поддержки. При этом надежды на оживление по другим грузам пока не реализуются, так как восстановление отгрузок удобрений и стальной продукции остается ограниченным. Общая конъюнктура выглядит вялой, а участники рынка сохраняют осторожность и работают без выраженного оптимизма. В краткосрочной перспективе по Черному морю наиболее вероятно сохранение слабого рынка с умеренным давлением на фрахт, если объем новых грузовых предложений не начнет устойчиво восстанавливаться.

Направление	Груз	Тоннаж	27 февраля 2026	6 марта 2026	13 марта 2026	20 марта 2026	27 марта 2026	3 апреля 2026
Odesa (Украина) – Tangier (Марокко)	Пшеница	25-30,000 т	24	27	29	30	30	30
Odesa (Украина) – Ashdod (Израиль)	Пшеница	25-30,000 т	26	28	32	33	33	33
Odesa (Украина) - Marmara Sea ports (Турция)	Пшеница	65-70,000 т	18	19	21	20	20	20
Odesa (Украина) – Alexandria (Египет)	Пшеница	65-70,000 т	21	21	22	23	22	23