

# 2026

## СВОДКА НОВОСТЕЙ ФРАХТОВОГО РЫНКА

13 апреля 2026



### Экспорт

Объемы фактического экспорта и ожидание



### Нефть

Текущий уровень цен на нефть и курс валют



### Флот

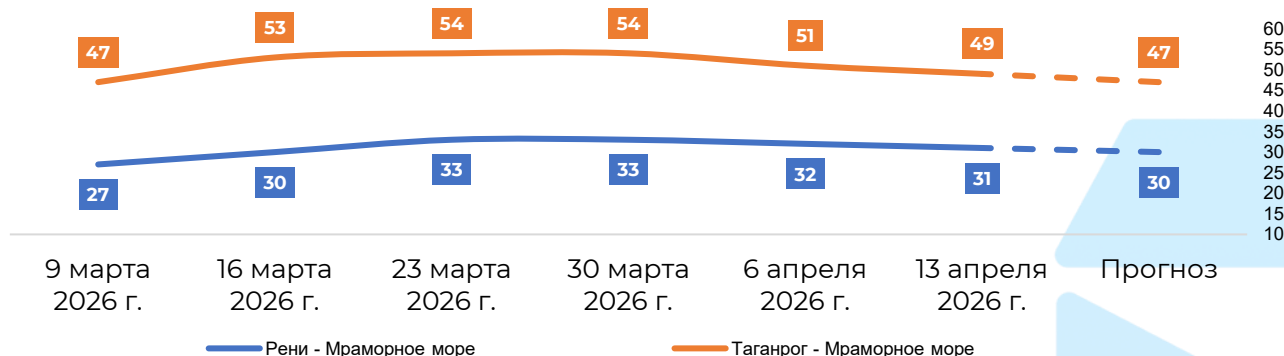
Уровень BDI и основные факторы доступности флота в регионе

**MTL**  
MARITIME LOGISTICS



## ФЛОТ/ПОГОДА

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



- В **Чёрном море** фрахтовый рынок остается под давлением из-за продолжающегося сокращения количества твердых грузовых предложений, что напрямую сдерживает фиксационную активность. Основной проблемой для судовладельцев остается слабая экспортная база, поскольку новые продажи формируются ограниченно, а грузоотправители сохраняют осторожность в заключении сделок. При этом разрыв в ожиданиях по ставкам между грузоотправителями и судовладельцами по-прежнему остается значительным, из-за чего переговоры затягиваются и часто требуют уступок именно со стороны судовладельцев. Дополнительным фактором выступает общее ухудшение деловой активности по ряду основных грузов, что не позволяет рынку получить полноценную поддержку даже при наличии отдельных запросов. Влияние на экономику рейсов также продолжает оказывать стоимость бункера, хотя ее ослабление уже не помогает судовладельцам удерживать рынок так уверенно, как ранее. В результате фрахт в Чёрном море в большей степени удерживается не за счет сильного спроса, а за счет нежелания судовладельцев быстро соглашаться на более глубокие уступки. В краткосрочной перспективе по Чёрному морю наиболее вероятно сохранение слабого рынка с риском дальнейшего постепенного давления на ставки, если поток новых грузовых предложений не начнет восстанавливаться.
- В **Средиземном море** ситуация для судовладельцев выглядит неблагоприятно, поскольку количество новых грузовых предложений остается ограниченным, а доступного тоннажа достаточно для текущего объема перевозок. На этом фоне грузоотправители занимают более жесткую позицию и все активнее продавливают снижение ставок, пользуясь отсутствием дефицита судов. Дополнительное давление на рынок оказывает снижение цен на бункер, поскольку этот фактор ослабляет один из главных аргументов судовладельцев в переговорах. При этом сама грузовая активность остается лишь умеренной и не создает предпосылок для разворота рынка в сторону роста. Даже наличие отдельных сделок по минералам, стали и прочим грузам не меняет общей картины, так как рынок в целом остается насыщенным по предложению тоннажа. В результате ставки в регионе уже фиксируются ниже уровней прошлой недели, а настроение участников рынка становится все более сдержанным. В ближайшей перспективе по Средиземному морю наиболее вероятно сохранение мягкого нисходящего тренда, особенно если грузоотправители продолжат использовать текущий баланс рынка в свою пользу.
- В **Азовском море** ключевым фактором давления на фрахт остается ограниченная экспортная активность, из-за которой грузоотправители не спешат принимать идеи судовладельцев по более высоким ставкам. Одновременно рынок ощущает рост количества доступных судов типа море-река, что усиливает конкуренцию между судовладельцами и создает для грузоотправителей более выгодную переговорную позицию. Существенное влияние оказывает и сокращение задержек, поскольку ускорение оборота флота приводит к увеличению предложения тоннажа и дополнительно ослабляет рынок. При этом сами судовладельцы пока не готовы идти на дальнейшее быстрое снижение по ближайшим позициям, из-за чего рынок на споте выглядит более устойчивым, чем ожидания грузоотправителей. Дополнительным фактором выступает слабая активность турецких покупателей, что ограничивает поддержку зернового сегмента в сезонно важный период. По прочим грузам также сохраняется выжидательная позиция, поэтому заметного драйвера для укрепления ставок пока не видно. В краткосрочной перспективе по Азовскому морю вероятно сохранение осторожного нисходящего давления на фрахт, особенно по более дальним датам, если экспортная активность не начнет оживляться.

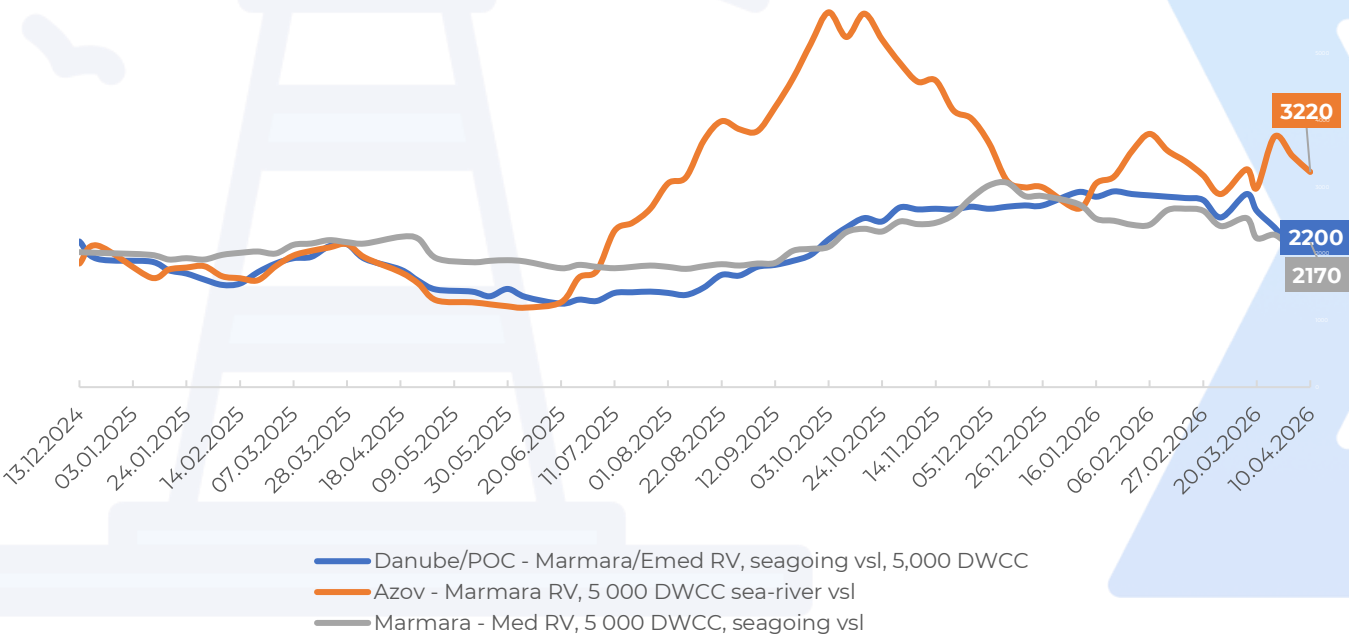
Фрахтовые ставки по другим направлениям из Чёрного моря

| Направление                            | Груз    | Тоннаж  | 9 марта 2026 | 16 марта 2026 | 23 марта 2026 | 30 марта 2026 | 6 апреля 2026 | 13 апреля 2026 |
|----------------------------------------|---------|---------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|
| Reni (Украина) – Marmara (Турция)      | Пшеница | 5,000 т | 27           | 30            | 33            | 33            | 32            | 31             |
| Reni (Украина) – ЕС (Италия)           | Пшеница | 5,000 т | 38           | 42            | 47            | 47            | 48            | 48             |
| Odessa (Украина) – Tunis (Тунис)       | Пшеница | 5,000 т | 36           | 38            | 42            | 42            | 42            | 42             |
| Odessa (Украина) – Alexandria (Египет) | Пшеница | 5,000 т | 34           | 36            | 40            | 40            | 40            | 40             |

Фрахтовые ставки на прочие грузы Средиземного моря

| Направление                                      | Груз        | Тоннаж    | 6 марта 2026 | 13 марта 2026 | 20 марта 2026 | 27 марта 2026 | 3 апреля 2026 | 10 апреля 2026 |
|--------------------------------------------------|-------------|-----------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|
| Gulluk (Турция) – Ashdod (Израиль)               | Удобрения   | 5-6,000 т | 31           | 33            | 36            | 36            | 36            | 34             |
| Ashdod (Израиль) – Iskenderun (Турция)           | Лом / Скрап | 5,000 т   | 37           | 37            | 40            | 42            | 42            | 40             |
| Marmara Sea ports (Турция) – Alexandria (Египет) | Цемент      | 3,000 т   | 20           | 21            | 22            | 23            | 23            | 23             |

Динамика суточного дохода (ТЧЭ) костерного флота



## ЭКСПОРТНАЯ АКТИВНОСТЬ УКРАИНЫ И РФ

- Выполнение годового прогноза **экспорта основных зерновых** на 2025/2026 МГ:
  - **Украина** – 26,7 из 40,9 млн.т. к экспорту **(65,5%)**
  - **Россия** – 40,4 из 55 млн.т. к экспорту **(73,45%)**
- Экспорт зерновых за отчетный период:
  - **Украина (1-6.04.2026)** – 0,12 млн.т. пшеницы, 0,01 млн.т. ячменя, 0,16 млн.т. кукурузы.
  - **Россия (1-31.03.2026)** – 4,6 млн.т. пшеницы, 0,288 млн.т. ячменя, 0,38 млн.т. кукурузы.

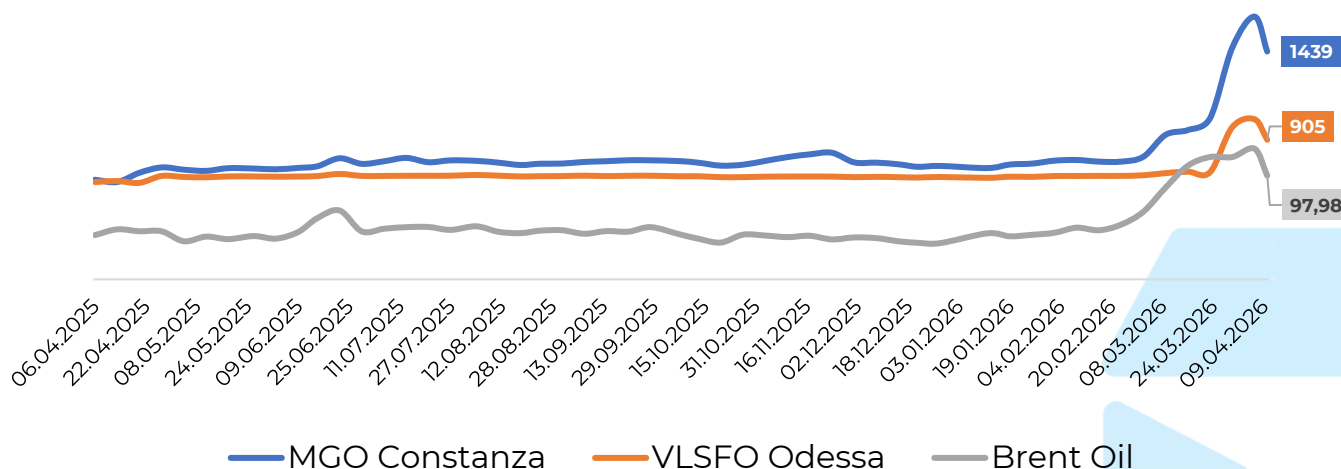
## ЦЕНОВАЯ СИТУАЦИЯ

**Индикативные цены на продовольственную пшеницу с протеином 12,5% FOB Украина, дол/т по состоянию на 13.04.2026 составляют 236\$.**

- **Украина**
- В последние дни ключевым фактором для украинского зернового экспорта стало ухудшение ожиданий по внешним поставкам пшеницы и ячменя. В апрельском обзоре USDA был понижен прогноз экспорта украинской пшеницы и ячменя на текущий сезон, что отражает более сложную внешнюю конъюнктуру и подтверждает, что рынок оценивает украинский экспортный потенциал осторожнее, чем ранее.
- Дополнительным фактором остается изменение структуры экспорта и географии сбыта. На фоне ближневосточного конфликта украинские аграрии столкнулись с подорожанием топлива и удобрений, а это напрямую влияет на себестоимость будущего урожая, структуру посевов и готовность производителей активно продавать зерно. Для экспортного рынка это важный сигнал, потому что удорожание полевых работ сегодня способно ограничить объемы предложения в следующем цикле и ослабить конкурентные позиции Украины на внешних направлениях.
- Отдельным фактором остается изменение структуры экспорта и географии сбыта. Свежие отраслевые материалы показывают, что в текущем сезоне основу поставок по-прежнему формирует кукуруза, тогда как экспорт пшеницы и ячменя идет заметно слабее, а сама карта рынков сбыта изменилась по сравнению с довоенным периодом и первой фазой полномасштабной войны. Это означает, что украинский зерновой экспорт все сильнее зависит от устойчивости кукурузного потока и от способности трейдеров удерживать позиции на более конкурентных направлениях.
- При этом сам морской канал через Одессу сохраняет стратегическое значение для всей экспортной модели. Рынок продолжает воспринимать Большую Одессу как критически важную точку для вывоза зерна, а любые колебания в логистике, безопасности и темпах контрактования сразу влияют на настроение грузоотправителей и трейдеров. В краткосрочной перспективе Украина, скорее всего, сохранит стабильный экспортный ритм, но дальнейшая динамика будет зависеть от сочетания трех факторов: устойчивости одесской логистики, конкурентоспособности украинской кукурузы и того, насколько сильно рост издержек ударит по новому урожаю.

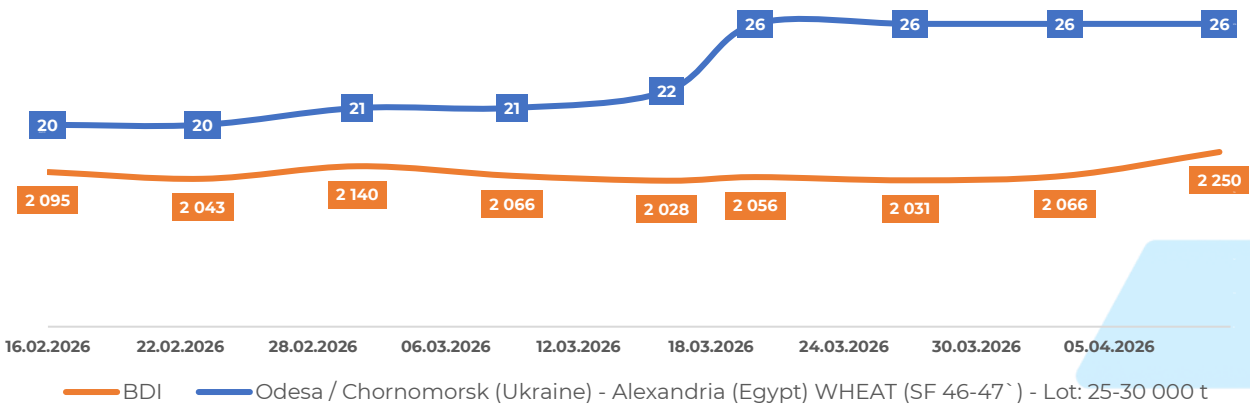
**Индикативные цены на продовольственную пшеницу с протеином 12,5% FOB Россия, дол/т по состоянию на 13.04.2026 составляют 240\$.**

- **Россия**
- В последние дни ключевым фактором для российского зернового рынка стало решение правительства о дополнительной тарифной квоте на экспорт зерна до конца июня. Для рынка это важный сигнал, поскольку он расширяет пространство для внешних поставок пшеницы, ячменя и кукурузы и снижает риск более жесткого ограничения экспортной активности во второй половине сезона. На практике это поддерживает интерес экспортеров к новым сделкам и улучшает ожидания по сохранению высокого темпа отгрузок в ближайшие недели.
- Существенное влияние на рынок также оказала новая динамика экспортных пошлин. В начале апреля пошлина на пшеницу была повышена, затем уже в течение следующей недели заметно снижена, а по ячменю и кукурузе объявлен возврат к нулевому уровню. Для участников рынка это означает более гибкую экономику экспортных сделок и повышенную чувствительность к моменту контрактования, особенно по тем культурам, где фискальная нагрузка в течение короткого периода менялась особенно заметно.
- Еще одним фактором остается сильная экспортная база, сформированная по итогам первого квартала. По данным Россельхознадзора, Россия за январь–март существенно нарастила экспорт пшеницы, а март стал особенно сильным месяцем по отгрузкам. Это создает для рынка эффект инерции: экспортная инфраструктура и внешние покупатели уже работают в активном режиме, поэтому начало апреля воспринимается не как разворот вниз, а как продолжение высокой деловой активности.
- Отдельно рынок поддерживает ожидания по будущему урожаю и посевной кампании. Свежие отраслевые обзоры указывают на планы по расширению площадей под пшеницу, ячмень и кукурузу, а ранее аналитики также улучшали прогнозы по урожаю пшеницы на фоне благоприятной агрометеорологической ситуации. Если этот фон сохранится, а квотирование и пошлины не начнут сильнее сдерживать продажи, в краткосрочной перспективе экспорт зерна из России, скорее всего, останется активным, хотя фактическая динамика сделок будет и дальше зависеть от регуляторных решений и темпа внешнего спроса.



- На прошлой неделе ключевым фактором для мирового нефтяного рынка оставалась не столько динамика биржевых ориентиров, сколько сохраняющаяся неопределенность вокруг физического предложения нефти. ОПЕК в свежей оценке понизила прогноз мирового спроса на второй квартал, прямо связав это с военным конфликтом вокруг Ирана и нарушениями в работе маршрутов поставок, что усилило nervoznost участников рынка в сегментах добычи, экспорта и международной торговли.
- Существенное влияние на рынок продолжали оказывать ограничения на ближневосточную логистику. Даже на фоне попыток политической деэскалации морской трафик через Ормузский пролив оставался существенно ограниченным, а рынок по-прежнему рассматривал этот узел как главный риск для устойчивости глобального экспорта нефти и нефтепродуктов. Из-за этого переработчики и трейдеры были вынуждены активнее адаптировать закупочную стратегию, а значимость альтернативных экспортных потоков выросла.
- Отдельным драйвером стала реакция производителей и потребителей на возможный дефицит физического сырья. Reuters сообщал, что на фоне напряженности вокруг Ирана для ряда стран и компаний выросла ценность не просто наличия контрактов, а реального доступа к баррелям и устойчивым маршрутам вывоза, а для России это уже выразилось в заметном росте налоговых нефтяных поступлений в апреле. Это показывает, что рынок в рассматриваемый период был сосредоточен не на формальной цене, а на способности быстро перенаправлять экспортные потоки и удерживать добычу при высоком уровне внешних рисков.
- На пространстве СНГ главным фактором стала уязвимость российской экспортной инфраструктуры. В начале периода Reuters зафиксировал рост отгрузок из западных портов России, несмотря на недавние атаки, однако одновременно сохранялись последствия ударов по инфраструктуре, включая Усть-Лугу, Приморск и Новороссийск, а также риски недозагрузки экспортных графиков. Уже 13 апреля Reuters отдельно сообщил, что после удара по терминалу в Новороссийске часть потоков Роснефти была переориентирована на Туапсе и внутреннюю переработку, что снова подтвердило высокую зависимость российского экспорта от оперативной перестройки логистики.
- Для добычи в России и в более широком СНГ-регионе критически важным оставался вопрос, сможет ли экспортная инфраструктура переваривать текущие объемы сырья без вынужденного сокращения производства. Reuters ранее указывал, что при сжатии экспортных возможностей сокращение добычи в России становится практически неизбежным, и эта логика не утратила актуальности в течение рассматриваемого периода, даже несмотря на более оптимистичный официальный прогноз по годовому объему добычи от Александра Новака. Иными словами, рынок видел расхождение между стратегическим планом по добыче и тактическими ограничениями по вывозу.
- По запасам и торговым потокам для СНГ важным стабилизирующим сигналом стала динамика Каспийского трубопроводного консорциума. Reuters сообщил, что в марте экспорт по КТК заметно вырос благодаря восстановлению полной добычи на Тенгизе, а это означает, что для Казахстана устойчивость транзита через российскую инфраструктуру остается одним из ключевых факторов сохранения экспортного темпа. В краткосрочной перспективе нефтяной рынок, вероятнее всего, сохранит высокую чувствительность к новостям о состоянии портов, трубопроводов и морских маршрутов: если логистика продолжит восстанавливаться, напряжение постепенно снизится, но при новых сбоях в экспорте фактор физического дефицита снова быстро выйдет на первый план.

Динамика изменения BDI и ставок Handy



- **Baltic Dry Index (BDI)** вырос на 1,9% и достиг максимума с 4 марта — 2201 пункта. Индекс capesize, который обычно отражает стоимость перевозки грузов весом 150 000 тонн, включая железную руду и уголь, также вырос на 2,6 % до 3318 пунктов, что является шестым подряд повышением. Индекс рапатах, который обычно отражает стоимость перевозки от 60 000 до 70 000 тонн угля или зерна, вырос на 0,7 % до 1855 пунктов. Среди судов меньшего размера индекс Supramax вырос на 1,2 % и составил 1308 пунктов. За неделю базовый индекс вырос на 6,5 %, что стало самым высоким показателем с начала февраля.
- В **Черном море** рынок Handysize и Supramax/Ultramax остается под давлением, поскольку даже после завершения праздничного периода заметного роста грузопотока не произошло. Спрос со стороны грузоотправителей на зерно, удобрения и лом присутствует, однако этого недостаточно для перелома рыночного баланса, так как на спотовом рынке по-прежнему сохраняется умеренный избыток тоннажа. В результате судовладельцы сталкиваются с необходимостью работать в более конкурентной среде, что продолжает оказывать давление на фрахтовые уровни. Дополнительным сдерживающим фактором остается осторожность участников рынка, поскольку восстановление деловой активности идет медленно и без выраженного импульса. При этом дальнейшая динамика будет во многом зависеть от поведения цен на бункер, так как их возможное снижение даст грузоотправителям дополнительные аргументы для пересмотра ставок вниз. В ближайшей перспективе по Черному морю наиболее вероятно сохранение слабого рынка с риском дальнейшего умеренного снижения фрахта, если приток новых грузов не усилится.

| Направление                                  | Груз    | Тоннаж      | 6 марта 2026 | 13 марта 2026 | 20 марта 2026 | 27 марта 2026 | 3 апреля 2026 | 10 апреля 2026 |
|----------------------------------------------|---------|-------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|
| Odesa (Украина) – Tangier (Марокко)          | Пшеница | 25-30,000 т | 27           | 29            | 30            | 30            | 30            | 30             |
| Odesa (Украина) – Ashdod (Израиль)           | Пшеница | 25-30,000 т | 28           | 32            | 33            | 33            | 33            | 32             |
| Odesa (Украина) - Marmara Sea ports (Турция) | Пшеница | 65-70,000 т | 19           | 21            | 20            | 20            | 20            | 20             |
| Odesa (Украина) – Alexandria (Египет)        | Пшеница | 65-70,000 т | 21           | 22            | 23            | 22            | 23            | 23             |