

2026

СВОДКА НОВОСТЕЙ ФРАХТОВОГО РЫНКА

20 апреля 2026



Экспорт

Объемы фактического экспорта и ожидание



Нефть

Текущий уровень цен на нефть и курс валют



Флот

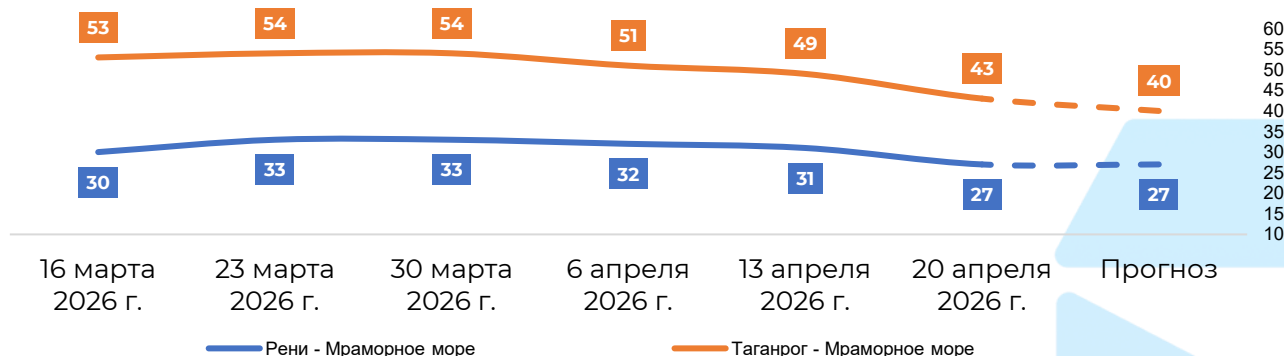
Уровень BDI и основные факторы доступности флота в регионе

MTL
MARITIME LOGISTICS



ФЛОТ/ПОГОДА

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



- В **Чёрном море** фрахтовый рынок остается в вялой фазе, поскольку после завершения праздничного периода заметного восстановления активности так и не произошло. Ключевым фактором давления остается дефицит твердых грузовых предложений, из-за которого грузоотправители не формируют достаточного потока новых сделок, а судовладельцы вынуждены работать в условиях ограниченного спроса. Одновременно список доступного тоннажа постепенно растет, что усиливает конкуренцию между судами и не позволяет рынку перейти к устойчивому укреплению. При этом судовладельцы пока успешно сопротивляются более глубокому снижению ставок, опираясь на оживление перевозок более дорогих грузов, прежде всего стальной продукции и отдельных видов удобрений. Дополнительную роль играет волатильность цен на бункер, которая сохраняется как главный аргумент судовладельцев в переговорах, даже несмотря на ослабление топливного рынка. В результате рынок выглядит слабым по активности, но пока еще относительно устойчивым по самим уровням фрахта. В краткосрочной перспективе по Чёрному морю наиболее вероятно постепенное усиление давления на ставки, если поток твердых грузовых предложений не начнет восстанавливаться более уверенно.
- В **Средиземном море** фрахтовая конъюнктура выглядит слабо, так как грузопоток из портов региона остается замедленным, а количество новых предложений по основным грузам ограничено. Особенно заметно ослабление в сегменте удобрений, где высокий уровень товарных цен и дорогая логистика сократили интерес к перевозкам, что дополнительно сдерживает активность грузоотправителей. При этом список доступного тоннажа продолжает постепенно увеличиваться, из-за чего грузоотправители получают больше пространства для давления на ставки в переговорах с судовладельцами. Снижение цен на бункер также работает против судовладельцев, поскольку ослабляет их основной аргумент в пользу сохранения более высоких уровней фрахта. Даже несмотря на регулярные запросы по стали и отдельным партиям минералов и соли, общий рынок остается инертным и не получает достаточного импульса для разворота вверх. В результате судовладельцы все чаще вынуждены идти на уступки, а сами сделки заключаются на более мягких условиях. В ближайшей перспективе по Средиземному морю наиболее вероятно сохранение слабого рынка с дальнейшим постепенным давлением на фрахт, если грузовая активность не оживится.
- В **Азовском море** давление на фрахтовый рынок усилилось из-за одновременного роста доступного тоннажа и нехватки предложений по пшенице, которая остается одним из ключевых грузов для региона. Грузоотправители на этом фоне занимают все более жесткую позицию и активнее продавливают снижение ставок, пользуясь тем, что список судов типа море-река продолжает расширяться. Существенным фактором остается сокращение задержек, которое ранее ускорило оборот флота и привело к накоплению свободного тоннажа на ближайшие даты. При этом слабый интерес турецких покупателей к закупкам зерна дополнительно ограничивает поддержку рынка и мешает формированию более устойчивого грузопотока. Отправки с речных портов пока не перешли в активную фазу, поскольку большинство грузоотправителей сосредоточены скорее на просчетах будущих программ, чем на немедленном заключении сделок. Даже снижение экспортных пошлин по части культур пока не смогло быстро переломить настроение рынка и вернуть более активный спрос на перевозки. В краткосрочной перспективе по Азовскому морю наиболее вероятно дальнейшее умеренное ослабление фрахта, особенно если предложение тоннажа продолжит расти быстрее, чем восстановление зернового экспорта.

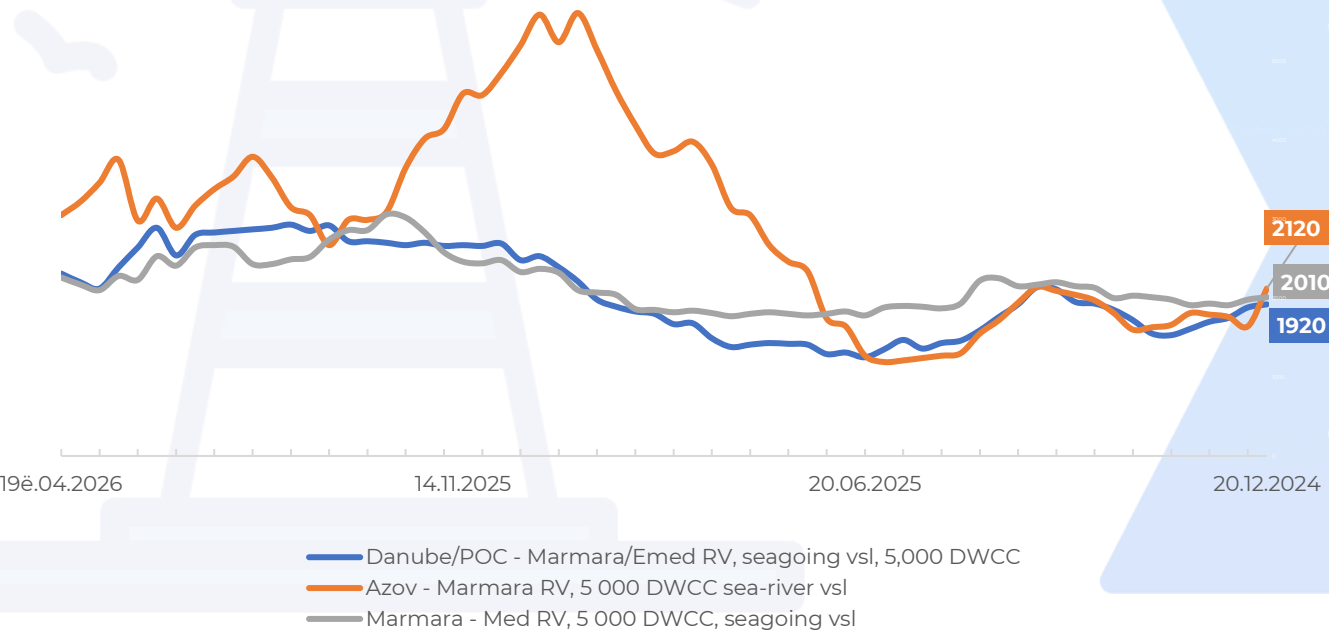
Фрахтовые ставки по другим направлениям из Чёрного моря

Направление	Груз	Тоннаж	16 марта 2026	23 марта 2026	30 марта 2026	6 апреля 2026	13 апреля 2026	20 апреля 2026
Reni (Украина) – Marmara (Турция)	Пшеница	5,000 т	30	33	33	32	31	27
Reni (Украина) – ЕС (Италия)	Пшеница	5,000 т	42	47	47	48	48	45
Odessa (Украина) – Tunis (Тунис)	Пшеница	5,000 т	38	42	42	42	42	40
Odessa (Украина) – Alexandria (Египет)	Пшеница	5,000 т	36	40	40	40	40	38

Фрахтовые ставки на прочие грузы Средиземного моря

Направление	Груз	Тоннаж	13 марта 2026	20 марта 2026	27 марта 2026	3 апреля 2026	10 апреля 2026	17 апреля 2026
Gulluk (Турция) – Ashdod (Израиль)	Удобрения	5-6,000 т	33	36	36	36	34	34
Ashdod (Израиль) – Iskenderun (Турция)	Лом / Скрап	5,000 т	37	40	42	42	40	40
Marmara Sea ports (Турция) – Alexandria (Египет)	Цемент	3,000 т	21	22	23	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** – 27,8 из 40,2 млн.т. к экспорту (**69,2%**)
 - **Россия** – 42,1 из 55 млн.т. к экспорту (**76,5%**)
- Экспорт зерновых за отчетный период:
 - **Украина (1-17.04.2026)** – 0,687 млн.т. пшеницы, 0,019 млн.т. ячменя, 1,393 млн.т. кукурузы.
 - **Россия (1-10.04.2026)** – 1,1 млн.т. пшеницы, 0,65 млн.т. ячменя, 0,09 млн.т. кукурузы.

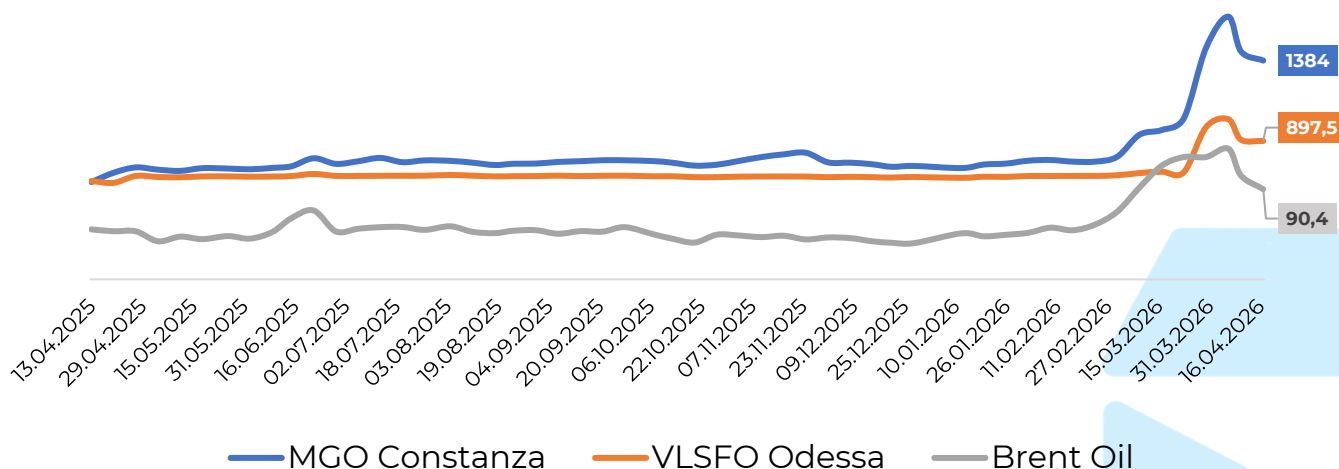
ЦЕНОВАЯ СИТУАЦИЯ

Индикативные цены на продовольственную пшеницу с протеином 12,5% FOB Украина, дол/т по состоянию на 19.04.2026 составляют 236\$.

- **Украина**
- В последние дни ключевым фактором для украинского зернового экспорта остается сохранение рабочего морского коридора при продолжающихся рисках для портовой инфраструктуры. Атака на Измаил и повреждение судов и портовых объектов вновь показали, что даже при стабильной работе портов рынок остается чувствительным к любым ударам по логистике, поскольку они сразу повышают операционные риски для вывоза зерна и усиливают осторожность трейдеров.
- Дополнительное влияние на экспорт оказывает структура текущего спроса, в которой основной опорой остается кукуруза. Свежие отраслевые материалы показывают, что апрельские поставки кукурузы ориентированы прежде всего на средиземноморские и европейские направления, а сам физический спрос пока выглядит относительно устойчивым, хотя в портах уже отмечается накопление грузов и локальная перегрузка терминалов. Это означает, что устойчивость экспорта сейчас зависит не только от наличия покупателей, но и от пропускной способности логистической цепочки.
- Отдельным фактором давления на рынок стали более сдержанные ожидания по будущему урожаю и экспортному потенциалу. На прошлой неделе APK-Inform понизил прогноз по урожаю зерна в Украине на новый сезон, а также сократил прогноз экспорта зерна в текущем сезоне, главным образом из-за ухудшения ожиданий по пшенице. Для рынка это важный сигнал, потому что он усиливает внимание к остаткам, темпам продаж и способности Украины удерживать внешние позиции по мере приближения нового сезона.
- При этом ценовая структура экспорта показывает, что рынок не закладывает резкого ослабления украинского предложения. Разрыв между старым и новым урожаем по пшенице остается минимальным, а это говорит о том, что в экспортной цепочке сохраняются премии за риск, высокие логистические издержки и осторожное поведение продавцов. В краткосрочной перспективе Украина, вероятнее всего, сохранит стабильный темп вывоза зерна, но дальнейшая динамика будет зависеть от устойчивости одесской и дунайской логистики, скорости отгрузок кукурузы и того, не усилятся ли давление на экспортные возможности по мере приближения нового урожая.

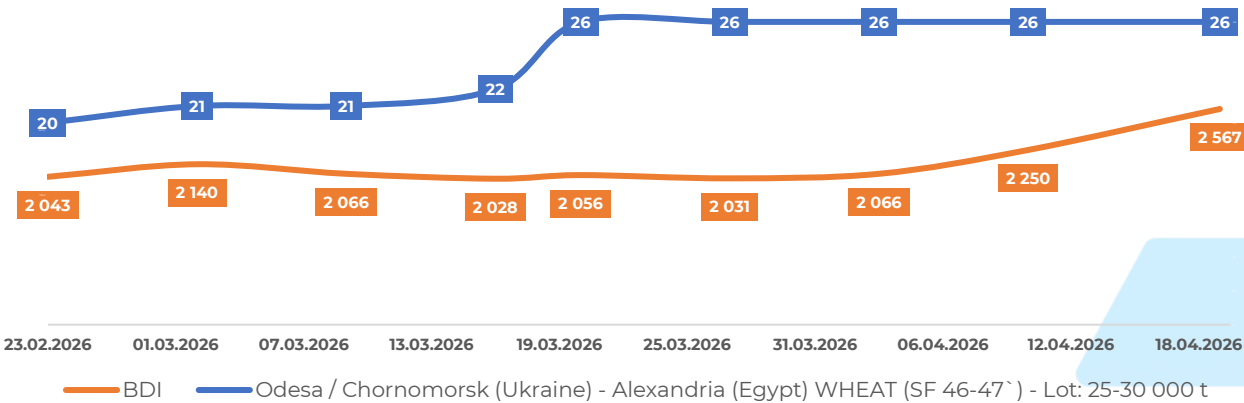
Индикативные цены на продовольственную пшеницу с протеином 12,5% FOB Россия, дол/т по состоянию на 19.04.2026 составляют 238\$.

- **Россия**
- В последние дни одним из главных факторов для российского зернового рынка стало решение правительства о дополнительной экспортной квоте до конца июня. Рынок воспринял это как сигнал, что государство готово поддерживать активный вывоз зерна на фоне высокого урожая прошлого года и достаточной обеспеченности внутреннего рынка. Это снижает риск резкого сжатия экспортного канала во второй половине сезона и поддерживает деловую активность экспортеров.
- Вторым важным фактором стала более мягкая фискальная среда для экспорта. С 22 апреля пошлина на экспорт пшеницы вновь станет нулевой, а по ячменю и кукурузе нулевой режим сохраняется уже вторую неделю подряд. Для рынка это означает улучшение экономики внешних продаж и повышает вероятность того, что экспортеры будут активнее контраクトвать зерно на оставшуюся часть сезона.
- Третьим фактором остаются сами темпы отгрузок в начале апреля. За первую декаду месяца экспорт основных зерновых вырос, причем заметное оживление показали не только поставки пшеницы, но и вывоз кукурузы и ячменя, а Новороссийск сохранил статус ключевого порта для экспорта. Одновременно расширилась география портов и направлений, а по каспийскому маршруту усилились поставки в Иран и впервые пошла продовольственная кукуруза в Афганистан, что говорит о продолжающейся диверсификации экспортной логистики.
- При этом рынок нельзя назвать полностью безоблачным. Reuters на прошлой неделе сообщал о снижении экспортных цен на российскую пшеницу и о пересмотре прогнозов апрельских отгрузок вниз, то есть рынок по-прежнему зависит не только от квот и пошлин, но и от реального спроса со стороны импортеров и способности экспортеров удерживать темп продаж. В краткосрочной перспективе экспорт зерна из России, вероятнее всего, останется высоким, однако дальнейшая динамика будет определяться тем, насколько быстро новая квота будет выбрана, сохранится ли внешняя потребность в российском зерне и сможет ли рынок конвертировать улучшение регуляторных условий в устойчивый поток сделок.



- На прошлой неделе главным фактором для мирового нефтяного рынка оставалась физическая устойчивость поставок, а не только ценовые ожидания. Международное энергетическое агентство в докладе от 14 апреля прямо указало, что удары по энергетическим объектам на Ближнем Востоке и фактическое ограничение прохода через Ормузский пролив ухудшили прогноз одновременно и по предложению, и по спросу, то есть рынок перешел в режим, где любое изменение экспортной логистики сразу влияет и на добычу, и на торговые потоки, и на поведение покупателей.
- Отдельным драйвером стала неопределенность вокруг самого Ормузского пролива. В течение рассматриваемого периода участники рынка видели противоречивые сигналы: с одной стороны, появлялись сообщения о подготовке к возобновлению части экспорта, в частности из Ирака, с другой — уже 19 апреля Reuters сообщал, что Иран вновь ужесточил контроль над проливом, поэтому рынок продолжал закладывать риск новых перебоев в морской торговле нефтью. Для сегмента добычи и экспорта это означало, что даже при наличии сырья на месторождениях рынок не был уверен в нормальном вывозе баррелей к конечным покупателям.
- Сегмент запасов в эти дни работал как временный стабилизатор, но не как полноценная замена выпадающим поставкам. Данные EIA за неделю, опубликованные 15 апреля, показали снижение коммерческих запасов нефти в США, а Reuters отдельно отмечал, что падение запасов бензина и дистиллятов сопровождалось ростом американского экспорта, поскольку другие страны старались заместить ближневосточные объемы. Одновременно Китай в марте продолжал наращивать сырьевые запасы, и Reuters подчеркивал, что именно накопленные резервы позволяют Пекину сглаживать краткосрочные сбои в импорте и поддерживать переработку даже при ухудшении внешней логистики.
- Для мировой торговли нефтью очень важным сдвигом стало перераспределение потоков в пользу альтернативных поставщиков. Reuters 14 апреля сообщил, что Sinopec начала закупать российскую нефть взамен ближневосточной после временного американского послабления, а 15 апреля Reuters зафиксировал резкий рост поставок российского топлива по железной дороге в Центральную Азию и Афганистан на фоне сжатия поставок с Ближнего Востока. Это показывает, что рынок в середине апреля был сосредоточен не на расширении общего предложения, а на срочной перенастройке торговых цепочек и замещении выпадающих направлений экспорта.
- На рынке СНГ главным фактором оставалась устойчивость российской и казахстанской экспортной инфраструктуры. С одной стороны, Reuters 14 апреля сообщил, что в марте нефтяные и топливные экспортные доходы России резко восстановились, а добыча выросла, однако агентство одновременно предупредило, что дальнейшее наращивание производства затруднено из-за повреждений портовой и энергетической инфраструктуры. С другой стороны, перебои в Новороссийске после атаки на терминал заставили Роснефть перенаправлять часть нефти на внутреннюю переработку и альтернативные маршруты, а для Казахстана важным стабилизатором стало восстановление экспорта по Каспийскому трубопроводному консорциуму после возвращения Тенгиза к полной добыче.
- Дополнительное давление на рынок СНГ в конце периода создавали новые удары по российским нефтяным объектам. Reuters 18 апреля сообщил об атаках на российские НПЗ, нефтебазу в Крыму и порт на Балтике, экспортирующий нефтепродукты, а это усилило для рынка риск повторного нарушения цепочки «добыча — переработка — экспорт». В краткосрочной перспективе нефтяной рынок, вероятнее всего, останется очень чувствительным к двум переменным: к тому, насколько устойчиво будут восстанавливаться маршруты вывоза через Ближний Восток, и к тому, смогут ли Россия и Казахстан удерживать экспортный ритм без новых инфраструктурных сбоев; если логистика стабилизируется, напряжение на рынке начнет спадать, но при новых ограничениях на вывоз фактор физического дефицита быстро вернется в центр внимания.

Динамика изменения BDI и ставок Handy



- **Baltic Dry Index (BDI)** рос одиннадцатую сессию подряд и за неделю прибавил 16,6 %. Индекс capesize, отслеживающий суда, перевозящие около 150 000 тонн таких грузов, как железная руда и уголь, вырос на 2,5 % до 4128, что является самым высоким показателем за последние четыре месяца. Индекс Panamax, который обычно используется для отслеживания поставок угля или зерна в контейнерах типа «панамакс» вместимостью от 60 000 до 70 000 тонн, вырос на 0,3 % до 1975 — самого высокого уровня с начала марта. Тем временем индекс Supramax вырос на 1,2 % до 1415.
- В **Черном море** рынок Handysize и Supramax/Ultramax остается под давлением из-за сохраняющегося дефицита твердых зерновых грузов, который продолжает ограничивать деловую активность и не дает судовладельцам переломить нисходящий тренд. Дополнительным фактором выступает отсутствие заметного роста грузопотока, из-за чего даже при умеренном списке доступного тоннажа рынок не получает достаточной поддержки со стороны спроса. При этом снижение ставок сдерживается не внутренней силой региона, а более ограниченным предложением судов и косвенной поддержкой спроса на тоннаж, что лишь частично стабилизирует ситуацию. Наиболее уязвимыми остаются дальние направления, где давление на фрахт ощущается сильнее, тогда как на коротких плечах рынок выглядит более устойчивым. Судовладельцы продолжают работать в условиях слабой переговорной позиции, поскольку грузоотправители не видят оснований для более активного контрактирования. Дополнительным ограничителем остается общий осторожный настрой участников рынка, ожидающих более благоприятных условий для продаж и отгрузок. В краткосрочной перспективе по Черному морю наиболее вероятно сохранение слабой конъюнктуры с риском дальнейшего умеренного снижения фрахта, если объем твердых грузовых предложений не начнет восстанавливаться.

Направление	Груз	Тоннаж	13 марта 2026	20 марта 2026	27 марта 2026	3 апреля 2026	10 апреля 2026	17 апреля 2026
Odesa (Украина) – Tangier (Марокко)	Пшеница	25-30,000 т	29	30	30	30	30	30
Odesa (Украина) – Ashdod (Израиль)	Пшеница	25-30,000 т	32	33	33	33	32	32
Odesa (Украина) - Marmara Sea ports (Турция)	Пшеница	65-70,000 т	21	20	20	20	20	20
Odesa (Украина) – Alexandria (Египет)	Пшеница	65-70,000 т	22	23	22	23	23	23