

2026

СВОДКА НОВОСТЕЙ ФРАХТОВОГО РЫНКА

30 марта 2026



Экспорт

Объемы фактического экспорта и ожидание



Нефть

Текущий уровень цен на нефть и курс валют



Флот

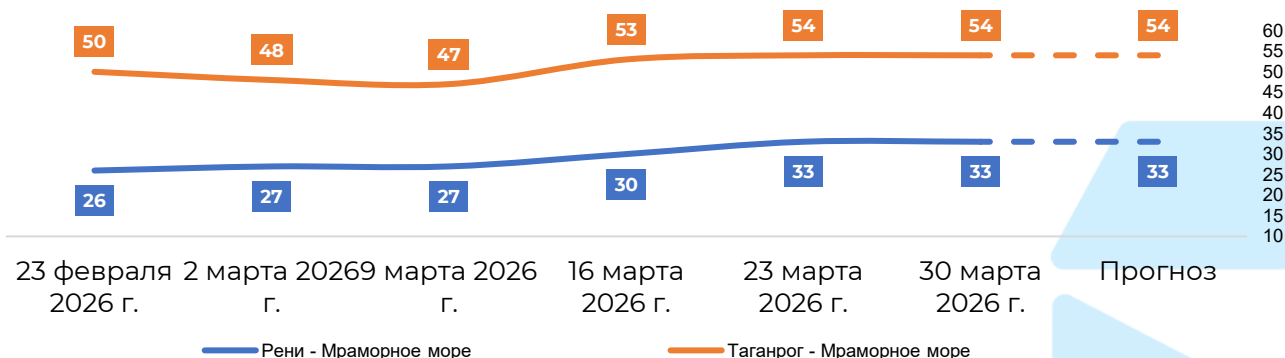
Уровень BDI и основные факторы доступности флота в регионе

MTL
MARITIME LOGISTICS



ФЛОТ/ПОГОДА

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



- В **Чёрном море** фрахтовый рынок остается в состоянии жесткого противостояния между грузоотправителями и судовладельцами, из-за чего разрыв в ожиданиях сторон по ставкам сохраняется очень широким. Ключевым фактором давления выступает высокая волатильность цен на бункер, на которую судовладельцы продолжают опираться в переговорах, пытаясь удержать рынок от снижения. При этом реальная поддержка со стороны грузовой базы выглядит ограниченной, поскольку количество твердых спотовых предложений сокращается, а деловая активность остается сдержанной. Дополнительным фактором становится постепенное накопление открытого тоннажа на ближайшие даты, что ослабляет позиции судовладельцев и ограничивает возможность дальнейшего роста ставок. На отдельных направлениях сохраняется интерес к зерновым, удобрениям, стали и прочим навалочным грузам, однако этого недостаточно, чтобы изменить общий баланс рынка в пользу судовладельцев. В результате рынок выглядит инертным, а фиксационная активность остается минимальной, поскольку грузоотправители не готовы быстро принимать идеи судовладельцев. В ближайшей перспективе по Чёрному морю более вероятно сохранение мягкого нисходящего давления на фрахт, если объем твердых грузовых предложений не начнет восстанавливаться.
- В **Средиземном море** на уровень фрахта сейчас прежде всего влияет умеренный грузопоток при отсутствии выраженного дефицита открытых судов, что формирует для рынка сравнительно спокойный, но неустойчивый фон. Основным аргументом судовладельцев остается рост и нестабильность цен на бункер, из-за чего они стремятся удерживать ставки и не раскрывают рынок слишком прозрачно. Со стороны грузоотправителей, напротив, сохраняется сдержанный подход, так как они не готовы в полной мере принимать повышение, особенно при наличии выбора по открытому тоннажу. Существенным фактором поддержки выступает некоторое оживление отгрузок стальной продукции, которое позволило рынку показать локальное укрепление и поддержать настроение судовладельцев. При этом общий поток грузов по региону все еще нельзя назвать устойчиво сильным, поэтому рынок не получил полноценного импульса для уверенного роста. Сохраняющийся широкий разрыв в ожиданиях сторон по ставкам продолжает сдерживать количество сделок и не позволяет рынку перейти в фазу активного укрепления. На ближайший период по Средиземному морю наиболее вероятен сценарий осторожной динамики с риском ослабления активности, если грузоотправители продолжат откладывать новые сделки в ожидании большей определенности по издержкам.
- В **Азовском море** на фрахт одновременно влияют экспортная активность по зерну, стоимость бункера, состояние прохода через Керченский пролив и общее соотношение тоннажа и грузовой базы. С одной стороны, грузоотправители сохраняют интерес к вывозу пшеницы, а также активизируются по субкультурам, включая шрот и отруби, что поддерживает деловую активность в регионе. С другой стороны, улучшение погодных условий и сокращение времени ожидания в проливе ускорили оборот флота, из-за чего предложение тоннажа стало расти, а рынок начал демонстрировать первые признаки смягчения. Дополнительное влияние оказывает тот факт, что грузоотправители уже просчитывают будущие отгрузки с речных портов, а это усиливает ожидания по расширению предложения флота на ближайший период. При этом высокие цены на бункер по-прежнему не дают ставкам снижаться слишком резко и остаются важным аргументом для судовладельцев в переговорах. Внутри рынка также заметна выжидательная позиция по отдельным грузам, что ограничивает потенциал быстрого восстановления и делает динамику более осторожной. В краткосрочной перспективе по Азовскому морю вероятно дальнейшее умеренное давление на фрахт, особенно если рост доступного тоннажа продолжится быстрее, чем восстановление спроса со стороны грузоотправителей.

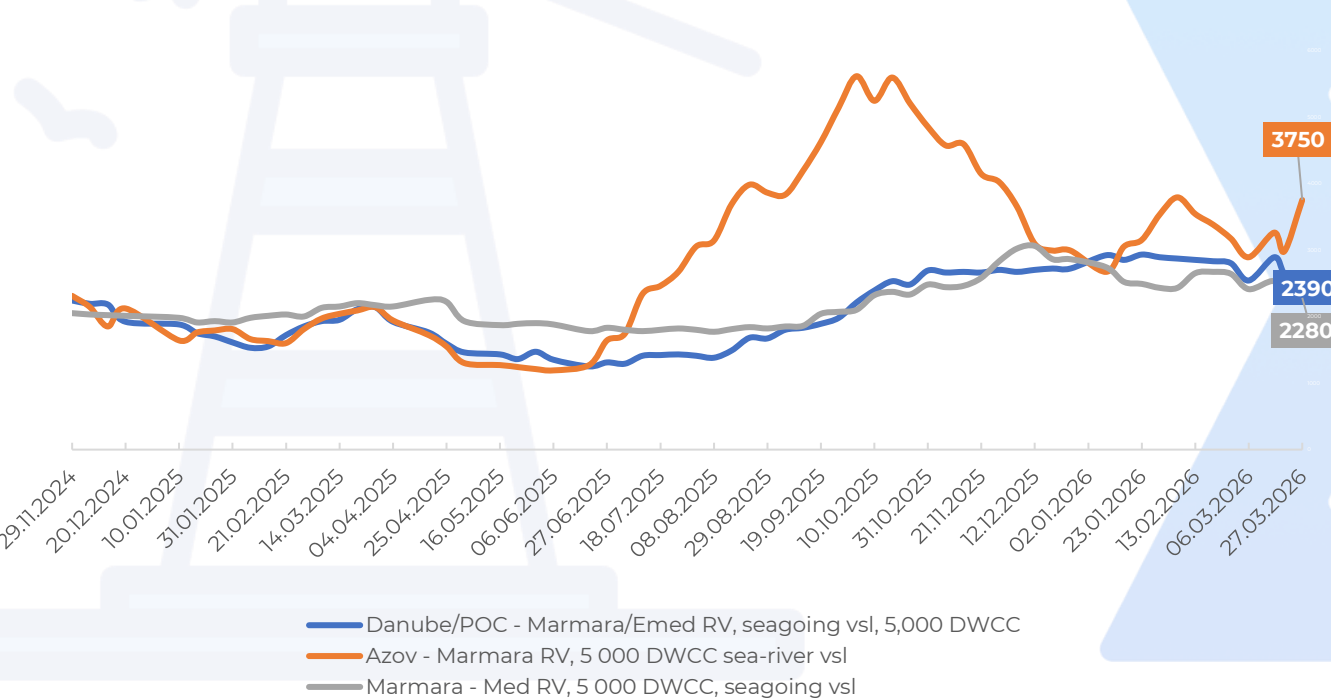
Фрахтовые ставки по другим направлениям из Чёрного моря

Направление	Груз	Тоннаж	23 февраля 2026	2 марта 2026	9 марта 2026	16 марта 2026	23 марта 2026	30 марта 2026
Reni (Украина) – Marmara (Турция)	Пшеница	5,000 т	26	27	27	30	33	33
Reni (Украина) – ЕС (Италия)	Пшеница	5,000 т	37	38	38	42	47	47
Odessa (Украина) – Tunis (Тунис)	Пшеница	5,000 т	35	36	36	38	42	42
Odessa (Украина) – Alexandria (Египет)	Пшеница	5,000 т	33	34	34	36	40	40

Фрахтовые ставки на прочие грузы Средиземного моря

Направление	Груз	Тоннаж	20 февраля 2026	27 февраля 2026	6 марта 2026	13 марта 2026	20 марта 2026	27 марта 2026
Gulluk (Турция) – Ashdod (Израиль)	Удобрения	5-6,000 т	31	31	31	33	36	36
Ashdod (Израиль) – Iskenderun (Турция)	Лом / Скрап	5,000 т	37	37	37	37	40	42
Marmara Sea ports (Турция) – Alexandria (Египет)	Цемент	3,000 т	19	20	20	21	22	23

Динамика суточного дохода (ТЧЭ) костерного флота



ЭКСПОРТНАЯ АКТИВНОСТЬ УКРАИНЫ И РФ

- Выполнение годового прогноза **экспорта основных зерновых** на 2025/2026 МГ:
 - **Украина** – 24,2 из 40,9 млн.т. к экспорту (**59,1%**)
 - **Россия** – 39,1 из 55 млн.т. к экспорту (**71,1%**)
- Экспорт зерновых за отчетный период:
 - **Украина (1-27.03.2026)** – 0,66 млн.т. пшеницы, 0,04 млн.т. ячменя, 1,81 млн.т. кукурузы.
 - **Россия (1-27.03.2026)** – 3,6 млн.т. пшеницы, 0,13 млн.т. ячменя, 0,25 млн.т. кукурузы.

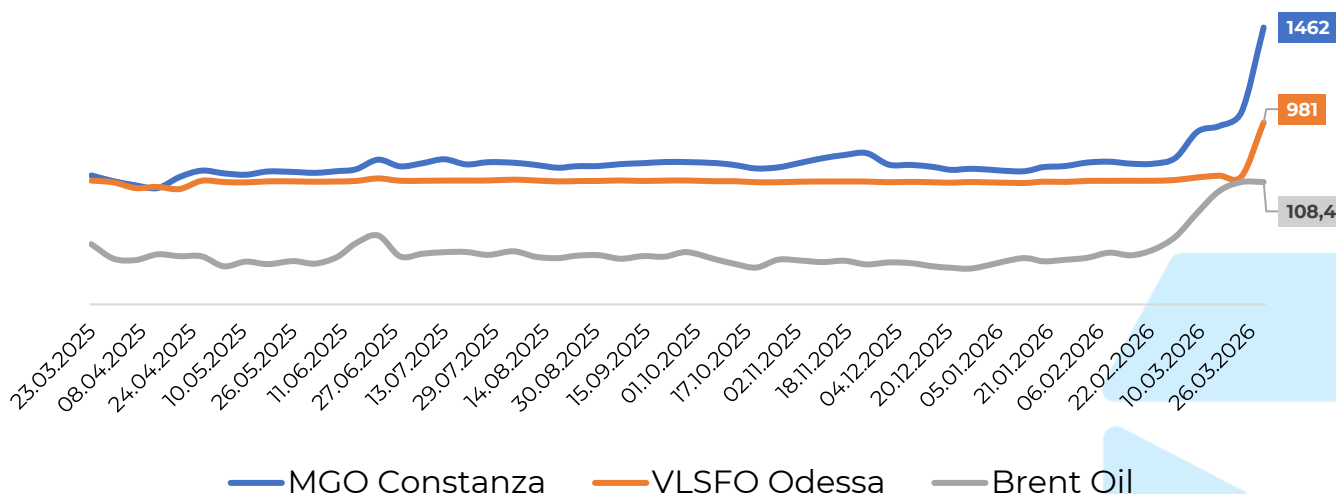
ЦЕНОВАЯ СИТУАЦИЯ

Индикативные цены на продовольственную пшеницу с протеином 12,5% FOB Украина, дол/т по состоянию на 30.03.2026 составляют 242\$.

- **Украина**
- Основной фактор последних дней для украинского зернового рынка — это по-прежнему более слабый темп экспорта относительно прошлого сезона. Даже при сохранении стабильной работы экспортного канала совокупный вывоз зерновых и зернобобовых с начала маркетингового года заметно отстает от прошлогодних значений, причем отставание фиксируется по пшенице, ячменю и кукурузе одновременно. Это означает, что рынок продолжает работать в условиях осторожного спроса и более сложной внешней конкуренции, а не в режиме ускоренной распродажи остаточных объемов.
- Морская логистика при этом остается ключевой опорой украинского экспорта. За первые двадцать пять дней марта в морские порты Украины было доставлено около 2,18 млн т агропродукции, из которых примерно 2,08 млн т пришлось именно на зерно, то есть зерновая группа формирует подавляющую часть портового потока. Для рынка это важный сигнал: физический экспортный маршрут работает, но его устойчивость пока не превращается в более сильный рыночный импульс, потому что сама внешняя конъюнктура остается сдержанной.
- Дополнительное давление на рынок создают растущие издержки аграриев. По сообщениям конца марта, удорожание топлива и удобрений усилило финансовую нагрузку на украинских производителей на старте весенней посевной, хотя само проведение посевной кампании под угрозу не поставлено. Для зернового рынка это значимый фактор, потому что он влияет не только на текущую маржу производителей, но и на их решения по структуре посевов, интенсивности технологий и готовности удерживать либо продавать остатки зерна.
- Еще один заметный сдвиг — изменение географии сбыта и усиление конкуренции за пределами европейского направления. Украинские аналитики в последние дни прямо указывают, что рынок пшеницы переживает структурную перестройку: экспортные потоки смещаются от более привычного европейского направления к более конкурентным рынкам, где борьба за покупателя жестче. Если эта тенденция сохранится, ближайший период для Украины, вероятнее всего, пройдет под знаком активного поиска новых направлений сбыта, высокой чувствительности к логистике и осторожного давления на внутренний зерновой баланс.

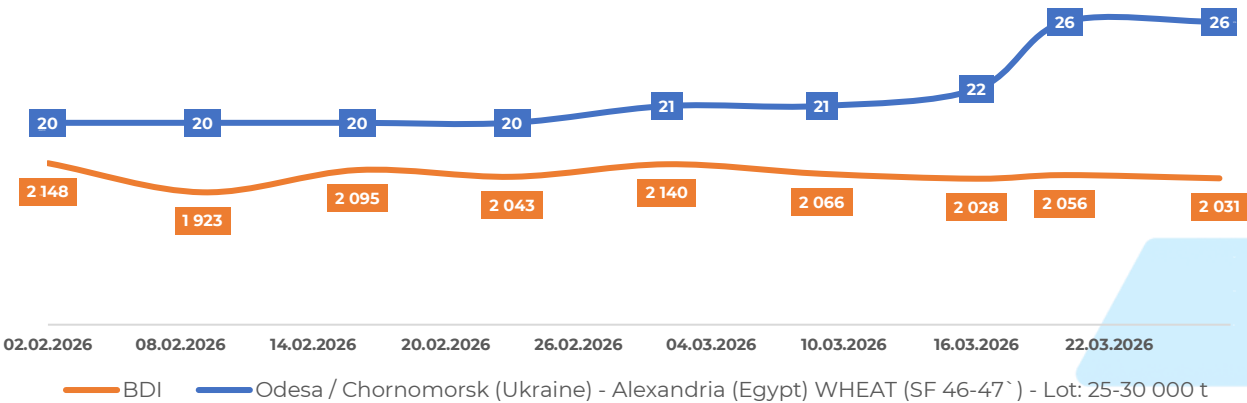
Индикативные цены на продовольственную пшеницу с протеином 12,5% FOB Россия, дол/т по состоянию на 30.03.2026 составляют 240\$.

- **Россия**
- В последние дни ключевым драйвером российского зернового рынка стало заметное ускорение экспортных отгрузок в марте. По данным Российского зернового союза, зарубежные покупатели на фоне нестабильной внешней обстановки активизировали закупки, и именно это поддержало вывоз пшеницы, ячменя и кукурузы в первой части месяца. Такая динамика показывает, что внешний спрос на российское зерно в конце марта оставался устойчивым, несмотря на общую осторожность участников рынка.
- Существенное влияние на рынок оказала экспортная пошлина на пшеницу, которая в течение второй половины марта снова начала расти после длительного периода нулевого значения. При этом по ячменю пошлина оставалась нулевой, а по кукурузе только к началу апреля обозначилось возвращение ненулевого уровня, поэтому внутри зернового комплекса сохранялась разная конкурентная среда по культурам. Для экспортеров это означает более чувствительную экономику сделок именно по пшенице и повышенное внимание к марже отгрузок в портах.
- Отдельным фактором стала корректировка экспортных цен и восстановление конкурентоспособности российской пшеницы на внешнем рынке. В марте рынок получил сигнал, что снижение FOB из Новороссийска помогло вернуть дисконт к европейскому зерну, а уже к концу месяца российский черноморский индикатив стабилизировался на более высоком уровне. Для рынка это важно, потому что сочетание ценовой гибкости и активного спроса со стороны импортеров поддержало темпы продаж именно в тот момент, когда покупатели стремились зафиксировать поставки.
- Дополнительную роль сыграли ожидания по объему мартовского экспорта и общему исполнению экспортной программы. В конце марта аналитики оценивали экспорт пшеницы за месяц как один из самых сильных результатов для этого периода, а власти одновременно акцентировали контроль за выполнением экспортных планов. Если внешний спрос сохранится, а логистика и тарифная нагрузка останутся управляемыми, российский зерновой экспорт в краткосрочной перспективе может удержаться на высоком уровне, хотя дальнейшая динамика будет в большей степени зависеть от пошлин, темпа контрактования и поведения ключевых покупателей.



- На прошлой неделе главным фактором для мирового нефтяного рынка оставался геополитический риск вокруг Ирана и судоходства через Ормузский пролив. Рынок реагировал не столько на текущие ценовые ориентиры, сколько на угрозу физического выпадения значительных объемов добычи и экспорта, поскольку именно через этот маршрут проходит крупная часть мировой морской торговли нефтью и сжиженным газом, а затяжное ограничение движения уже стало восприниматься как риск для реального снабжения, а не только как эмоциональный рыночный сигнал.
- Вторым ключевым фактором стало перераспределение мировых потоков нефти и нефтепродуктов. Из-за перебоев на ближневосточном направлении азиатские покупатели начали активнее перетягивать на себя объемы из Европы, Африки и других альтернативных направлений, из-за чего рынок физической торговли стал заметно более напряженным, а конкуренция за доступные партии сырья усилилась даже там, где прямых перебоев в добыче не происходило.
- Сегмент запасов и энергетической безопасности также вышел на передний план. На рынке усилилось внимание к тому, насколько долго страны смогут сглаживать дефицит за счет резервов и накопленных коммерческих запасов: Индия публично сообщила о наличии страхового запаса и диверсифицированных поставок, тогда как в более широком анализе Reuters подчеркивалось, что при затяжном кризисе даже стратегические резервы могут оказаться лишь временным буфером, а не полноценным решением проблемы.
- На пространстве СНГ главным фактором давления на рынок стали сбои в российской экспортной инфраструктуре. В конце рассматриваемого периода участники рынка следили за последствиями ударов по портам и логистическим узлам, из-за чего Россия была вынуждена активнее переориентировать часть потоков на азиатское направление, а также отдельно ограничивать экспорт бензина для стабилизации внутреннего топливного баланса на фоне высокой внешней турбулентности.
- Для Казахстана в эти же дни важнейшим фактором оставалась устойчивость экспортных маршрутов, прежде всего связанных с российской инфраструктурой. Атака на Усть-Лугу сама по себе, по данным казахстанской стороны, не остановила экспорт, однако рынок получил еще одно напоминание, что для казахстанской нефти вопрос надежности транзита и сохранения бесперебойной работы Каспийского трубопроводного консорциума остается системно значимым для добычи, отгрузок и внешней торговли.
- В краткосрочном горизонте рынок нефти, вероятнее всего, сохранит повышенную нервность именно вокруг факторов добычи, экспорта, торговли и запасов, а не вокруг спекулятивных колебаний самих котировок. Если ограничения на ключевых маршрутах поставок затянутся, а переброска потоков между регионами продолжится, рынок останется жестким по физическому балансу; если же логистика начнет постепенно нормализоваться и угрозы для экспорта снизятся, напряжение может ослабнуть, но для этого потребуются подтверждение устойчивости поставок, а не только дипломатические сигналы.

Динамика изменения BDI и ставок Handy



- **Baltic Dry Index (BDI)** прервал трехдневную победную серию, упав примерно на 0,7% до 2017 пунктов. Индекс capesize, который обычно используется для перевозки грузов весом 150 000 тонн, включая железную руду и уголь, снизился на 0,9 % до 3004 пунктов после трёх сессий роста подряд. Индекс rapamax, который обычно используется для перевозки от 60 000 до 70 000 тонн угля или зерна, упал на 0,8 % до почти семинедельного минимума в 1742 пункта. Среди судов меньшего размера индекс супрамакс снизился на 3 пункта, или на 0,3 %, до 1203 пунктов.
- В **Черном море** рынок Handysize и Supramax/Ultramax остается под давлением из-за сохраняющегося дисбаланса между грузовой базой и доступным тоннажем. Ключевым сдерживающим фактором выступает сокращение количества твердых грузовых предложений, особенно в зерновом сегменте, что ослабляет переговорные позиции судовладельцев и усиливает давление со стороны фрахтователей. На этом фоне фрахтовые уровни продолжают постепенно снижаться, поскольку участники рынка сталкиваются с ограниченной деловой активностью и отсутствием выраженных драйверов для восстановления. Дополнительное влияние на рынок оказывает общая осторожность участников, из-за которой сделки заключаются без уверенного импульса и с акцентом на ближайшие спотовые позиции. При этом волатильность затрат также не дает сформироваться устойчивому положительному настроению, поэтому рынок остается чувствительным к любым изменениям в потоке грузов. В краткосрочной перспективе по Черному морю наиболее вероятен сценарий сохранения вялой конъюнктуры с умеренным давлением на ставки до появления более стабильного грузопотока.

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