



ЭКОНОМИКА И УПРАВЛЕНИЕ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ

УДК 656.076.3 + 656.073.437
EDN AOHYSK

АНАЛИЗ ФРАХТОВЫХ СТАВОК НА ПЕРЕВОЗКУ НАВАЛОЧНЫХ ГРУЗОВ В ПОРТАХ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В ПЕРИОД С АПРЕЛЯ 2024 ПО АПРЕЛЬ 2025 ГОДА

Е.В. Бабчук, главный специалист, Российский морской регистр судоходства, 191186 Россия, Санкт-Петербург, Миллионная ул., 7А, e-mail: babchuk.ev@rs-class.org
А.О. Березин, д-р экон. наук, проф., Российский морской регистр судоходства, 191186 Россия, Санкт-Петербург, Миллионная ул., 7А, e-mail: berezin.ao@rs-class.org
А.С. Реуцкий, канд. техн. наук, Российский морской регистр судоходства, 191186 Россия, Санкт-Петербург, Миллионная ул., 7А, e-mail: reutskii.as@rs-class.org
Я.А. Сперанская, стажер, Российский морской регистр судоходства, 191186 Россия, Санкт-Петербург, Миллионная ул., 7А, e-mail: speranskaia.ia@rs-class.org

Целью представленного исследования являлся сбор и анализ размера фрахтовых ставок на перевозку различных навалочных грузов из портов РФ в период с апреля 2024 г. по апрель 2025 г. согласно имеющимся актуальным данным. Данная работа представляет интерес в качестве источника актуальной информации по затрагиваемому вопросу и позволяет сформировать объективную оценку сложившейся в настоящий момент ситуации на рынке фрахтовых ставок в портах Российской Федерации.

Ключевые слова: навалочные грузы, фрахтовая ставка, зерно, минеральные удобрения, сера, поташ, мочевины, уголь, чугун, металлопрокат, металлолом.

Для цитирования: Бабчук Е.В. Анализ фрахтовых ставок на перевозку навалочных грузов в портах Российской Федерации в период с апреля 2024 по апрель 2025 года / Е.В. Бабчук, А.О. Березин, А.С. Реуцкий, Я.А. Сперанская // Научно-технический сборник Российского морского регистра судоходства. — 2025. — № 80. — С. 21 — 31. — EDN AOHYSK.

ANALYSIS OF BULK CARGO FREIGHT RATES IN THE PORTS OF THE RUSSIAN FEDERATION IN THE PERIOD FROM APRIL 2024 TO APRIL 2025

E.V. Babchuk, Chief Specialist, Russian Maritime Register of Shipping, 191186 Russia, St. Petersburg, Millionnaya ul., 7A, e-mail: babchuk.ev@rs-class.org

A.O. Berezin, DSc, Professor, Russian Maritime Register of Shipping, 191186 Russia, St. Petersburg, Millionnaya ul., 7A, e-mail: berezin.ao@rs-class.org

A.S. Reutskii, PhD, Russian Maritime Register of Shipping, 191186 Russia, St. Petersburg, Millionnaya ul., 7A, e-mail: reutskii.as@rs-class.org

Ya.A. Speranskaya, Intern, Russian Maritime Register of Shipping, 191186 Russia, St. Petersburg, Millionnaya ul., 7A, e-mail: speranskaia.ia@rs-class.org

The purpose of the presented study was to collect and analyze the value of freight rates for the transportation of various bulk cargoes from ports of the Russian Federation in the period from April 2024 to April 2025 in accordance with the available up-to-date data. This work is of interest as a source of up-to-date information on the issue raised and allows us to form an objective assessment of the current situation on the market of freight rates in the ports of the Russian Federation.

Keywords: bulk cargo, freight rate, grain, mineral fertilizers, sulfur, potash, urea, coal, cast iron, rolled metal, scrap metal.

For citation: Babchuk E.V., Berezin A.O., Reutskii A.S., Speranskaya Ya.A. Analysis of bulk cargo freight rates in the ports of the Russian Federation in the period from April 2024 to April 2025. *Research Bulletin by Russian Maritime Register of Shipping*. 2025. No. 80. P. 21 — 31. EDN AOHYSK. (In Russ.)

ВВЕДЕНИЕ

Международные морские перевозки играют существенную роль в современной экономике и в жизни каждого человека. По статистике, около 80 % товаров, которые поставляются в магазины для продажи, доставлены морским транспортом или произведены из материалов, доставленных по морю [1]. Ключевым элементом системы международных морских перевозок является фрахтование судов, представляющее собой сложный и многозадачный процесс подбора транспортного судна для перевозки определенного груза. Иными словами, фрахт — это договор о найме судна фрахтователем для транспортировки партии одного или нескольких грузов одновременно. На практике встречается и обратная ситуация, когда владелец морского транспорта ищет груз для транспортировки, чтобы не совершать обратный переход в порожнем или частично загруженном состоянии (в балласте). Для обоих случаев применяется единый термин — «фрахтование». В процессе фрахтования принимают участие несколько сторон:

- фрахтователь — лицо, осуществляющее подбор судна для заключения договора фрахтования и его оплаты (грузоотправитель, продавец, покупатель, посредник);
- фрахтовщик — лицо, осуществляющее грузоперевозку и/или предоставляющее судно или его часть для грузоперевозки (грузоперевозчик, судоходная компания, судовладелец и т.д.);
- фрахтовый брокер — лицо, осуществляющее поиск, подбор судна и заключение фрахтового договора. Как правило, это опытные специалисты, владеющие информацией о состоянии в мировой логистике, грузопотоках, количестве груза и судов в том или ином порту и т.д.

Ставка фрахта является составной единицей и складывается из нескольких компонентов:

- основная или базисная часть фрахта (включает расходы на погрузку, разгрузку, хранение и затраты на рейс);
- дополнительные платежи (портовые сборы, пошлины и т.д.);
- морские сборы и надбавки (в зависимости от особенностей перевозимого груза, условий транспортировки, маршрута следования).

1. ФРАХТОВЫЕ СТАВКИ НА ПЕРЕВОЗКУ ЗЕРНА ИЗ ПОРТОВ РФ СУДАМИ БАЛКЕРНОГО ФЛОТА РАЗЛИЧНЫХ ДЕДВЕЙТНЫХ ГРУПП

К основным факторам, влияющим на размер ставки фрахта, относятся: маршрут следования, портовые сборы, габариты и особенности перевозимого груза, надбавки, компенсирующие возможные неустойки судовладельца, и плата за другие услуги.

Маршрут следования. В случае если судно проходит через районы, где есть риск нападения пиратов или ведутся боевые действия, это соответствующим образом сказывается на фрахтовой ставке. В случае прохождения пролива Босфор, Суэцкого канала, Панамского канала и Аденского залива власти Турции, Египта, Панамы и Йемена взимают плату за использование этих транспортных путей.

Портовые сборы зависят от существующих в порту назначения особенностей работы и обычно носят соответствующее название: причальный, маячный, ледовый и т.д.

Надбавки:

- за «высокий сезон». Если договор фрахтования заключается в период пикового спроса на транспортные услуги, перевозчики включают в стоимость договора фрахтования соответствующую надбавку, в особенности это характерно для товаров, доставляемых из стран Азии;

- учитывающая особенности груза (опасный, хрупкий, ценный);

- компенсирующие неустойки судовладельца (топливная, валютная, фрахтовый налог).

Другие возможные платы, отражаемые в договоре фрахта: очистка трюмов, оформление таможенных документов, обеспечение безопасности и т.д.

2. ФРАХТОВЫЕ СТАВКИ НА ПЕРЕВОЗКУ ЗЕРНА ИЗ ПОРТОВ РФ СУДАМИ БАЛКЕРНОГО ФЛОТА РАЗЛИЧНЫХ ДЕДВЕЙТНЫХ ГРУПП

За исследуемый период с апреля 2024 по апрель 2025 г. наблюдалось существенное уменьшение размера фраховых ставок на перевозку зерна, колебания составили 30 — 65 %. (рис. 1, 3 — 5). Исключением стало незначительное увеличение стоимости фраховых ставок (около 3 %) для перевозок зерна из порта Владивосток в направлении портов Китая (рис. 2). Стоит обратить внимание на скачок стоимости фрахта в период с октября по ноябрь 2024 г., который связан с сезонным сбором урожая и его активным экспортом [2], а также отсутствием должного предложения на рынке морских перевозок. В настоящий момент на рынке перевозок зерна наблюдается снижение фраховых ставок приблизительно на 40 % в сравнении с аналогичным месяцем предыдущего года. На конец рассматриваемого периода размер фраховой ставки находился в интервале 12 — 51,6 USD за тонну грузоподъемности.

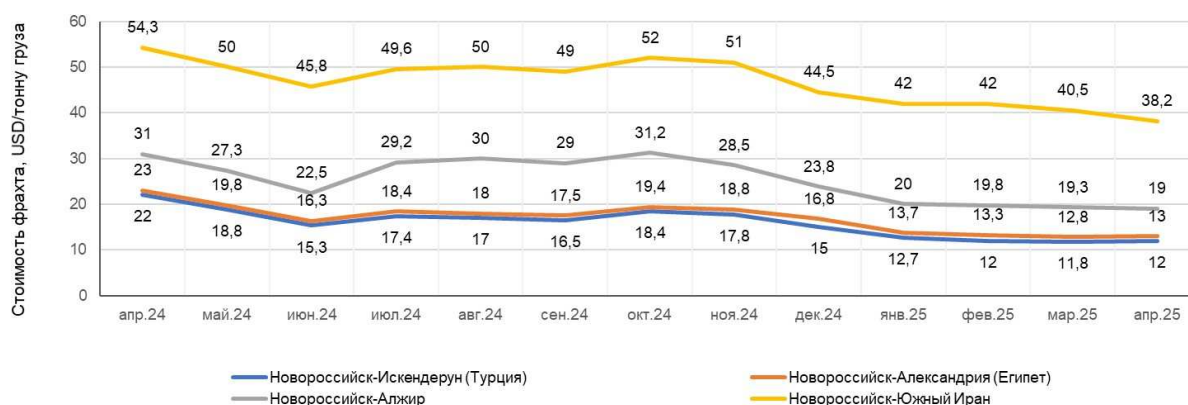


Рис. 1. Фрахтовые ставки на перевозку зерна из порта Новороссийск судами балкерного флота дедвейтной группы 30 — 35 тыс. т

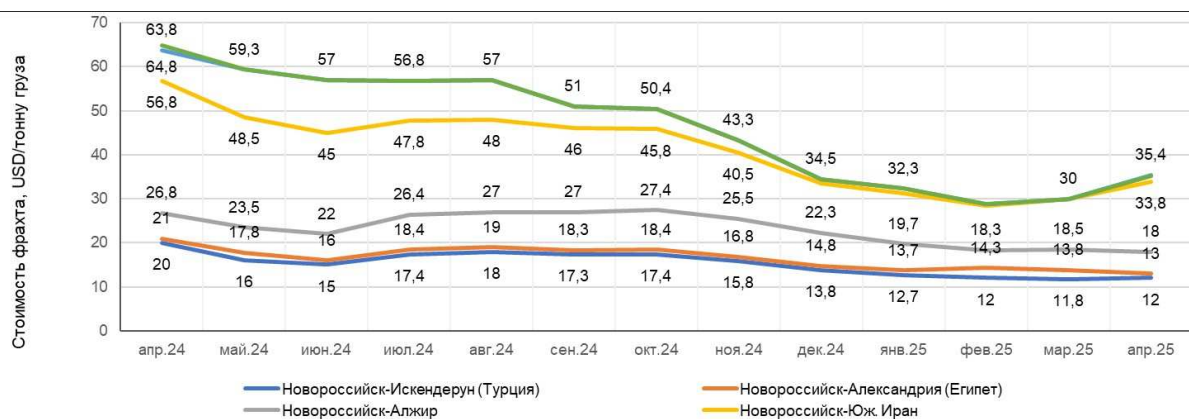


Рис. 2. Фрахтовые ставки на перевозку зерна из порта Новороссийск судами балкерного флота дедвейтной группы 50 — 55 тыс. т

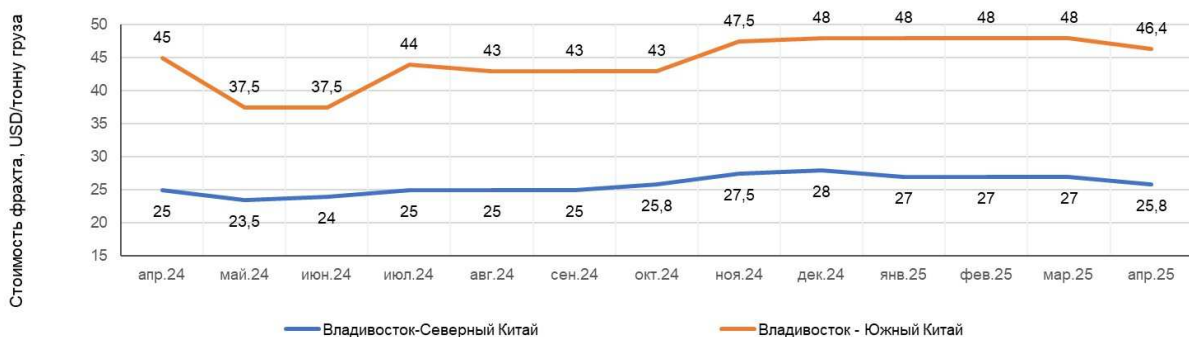


Рис. 3. Фрахтовые ставки на перевозку зерна из порта Владивосток судами балкерного флота дедвейтной группы 3 — 5 тыс. т

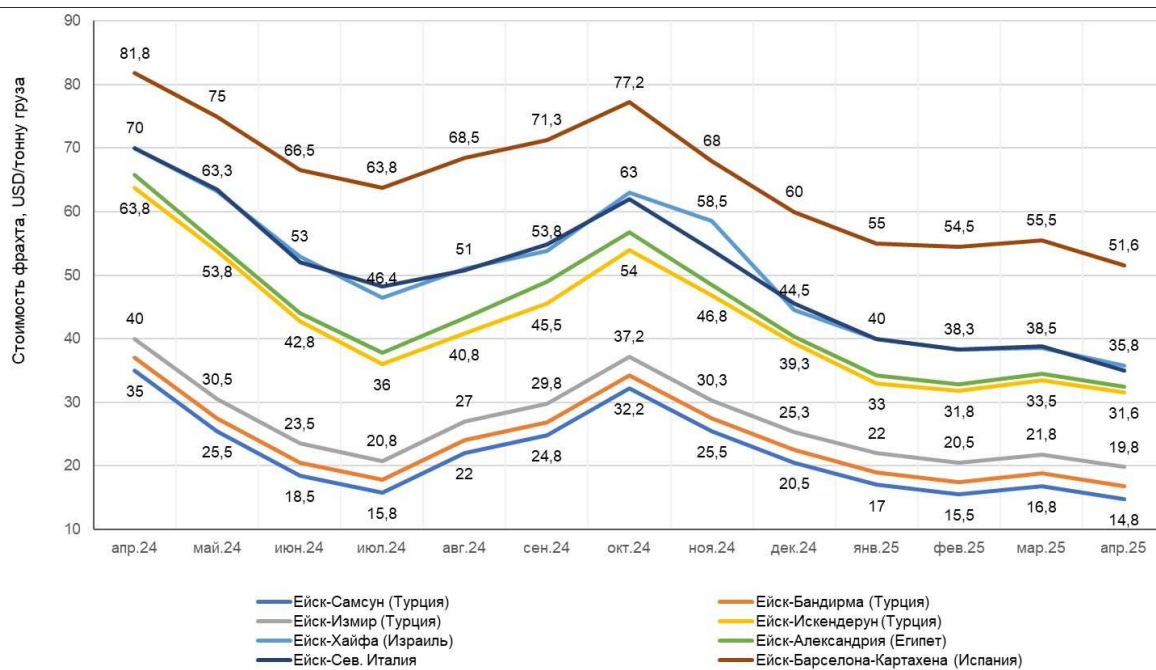


Рис. 4. Фрахтовые ставки на перевозку зерна из порта Ейск судами балкерного флота дедвейтной группы 3 — 5 тыс. т



Рис. 5. Фрахтовые ставки на перевозку зерна из портов Астрахань и Махачкала судами балкерного флота дедвейтной группы 3 — 5 тыс. т

3. ФРАХТОВЫЕ СТАВКИ НА ПЕРЕВОЗКУ РАЗЛИЧНЫХ СЫПУЧИХ ГРУЗОВ (В Т.Ч. МИНЕРАЛЬНЫХ УДОБРЕНИЙ, СЕРЫ, ПОТАША, МОЧЕВИНЫ) ИЗ ПОРТОВ РФ СУДАМИ БАЛКЕРНОГО ФЛОТА РАЗЛИЧНЫХ ДЕДВЕЙТНЫХ ГРУПП

Минеральные удобрения. За исследуемый период с апреля 2024 по апрель 2025 г. фраховые ставки на перевозку минеральных удобрений из портов Балтийского моря в направлении Бразилии и Индии существенно снизились и на конец периода для судов дедвейтной группы 25 — 30 тыс. т составили около 34,5 и 54,8 USD за тонну грузоподъемности соответственно, тогда как годом ранее — 48,3 и 77,4 USD (рис. 6).

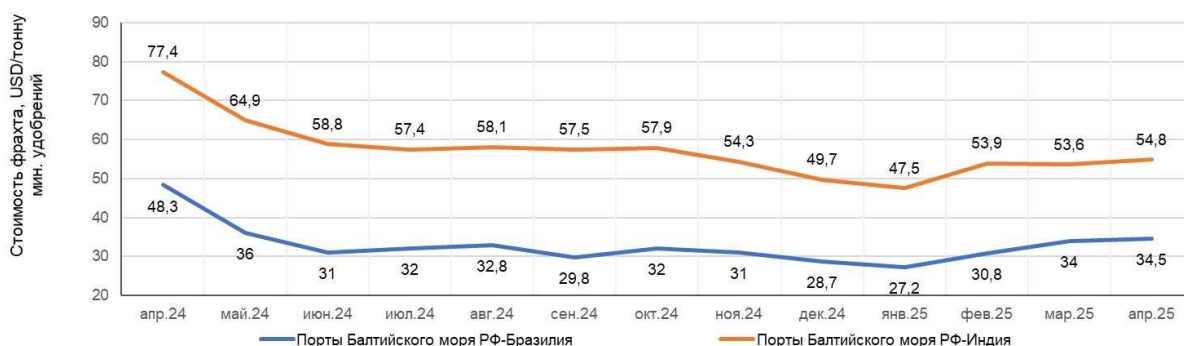


Рис. 6. Фрахтовые ставки на перевозку минеральных удобрений из портов Балтийского моря РФ судами балкерного флота дедвейтной группы 25 — 35 тыс. т

Сера. Большую часть прошедшего 2024 г. фраховые ставки на перевозку серы находились на стабильно высоких позициях, а к октябрю этого же года ставки плавно снизились. К апрелю 2025 г. стоимость фрахта из портов Балтийского моря в направлении портов Бразилии, Северной Африки и Мексиканского залива уменьшилась в среднем на 40 % в сравнении с тем же периодом предыдущего года и находилась в интервале 36,3 — 48,8 USD за тонну грузоподъемности для судов дедвейтной группы 30 — 40 тыс. т (рис. 7).

Фрахтовые ставки на перевозку серы из портов Черного моря в направлении портов Бразилии и Северной Африки к апрелю текущего года претерпели изменения по отношению к тому же периоду предыдущего года, снизившись до 30 %, и находились в интервале 38,1 — 46,9 USD за тонну грузоподъемности для судов дедвейтной группы 30 — 35 тыс. т (рис. 8).

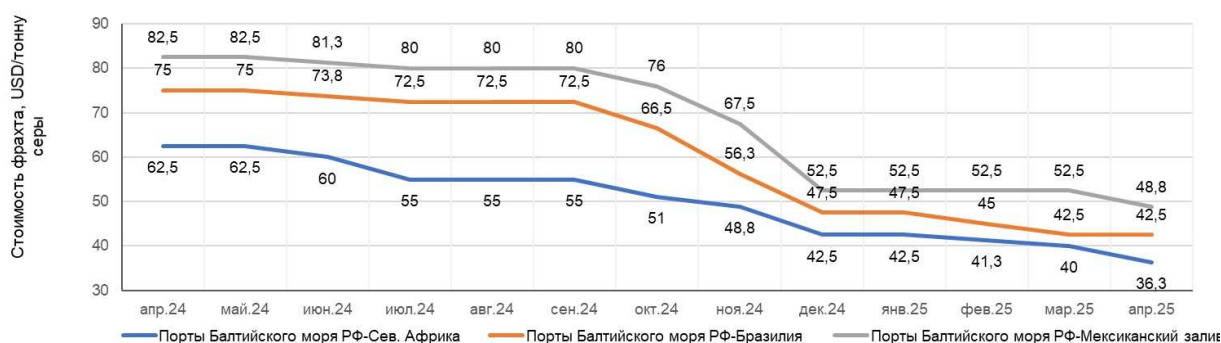


Рис. 7. Фрахтовые ставки на перевозку серы из портов Балтийского моря РФ судами балкерного флота дедвейтной группы 30 — 40 тыс. т

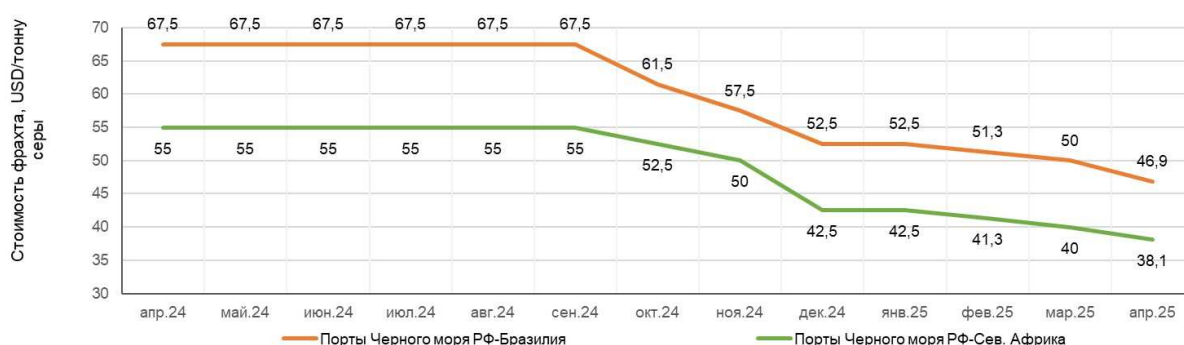


Рис. 8. Фрахтовые ставки на перевозку серы из портов Черного моря РФ судами балкерного флота дедвейтной группы 30 — 35 тыс. т

Поташ. В данном сегменте наблюдалась незначительная волатильность ставок фрахта: в среднем снижение составило около 15 % в сравнении с тем же периодом предыдущего года. На конец рассматриваемого периода фрахтовые ставки из портов Балтийского моря в направлении портов Китая, Бразилии, Мексиканского залива и Юго-Восточной Азии находились в интервале 40 — 76,3 USD за тонну грузоподъемности для судов дедвейтной группы 25 — 65 тыс. т (рис. 9).

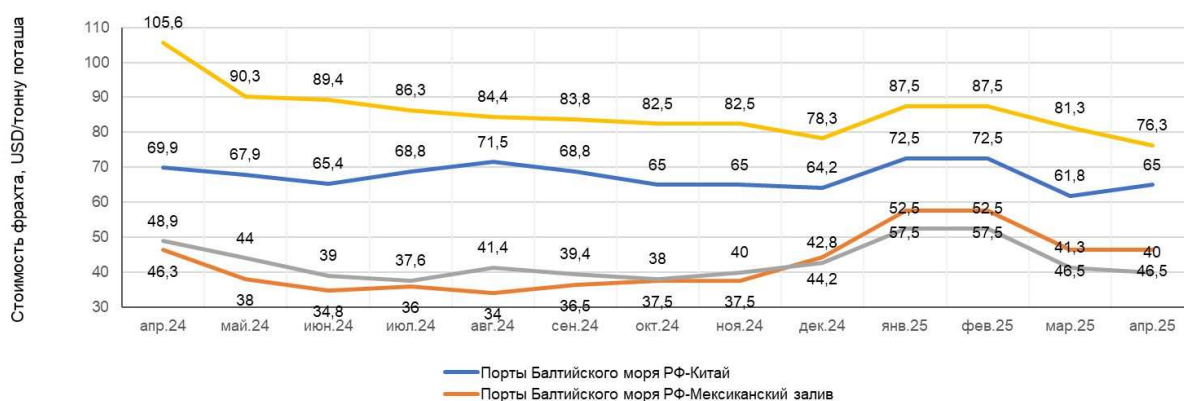


Рис. 9. Фрахтовые ставки на перевозку поташа из портов Балтийского моря РФ судами балкерного флота дедвейтной группы 25 — 65 тыс. т

Мочевина. В данном сегменте наблюдалась плавное снижение фрахтовых ставок за рассматриваемый период, составившее в среднем около 25 % в сравнении с соответствующими месяцами предыдущего года. На конец периода фрахтовые ставки из портов Балтийского моря в направлении портов Бразилии и Мексиканского залива находились в интервале 37,8 — 57,8 USD за тонну грузоподъемности для судов дедвейтной группы 25 — 35 тыс. т (рис. 10).

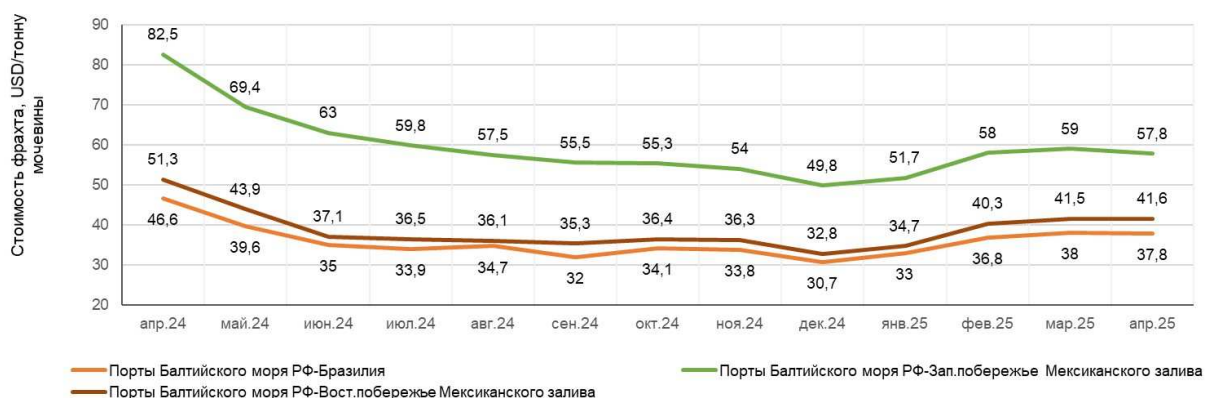


Рис. 10. Фрахтовые ставки на перевозку мочевины из портов Балтийского моря РФ судами балкерного флота дедвейтной группы 25 — 35 тыс. т

4. ФРАХТОВЫЕ СТАВКИ НА ПЕРЕВОЗКУ УГЛЯ ИЗ ПОРТОВ РФ СУДАМИ БАЛКЕРНОГО ФЛОТА РАЗЛИЧНЫХ ДЕДВЕЙТНЫХ ГРУПП

За исследуемый период с апреля 2024 по апрель 2025 г. наблюдается умеренное снижение размера фраховых ставок из портов Балтийского моря и Черного моря для судов дедвейтной группы менее 75 тыс. т в среднем на 25 %, который на конец периода составил 12,5 — 39,1 USD за тонну грузоподъемности (рис. 11, 12).

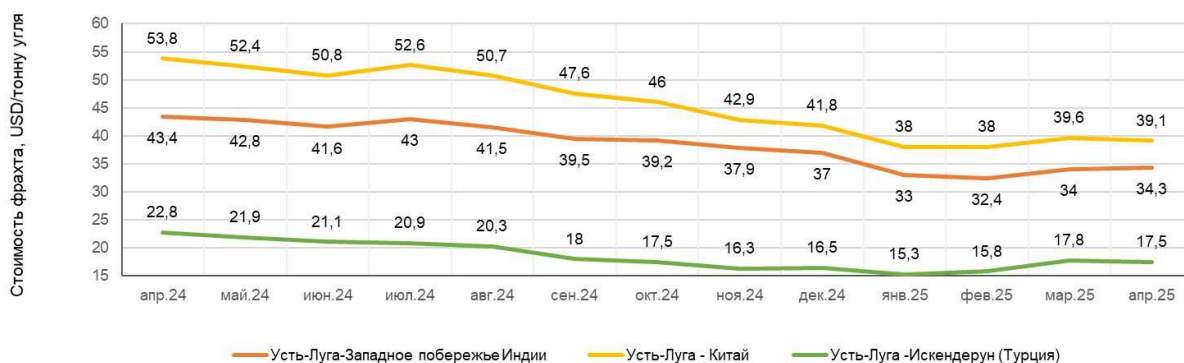


Рис. 11. Фрахтовые ставки на перевозку угля из порта Усть-Луга судами балкерного флота дедвейтом менее 75 тыс. т

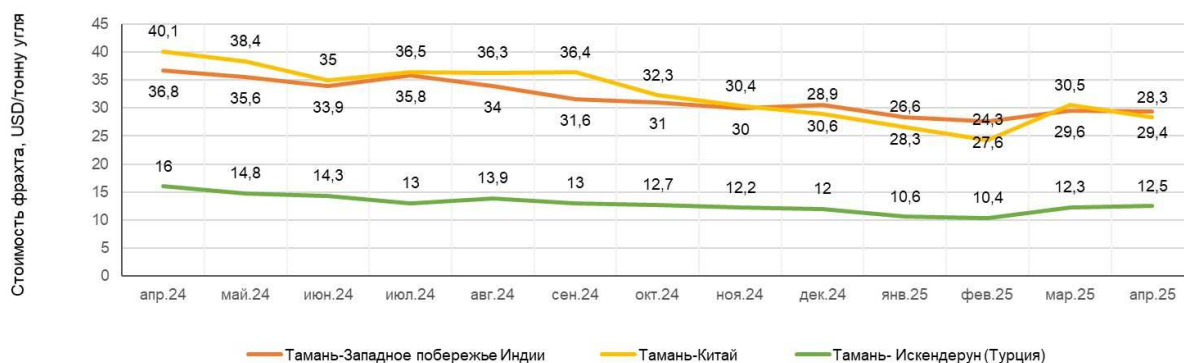


Рис. 12. Фрахтовые ставки на перевозку угля из порта Тамань судами балкерного флота дедвейтом менее 75 тыс. т

Что касается портов Дальнего Востока РФ, для перевозок в направлении портов Китая и Республики Корея снижение ставок составило в среднем не более 10 %, на апрель 2025 г. они находились в интервале 7,8 — 13 USD за тонну грузоподъемности (рис. 13, 14). Стоит отметить, что резких колебаний за рассматриваемый период не наблюдалось.

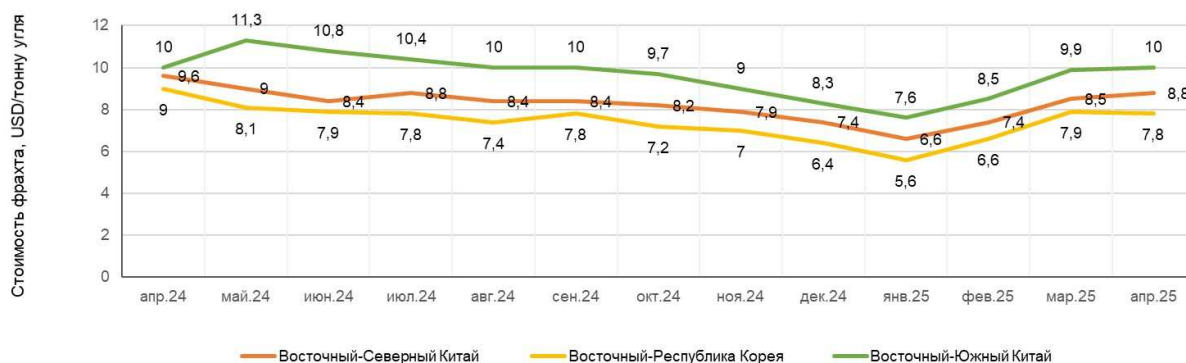


Рис. 13. Фрахтовые ставки на перевозку угля из порта Восточный судами балкерного флота дедвейтом менее 75 тыс. т



Рис. 14. Фрахтовые ставки на перевозку угля из портов Мурманск и Находка судами балкерного флота дедвейтом не более 75 тыс. т и 30 тыс. т соответственно

5. ФРАХТОВЫЕ СТАВКИ НА ПЕРЕВОЗКУ МЕТАЛЛА РАЗЛИЧНОЙ НОМЕНКЛАТУРЫ ИЗ ПОРТОВ РФ СУДАМИ БАЛКЕРНОГО ФЛОТА НЕСКОЛЬКИХ ДЕДВЕЙТНЫХ ГРУПП

Чугун в чушках. Динамика снижения фрахтовых ставок на перевозку чугуна в чушках происходила волнообразно. За период исследования с апреля 2024 по апрель 2025 г. размер фрахтовых ставок снизился в среднем более чем на 36 % и сейчас оставляет около 18 USD за тонну грузоподъемности на судах дедвейтных групп 8 — 30 тыс. т, следующих из порта Новороссийск в порты Южной Европы (рис. 15).

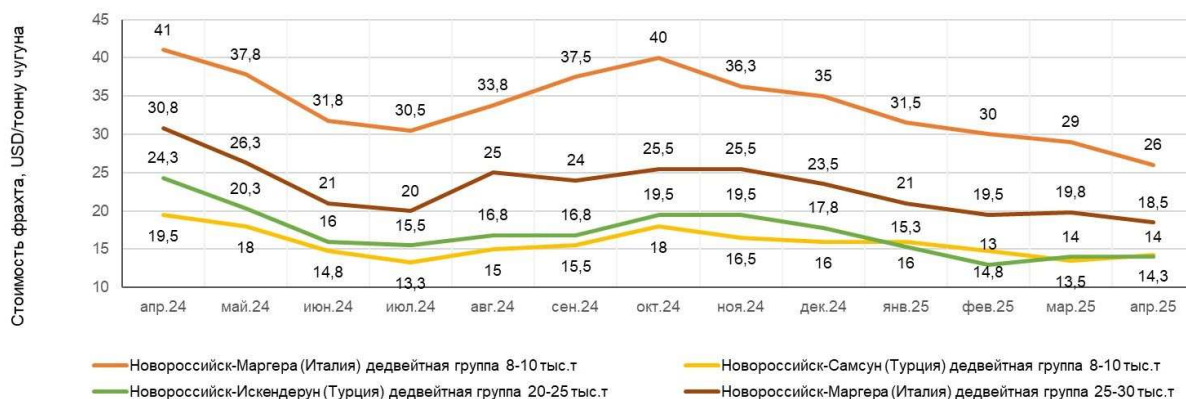


Рис. 15. Фрахтовые ставки на перевозку чугуна в чушках из порта Новороссийск на судах балкерного флота дедвейтных групп 8 — 10 тыс. т, 20 — 25 тыс. т и 25 — 30 тыс. т

Металлопрокат. Более плавное снижение размера фраховых ставок (около 30 %) за исследуемый период наблюдалось при перевозке металлопроката из порта Новороссийск в направлении портов Турции и Египта на судах дедевейтных групп 3 — 5 тыс. т, 8 — 10 тыс. т и 25 — 30 тыс. т. В настоящий момент размер фраховой ставки находится в интервале 14,5 — 23,3 USD за тонну грузоподъемности (рис. 16 — 18).



Рис. 16. Фраховые ставки на перевозку металлопроката из порта Новороссийск на судах балкерного флота дедевейтной группы 3 — 5 тыс. т

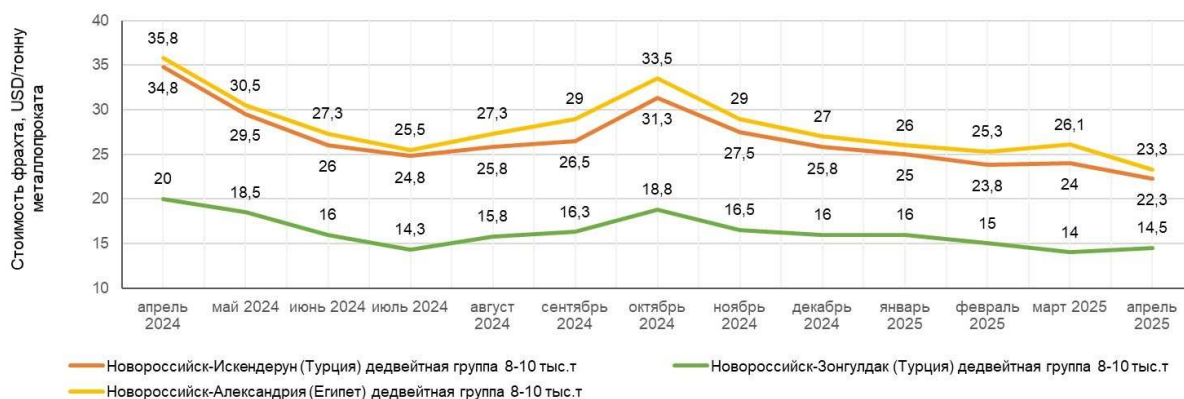


Рис. 17. Фраховые ставки на перевозку металлопроката из порта Новороссийск на судах балкерного флота дедевейтной группы 8 — 10 тыс. т

Более существенная динамика снижения размера фраховых ставок наблюдалась при перевозке металлопроката из порта Новороссийск в порты Сингапура и Филиппин: оно составило около 45 % от начала анализируемого периода, и в апреле 2025 г. ставки находились в интервале 34,4 — 53,8 USD за тонну грузоподъемности судов дедевейтной группы 25 — 50 тыс. т (рис. 18).

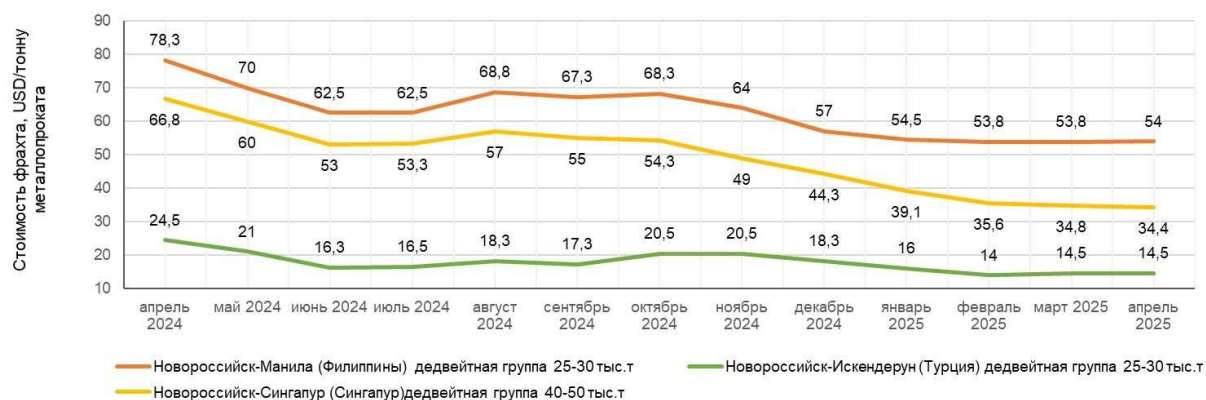


Рис. 18. Фраховые ставки на перевозку металлопроката из порта Новороссийск на судах балкерного флота дедевейтной группы 25 — 30 тыс. т и 40 — 50 тыс. т

Из портов Дальнего Востока РФ в направлении Северного Китая и Тайваня для судов дедвейтной группы 25 — 30 тыс. т размер фрахтовых ставок за анализируемый период снизился всего не более чем на 20 % и в августе 2025 г. находился в интервале 16 — 18 USD за тонну грузоподъемности (рис. 19).

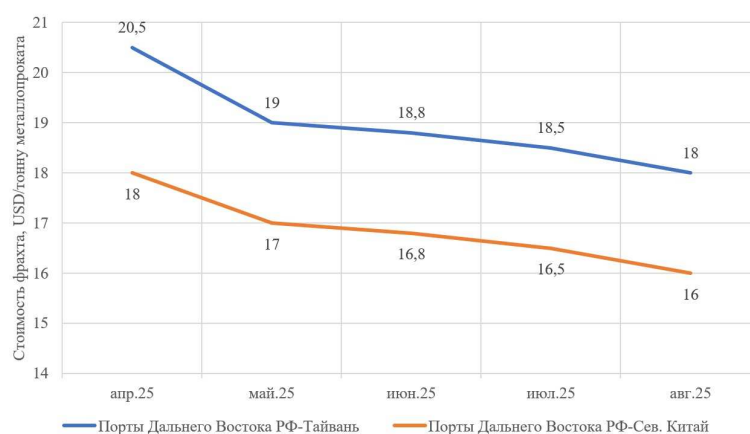


Рис. 19. Фрахтовые ставки на перевозку металлопроката из портов Дальнего Востока РФ судами балкерного флота дедвейтной группы 25 — 30 тыс. т

Согласно имеющимся данным, размер фрахтовой ставки на перевозку металлолома из портов Санкт-Петербург и Ростов-на-Дону для судов дедвейтных групп 25 — 30 тыс. т и 3 — 5 тыс. т соответственно в направлении турецких портов находился в интервале 20 — 39 USD за тонну грузоподъемности (рис. 20).

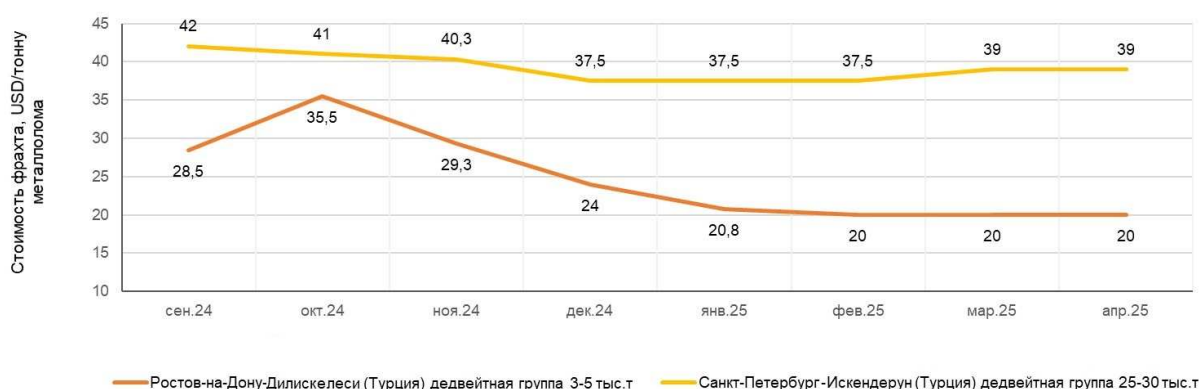


Рис. 20. Фрахтовые ставки на перевозку металлопроката из портов Дальнего Востока РФ судами балкерного флота дедвейтной группы 25 — 30 тыс. т

ВЫВОДЫ

На размер фрахтовых ставок оказывает влияние множество факторов. Один из ключевых аспектов — геополитическая нестабильность в различных регионах мира, зачастую приводящая к изменению маршрутов морской торговли и снижению спроса на определенные виды товаров, а как следствие, изменению на рынке фрахтовых ставок.

Проведенный в данной статье анализ для сухих грузов позволяет констатировать, что размер фрахтовых ставок на перевозку всей рассматриваемой номенклатуры грузов претерпел изменения в сторону снижения. Отрицательная динамика сохраняется, поскольку оправдался прогноз ключевых отраслевых консалтинговых агентств (Clarksons, Barry Rogliano, Drewry и др.) о сохранении в 2025 г. тенденции на сокращение потребности в таких стратегически важных видах товара, как уголь, металл, железная руда, на фоне роста спроса на зерно и минеральные удобрения [3 — 7]. В настоящий момент наблюдается кризис в строительной сфере Китая, что влечет за собой снижение темпов производства металлопродукции и использования угля. На рынок морских перевозок оказывает существенное влияние процесс декарбонизации — переход на низкоуглеродные виды топлива [8], уменьшается спрос на традиционные энергоносители [9], происходит

постепенный переход на более экологичные виды топлива, такие как природный газ, водород, электрические энергоносители и другие возобновляемые источники энергии [10]. Поэтому ожидать резкого скачка цен и увеличения фрахтовых ставок на анализируемые типы грузов в ближайшее время не стоит.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Review of Maritime Transport. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), 2006, 2007, 2008.
2. Березин А.О. Закономерности развития экспорта зерновых культур из южных регионов России водным транспортом / А.О. Березин, Я.А. Сперанская, К.В. Прозоров // Вестник Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова. — 2024. — Т. 16, № 5. — С. 690 — 699. — DOI: 10.21821/2309-5180-2024-16-5-690-699.
3. Clarksons Research Services Limited. World Shipyard Monitor, 2024.
4. Clarksons Research. Shipping Review & Outlook, September 2024.
5. Clarksons Research. Shipping Review and Outlook: Financial Markets, March 2025.
6. Barry Rogliano Salles. Shipping and Shipbuilding Markets. Dry Bulk Monthly Report, February 2025.
7. Drewry Maritime Research. Drewry Shipping Insight, December 2024.
8. Толмачев С.А. Последствия применения требований МАРПОЛ к эксплуатационной углеродоемкости (СИ) и предлагаемые подходы к их совершенствованию / С.А. Толмачев, А.А. Серов, А.А. Михеева, Д.С. Семионичев, А.С. Реуцкий // Научно-технический сборник Российского морского регистра судоходства. — 2024. — № 77. — С. 24 — 32. — EDN FXBYEL.
9. Реуцкий А.С., Якимов В.В., Буцанец А.А. Оценка влияния типа используемого судового топлива на величину углеродного следа транспортной услуги // Научно-технический сборник Российского морского регистра судоходства. — 2024. — №76. — С. 87 — 96.
10. Реуцкий А. С. Сравнительный анализ способов транспортировки водорода морским транспортом по критерию удельной грузоподъемности // А. С. Реуцкий, А. С. Буянов, А. А. Буцанец // Вестник Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова. — 2024. — Т. 16. — № 5. — С. 709 — 725. DOI: 10.21821/2309-5180-2024-16-5-709-725.

REFERENCES

1. Review of Maritime Transport, United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), 2006, 2007, 2008.
2. Berezin A.O., Speranskaya Y.A., Prozorov K.V. Patterns of development of export cargo flows of grain crops from the southern regions of Russia. *Vestnik Gosudarstvennogo universiteta morskogo i rechnogo flota imeni admirala S. O. Makarova*. 2024. Vol. 16, No. 5. P. 690 — 699. DOI: 10.21821/2309-5180-2024-16-5-690-699. (In Russ.)
3. Clarksons Research Services Limited. World Shipyard Monitor, 2024.
4. Clarksons Research. Shipping Review & Outlook, September 2024.
5. Clarksons Research. Shipping Review and Outlook: Financial Markets, March 2025.
6. Barry Rogliano Salles. Shipping and Shipbuilding Markets. Dry Bulk Monthly Report, February 2025.
7. Drewry Maritime Research. Drewry Shipping Insight, December 2024.
8. Tolmachev S.A., Serov A.A., Mikheeva A.A., Semionichev D.S., Reutskii A.S. Consequences of applying MARPOL requirements to operational carbon intensity (CII), and approaches for their improvement. *Research Bulletin by Russian Maritime Register of Shipping*. 2024. No. 77. P. 24 — 32. EDN FXBYEL. (In Russ.)
9. Reutskii A.S., Yakimov V.V., Butsanets A.A. Assessment of the impact of the type of marine fuel used on the carbon footprint of the transport service. *Research Bulletin by Russian Maritime Register of Shipping*. 2024. No. 76. P. 87 — 96. (In Russ.)
10. Reutskii A.S., Buyanov A.S., Butsanets A.A. Comparative analysis of methods of hydrogen transportation by sea transport based on the criterion of specific loading capacity. *Vestnik Gosudarstvennogo universiteta morskogo i rechnogo flota imeni admirala S. O. Makarova*. 2024. Vol. 16. No. 5. P. 709 — 725. DOI: 10.21821/2309-5180-2024-16-5-709-725. (In Russ.)