

# 2024

## СВОДКА НОВОСТЕЙ ФРАХТОВОГО РЫНКА

18 ноября 2024



### Экспорт

Объемы фактического экспорта и ожидания



### Нефть

Текущий уровень цен на нефть и курс валют



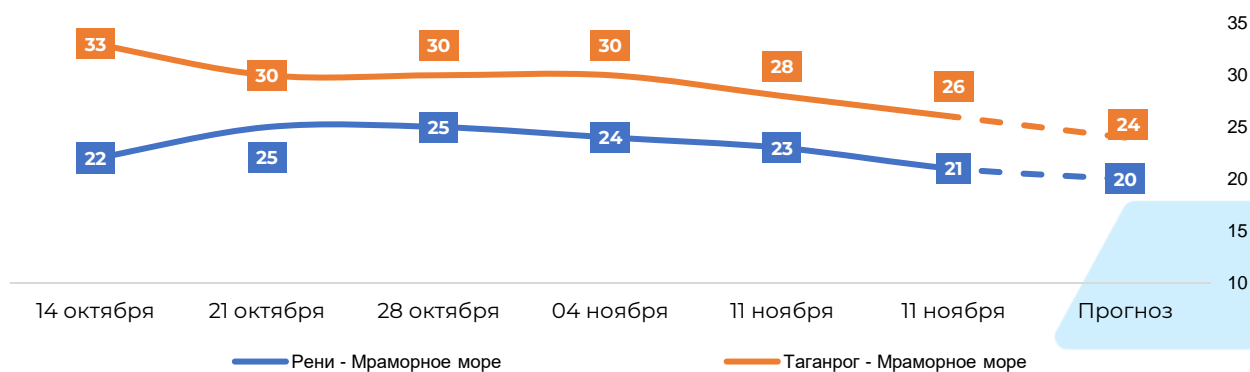
### Флот

Уровень BDI и основные факторы доступности флота в регионе

**MTL**  
MARITIME LOGISTICS



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



- На рынке **Черного моря** фрахтовые ставки продолжают снижаться на фоне сокращения предложений на перевозку зерновых грузов, особенно из Украины, которая остается основным драйвером рынка. Недавние события, такие как международная зерновая конференция в Женеве, привели к значительному уменьшению объема спотовых грузов. Переизбыток свободных судов, особенно в сегменте 7-12 тыс. тонн, оказывает дополнительное давление на ставки. В течение недели затраты на перевозку с украинских портов снизились, а также наблюдается незначительное снижение цен из других портов региона. В ближайшие недели ситуация может еще больше ухудшиться, если цены на экспортируемое зерно останутся низкими, а спрос на фрахт не вырастет. Только сезонное ухудшение погодных условий или улучшение цен на зерновые могут дать некоторую поддержку фрахтовым ставкам в этом регионе.
- 
- Рынок **Средиземного моря** выглядит несколько более стабильным благодаря увеличению объемов перевозок карбамида из Египта, что позволило владельцам судов сохранить ставки на прежнем уровне. Однако в целом ситуация остается напряженной, особенно в западной части Средиземного моря, где дефицит грузов вынуждает судовладельцев рассматривать длительные балластные переходы в поисках работы. Восточное Средиземноморье предлагает больше возможностей для судовладельцев, но в условиях ограниченной активности рост ставок маловероятен. Если объемы перевозок карбамида или других грузов из Восточного Средиземноморья не увеличатся, давление на ставки сохранится. Ожидается, что в условиях избытка судов фрахтователи продолжат диктовать условия, особенно в западной части региона.
- 
- В **Азовском море** ситуация остается неблагоприятной для судовладельцев, поскольку экспорт российской пшеницы в Турцию остается на низком уровне. Единственным фактором, позволяющим сдерживать дальнейшее снижение ставок, является ухудшение погодных условий и предстоящая ледовая кампания, что может ограничить количество доступных судов. В других районах, таких как Каспийское море, владельцы судов сохраняют положительный настрой благодаря активному спросу на зерновые грузы в Иране, где наблюдается рост ставок. В Азовском море ожидается сезонное снижение активности в связи с погодными условиями, что может ограничить доступность судов и временно стабилизировать ставки.

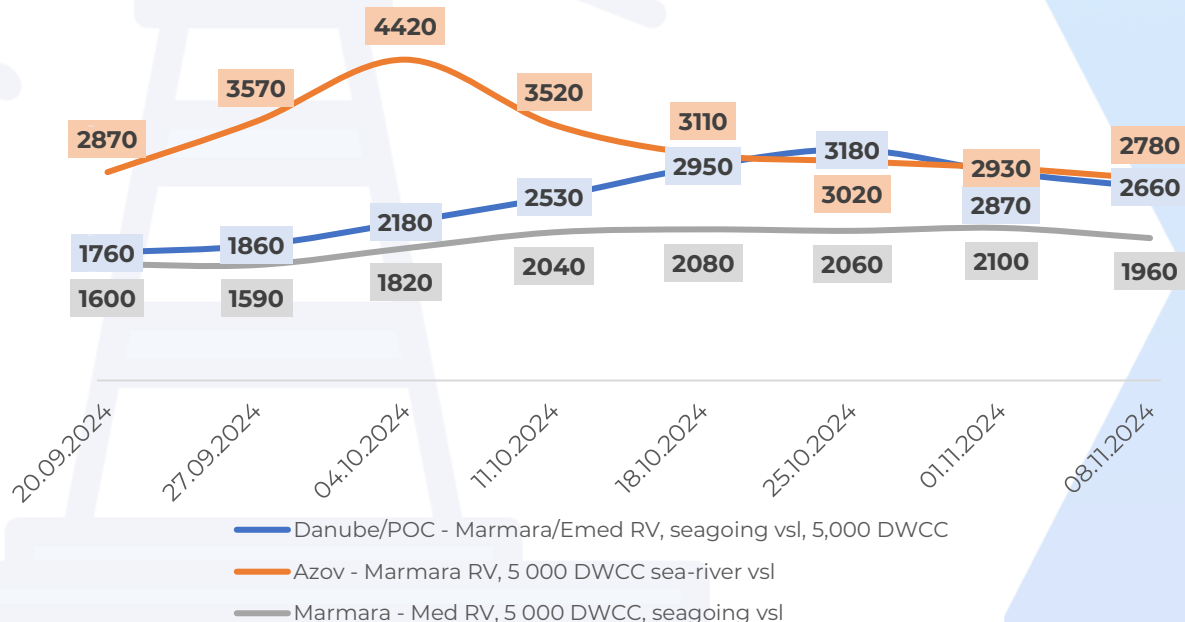
## Фрахтовые ставки по другим направлениям из Чёрного моря

Направление	Груз	Тоннаж	14 октября 2024	21 октября 2024	28 октября 2024	4 ноября 2024	11 ноября 2024	18 ноября 2024
Renі (Украина) – Marmara (Турция)	Пшеница	5,000т	22	25	25	24	23	21
Renі (Украина) – ЕС (Италия)	Пшеница	5,000т	35	37	35	35	32	31
Odessa (Украина) – Tunis (Тунис)	Пшеница	5,000т	34	36	33	33	30	28
Odessa (Украина) – Alexandria (Египет)	Пшеница	5,000т	28	30	29	29	27	26

## Фрахтовые ставки на прочие грузы Средиземного моря

Направление	Груз	Тоннаж	9 октября 2024	16 октября 2024	23 октября 2024	30 октября 2024	6 ноября 2024	13 ноября 2024
<b>Прочие рынки</b>								
Gulluk (Турция) – Ashdod (Израиль)	Удобрения	5-6,000 т	22	22	22	22	22	22
Ashdod (Израиль) – Iskenderun (Турция)	Скрап \ Лом	5,000 т	30	30	30	30	30	30
Marmara Sea ports (Турция) – Alexandria (Египет)	Цемент	3,000 т	17	17	17	17	17	17

## Динамика суточного дохода (ТЧЭ) костерного флота

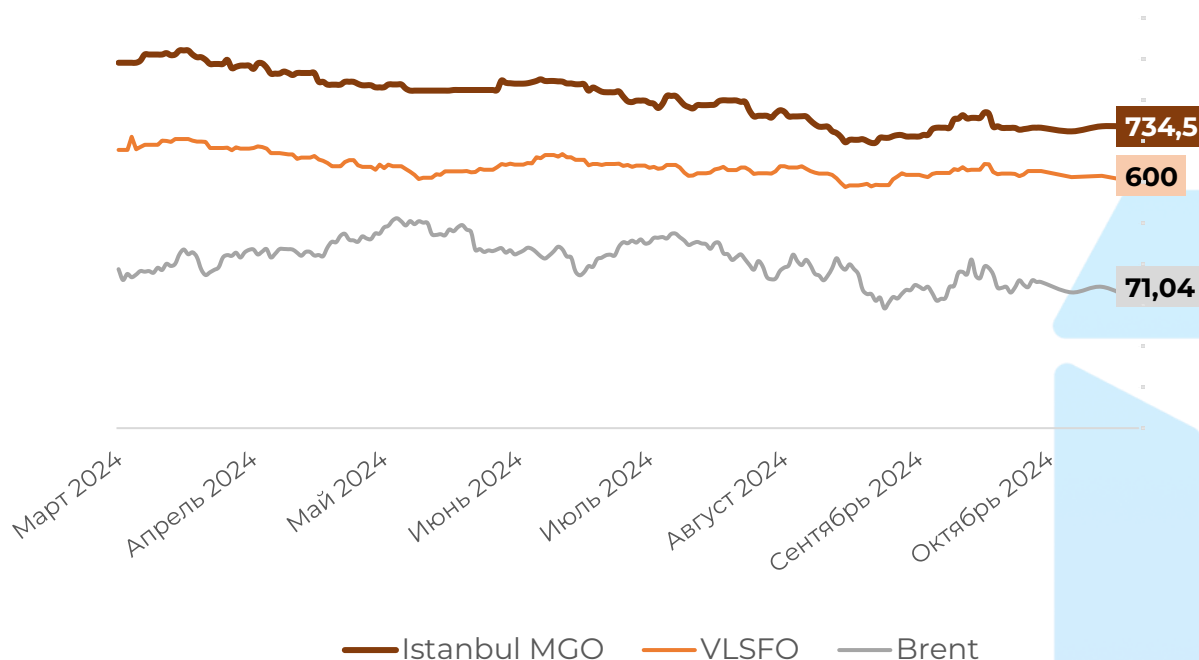


## ЭКСПОРТНАЯ АКТИВНОСТЬ УКРАИНЫ И РФ

- Выполнение **годового** прогноза **экспорта основных зерновых** на 2023/2024 МГ:
  - **Украина** – 16,3 из 40 млн.т. к экспорту (**38,5%**)
  - **Россия** – 24,1 из 66 млн.т. к экспорту (**36,2%**)
- Экспорт зерновых за отчетный период:
  - **Украина (01-15.11.2024)** – 0,548 млн.т. пшеницы, 0,038 млн.т. ячменя, 1,264 млн.т. кукурузы.
  - **Россия (01-12.11.2024)** – 2,03 млн.т. пшеницы, 0,087 млн.т. ячменя, 0,101 млн.т. кукурузы.

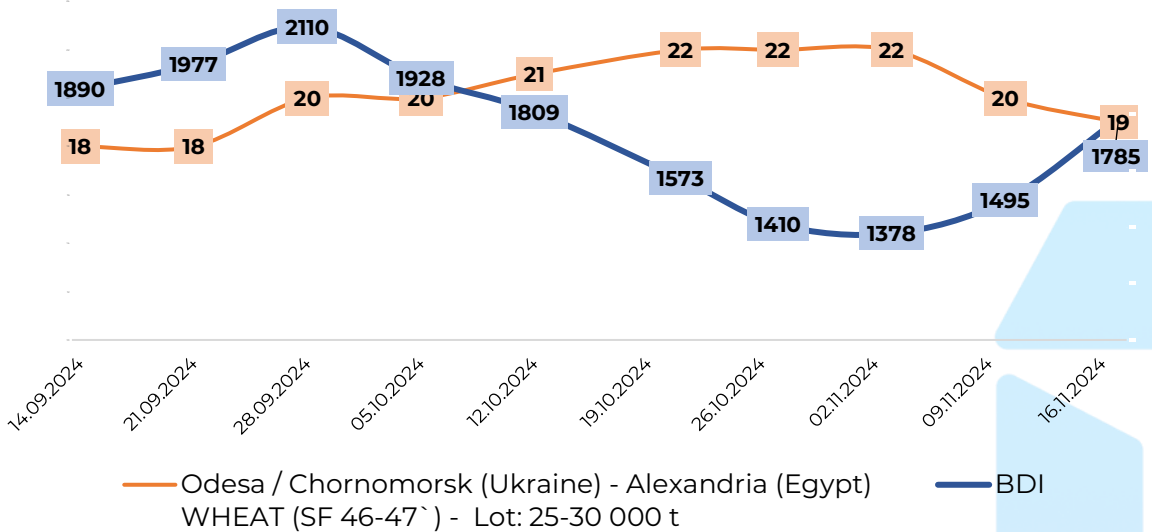
## ЦЕНОВАЯ СИТУАЦИЯ

- **Индикативные цены на продовольственную пшеницу с протеином 12,5% FOB Украина, дол/т по состоянию на 18.11.2024 составляют 240\$.**
- **Украина**
- Отгрузка зерновых в портах Одессы и Измаила показала смешанную динамику: в порты Большой Одессы ежедневно прибывает около 1337 вагонов, что немного ниже прошлой недели, а в направлении Измаила было зафиксировано значительное увеличение — на 46% больше вагонов с зерном. Автотранспортный экспорт зерновых за отчетный период также немного вырос, но распределение по культурам было неоднородным.
- На рынке пшеницы наблюдается общее понижение цен, особенно для фуражной пшеницы, что связано с низким спросом на внешних рынках и благоприятными условиями урожая у других стран-экспортеров. Ограниченное предложение из Украины частично стабилизировало цены, но сильное давление оказывают низкие цены на российскую пшеницу. Иордания и Алжир провели тендеры на закупку зерновых, но объемы закупок были частичными, с ожиданием повторных тендеров на следующей неделе.
- Сектор кукурузы и ячменя также испытал давление на цены. Для кукурузы продолжалось снижение спроса из-за ожидания покупателями более низких цен, в то время как в сегменте фуражного ячменя цены, наоборот, росли из-за сдерживания продаж аграриями в ожидании более выгодных условий. Поддержку ценам на ячмень оказали также повышенные экспортные пошлины в РФ и частичная отмена тендера на закупку в Иордании, что осложнило формирование экспортных партий.
- Прогнозы на будущее предполагают дальнейшее снижение цен на украинскую пшеницу в условиях высокой конкуренции на внешних рынках. Аналогичная ситуация ожидается для фуражной кукурузы, однако по мере снижения цен возможно увеличение покупательской активности. На фоне дефицита предложения ячменя цены на него, вероятно, останутся высокими.
- **Индикативные цены на продовольственную пшеницу с протеином 12,5% FOB Новороссийск, дол/т по состоянию на 18.11.2024 составляют 226\$.**
- **Россия**
- В России вновь увеличены экспортные пошлины на зерновые: пшеница подорожала на 2,1%, кукуруза – на 7%, а ячмень – на 8%. Это регулирование направлено на поддержку внутреннего рынка. Снижение урожайности на 12% и сокращение уборочной площади на 2,3% могут сказаться на объемах экспорта, несмотря на повышенные пошлины.
- Аналитики «СовЭкон» повысили прогноз по урожаю пшеницы на 2025 год до 81,6 млн тонн, что на 1,5 млн тонн выше предыдущих оценок. Рост прогноза связан с активизацией посевной кампании и ожиданиями по урожайности. Экспорт с 1 июля по 12 ноября составил 24,07 млн тонн, что демонстрирует высокий спрос на российское зерно.
- Квоты на экспорт зерна во второй половине сезона снизятся до 9–12 млн тонн, что значительно меньше прошлогодних показателей. «Русагротранс», «СовЭкон» и ИКАР оценивают экспортные квоты соответственно в 9–10 млн, 10 млн и до 12 млн тонн, что обусловлено стабилизацией экспорта с 2021 года.



- Цены на нефть на мировых рынках продолжают снижаться, что обусловлено опасениями избытка предложения. Баррель Brent подешевел до \$71,04, в то время как фьючерсы на WTI также снизились. Такая динамика связана с прогнозом Международного энергетического агентства (МЭА) о вероятном профиците нефти на мировом рынке в следующем году. МЭА подчеркивает, что замедление спроса, особенно со стороны Китая, одной из крупнейших мировых экономик и ведущего потребителя нефти, может привести к избытку топлива, что, в свою очередь, оказывает негативное давление на котировки нефти.
- Кроме того, на рынок влияет перспектива увеличения поставок нефти со стороны ОПЕК+. Организация обсуждает возможность постепенного наращивания добычи, что может еще больше усугубить проблему перенасыщения предложения на рынке. Это вызывает тревогу среди инвесторов и приводит к ожиданиям более длительного периода низких цен, так как возможное увеличение объемов поставок лишь усилит и без того растущий избыток. В условиях такой нестабильности участники рынка проявляют осторожность и стараются минимизировать риски.
- Китай, один из крупнейших потребителей нефти, также подает слабые сигналы. Промышленное производство в стране в октябре выросло на 5,3% в годовом выражении, что ниже как сентябрьского показателя, так и прогнозов аналитиков. Это подтверждает замедление китайской экономики, что может существенно снизить спрос на энергоресурсы, включая нефть. Любое снижение активности в промышленном секторе Китая — значимый фактор для мирового нефтяного рынка, и это также усиливает давление на котировки.
- Эксперты, включая аналитика Уоррена Паттерсона из ING Groep NV, отмечают, что, несмотря на отдельные позитивные сигналы в экономической статистике, нестабильность остается. Перспективы нефтяного рынка выглядят неопределенными, так как сохраняется высокая вероятность избытка предложения на фоне ослабления спроса. Это может привести к продолжительному периоду низких цен, если не будут приняты меры по балансировке спроса и предложения на глобальном уровне.

## Динамика изменения BDI и ставок Handy



- **Baltic Dry.** Индекс Baltic Dry, который измеряет глобальные транспортные расходы, вырос во второй раз за день в пятницу, увеличившись примерно на 5,5% до самого высокого уровня с 14 октября и составив 1785 пунктов. Индекс крупнотоннажных судов, которые обычно перевозят грузы весом 150 000 тонн, такие как железная руда и уголь, подскочил на 293 пункта до 3229 пунктов. Тем временем индекс «панамакс», который обычно перевозит около 60 000–70 000 тонн угля или зерна, снизился на 1 пункт до 1212 пунктов, а индекс «супрамакс» потерял 10 пунктов и составил 1019 пунктов. За неделю базовый индекс вырос на 19,4%.
- **Черноморский крупнотоннажный флот:** На рынках экспорта зерна из Украины и ЕС наблюдаются неблагоприятные условия: предложение грузов для отгрузок из Черного и Средиземного морей сокращается, что позволяет фрахтователям снижать ставки из-за увеличения количества открытых судов. В сегменте Handysize владельцы судов вынуждены соглашаться на более низкие ставки, а рынок Supramax также испытывает давление из-за недостатка запросов на дальние маршруты. Стоимость перевозок зерновых на направлениях с Европы и России обсуждается с трудом из-за разногласий по ставкам, особенно для таких стран как Алжир и Тунис. В случае негранулированных грузов, ставки на перевозку стали и минеральных грузов из Средиземного моря сохраняются стабильными, но сделки требуют долгих переговоров из-за несоответствия ожиданий фрахтователей и владельцев судов.

Направление	Груз	Тоннаж	10 октября 2024	17 октября 2024	23 октября 2024	30 октября 2024	6 ноября 2024	13 ноября 2024
Odessa (Украина) – Tangier (Морокко)	Пшеница	25-30,000 т	26	26	28	27	26	24
Odessa (Украина) – Ashdod (Израиль)	Пшеница	25-30,000 т	26	26	27	26	26	24
Odessa (Украина) - Marmara Sea ports (Турция)	Пшеница	65-70,000 т	14	14	14	12	12	12
Odessa (Украина) – Alexandria (Египет)	Пшеница	65-70,000 т	18	18	18	15	14	14