

# 2025

## СВОДКА НОВОСТЕЙ ФРАХТОВОГО РЫНКА

13 января 2025



### 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\*



- В **Черном море** рынок не продемонстрировал стабильного восстановления после праздничного периода, и участники продолжают фиксировать избыток тоннажа. Судовладельцы вынуждены конкурировать за ограниченные объемы, тогда как фрахтователи пользуются этим, чтобы добиваться снижения ставок. Перевозки высокомаржинальных грузов не обеспечили ощутимого подъема, поскольку спрос на них остается точечным и нестабильным. Общий баланс в регионе смещен в пользу грузовладельцев, которые не спешат заключать долгосрочные сделки. При этом возможное оживление активности напрямую зависит от интереса к зерновым и промышленным грузам, но четких позитивных сигналов пока не наблюдается. Многие операторы осторожно оценивают перспективы ближайших недель, ожидая более выраженных тенденций со стороны аграриев и промышленных экспортеров.
- ---
- В **Средиземном море** ситуация также не принесла судовладельцам заметного облегчения. Спрос на перевозки остается слабым, а сделки заключаются при ощутимой конкуренции, когда фрахтователи стремятся максимально снизить ставку. Попытки некоторых владельцев судов сменить регион пока не стали массовым явлением, хотя рентабельность многих рейсов остается под вопросом. Небольшой интерес к отгрузке агропродукции не способен стать локомотивом для всего рынка и не ведет к заметному росту ставок. Игроки продолжают проявлять осторожность, предпочитая соглашения на короткие сроки. Многие брокеры подчеркивают, что для существенных перемен в регионе потребуется более активная поддержка со стороны импортеров и экспортеров, которая на данный момент не сформировалась. В итоге обстановка остается понижительной, и участники готовы к дальнейшим уступкам при заключении новых контрактов.
- ---
- В **Азовском море** перевозчики вынуждены мириться с ограниченным количеством грузовых предложений, что снижает потенциальную доходность рейсов. Отдельные поставки зерновых и промышленных товаров не компенсируют общего дефицита спроса, создавая для судовладельцев сложные условия ведения бизнеса. Многие фрахтователи пытаются воспользоваться ситуацией и диктуют более жесткие ценовые параметры, рассчитывая на затянувшийся избыток флота. При этом низкая ликвидность сделок осложняет определение рыночной конъюнктуры, а логистические факторы дополнительно удлиняют оборот судов. Ставки остаются под давлением, и надежды на скорый рост зависят в первую очередь от появления новых отгрузок и сезонного оживления аграрного сектора. Некоторым игрокам кажется, что улучшение может наступить при благоприятных погодных условиях, однако четких гарантий этого пока нет. В результате регион продолжает находиться в затишном периоде низкой деловой активности.

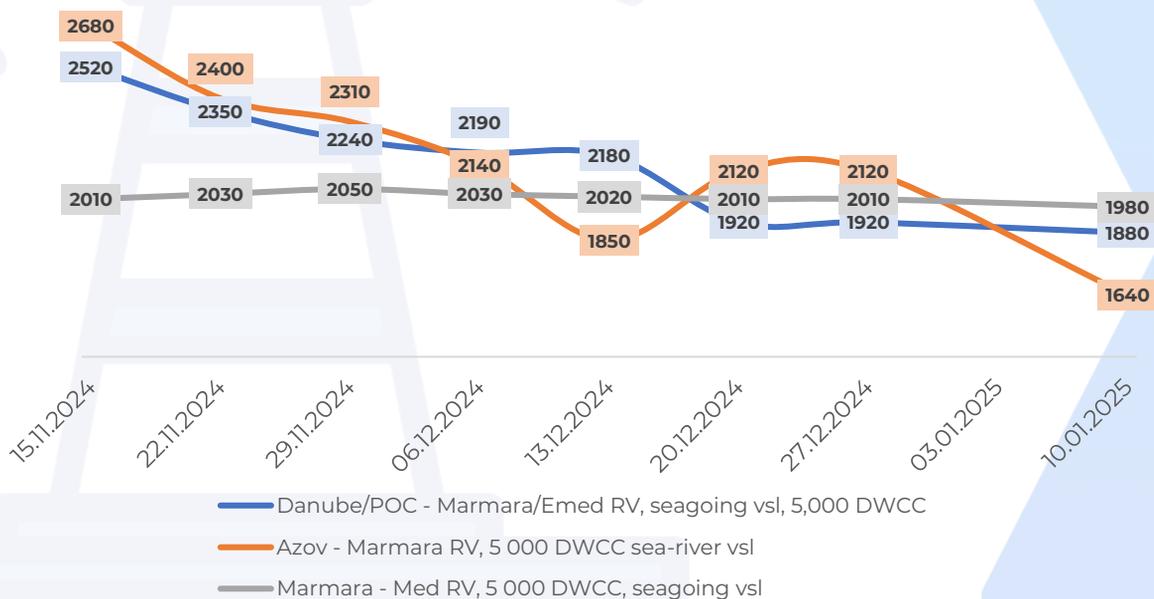
## Фрахтовые ставки по другим направлениям из Чёрного моря

Направление	Груз	Тоннаж	9 декабря 2024	16 декабря 2024	23 декабря 2024	30 декабря 2024	30 декабря 2024	13 января 2025
Reni (Украина) – Marmara (Турция)	Пшеница	5,000т	20	18	17	15	15	15
Reni (Украина) – ЕС (Италия)	Пшеница	5,000т	33	29	27	27	27	27
Odessa (Украина) – Tunis (Тунис)	Пшеница	5,000т	28	27	25	24	24	24
Odessa (Украина) – Alexandria (Египет)	Пшеница	5,000т	26	22	22	20	20	20

## Фрахтовые ставки на прочие грузы Средиземного моря

Направление	Груз	Тоннаж	27 ноября 2024	4 декабря 2024	11 декабря 2024	18 декабря 2024	25 декабря 2024	8 января 2025
<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	16	16	16	16	16	16

## Динамика суточного дохода (ТЧЭ) костерного флота

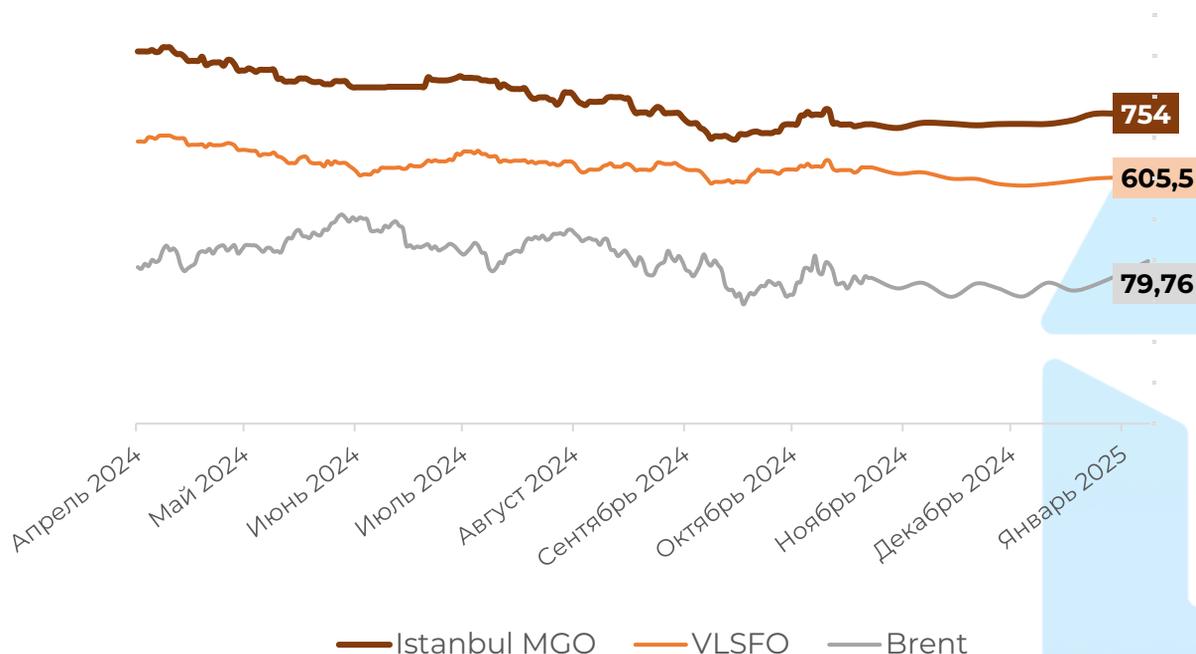


## ЭКСПОРТНАЯ АКТИВНОСТЬ УКРАИНЫ И РФ

- Выполнение **годового** прогноза **экспорта основных зерновых** на 2023/2024 МГ:
  - **Украина** – 25,41 из 40 млн.т. к экспорту (**63,52%**)
  - **Россия** –30,57 из 66 млн.т. к экспорту (**46,31%**)
- Экспорт зерновых за отчетный период:
  - **Украина (01-09.01.2025)** – 0,291 млн.т. пшеницы, 0,008 млн.т. ячменя, 0,463 млн.т. кукурузы.
  - **Россия (01-08.01.2025)** – 0,737 млн.т. пшеницы, 0,051 млн.т. ячменя, 0,0 млн.т. кукурузы.

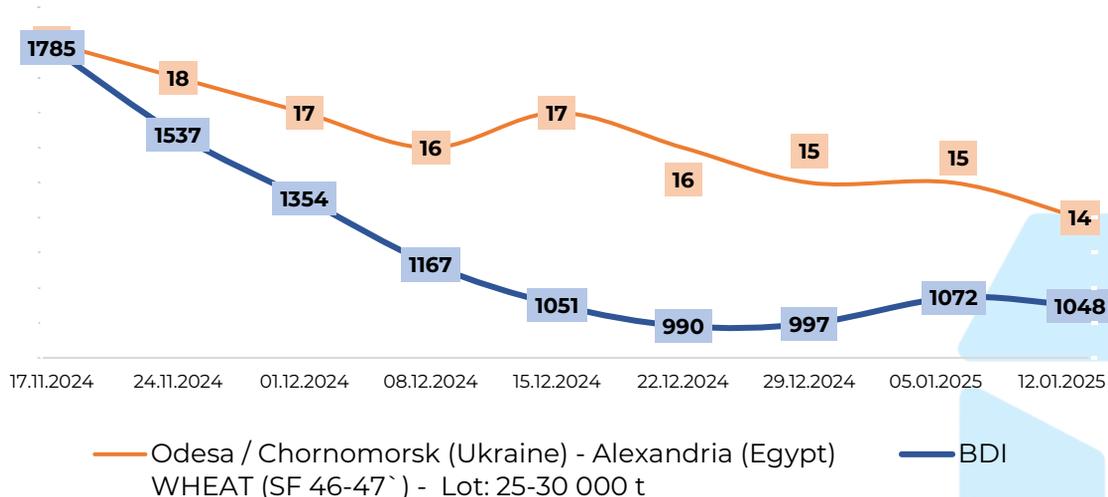
## ЦЕНОВАЯ СИТУАЦИЯ

- **Индикативные цены на продовольственную пшеницу с протеином 12,5% FOB Украина, дол/т по состоянию на 30.12.2024 составляют 239\$.**
- **Украина**
- В течение отчетного периода (3–9 января) экспорт основных зерновых культур сократился на несколько процентов, составив около 762 тыс. тонн. При этом пшеница продемонстрировала рост поставок на внешние рынки, тогда как объемы экспорта кукурузы и ячменя снизились. Средние цены на экспортные партии пшеницы, кукурузы и ячменя колебались в диапазоне 183–209 USD/т, отражая общую активность трейдеров и покупателей на мировых рынках.
- Обратило на себя внимание уменьшение числа вагонов, движущихся в направлении крупных портов: к Одессе шло на 11% меньше зерна, чем неделей ранее, а в сторону Измаила – на 21% меньше. Среднесуточная передача вагонов в декабре сократилась, как и темпы погрузки в портах Большой Одессы, что указывает на некоторое затухание логистической активности в период новогодних праздников. В то же время среднесуточная выгрузка вагонов с зерном в Одессе выросла на несколько процентов, но общий показатель остается относительно невысоким.
- На фоне таких изменений сохранялся устойчивый рост цен на пшеницу благодаря высокому спросу на качественное зерно и ограниченному экспорту из сопредельных рынков. Конкуренция со стороны мукомолов при этом стала ниже из-за высоких цен, а изменение курса национальной валюты также повлияло на формирование конечной стоимости. Что касается фуражной кукурузы, спрос со стороны импортеров стимулировал дальнейшее удорожание, и аграрии начали чуть активнее предлагать свои партии на продажу.
- Фуражный ячмень также дорожал вследствие сочетания высокого интереса покупателей и ограниченного предложения со стороны сельхозпроизводителей. Поддержку ячменю оказывала общая картина на смежных фуражных рынках и отсутствие серьезной конкуренции из других источников. Дополнительным фактором стала закупка значительного объема зерна Тунисом, подтверждая оживление международных тендеров по данной культуре.
- В дунайских портах к концу отчетного периода цены на пшеницу выросли на несколько долларов и чаще всего закрепились в диапазоне 212–218 USD/т (CPT-порт), а на фуражные культуры – в пределах 204–211 USD/т. В Одессе похожая картина: цены на пшеницу продолжали демонстрировать небольшой рост и удерживались в ранее установившихся коридорах. Согласно прогнозам, пшеница может и далее дорожать постепенно, кукуруза способна претерпеть умеренные ценовые колебания, а рынок фуражного ячменя окажется под влиянием смежных сегментов.
- **Индикативные цены на продовольственную пшеницу с протеином 12,5% FOB Новороссийск, дол/т по состоянию на 30.12.2024 составляют 237\$.**
- **Россия**
- Экспортные пошлины на зерновые культуры в середине января 2025 года были скорректированы в сторону снижения. В частности, пошлина на пшеницу уменьшилась почти на десять процентов, на кукурузу – приблизительно на тот же показатель, а на ячмень – более существенно. Ожидается, что эти меры могут повысить привлекательность российского зерна на внешних рынках, однако реальное влияние будет более очевидным после возобновления активных поставок и заключения новых контрактов.
- Согласно итоговым данным за 2024 год, общий экспорт зерна и продуктов переработки из России увеличился на несколько миллионов тонн по сравнению с предыдущим годом. Наибольший рост был отмечен в сегменте пшеницы, а также сохранился высокий уровень экспорта ячменя и кукурузы. При этом общий урожай зерновых в стране сократился по сравнению с предыдущим сезоном, что затронуло основные культуры, включая пшеницу, ячмень и кукурузу.
- На базисе FOB в течение отчетной недели цены на зерновые практически не изменились в силу низкой торговой активности, однако заметным фактором стало ограничение предложения российской пшеницы. Аналогичная тенденция наблюдалась и на базисе CPT-порт, где ценовые диапазоны сохранялись на ранее озвученном уровне. Большинство сделок заключалось по уже согласованным ставкам, а покупатели и продавцы воздерживались от резких коррекций, выжидая более четких сигналов с рынка.
- В ближайшей перспективе игроки рынка ожидают некоторое оживление торгов, которое может сопровождаться укреплением экспортных цен при условии сохранения достаточного уровня спроса. Это позволит получить более точные ориентиры как для внутреннего, так и для внешнего рынка, в том числе при планировании будущих поставок.



- На рынке нефти сохраняются ожидания умеренного роста спроса, который, по оценкам некоторых аналитиков, может составить около 1–1,5 млн баррелей в сутки. Основным драйвером считается азиатский регион, в частности Индия, однако роль Китая продолжает снижаться. При этом остаются риски экономического замедления в крупнейших странах-потребителях, включая Китай и США, что может привести к заметному сокращению спроса по сравнению с предыдущим годом.
- В сфере предложения ключевым фактором остается политика ОПЕК+, которая стремится не допустить перенасыщения рынка и чрезмерного падения цен. При этом увеличение добычи вне альянса, например в США, Бразилии и Канаде, способно оказать дополнительное давление на котировки. Если ОПЕК+ не будет ограничивать объемы производства, избыток нефти на рынке может усилиться и привести к дальнейшему ослаблению цен.
- Прогнозы по ценам отличаются многообразием сценариев: одни эксперты указывают на возможный краткосрочный рост котировок, тогда как другие, напротив, говорят о спаде в районе 60–65 долларов за баррель. Усиление добычи, наряду с потенциальным уменьшением спроса, способно поколебать текущий уровень цен и спровоцировать их дальнейшую волатильность. Для рынка Brent звучат оценки, предполагающие среднюю стоимость около 73 долларов, однако динамика цен будет во многом зависеть от того, как быстро нарастит добычу сектор за пределами ОПЕК+ и насколько сдержанно поведут себя ключевые участники сделки.
- Геополитическая нестабильность продолжает оставаться источником непредсказуемых колебаний, особенно с учетом возможного усиления санкций против отдельных стран и сохраняющейся напряженности на Ближнем Востоке. Подобные события могут спровоцировать резкий скачок цен, если возникнут перебои в поставках или серьезные политические конфликты.
- Внутренние разногласия в самом альянсе ОПЕК+ вносят дополнительную неопределенность, поскольку не все страны могут строго соблюдать согласованные ограничения по добыче. Способность участников сохранять дисциплину напрямую влияет на сохранение комфортного для них уровня цен и балансировку рынка в целом. Если между производителями вновь возникнут существенные разногласия, это усложнит достижение стабильной ценовой конъюнктуры и повысит риски резких колебаний котировок в обозримом будущем.

## Динамика изменения BDI и ставок Handy



- **Baltic Dry** вырос второй день подряд, подскочив примерно на 8,2% до недельного максимума в 1049 пунктов на фоне продолжающейся поддержки со стороны сегмента более крупных судов. Индекс capesize, отслеживающий крупные суда, перевозящие такие грузы, как железная руда и уголь, вырос на 284 пункта до максимума с 10 декабря 2024 года в 1448 пунктов. В то же время индекс «панамакс», который обычно перевозит 60 000–70 000 тонн угля или зерна, упал на 39 пунктов до самого низкого уровня с июля 2023 года и составил 953 пункта. Индекс «супрамакс» упал на 11 пунктов до 830 пунктов и снизился в 13-й раз подряд. За неделю базовый индекс снизился на 2,2%.
- **Черноморский крупнотоннажный флот:** Фрахтовый рынок в Чёрном море сохраняет негативную динамику, несмотря на ожидания, что он уже достиг минимальных значений перед праздниками. Активность оказалась недостаточной для изменения баланса спроса и предложения, и удлинившийся список судов под январские даты оказал дополнительное давление на ставки. Фрахтователи, пользуясь создавшимся профицитом тоннажа, продолжают добиваться более выгодных условий, аргументируя это низким грузопотоком. В результате текущие уровни доходности местами опускаются ниже эксплуатационных расходов, что вызывает у судовладельцев серьёзную обеспокоенность. В обозримом будущем улучшение возможно лишь при существенном росте спроса на зерновые и другие ключевые грузы, либо же при значительном сокращении доступных судов в регионе.

Направление	Груз	Тоннаж	4 декабря 2024	11 декабря 2024	18 декабря 2024	25 декабря 2024	01 января 2025	08 января 2025
Odessa (Украина) – Tangier (Марокко)	Пшеница	25-30,000 т	22	22	20	20	20	19
Odessa (Украина) – Ashdod (Израиль)	Пшеница	25-30,000 т	21	21	20	20	20	19
Odessa (Украина) - Marmara Sea ports (Турция)	Пшеница	65-70,000 т	12	12	12	11	11	12
Odessa (Украина) – Alexandria (Египет)	Пшеница	65-70,000 т	14	14	14	14	14	14