

# 2025

## СВОДКА НОВОСТЕЙ ФРАХТОВОГО РЫНКА

03 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\*



- На **Чёрном море** фрахтовый рынок продолжает оставаться под давлением из-за минимального количества грузовых предложений и значительного избытка судов, доступных для работы. Основным положительным фактором остаются перевозки удобрений, которые поддерживают судовладельцев в текущих условиях. Несмотря на надежды на рост цен на зерно, большинство участников рынка не ожидают серьезных изменений в ближайшие недели, прогнозируя стагнацию активности. Судовладельцы сталкиваются с низкими ставками, что делает работу в регионе малоприбыльной, а избыток тоннажа лишь усиливает конкуренцию за ограниченное количество грузов. Погодные условия пока остаются благоприятными, но это не способствует улучшению ситуации, так как отсутствие сложностей в логистике снижает спрос на дополнительные перевозки. В долгосрочной перспективе возможны небольшие изменения, однако они будут зависеть от глобальных трендов на зерновом рынке.
- ---
- На **Средиземном море** ситуация остается сложной для судовладельцев из-за скромного предложения основных грузов и высокой конкуренции за перевозки. Фрахтовые ставки едва держатся на прежнем уровне, а некоторые сделки заключаются даже ниже предыдущих значений. Учитывая текущие тенденции, оживление рынка маловероятно в ближайшее время, что создает давление на логистические компании региона. Перевозки удобрений остаются одним из немногих позитивных факторов, однако их объем недостаточен для существенного улучшения ситуации. Конкуренция за грузы среди судовладельцев только усиливается, что приводит к дальнейшему снижению ставок. В таких условиях судовладельцы вынуждены искать альтернативные маршруты или рассматривать возможность работы в других регионах, чтобы сохранить доходность.
- ---
- **Азовское море** демонстрирует стабильность, хотя количество открытых судов по-прежнему велико, что препятствует росту ставок. Погодные условия в регионе не способствуют улучшению ситуации, а увеличение объемов перевозок зерна пока не оказывает существенного влияния на фрахтовый рынок. В краткосрочной перспективе значительных изменений не ожидается, и судовладельцы продолжают сталкиваться с низкой доходностью перевозок. Избыток тоннажа в регионе создает дополнительное давление на ставки, особенно при перевозке зерновых культур. Несмотря на некоторое увеличение предложения грузов, судовладельцы не могут рассчитывать на значительный рост доходов, так как конкуренция за перевозки остается высокой. В долгосрочной перспективе ситуация может улучшиться, если возрастет спрос на зерно или другие ключевые грузы, однако пока этого не наблюдается.

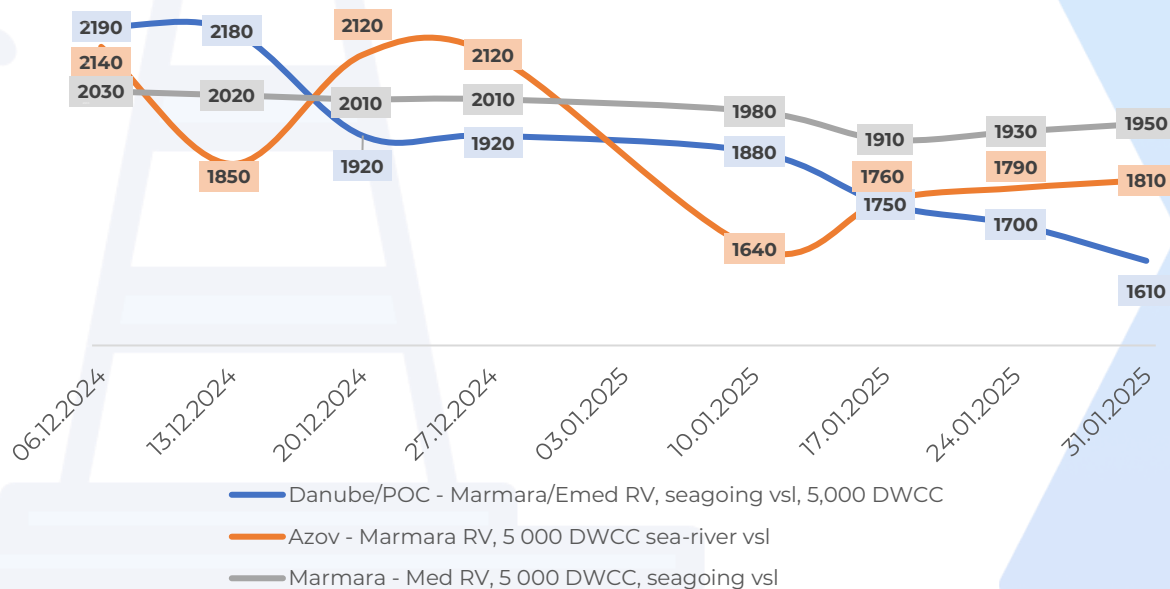
## Фрахтовые ставки по другим направлениям из Чёрного моря

Направление	Груз	Тоннаж	30 декабря 2024	30 декабря 2024	13 января 2025	20 января 2025	27 января 2025	3 февраля 2025
Renі (Украина) – Marmara (Турция)	Пшеница	5,000т	15	15	15	16	15	15
Renі (Украина) – ЕС (Италия)	Пшеница	5,000т	27	27	27	26	25	24
Odessa (Украина) – Tunis (Тунис)	Пшеница	5,000т	24	24	24	24	24	24
Odessa (Украина) – Alexandria (Египет)	Пшеница	5,000т	20	20	20	21	21	21

## Фрахтовые ставки на прочие грузы Средиземного моря

Направление	Груз	Тоннаж	18 декабря 2024	25 декабря 2024	8 января 2025	15 января 2025	22 января 2025	29 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



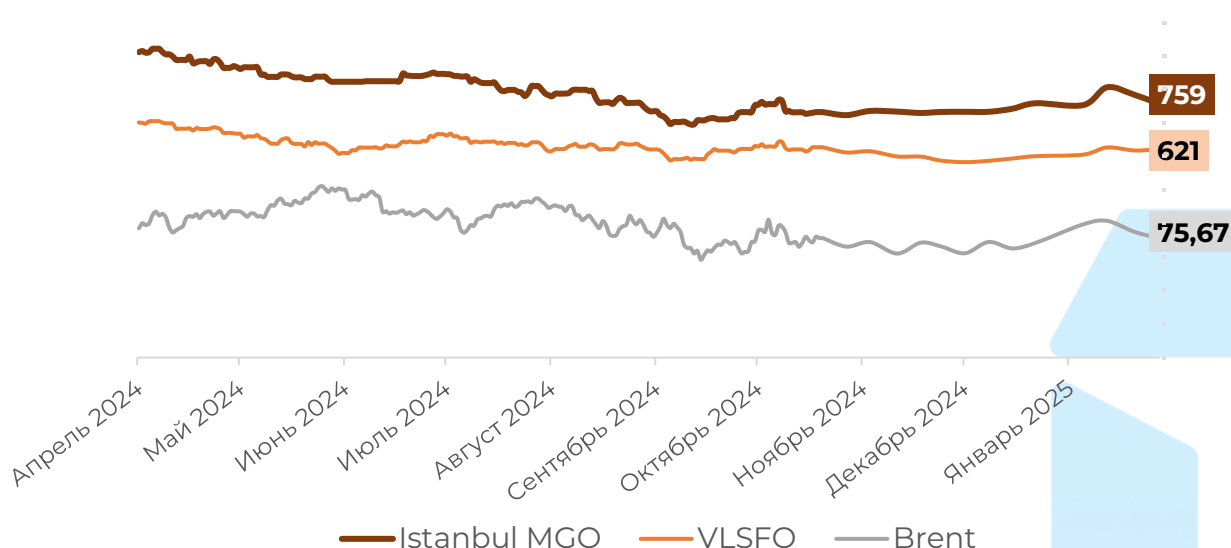
## ЭКСПОРТНАЯ АКТИВНОСТЬ УКРАИНЫ И РФ

- Выполнение годового прогноза экспорта основных зерновых на 2023/2024 МГ:
  - **Украина** – 27,61 из 40 млн.т. к экспорту (**69,02%**)
  - **Россия** –33,02 из 61 млн.т. к экспорту (**54,13%**)
- Экспорт зерновых за отчетный период:
  - **Украина (01-31.01.2025)** – 0,809 млн.т. пшеницы, 0,072 млн.т. ячменя, 2,029 млн.т. кукурузы.
  - **Россия (01-29.01.2025)** – 2,602 млн.т. пшеницы, 0,177 млн.т. ячменя, 0,27 млн.т. кукурузы.

## ЦЕНОВАЯ СИТУАЦИЯ

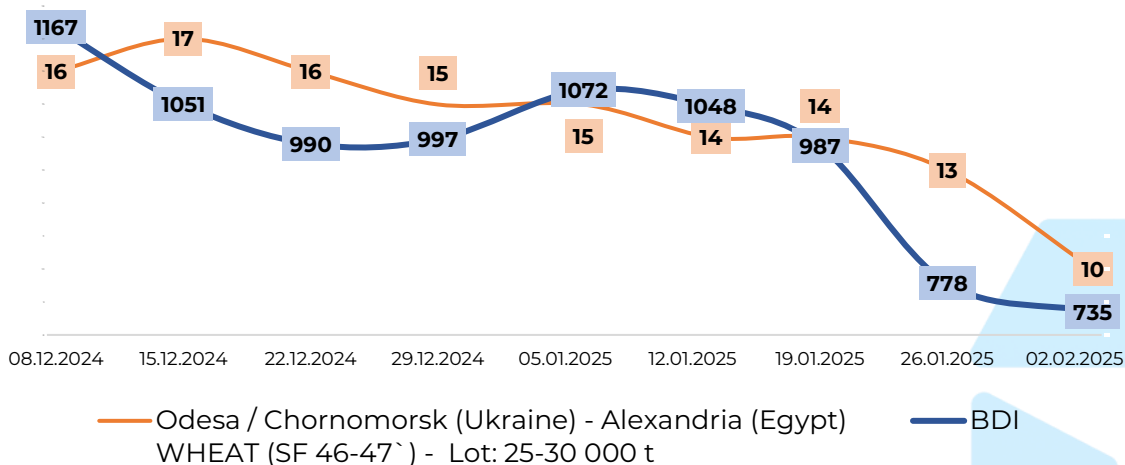
- **Индикативные цены на продовольственную пшеницу с протеином 12,5% FOB Украина, дол/т по состоянию на 03.02.2025 составляют 246\$.**
- **Украина**
- В конце января 2025 года украинский рынок зерна продемонстрировал снижение объемов экспорта основных культур, что стало одним из ключевых факторов, повлиявших на ситуацию. Общие объемы отгрузок за отчетный период уменьшились на 6% по сравнению с предыдущей неделей, при этом пшеница показала наиболее значительное падение на 13%. Это может быть связано как с сезонным замедлением активности, так и с изменением внешнего спроса, что создает дополнительное давление на логистические цепочки.
- На мировых рынках наблюдалась тенденция роста интереса к украинской пшенице, что поддерживалось проведением международных тендеров. Например, Тунис и Иордания закупили значительные объемы мягкой и твердой пшеницы, что способствовало укреплению позиций украинских производителей. Высокий спрос на качественные продовольственные культуры также подталкивал внутренние цены вверх, хотя темпы роста замедлились. Это указывает на сохраняющуюся конкуренцию среди экспортеров за привлечение покупателей.
- Фуражная кукуруза оставалась одной из наиболее стабильных культур на рынке, однако ее динамика была разнонаправленной в течение недели. Активный спрос и выполнение ранее заключенных контрактов поддерживали цены на прежнем уровне, хотя в конце периода наблюдалось некоторое восстановление их роста. Внешние рынки также оказали влияние на внутреннюю ситуацию, что подчеркивает взаимосвязанность украинского зернового сектора с глобальными трендами.
- Ячмень демонстрировал устойчивый рост цен, что объясняется сокращением его предложения на внутреннем рынке. Конкуренция между переработчиками и экспортерами усилилась, что создало дополнительное давление на доступность этой культуры. Такая ситуация может привести к пересмотру стратегий закупок со стороны участников рынка, особенно если предложение продолжит сокращаться.
- Логистическая составляющая также сыграла важную роль в формировании текущей ситуации. Показатели выгрузки вагонов в портах Большой Одессы увеличились, что указывает на активизацию работы экспортных терминалов. Однако движение вагонов в направлении портов сократилось, что может быть связано с временными задержками или корректировкой графиков поставок. Эти факторы напрямую влияют на скорость отгрузок и общую эффективность экспорта.
- В ближайшей перспективе ожидается сохранение тенденции роста цен на основные зерновые культуры, особенно на пшеницу и ячмень, что связано с высоким спросом и ограниченным предложением. Для кукурузы прогнозируется более стабильная ситуация с незначительными изменениями. Учитывая текущие тренды, можно предположить, что украинские производители будут стремиться адаптироваться к вызовам, включая сезонные колебания спроса и конкуренцию на мировых рынках, что позволит им сохранить свои позиции в глобальной торговле зерном.
- **Индикативные цены на продовольственную пшеницу с протеином 12,5% FOB Новороссийск, дол/т по состоянию на 03.02.2025 составляют 240\$.**
- **Россия**
- В начале 2025 года российский рынок зерна оказался под влиянием изменений в экспортной политике, которые существенно повлияли на динамику отгрузок. Снижение пошлин на пшеницу и кукурузу могло бы способствовать увеличению их привлекательности для зарубежных покупателей, однако одновременное повышение пошлины на ячмень создало дополнительные сложности для экспортеров этой культуры. Кроме того, сезонное замедление активности на мировом рынке зерна добавило давления на объемы отгрузок из России.
- Темпы экспорта зерна из России демонстрируют заметное снижение, что связано не только с внутренними факторами, но и с глобальным спросом. В последние недели января объемы отгрузок сократились почти наполовину по сравнению с предыдущим периодом, что указывает на ухудшение логистической активности. Такая ситуация может быть частично объяснена подготовкой к введению квотирования экспорта, которое традиционно вызывает осторожность у трейдеров и переработчиков.
- На фоне снижения доходности экспорта многие зернотрейдеры сталкиваются с серьезными экономическими вызовами. Отрицательная маржинальность или близкая к нулевой прибыль заставляют компании пересматривать свои стратегии работы. Это может привести к консолидации игроков рынка и уменьшению числа активных участников торговли зерном. В таких условиях трейдеры вынуждены искать новые способы повышения эффективности своей деятельности.
- Фрахтовые индексы и логистические условия также оказывают влияние на ситуацию в зерновом секторе. Несмотря на стабильность цен на базе СПТ-порт, трейдеры пытаются компенсировать низкую доходность за счет корректировки цен на FOB-условиях. Однако глобальная динамика фрахтовых ставок пока не способствует значительному улучшению условий для экспортеров. Это создает дополнительные сложности для российских компаний, работающих на внешних рынках.
- В краткосрочной перспективе прогнозируется дальнейшее снижение темпов экспорта зерна из России, что связано с введением квот на поставки пшеницы и ограничениями на экспорт других культур. Эти меры могут привести к временному сокращению активности на рынке, однако в среднесрочной перспективе ситуация может стабилизироваться. Учитывая хорошие показатели состояния озимых посевов, можно ожидать восстановления интереса к российскому зерну после завершения периода квотирования.

## Динамика цен на нефть и судовое топливо



- В начале февраля 2025 года мировой рынок нефти оказался под влиянием ряда факторов, связанных с изменением динамики предложения и спроса. Ожидается, что глобальное предложение нефти в 2025 году вырастет на 1,8 млн баррелей в сутки, что значительно превышает показатели предыдущего года. Однако этот рост обусловлен преимущественно увеличением добычи за пределами стран ОПЕК+, что создает дополнительное давление на рынок из-за избытка сырья. Одновременно с этим, спрос остается под вопросом из-за замедления экономической активности в ключевых регионах мира.
- Одним из важных событий стало экологическое происшествие в Краснодарском крае России, где разлив нефти в Черном море вызвал чрезвычайную ситуацию. Этот инцидент стал результатом шторма, повредившего танкеры, и существенно повлиял на логистику нефтяных перевозок в регионе. Последствия катастрофы могут привести к ужесточению экологических норм и увеличению затрат на транспортировку нефти, что может сказаться на ценообразовании в долгосрочной перспективе. Кроме того, такие события усиливают внимание к альтернативным маршрутам доставки энергоресурсов.
- На Ближнем Востоке ситуация также оставалась напряженной: прекращение поставок иранской нефти в Сирию усугубило энергетический кризис в регионе. Это событие стало символом геополитической нестабильности, которая продолжает влиять на мировой рынок углеводородов. В условиях отсутствия стабильных поставок страны региона вынуждены искать новых партнеров для сотрудничества, что может привести к перераспределению потоков энергоресурсов. Такие изменения способны создать дополнительные риски для участников рынка.
- С другой стороны, внимание к развитию возобновляемых источников энергии продолжает усиливаться, что оказывает давление на нефтяную отрасль. Многие страны стремятся снизить зависимость от углеводородов, внедряя более экологичные технологии. Это, в свою очередь, снижает долгосрочные перспективы спроса на нефть и заставляет производителей адаптироваться к новым условиям. Растущая популярность электромобилей и альтернативных видов топлива становится еще одним фактором, который необходимо учитывать при анализе ситуации на рынке.
- Наконец, стоит отметить, что сезонные колебания спроса также играют важную роль в формировании текущей ситуации. Зимний период традиционно сопровождается повышенным потреблением энергоресурсов, однако в этом году мягкие погодные условия в ряде регионов ограничили рост спроса на нефть. Это создает дополнительное давление на производителей, которые сталкиваются с необходимостью сокращения объемов добычи или поиска новых рынков сбыта. В краткосрочной перспективе можно прогнозировать сохранение волатильности на рынке нефти, однако постепенная стабилизация возможна к середине года, если геополитическая обстановка не ухудшится.

## Динамика изменения BDI и ставок Handy



- **Baltic Dry** прервал свою 13-дневную серию падений, поднявшись на 20 пунктов до 735 пунктов благодаря более крупным судам. Индекс Capesize, отражающий ставки для крупных судов, перевозящих такие грузы, как железная руда и уголь, вырос на 33 пункта до 874 пунктов; а индекс Panamax, обычно применяемый к судам, перевозящим 60 000–70 000 тонн угля или зерна, вырос на 33 пункта до 800 пунктов. Среди судов меньшего размера индекс Supramax снизился на 2 пункта до нового минимума с июня 2020 года — 603 пункта. Тем не менее, базовый индекс снизился на 8,1% на этой неделе.
- **Черноморский крупнотоннажный флот:** Черное море остается одним из ключевых регионов, где наблюдается крайне низкая активность на рынке тоннажа, что обусловлено минимальным объемом грузовых перевозок и существенным превышением предложения судов над спросом. Уровень ставок на маршрутах в этом регионе уже находится ниже операционных расходов, что делает ситуацию практически критической для судовладельцев. Тем не менее, дальнейшее падение ставок здесь маловероятно, поскольку владельцы судов начинают рассматривать альтернативные варианты, такие как консервация судов или их перебазирование в другие регионы. На фоне этого постепенный рост цен на зерно в соседних странах Средиземноморья вселяет осторожный оптимизм, позволяя предположить, что ближайшие недели могут ознаменоваться стабилизацией рынка в Черном море, хотя значительного улучшения ситуации в краткосрочной перспективе ждать не стоит.

Направление	Груз	Тоннаж	25 декабря 2024	01 января 2025	08 января 2025	15 января 2025	22 января 2025	29 января 2025
Odesa (Украина) – Tangier (Марокко)	Пшеница	25-30,000 т	20	20	19	18	16	16
Odesa (Украина) – Ashdod (Израиль)	Пшеница	25-30,000 т	20	20	19	17	16	15
Odesa (Украина) - Marmara Sea ports (Турция)	Пшеница	65-70,000 т	11	11	12	12	10	11
Odesa (Украина) – Alexandria (Египет)	Пшеница	65-70,000 т	14	14	14	14	13	13