

2025

СВОДКА НОВОСТЕЙ ФРАХТОВОГО РЫНКА

23 июня 2025



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 акватории **Чёрного моря** фрахтовый рынок для судовладельцев остаётся крайне неблагоприятным, несмотря на некоторое сокращение количества доступного тоннажа. Количество твёрдых грузовых предложений остаётся минимальным, что лишает судовладельцев возможности повышать ставки. Даже накануне нового зернового сезона грузоотправители не демонстрируют готовности выходить за рамки текущих уровней ставок, а существующие предложения остаются на нижней границе. На фоне слабого спроса судовладельцы вынуждены соглашаться на минимальные условия, лишь бы сохранить загрузку. Дополнительным давлением на рынок стала негативная динамика спроса на агропродукцию в ключевых направлениях. Отсутствие существенного увеличения отгрузок даже с началом сезона создаёт риски затяжного стагнационного периода. Прогноз на ближайшие недели остаётся сдержанно негативным: без существенного роста экспортных объёмов рынок вряд ли продемонстрирует оживление.
- На рынке **Средиземного моря** продолжается профицит тоннажа, что формирует устойчивое давление на фрахтовые ставки. Практически во всех сегментах сохраняется переизбыток судов, в то время как объёмы экспорта по основным товарным позициям не демонстрируют уверенного роста. Грузоотправители сохраняют доминирующее положение и успешно удерживают ставки на низких уровнях, несмотря на попытки судовладельцев остановить дальнейшее снижение. Рост цен на бункерное топливо частично компенсировал убытки владельцев флота, но этого недостаточно для формирования положительной маржи. Торговая активность остаётся ограниченной, а большинство сделок проходят на условиях минимальной доходности. В ближайшей перспективе рынок вряд ли сможет выйти из текущей фазы слабой динамики. Прогнозируется сохранение профицита флота и инерционное движение ставок вблизи минимальных значений.
- В **Азовском море** ситуация для судовладельцев ещё более сложная, чем в других частях бассейна. Рынок демонстрирует крайне низкую активность: предложения по зерну и углю остаются единичными, и фрахтовые ставки практически не выходят за пределы базовых значений. Даже при обсуждении поставок зерновых нового урожая с датами на первую половину июля, предлагаемые уровни лишь незначительно превышают спотовые показатели. Судовладельцы, работающие на sea-river направлении, сталкиваются с необходимостью оперировать ниже уровня эксплуатационных затрат, что делает деятельность убыточной. Грузоотправители сохраняют жёсткую позицию, занижая ставки и откладывая фиксацию до последнего момента. Перспективы роста ставок остаются крайне неопределёнными, так как даже при увеличении объёмов урожая грузопотоки могут перераспределиться в сторону более прибыльных портов. В краткосрочной перспективе рынок, скорее всего, останется под давлением с минимальными шансами на восстановление.

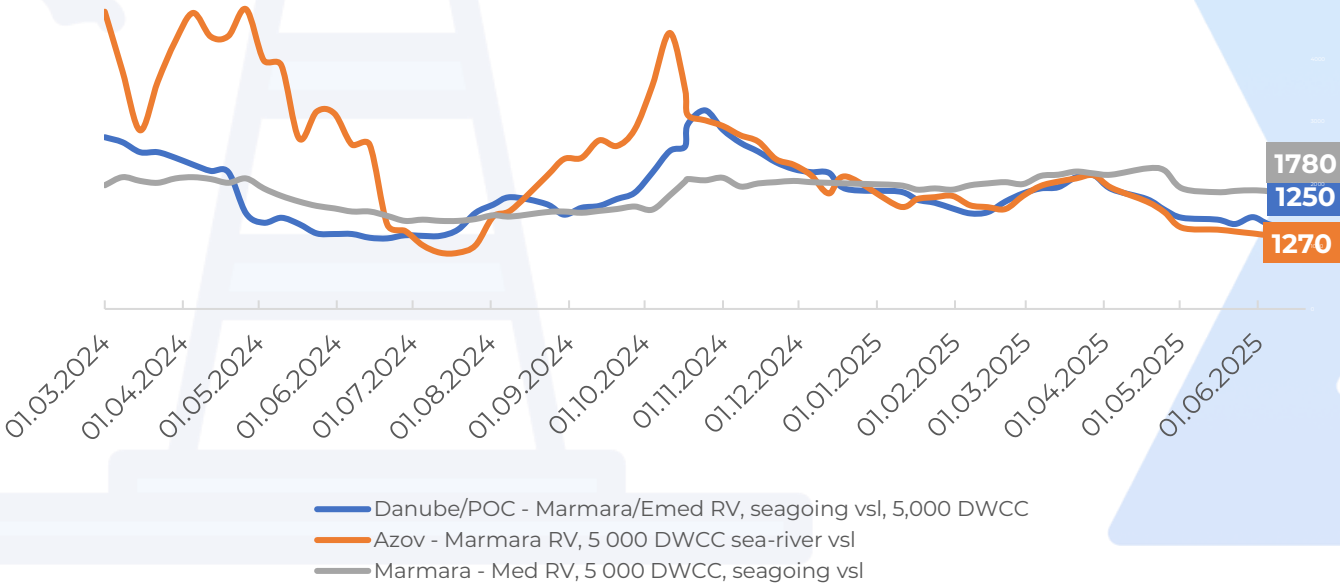
Фрахтовые ставки по другим направлениям из Чёрного моря

Направление	Груз	Тоннаж	19 мая 2025	26 мая 2025	2 июня 2025	9 июня 2025	16 июня 2025	23 июня 2025
Reni (Украина) – Marmara (Турция)	Пшеница	5,000 т	17	18	18	18	18	18
Reni (Украина) – ЕС (Италия)	Пшеница	5,000 т	26	27	27	28	29	29
Odessa (Украина) – Tunis (Тунис)	Пшеница	5,000 т	25	25	25	27	28	28
Odessa (Украина) – Alexandria (Египет)	Пшеница	5,000 т	22	24	23	24	24	24

Фрахтовые ставки на прочие грузы Средиземного моря

Направление	Груз	Тоннаж	14 мая 2025	21 мая 2025	28 мая 2025	4 июня 2025	11 июня 2025	18 июня 2025
Gulluk (Турция) – Ashdod (Израиль)	Удобрения	5-6,000 т	22	22	22	22	22	22
Ashdod (Израиль) – Iskenderun (Турция)	Лом / Скрап	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

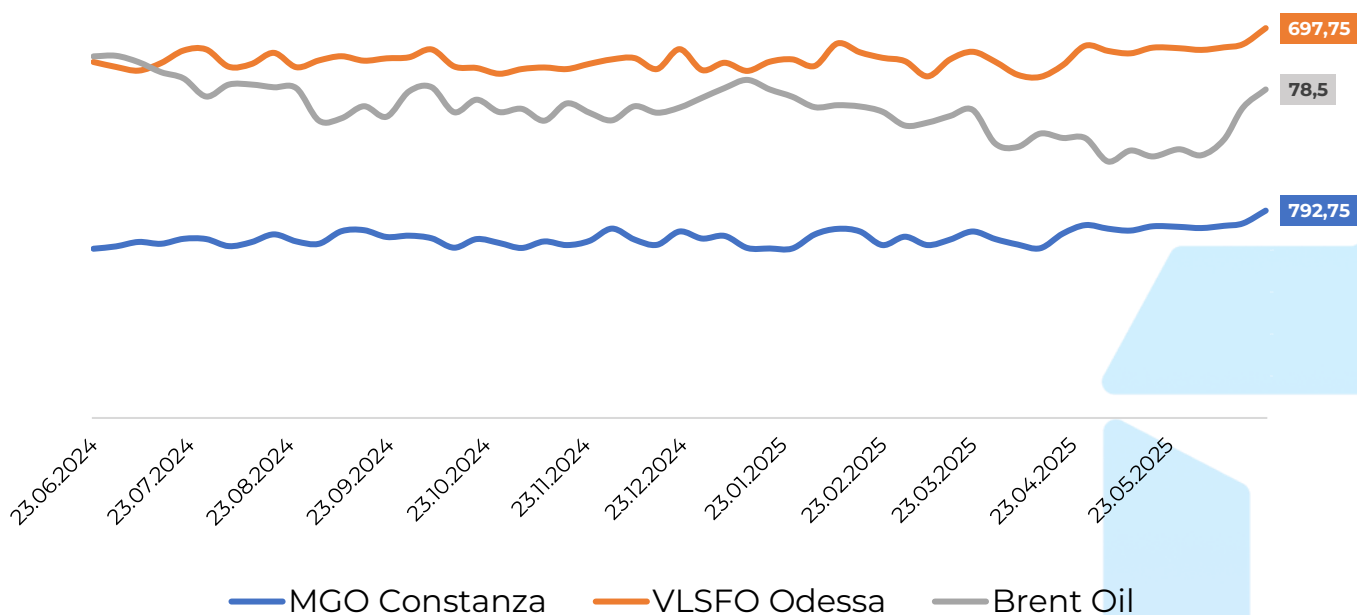


- ## ЦЕНОВАЯ СИТУАЦИЯ

Украина

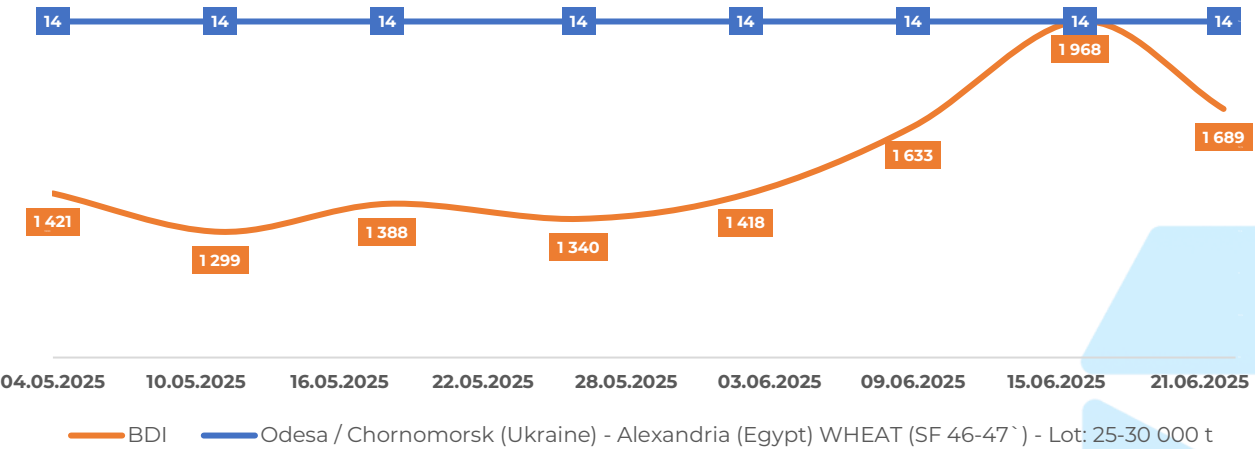
-
- Россия**

- * Источники: General Invest, Interfax, Investing.com, Trading View, Trading Economics, Istanbul Bunker Price, Metal Expert



- В начале периода ключевым фактором для нефтяного рынка стала возросшая геополитическая напряжённость в Персидском заливе. Угроза потенциального перекрытия Ормузского пролива, вызванная ударами по иранской инфраструктуре, усилила тревожность среди участников рынка. Ормузский пролив остаётся одним из важнейших транспортных маршрутов для мировой нефти, и любые риски его блокировки мгновенно влияют на ценовые ожидания и страховые ставки. Рынок отреагировал усилением премии за риск, что в свою очередь привело к корректировке позиций трейдеров и краткосрочному росту волатильности.
- На фоне этого Индия значительно увеличила объёмы импорта нефти из России и Соединённых Штатов, демонстрируя намерение укрепить свою энергетическую независимость. Этот шаг оказался не реакцией на панику, а частью продуманной долгосрочной стратегии. Он добавил устойчивый спрос в сторону восточных направлений, создав тем самым дополнительную поддержку ценам. В то же время, подобная переориентация крупнейших потребителей нефти даёт сигнал рынку о формировании новых устойчивых маршрутов поставок и о вероятных изменениях в структуре глобальной торговли энергоресурсами.
- Ситуация несколько стабилизировалась после того, как появилась информация о приостановке Соединёнными Штатами активных военных действий в регионе. Это ослабило эмоциональное давление на рынок и снизило спекулятивную активность, которая краткосрочно подогревала стоимость контрактов. Однако сохраняющаяся нестабильность и отсутствие окончательной ясности в отношении будущих политических решений удерживают участников рынка от формирования чётких долгосрочных стратегий. Многие по-прежнему будут зависеть от развития ситуации на Ближнем Востоке и поведения ключевых государств-экспортёров.
- С фундаментальной точки зрения, мировой рынок нефти продолжает пребывать в состоянии устойчивого роста предложения. Согласно последним отчётам, уровень добычи в ряде стран достиг новых максимумов по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Это формирует определённое давление на цены, особенно в условиях умеренного, но не взрывного спроса. В то же время рост производства сопровождается неравномерностью по регионам, что создаёт локальные дисбалансы и влияет на фрахтовую активность.
- Организация стран-экспортёров нефти (ОПЕК+) продолжает реализацию плана по постепенному сворачиванию добровольных ограничений на добычу. Это решение объясняется желанием сохранить долю на рынке на фоне роста конкуренции со стороны американских производителей и растущих объёмов из Латинской Америки. Однако осторожность участников сохраняется — многие придерживаются выжидательной позиции, следя за итогами переговоров между странами картеля и оценками по перспективам спроса во втором полугодии.
- В завершение, можно отметить, что в ближайшей перспективе рынок нефти, скорее всего, останется под влиянием геополитических факторов, сочетающихся с фундаментальным переизбытком предложения. Если напряжённость в стратегически важных регионах снизится, рынок может войти в фазу стабильности с ограниченным потенциалом роста. Однако в случае новых очагов нестабильности и сбоев в логистике, возможен резкий возврат ценовой волатильности и краткосрочного дефицита предложения.

Динамика изменения BDI и ставок Handy



- **Baltic Dry Index (BDI)** упал на 3,5% до 1689, что стало самым низким показателем с 10 июня. Индекс крупнотоннажных судов, которые обычно перевозят грузы весом 150 000 тонн, такие как железная руда и уголь, упал на 6,5% до 2879, что стало самым низким показателем с 6 июня. Индекс Panamax, который обычно перевозит 60 000–70 000 тонн угля или зерна, снизился на 0,2% до недельного минимума в 1350. С другой стороны, индекс Supramax вырос на 10 пунктов до 973.
- Рынок фрахта в акватории **Чёрного моря** сохраняет признаки восстановления, несмотря на вялую активность в смежных направлениях. Основным фактором остаётся ожидание начала нового зернового сезона, который способен оживить спрос и частично сбалансировать предложения тоннажа. Судовладельцы, работающие в регионе, сталкиваются с ограниченным числом новых грузов, однако наблюдается рост числа заявок на отгрузку пшеницы и кукурузы во втором полугодии. Несмотря на давление со стороны избыточного тоннажа, владельцы судов стараются удерживать фрахтовые ставки, особенно на фоне снижения активности в других европейских секторах. Дополнительным фактором поддержки может выступить увеличение поставок стали и металлолома через черноморские порты. В целом, регион движется к стабилизации: при благоприятных погодных условиях и подтверждении экспортных квот возможен плавный рост ставок в течение июля.

Направление	Груз	Тоннаж	14 мая 2025	21 мая 2025	28 мая 2025	4 июня 2025	11 июня 2025	18 июня 2025
Odesa (Украина) – Tangier (Марокко)	Пшеница	25-30,000 т	18	18	18	18	18	18
Odesa (Украина) – Ashdod (Израиль)	Пшеница	25-30,000 т	16	16	16	16	16	16
Odesa (Украина) - Marmara Sea ports (Турция)	Пшеница	65-70,000 т	12	13	13	13	13	13
Odesa (Украина) – Alexandria (Египет)	Пшеница	65-70,000 т	14	15	15	15	15	15