

2026

СВОДКА НОВОСТЕЙ ФРАХТОВОГО РЫНКА

2 февраля 2026



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 **Чёрном море** фрахт определяется сочетанием слабого грузового потока и ограниченного списка доступных судов, из-за чего рынок выглядит «позиционным» и сделки закрываются неритмично. Грузоотправители проявляют осторожность и чаще выводят на рынок неполностью подтверждённые заявки, поэтому судовладельцы не всегда могут закрепить повышение условий даже при дефиците подходящих судов. Погодные задержки на переходах и в портах ухудшают оборот и уменьшают число реально свободных позиций, что повышает ценность точного планирования погрузки и готовности документов. Военно-политический риск усиливает избирательность судовладельцев по постановкам и повышает требования к управляемости рейса, поэтому разрыв ожиданий между сторонами остаётся заметным. В таких условиях грузоотправители пытаются «продать» более мягкие условия, но при любой локальной нехватке судов вынуждены возвращаться к компромиссу, чтобы не терять окно отгрузки. Рынок продолжает зависеть от качества спроса: при преобладании тестовых заявок давление на условия сохраняется, а при появлении твёрдых партий возрастает вероятность быстрой стабилизации. Прогноз — сохранение боковой динамики с риском краткосрочных просадок при слабом спросе и с быстрыми отскоками при сокращении списка доступных судов.
- В **Средиземном море** фрахт в большей степени зависит от ограниченного предложения грузов и влияния погоды на оборот флота, поэтому рынок остаётся умеренно активным, но чувствительным к задержкам. Шторма и шквалы ухудшают работу портов и увеличивают время обработки, из-за чего даже при внешне достаточном списке судов периодически возникает локальная нехватка подходящих позиций. Грузоотправители стараются удерживать условия и торгуются жёстко, однако при позиционном дефиците судов вынуждены закладывать премию за надёжную подачу и минимизацию простоев. Судовладельцы, в свою очередь, защищают экономику рейса через требования к готовности груза, предсказуемости портовой части и дисциплине согласований, чтобы не накапливать убытки на ожиданиях. Из-за неравномерности грузового потока сделки часто заключаются «точно», и итоговый уровень определяется не столько спросом в целом, сколько конкретными окнами и скоростью оборота судна. Ситуация остаётся неоднозначной: улучшение погоды способно быстро расширить список доступных судов и усилить давление на условия, а сохранение задержек удерживает рынок в режиме позиционных повышений. Прогноз — сохранение умеренной активности и бокового движения, при этом траектория ближайших недель будет зависеть от того, сократятся ли погодные задержки и появится ли более устойчивый поток заявок от грузоотправителей.
- В **Азовском море** фрахт поддерживается острым дефицитом доступных судов на ближаормировался из-за затяжных простоев и ухудшения оборота флота. Ключевое влияние оказывают длительные ожидания прохода и ледокольной проводки, поэтому судовладельцы закладывают в условия повышенную компенсацию за потерю времени и неопределённость графика. Грузоотправители конкурируют за морско-речные суда и чаще принимают ужесточение условий, потому что альтернативных позиций на споте практически нет и окно отгрузки легко «сгорает». Дополнительным фактором выступает рост активности по зерну: при оживлении спроса на вывоз и ограниченном флоте напряжение в переговорах усиливается, а разрыв ожиданий по условиям остаётся широким. При этом даже при высокой номинальной привлекательности рейса реальная доходность судовладельцев продолжает зависеть от длительности ожиданий, поэтому они предпочитают сделки с максимальной управляемостью и минимальным риском дополнительных задержек. На стороне грузоотправителей возрастает ценность готовности груза и документов, поскольку именно это сокращает время в порту и снижает вероятность потери судна в пользу другого груза. Прогноз — сохранение повышательного уклона по условиям фрахта до тех пор, пока не уменьшатся простои и не восстановится нормальный оборот флота

Основные новости рынков



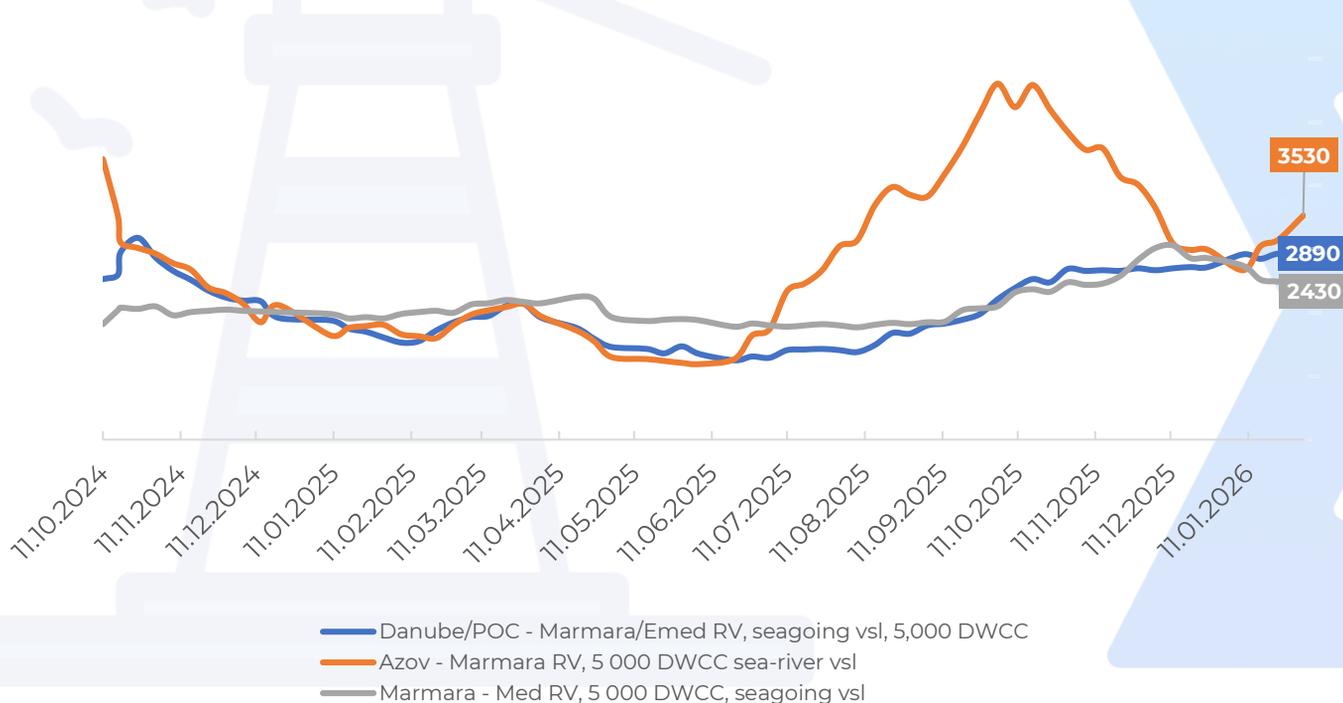
Фрахтовые ставки по другим направлениям из Чёрного моря

Направление	Груз	Тоннаж	21 декабря 2025	28 декабря 2025	12 января 2026	19 января 2026	26 января 2026	2 февраля 2026
Reni (Украина) – Marmara (Турция)	Пшеница	5,000 т	28	29	27	28	28	27
Reni (Украина) – ЕС (Италия)	Пшеница	5,000 т	39	40	38	38	38	37
Odessa (Украина) – Tunis (Тунис)	Пшеница	5,000 т	37	37	35	36	36	35
Odessa (Украина) – Alexandria (Египет)	Пшеница	5,000 т	36	36	33	34	34	33

Фрахтовые ставки на прочие грузы Средиземного моря

Направление	Груз	Тоннаж	26 декабря 2025	2 января 2026	9 января 2026	16 января 2026	23 января 2026	30 января 2026
Gulluk (Турция) – Ashdod (Израиль)	Удобрения	5-6,000 т	32	32	31	30	30	30
Ashdod (Израиль) – Iskenderun (Турция)	Лом / Скрап	5,000 т	37	37	36	35	35	35
Marmara Sea ports (Турция) – Alexandria (Египет)	Цемент	3,000 т	20	20	20	19	19	19

Динамика суточного дохода (ТЧЭ) костерного флота



ЭКСПОРТНАЯ АКТИВНОСТЬ УКРАИНЫ И РФ

- Выполнение годового прогноза **экспорта основных зерновых** на 2025/2026 МГ:
 - **Украина** – 18,7 из 40,9 млн.т. к экспорту (**45,7%**)
 - **Россия** – 29,6 из 55 млн.т. к экспорту (**53,8%**)
- Экспорт зерновых за отчетный период:
 - **Украина (1-30.01.2026)** – 0,5 млн.т. пшеницы, 0,02 млн.т. ячменя, 2,66 млн.т. кукурузы.
 - **Россия (1-26.01.2026)** – 1,51 млн.т. пшеницы, 0,06 млн.т. ячменя, 0,13 млн.т. кукурузы.

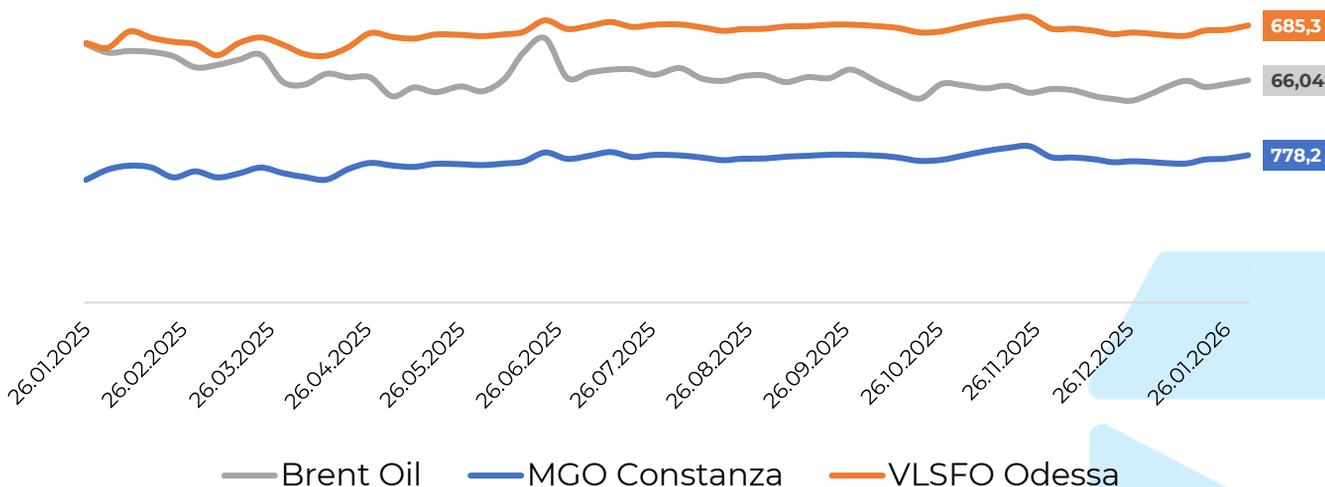
ЦЕНОВАЯ СИТУАЦИЯ

Индикативные цены на продовольственную пшеницу с протеином 12,5% FOB Украина, дол/т по состоянию на 02.02.2026 составляют 237\$.

- **Украина**
- Существенным драйвером для экспортного потока остаётся логистика: рынок работает в режиме ограниченной пропускной способности и повышенной чувствительности к любым задержкам, из-за чего отгрузки распределяются более «рваными» окнами и чаще смещаются по датам. На этом фоне по итогам января фиксируется более слабая динамика экспорта по сравнению с прошлым сезоном, что усиливает конкуренцию между грузоотправителями за устойчивые слоты и предсказуемость поставок. В ближайшие недели базовый сценарий — сохранение высокой роли логистического фактора и продолжение смещения акцента на те направления, где цепочка поставки даёт меньше простоев.
- Краткосрочные погодные риски добавляют неопределённости: резкое похолодание и дефицит снежного покрова в ряде зон повышают угрозу для озимых, а значит — для ожиданий по будущему предложению. Даже без немедленного эффекта на текущие отгрузки рынок заранее закладывает в решения по торговле сценарии по урожайности и качеству, что влияет на структуру спроса и планирование экспортных программ. Если погодный стресс окажется краткосрочным и без масштабных потерь, фокус быстро вернётся к темпам вывоза и доступности инфраструктуры.
- С точки зрения внешнего спроса наблюдается концентрация поставок по отдельным направлениям, при этом часть покупателей действует более осторожно и дробит закупки на меньшие партии из-за неопределённости по срокам и качеству. Параллельно сохраняется тема ограниченного предложения отдельных классов зерна, что влияет на структуру экспортного предложения и повышает значимость качества в торговых переговорах. Базовый прогноз — умеренно оживлённая торговая активность в ближайшие недели при условии, что логистическая цепочка будет работать без затяжных сбоев, а погодный фактор не даст негативного сюрприза.

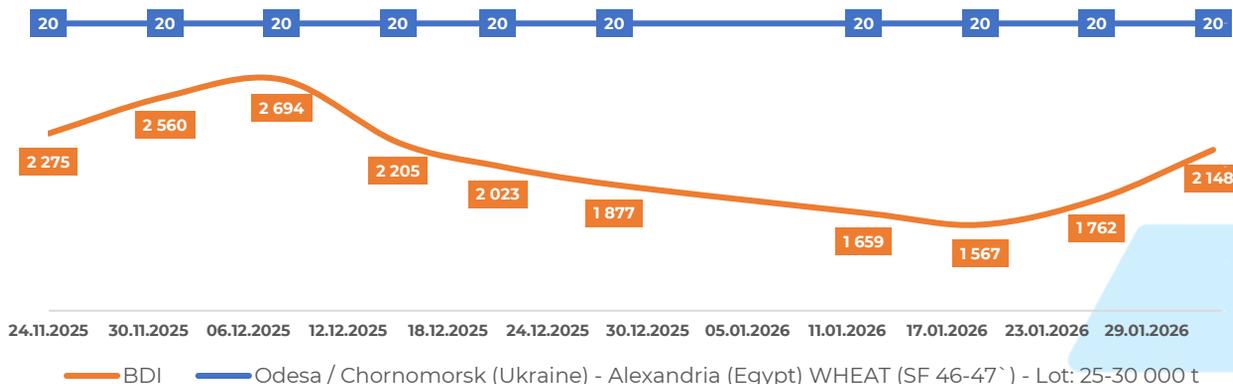
Индикативные цены на продовольственную пшеницу с протеином 12,5% FOB Россия, дол/т по состоянию на 02.02.2026 составляют 231\$.

- **Россия**
- Экспортный контур входит в февраль в режиме «ускориться до регуляторной отсечки»: действуют нулевые экспортные пошлины по ключевым культурам, что снижает транзакционные трения и делает короткие сделки проще в исполнении. При этом участники рынка уже перестраивают графики под старт тарифной квоты во второй половине февраля, поэтому растёт ценность управляемой логистики, заранее подтверждённых слотов и контрагентов с высокой дисциплиной исполнения.
- По фактической динамике вывоза сохраняется эффект «сжатия рынка»: в январе заметно сокращались отгрузки по ряду культур, а экспортная активность концентрировалась у меньшего числа участников, что повышает чувствительность к любым сбоям в цепочке отгрузки. В такой конфигурации ключевым KPI становится не «максимум объёма», а скорость оборота партии и предсказуемость вывоза, из-за чего экспортёры чаще выбирают более простые в исполнении направления и жёстче управляют окнами поставки.
- На уровне ожиданий рынок получил более позитивный сигнал от аналитиков: пересмотрены вверх оценки экспортного потенциала пшеницы на сезон на фоне сильного темпа отгрузок и параметров урожая, что поддерживает уверенность в сохранении экспортной роли России. Одновременно погодный фактор (морозы в ряде регионов) остаётся зоной мониторинга, но в текущей повестке он скорее работает как риск-премия в ожиданиях, а не как немедленное ограничение по наличию зерна.
- Прогноз на ближайшие 2–4 недели: базовый сценарий — умеренное оживление экспортной активности за счёт нулевых пошлин и стремления «закрыть» часть программ до включения квотирования, при сохранении повышенного внимания к логистике и исполнению контрактов. После старта квоты рынок, вероятнее всего, перейдёт в более лимитированный режим с фокусом на качество спроса и оптимизацию цепочки поставок, а волатильность будет определяться темпом распределения экспортных лимитов и фактической пропускной способностью экспортной инфраструктуры.



- Рынок в рассматриваемый период балансировал между сигналами о контроле предложения и признаками накопления «скрытых» логистических рисков, из-за чего торговые стратегии сместились в сторону более короткого горизонта и повышенного внимания к исполнимости поставок. ОПЕК+ подтвердил сохранение паузы в наращивании добычи и параллельно усилил акцент на компенсационных сокращениях для стран, которые ранее превышали целевые уровни, что поддержало ожидания более дисциплинированного баланса предложения в конце зимы. При этом участники рынка по-прежнему оценивают ситуацию по фактическим отгрузкам и исполнению договорённостей, а не по риторике, поэтому чувствительность к любым признакам «расползания» дисциплины остаётся высокой.
- По сегменту запасов ключевым ориентиром стала свежая статистика по США: коммерческие запасы сырой нефти за отчётную неделю сократились и остаются ниже среднего уровня для этого времени года, что указывает на достаточную выборку сырья из системы. Одновременно разнонаправленная динамика по нефтепродуктам усилила фокус на загрузке нефтепереработки и реальном темпе потребления, а не только на добыче. В итоге рынок в моменте реагировал прежде всего на скорость нормализации запасов и на то, насколько устойчиво нефтепереработка превращает сырьё в конечный спрос, особенно в сезонных условиях.
- В добыче и экспорте заметную роль сыграли погодные события в США: зимний шторм краткосрочно снизил добычу и затруднил экспортные операции на отдельных участках логистики, после чего началось восстановление. Для торговли это работало как временный фактор поддержки «премии за надёжность», потому что даже краткие сбои на крупном производящем рынке быстро отражаются на графиках поставок и планировании нефтепереработки. Однако по мере восстановления производства этот эффект начал ослабевать, и внимание снова переключилось на базовый баланс «добыча — спрос — запасы».
- По России главным фактором в экспорте и торговле стало увеличение объёмов, которые дольше обычного остаются в танкерах в ожидании продажи или разгрузки, что фактически превращает часть флота в плавучее хранение. Это замедляет оборот тоннажа и усложняет планирование новых отгрузок, повышая значение фрахта и доступности судов для экспортной программы. С точки зрения цепочки «добыча — экспорт — торговля» это означает удлинение денежного цикла и рост роли рисков комплаенса, из-за чего часть сделок переходит в режим более осторожного согласования условий и сроков исполнения.
- По Казахстану существенное влияние оказали вопросы надёжности добычи и экспортной инфраструктуры: после инцидентов на крупнейшем месторождении добыча постепенно восстанавливается, но рынок закладывает риск того, что фактический темп возврата к нормальному режиму может быть неравномерным. Параллельно сохраняется уязвимость экспортной цепочки, поэтому для покупателей и трейдеров возрастает ценность подтверждённых графиков отгрузок и устойчивости маршрутов. В результате региональная повестка работает как фактор неопределённости для физического рынка, даже если глобально предложение выглядит достаточным.
- В глобальной торговле усилилась перенастройка потоков тяжёлых сортов в Азии: независимые нефтепереработчики активнее замещают выпадающие объёмы альтернативными поставками, опираясь на доступность партий в хранилищах и на воде. Это повышает роль трейдинга и логистики в формировании физического баланса и делает рынок более чувствительным к страховым ограничениям, задержкам и доступности тоннажа. Прогноз на ближайшие недели — режим управляемой волатильности: при сохранении дисциплины ОПЕК+ и отсутствии новых крупных сбоев добычи рынок будет сильнее реагировать на динамику запасов и на устойчивость экспортных цепочек в СНГ, а устойчивое улучшение настроений потребует одновременного сокращения логистических задержек и стабильной работы нефтепереработки.

Динамика изменения BDI и ставок Handy



- **Baltic Dry Index (BDI)** вырос примерно на 7,3 % и достиг самого высокого уровня с середины декабря — 2148 пунктов. Этот скачок во многом обусловлен необычно высокими объёмами перевозок в начале года, ростом китайского импорта морским путём и повышением спроса на тонно-километры. Индекс Capesize, который обычно используется для перевозки грузов весом 150 000 тонн, таких как железная руда и уголь, вырос на 12 % и составил 3507 пунктов. Индекс Panamax, который обычно используется для перевозки 60 000–70 000 тонн угля или зерна, вырос на 1,6 % и составил 1743 пункта. Среди судов меньшего размера индекс Supramax вырос на пять пунктов, или на 0,5 %, и составил 1067 пунктов. Базовый индекс вырос на 6,7 % за месяц и на 27 % за неделю, продемонстрировав третий недельный рост подряд.
- В **Чёрном море** рынок Handysize и Supramax/Ultramax остаётся без устойчивых предпосылок к росту, поскольку предложение грузов выглядит недостаточным для разворота тенденции, а сделки чаще заключаются в режиме компромисса и уступок со стороны судовладельцев. Разрыв между ожиданиями грузоотправителей и судовладельцев сохраняется, поэтому торг затягивается, а фиксации смещаются ближе к реальным окнам погрузки. На спотовом рынке ключевым ограничителем выступает слабая глубина спроса: при отсутствии регулярного притока заявок даже единичные появления свободных судов усиливают давление на условия. Судовладельцы пытаются удерживать уровни через более жёсткие требования к готовности груза и снижению рисков простоя, но при дефиците новых грузов это не всегда работает. В результате динамика остаётся инерционной, с преобладанием настроения «сохранить занятость» над стремлением «поднять уровень». Единственным заметным потенциальным фактором стабилизации участники рынка называют возможное оживление торговли накануне Рамадана, которое может увеличить активность грузоотправителей и сократить время простоя судов. Прогноз на ближайший период — сохранение слабого фона с высокой вероятностью остановки снижения при восстановлении торговой активности, но без признаков уверенного роста до появления устойчивого потока грузов.

Направление	Груз	Тоннаж	24 декабря 2025	31 декабря 2025	7 января 2026	14 января 2026	21 января 2026	28 января 2026
Odesa (Украина) – Tangier (Марокко)	Пшеница	25-30,000 т	24	24	23	23	23	24
Odesa (Украина) – Ashdod (Израиль)	Пшеница	25-30,000 т	24	24	24	24	24	25
Odesa (Украина) - Marmara Sea ports (Турция)	Пшеница	65-70,000 т	18	19	18	18	18	18
Odesa (Украина) – Alexandria (Египет)	Пшеница	65-70,000 т	20	21	20	20	20	20