

2026

СВОДКА НОВОСТЕЙ ФРАХТОВОГО РЫНКА

9 февраля 2026



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



ФЛОТ/ПОГОДА

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



- В **Чёрном море** фрахт в коротком плече поддерживается в основном неблагоприятной погодой, из-за которой растут задержки и суда чаще уходят в укрытие, а оборот флота ухудшается. При этом грузовой поток остаётся вялым, поэтому грузоотправители не формируют стабильной «очереди» заявок, и рынок живёт от окна к окну. Судовладельцы удерживают уровни прежде всего за счёт ограниченного списка доступных судов, хотя локально предложение отдельных типоразмеров начинает расширяться. Военные риски при заходах в порты дополнительно повышают нервозность и мешают грузоотправителям активно продавливать условия, потому что любой срыв графика сразу превращается в простой. Переговоры становятся более жёсткими по условиям готовности груза и документальной дисциплине, так как именно это определяет, будет ли рейс исполнимым без цепочки задержек. В результате рынок выглядит инерционным: при слабом спросе уровни не растут, но погодные сбои и риски не дают им заметно просесть. Прогноз — сохранение боковой динамики с риском снижения во второй половине месяца при улучшении погоды и росте числа открытых позиций.
- В **Средиземном море** фрахт держится на регулярных отгрузках по нескольким товарным группам, что обеспечивает устойчивый спрос со стороны грузоотправителей даже при общей осторожности рынка. Погодный фактор продолжает искажать картину: штормы и дожди создают задержки, из-за чего графики сбиваются и возрастает роль своевременной подачи судна. На этом фоне число доступных судов выглядит более сдержанным, и судовладельцы пытаются укреплять позиции, опираясь на риск простоев и удлинении рейса. Грузоотправители при этом торгуются жёстко и стараются удерживать условия, но вынуждены учитывать, что задержки быстро съедают экономику сделки и повышают требования судовладельцев к управляемости. Ключевым становится качество планирования: подтверждённые окна, готовность груза и отсутствие сюрпризов в порту дают грузоотправителю преимущество в переговорах. В результате рынок остаётся относительно стабильным по настроению, но чувствительным к любому ухудшению оборота флота. Прогноз — сохранение текущего уровня активности, при этом любое ослабление погодных ограничений может увеличить предложение судов и усилить давление на условия.
- В **Азовском море** фрахт поддерживается крайне сложной ледовой обстановкой и усиленными проверками, из-за чего суда теряют оборот и могут простаивать длительное время без движения. Грузоотправители сталкиваются с дефицитом доступных морско-речных судов, поэтому даже при слабом экспортном потоке быстро закрыть потребность в тоннаже сложно. Судовладельцы удерживают сильную переговорную позицию, потому что время судна становится ключевым дефицитом, а любой рейс несёт повышенный риск затяжных ожиданий. При этом приближение экспортных квот снижает интерес грузоотправителей к контрактам на более поздние даты и сокращает общий поток сделок на вторую половину месяца. Дополнительно давление на рынок создаёт охлаждение спроса на российское зерно со стороны части покупателей, что ограничивает объём новых заявок и усиливает выборочность отгрузок. В итоге формируется противоречивая картина: дефицит судов держит условия, но слабый грузовой поток ограничивает потенциал дальнейшего укрепления. Прогноз — сохранение повышенной волатильности и риск снижения условий при улучшении ледовой обстановки и одновременном падении грузовой активности после вступления квот.

Основные новости рынков



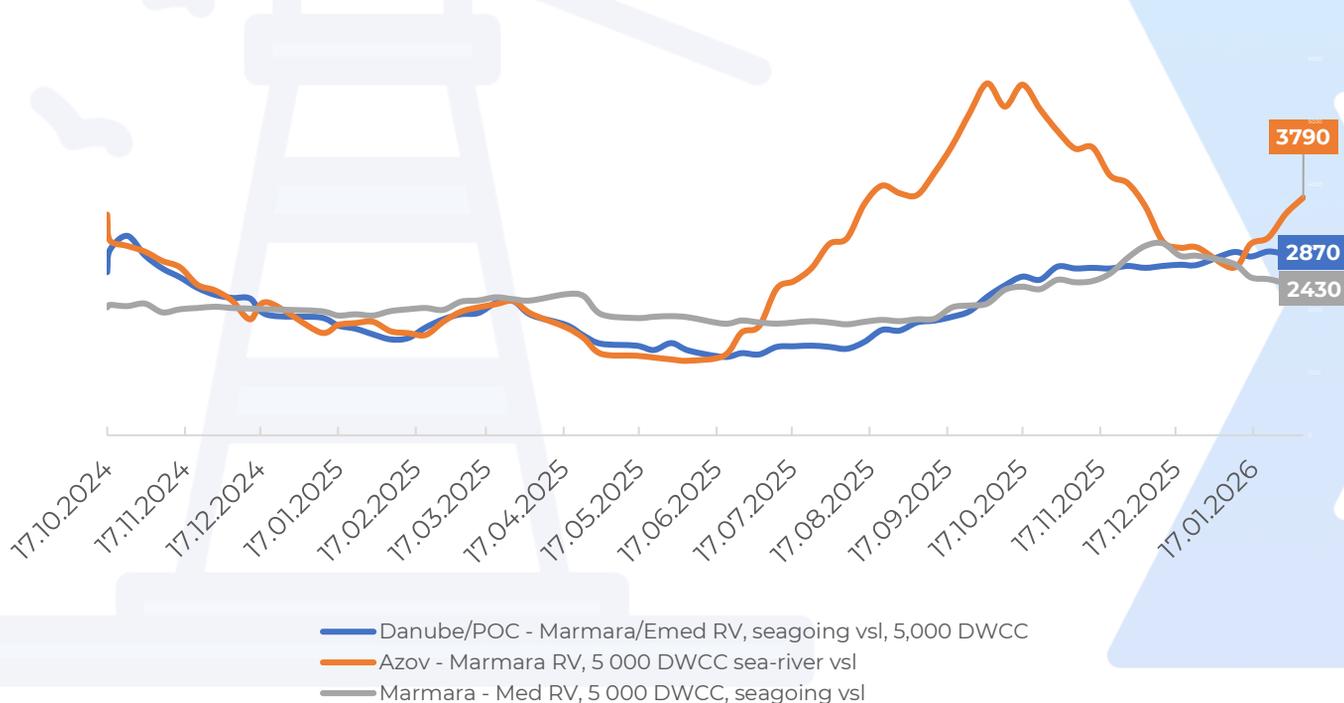
Фрахтовые ставки по другим направлениям из Чёрного моря

Направление	Груз	Тоннаж	28 декабря 2025	12 января 2026	19 января 2026	26 января 2026	2 февраля 2026	9 февраля 2026
Reni (Украина) – Marmara (Турция)	Пшеница	5,000 т	29	27	28	28	27	26
Reni (Украина) – ЕС (Италия)	Пшеница	5,000 т	40	38	38	38	37	37
Odessa (Украина) – Tunis (Тунис)	Пшеница	5,000 т	37	35	36	36	35	35
Odessa (Украина) – Alexandria (Египет)	Пшеница	5,000 т	36	33	34	34	33	33

Фрахтовые ставки на прочие грузы Средиземного моря

Направление	Груз	Тоннаж	2 января 2026	9 января 2026	16 января 2026	23 января 2026	30 января 2026	6 февраля 2026
Gulluk (Турция) – Ashdod (Израиль)	Удобрения	5-6,000 т	32	31	30	30	30	30
Ashdod (Израиль) – Iskenderun (Турция)	Лом / Скрап	5,000 т	37	36	35	35	35	35
Marmara Sea ports (Турция) – Alexandria (Египет)	Цемент	3,000 т	20	20	19	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** – 19,1 из 40,9 млн.т. к экспорту (**46,7%**)
 - **Россия** – 34,3 из 55 млн.т. к экспорту (**64,4%**)
- Экспорт зерновых за отчетный период:
 - **Украина (1-06.02.2026)** – 0,01 млн.т. пшеницы, 0,01 млн.т. ячменя, 0,464 млн.т. кукурузы.
 - **Россия (1-06.02.2026)** – 0,6 млн.т. пшеницы, 0,01 млн.т. ячменя, 0,00 млн.т. кукурузы.

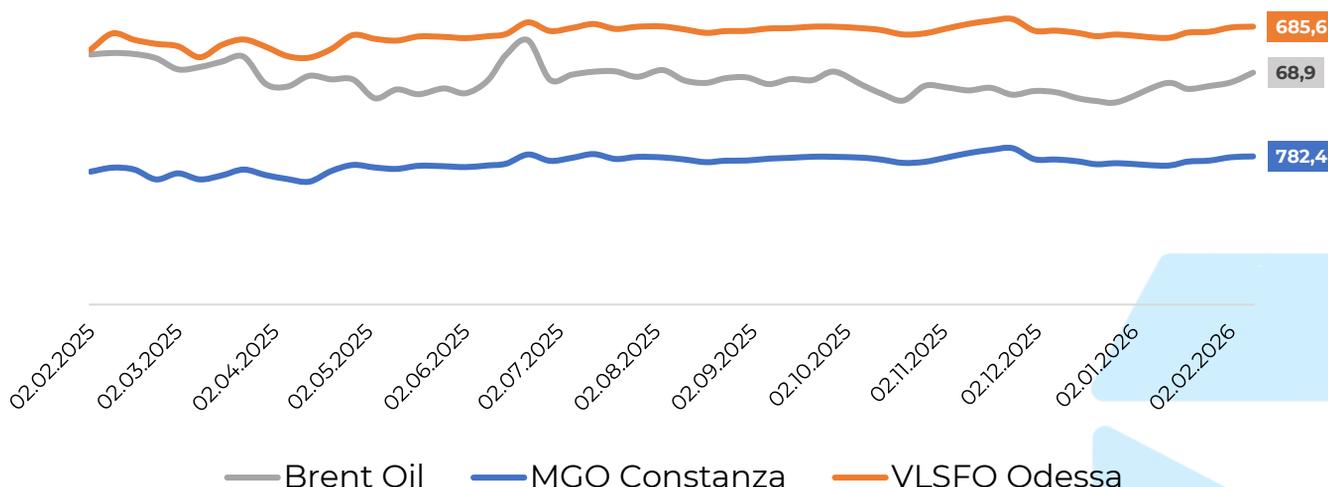
ЦЕНОВАЯ СИТУАЦИЯ

Индикативные цены на продовольственную пшеницу с протеином 12,5% FOB Украина, дол/т по состоянию на 09.02.2026 составляют 216\$.

- **Украина**
- Экспортная активность в начале февраля поддерживается устойчивым спросом со стороны ключевых импортёров и регулярными отгрузками через портовую инфраструктуру, при этом грузоотправители чаще занимают выжидательную позицию и не спешат наращивать продажи, рассчитывая на более благоприятные условия. Дополнительно на поведение рынка влияет конкуренция за качественное зерно со стороны внутренней переработки, из-за чего торговля в экспортном канале становится более «точечной» и зависит от готовности грузоотправителей фиксироваться под конкретные окна отгрузки.
- Логистика остаётся ключевым драйвером: риски для портовой и припортовой инфраструктуры, а также операционные задержки в цепочке «элеватор—порт» периодически снижают доступность предложения и усложняют планирование судовых партий. На этом фоне участники рынка чаще закладывают премию за надёжность исполнения и выбирают маршрутизацию, которая минимизирует простои, что поддерживает общий тон экспортной торговли даже при умеренной активности на споте.
- С точки зрения темпов вывоза сезонная динамика выглядит сдержаннее по сравнению с прошлым годом, что рынок воспринимает как результат сочетания логистических ограничений и более аккуратной стратегии продаж. Одновременно сохраняется фактор глобального предложения и валютной конъюнктуры, которые ограничивают «агрессивный» рост экспортной активности и повышают чувствительность сделок к новостному фону и условиям финансирования торговли.
- В ближайшую неделю базовый сценарий — умеренное оживление фиксаций при сохранении высокой роли логистики и управляемых объёмов продаж со стороны грузоотправителей; ускорение возможно, если окна отгрузки будут проходить без сбоев и спрос со стороны импортёров сохранится на текущем уровне..

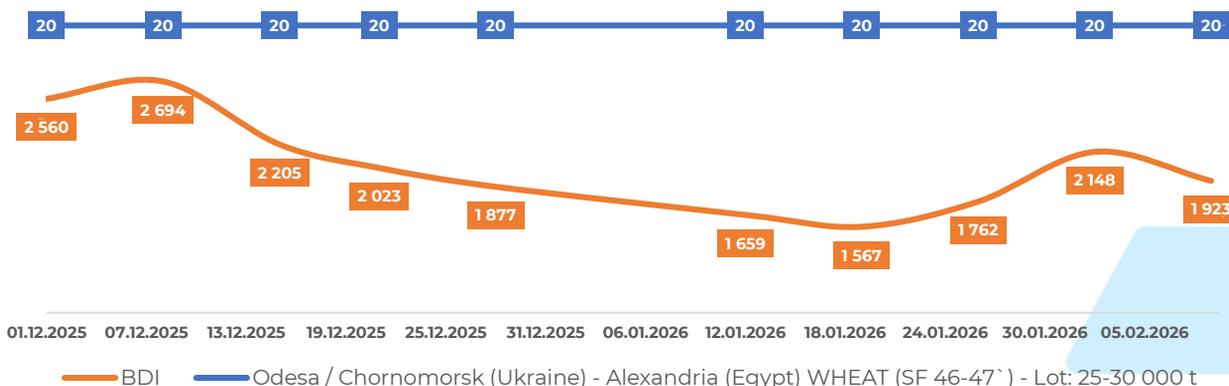
Индикативные цены на продовольственную пшеницу с протеином 12,5% FOB Россия, дол/т по состоянию на 09.02.2026 составляют 230\$.

- **Россия**
- Экспортный контур в начале февраля работает в режиме «окна до квоты»: рынок заранее перестраивает отгрузочные планы под старт тарифной квоты, а ключевым преимуществом становится управляемость логистики и предсказуемость исполнения контрактов. Сохранение нулевых вывозных пошлин по основным культурам снижает регуляторные трения и поддерживает интерес к оперативным отгрузкам, но само по себе не гарантирует ускорения темпов, если цепочка погрузки и перевалки работает с задержками.
- Фундаментально на рынок давит неоднородность предложения: после слабой динамики вывоза в январе часть участников осторожнее фиксирует объёмы и чаще «дробит» партии под конкретные окна, чтобы не накапливать простои и срывы графика. На стороне спроса сохраняется интерес со стороны крупных импортёров, но в сделках сильнее выросла роль качества исполнения — наличие подтверждённого ресурса, готовность документов и устойчивость портовой обработки.
- Внутренние факторы поддержки связаны с укреплением рубля и восстановлением активности на внутреннем рынке, что ограничивает мотивацию продавцов к агрессивным уступкам и снижает готовность быстро «выгружать» объёмы на экспорт любой ценой. Одновременно погодные и портовые ограничения в ключевых экспортных узлах повышают значимость ритмичности отгрузок: любое ухудшение оборота флота быстро превращается в дефицит доступного тоннажа и замедляет закрытие новых сделок.
- Прогноз на ближайшие 1–2 недели: вероятно умеренная активизация фиксаций за счёт попытки экспортеров стабилизировать графики до перехода в режим квотирования, при этом темп будет зависеть от пропускной способности портовой логистики и скорости распределения лимитов. После фактического входа в квоту рынок, с высокой вероятностью, станет более селективным по направлениям и контрагентам, а волатильность будет определяться тем, насколько ровно проходит исполнение экспортных программ.



- Добычная повестка в последние дни была сфокусирована на действиях ОПЕК+ и фактической дисциплине поставок: в январе общий уровень добычи внутри ОПЕК снизился из-за перебоев в отдельных странах, что рынок считал локальным фактором поддержки, но без смены базового сценария на год. При этом сохраняется пауза в плановом наращивании добычи в рамках ОПЕК+, а значит участники торговли продолжают оценивать не заявления, а реальный экспортный поток и скорость появления свободных партий на споте.
- Сегмент запасов и переработки оставался ключевым оперативным индикатором: свежая недельная статистика по США показала изменения в загрузке нефтепереработки и динамике запасов, из-за чего рынок быстрее реагировал на параметры переработки и балансы нефтепродуктов, чем на долгосрочные прогнозы спроса. В такой конфигурации трейдеры уделяли повышенное внимание тому, насколько устойчиво система «выбирает» сырьё из хранилищ и как быстро нефтепродукты уходят в конечное потребление, потому что именно это определяет краткосрочную потребность в импорте и экспортную активность переработчиков.
- В мировой торговле усилился фактор «непрозрачных запасов» и санкционной логистики: часть объёмов фактически накапливается вне классических публичных контуров, включая хранение на воде, из-за чего ценовые сигналы хуже отражают реальный баланс «предложение — спрос». Это повышает роль фрахта, страхования и комплаенса в конечной экономике сделки и делает рынок более чувствительным к любым новостям о задержках разгрузки, смене маршрута и доступности сервиса для судов.
- По России на интервале последних дней заметно усиление эффекта санкций именно в торгово-логистической части: экспорт нефтепродуктов всё чаще переводится в режим перевалки «борт в борт» и временного хранения в портовых хабах, потому что часть покупателей сокращает закупки, а согласование сделок занимает больше времени. Это удлиняет оборот партии, повышает транзакционные издержки и усиливает зависимость экспорта от доступности тоннажа и устойчивости цепочки «погрузка — перевалка — конечный покупатель».
- Дополнительное давление на российский экспортный контур создали обсуждаемые в ЕС меры по расширению санкций на инфраструктурные узлы, которые задействованы в перевалке и обслуживании потоков: рынок трактует это как риск дальнейшего усложнения сервисов и маршрутизации поставок. Для трейдинга это означает рост роли диверсификации логистики и усиление требований к контрагентам по документам и проверкам, а для физического экспорта — более частые перенастройки цепочек и перераспределение потоков между точками перевалки.
- В СНГ главной новостью по добыче и экспорту стало восстановление добычи на крупнейшем месторождении Казахстана после аварийных ограничений: частичный возврат объёмов снижает риск дефицита по физическим поставкам, но экспортная программа остаётся чувствительной к темпу полного восстановления и к пропускной способности экспортной инфраструктуры. В ближайшие недели базовый прогноз выглядит как управляемая волатильность: мировой рынок будет «переваривать» санкционные и логистические издержки, а в СНГ направление будет определяться скоростью стабилизации добычи в Казахстане и тем, насколько быстро экспортные цепочки адаптируются к новым ограничениям в торговле.

Динамика изменения BDI и ставок Handy



- **Baltic Dry Index (BDI)** снизился шестой день подряд на 1,5 % до нового минимума с 26 января в 1895 пунктов. Это произошло в основном из-за снижения объёмов поставок железной руды и сезонного спада в период празднования китайского Нового года. Индекс capesize, который обычно отражает стоимость перевозки грузов весом 150 000 тонн, таких как железная руда и уголь, упал более чем на 2,9 % и достиг двухнедельного минимума в 2833 пункта. Индекс rapamax, который обычно отражает стоимость перевозки 60 000–70 000 тонн угля или зерна, снизился примерно на 0,2 % до 1648 пунктов. В то же время меньший индекс супрамакса вырос на 0,9% до 1114 пунктов.
- В **Чёрном море** рынок в сегментах handysize и supramax/ultramax остаётся под давлением из-за недостатка свежих грузовых заявок, поэтому судовладельцам сложно удерживать условия даже при попытках занять более жёсткую позицию в переговорах. Предложение грузов выглядит неритмичным, и грузоотправители чаще выходят на рынок ближе к окнам погрузки, что усиливает разрыв между ожиданиями сторон и снижает скорость фиксаций. На споте это приводит к накоплению свободных позиций и повышенной конкуренции между судами за ограниченное число подтверждённых партий, из-за чего судовладельцы вынуждены делать уступки, чтобы не допускать простоев. При этом грузоотправители получают возможность торговаться агрессивнее, но по качественным и срочным партиям судовладельцы продолжают защищать экономику рейса через требования к готовности груза и документальной дисциплине. Дополнительным фактором остаётся осторожность участников к рискам задержек, что повышает ценность прогнозируемого графика и усиливает роль репутации при выборе контрагента. В результате рынок выглядит «плоским» по настроению и чувствительным к любому изменению потока заявок, а устойчивого драйвера для разворота пока не сформировалось. Прогноз — сохранение слабой динамики с шансом остановки снижения при оживлении торговой активности перед сезонным ростом спроса на перевозки.

Направление	Груз	Тоннаж	31 декабря 2025	7 января 2026	14 января 2026	21 января 2026	28 января 2026	4 февраля 2026
Odesa (Украина) – Tangier (Марокко)	Пшеница	25-30,000 т	24	23	23	23	24	24
Odesa (Украина) – Ashdod (Израиль)	Пшеница	25-30,000 т	24	24	24	24	25	25
Odesa (Украина) - Marmara Sea ports (Турция)	Пшеница	65-70,000 т	19	18	18	18	18	18
Odesa (Украина) – Alexandria (Египет)	Пшеница	65-70,000 т	21	20	20	20	20	20