

2026

СВОДКА НОВОСТЕЙ ФРАХТОВОГО РЫНКА

12 января 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 на этой неделе разворачивается в сторону роста за счёт того, что грузовая активность начинает оживать и трейдерский рынок возвращается к регулярному контрактowaniu. При этом судовладельцы остаются более избирательными по заходам в порты: свежие инциденты вокруг Черноморска и Одессы усиливают восприятие риска, и часть судовладельцев предпочитает отказаться от таких постановок, чтобы не закладывать в рейс дополнительные неопределённости. На переговорах это выражается в повышенном внимании к качеству планирования: грузоотправители, которые подтверждают готовность груза, чёткие окна погрузки и документальную дисциплину, получают больше шансов быстро закрывать суда. Одновременно в рыночной картине сохраняется инерция прошедшей недели, когда ставки, которые реально проходили в сделках, выглядели слабее, и это важно фиксировать как факт периода, даже при меняющемся настроении рынка. В результате сейчас наблюдается смена режима: «вчерашняя коррекция» ещё видна в ленте подтверждений, но «завтрашнее ожидание» уже начинает влиять на аппетиты судовладельцев и скорость принятия решений грузоотправителями. При продолжении восстановления грузопотока и сохранении осторожности судовладельцев по рискованным заходам базовый прогноз — плавный разворот к укреплению фрахта в ближайшие недели, без резких скачков, но с устойчивым восходящим уклоном.
- В **Средиземном море** фрахт определяется возвращением флота в рынок после праздников, и по мере роста списка свободных судов усиливается конкуренция за ограниченный объём свежих грузов. Спрос со стороны грузоотправителей восстанавливается плавно, поэтому они чаще занимают жёсткую позицию в торге и пытаются закрепить более выгодные условия по сталийному времени и нормам обработки. Судовладельцы, в свою очередь, стараются защищать экономику рейса за счёт более строгих требований к готовности груза, прозрачности портовых процедур и сокращения рисков ожиданий у причала. На динамику ставок заметно влияет перераспределение судов между направлениями внутри моря: когда судовладельцы считают отдельные участки менее перспективными, они переставляют туда меньше флота, и локально это даёт краткосрочную поддержку уровню фрахта. При этом общий фон остаётся чувствительным к любым задержкам в цепочке погрузки и выгрузки, потому что при избытке свободных судов каждая дополнительная стоянка быстро превращается в аргумент для давления на ставку. Грузоотправители чаще выигрывают переговоры там, где могут гарантировать ритмичную подачу груза и минимальные простои, а судовладельцы — там, где могут предложить быструю подачу и устойчивую репутацию исполнения. Прогноз на ближайший период — умеренное восстановление активности, но при сохранении давления со стороны растущего предложения флота, поэтому рынок с высокой вероятностью останется в коридоре «стабильность с риском плавного снижения».
- В **Азовском море** фрахт формируется прежде всего через фактор простоев, потому что прохождение контрольных процедур и ожидание разрешений способны растягивать оборот судна и резко ухудшать прогнозируемость графика. Погодные условия дополнительно усиливают эту волатильность: при ухудшении обстановки суда дольше стоят на подходах и теряют оборот, что автоматически повышает чувствительность ставок к любому сдвигу в расписании. Грузопоток при этом выглядит сдержанным, но судовладельцы удерживают позиции именно за счёт того, что «время судна» становится ключевым дефицитом, а не объём груза. Для грузоотправителей это означает, что выигрыш достигается не столько торгом по ставке, сколько готовностью быстро грузиться, заранее закрывать документы и обеспечивать бесперебойную подачу партии. Для судовладельцев важной становится дисциплина отбора заявок: предпочтение получают понятные сделки с минимальными рисками задержек и с высокой управляемостью погрузки. На этом фоне даже при росте ставок реальная доходность рейса может оставаться под давлением, потому что длительные простои съедают маржу и повышают эксплуатационные расходы. Прогноз — сохранение нестабильности и рывкового движения рынка, пока не сократятся простои и не восстановится нормальный оборот флота, после чего возможна более ровная траектория ставок

Основные новости рынков



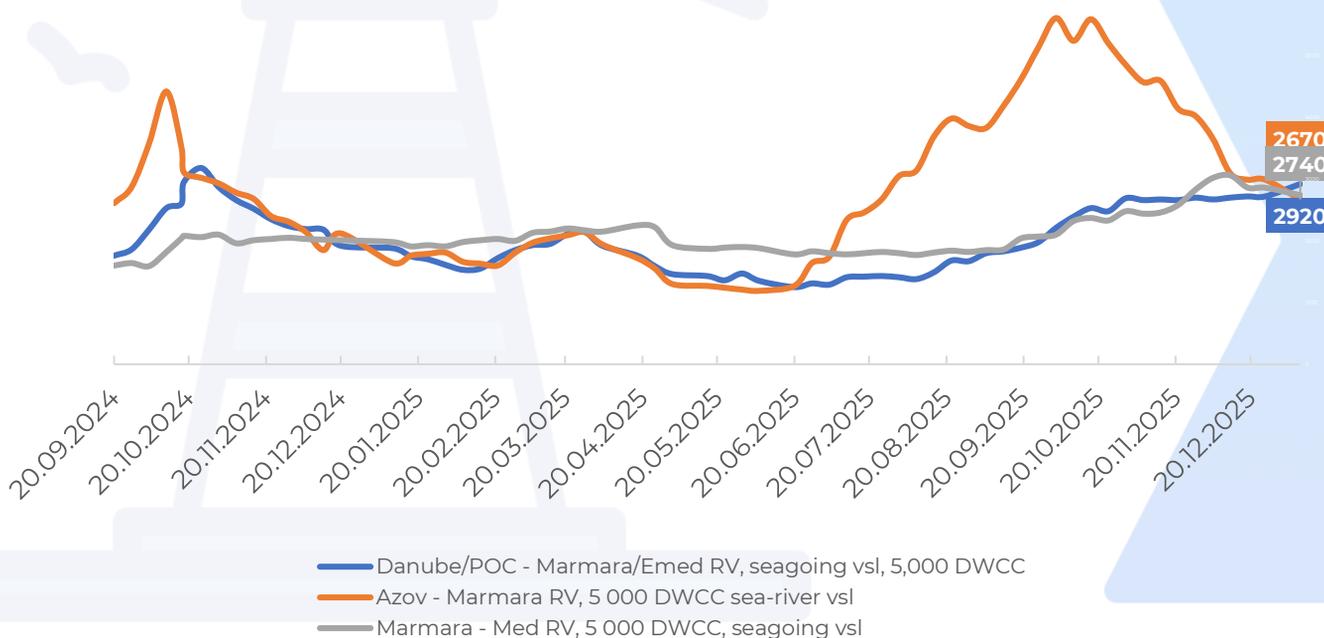
Фрахтовые ставки по другим направлениям из Чёрного моря

Направление	Груз	Тоннаж	1 декабря 2025	8 декабря 2025	15 декабря 2025	21 декабря 2025	28 декабря 2025	12 января 2026
Reni (Украина) – Marmara (Турция)	Пшеница	5,000 т	29	28	28	28	29	27
Reni (Украина) – ЕС (Италия)	Пшеница	5,000 т	38	37	39	39	40	38
Odessa (Украина) – Tunis (Тунис)	Пшеница	5,000 т	37	36	37	37	37	35
Odessa (Украина) – Alexandria (Египет)	Пшеница	5,000 т	34	35	36	36	36	33

Фрахтовые ставки на прочие грузы Средиземного моря

Направление	Груз	Тоннаж	5 декабря 2025	12 декабря 2025	19 декабря 2025	26 декабря 2025	2 января 2026	9 января 2026
Gulluk (Турция) – Ashdod (Израиль)	Удобрения	5-6,000 т	33	33	33	32	32	31
Ashdod (Израиль) – Iskenderun (Турция)	Лом / Скрап	5,000 т	38	38	38	37	37	36
Marmara Sea ports (Турция) – Alexandria (Египет)	Цемент	3,000 т	20	20	20	20	20	20

Динамика суточного дохода (ТЧЭ) костерного флота



ЭКСПОРТНАЯ АКТИВНОСТЬ УКРАИНЫ И РФ

- Выполнение годового прогноза **экспорта основных зерновых** на 2025/2026 МГ:
 - **Украина** – 16,3 из 40,9 млн.т. к экспорту (**39,2%**)
 - **Россия** – 27,7 из 55 млн.т. к экспорту (**503%**)
- Экспорт зерновых за отчетный период:
 - **Украина (1-12.01.2026)** – 0,21 млн.т. пшеницы, 0,002 млн.т. ячменя, 0,733 млн.т. кукурузы.
 - **Россия (1-31.12.2025)** – 2,89 млн.т. пшеницы, 0,146 млн.т. ячменя, 0,202 млн.т. кукурузы.

ЦЕНОВАЯ СИТУАЦИЯ

Индикативные цены на продовольственную пшеницу с протеином 12,5% FOB Украина, дол/т по состоянию на 12.01.2026 составляют 230\$.

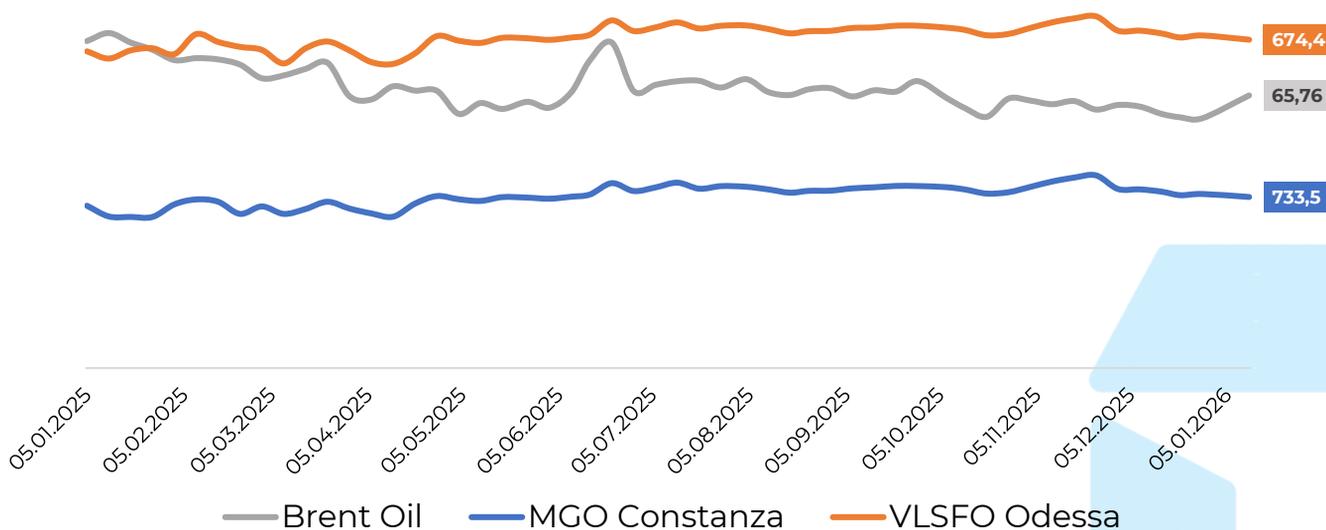
Украина

- В январе рынок работает в режиме повышенного внимания к логистике: серия повреждений портовой инфраструктуры в Одесском регионе и ограничения по пропускной способности перераспределяют потоки на альтернативные маршруты, что напрямую влияет на ритм отгрузок и дисциплину исполнения контрактов. На этом фоне участники усиливают планирование “окнами” и закладывают больше времени на формирование судовых партий, чтобы не срывать графики.
- Регуляторный контур стал жёстче за счёт обновления минимальных экспортных цен: для пшеницы поднят ориентир по базису FOB, что формирует нижнюю границу для контрактования и повышает роль качества/спецификаций в переговорах. Для покупателей это сигнал, что дисконт “за скорость” сужается, а для продавцов — что стоит точнее управлять ассортиментом (классы/протеин) и точками отгрузки.
- По динамике сезона видно отставание экспортного темпа от прошлогодних уровней, при этом внутри структуры отгрузок заметнее держится кукуруза, а пшеница идёт более ровно и осторожно. Это усиливает конкуренцию между направлениями сбыта и подталкивает трейдеров к более активной работе с дальними рынками, где меньше “узких мест” по входу.
- Прогноз на ближайшие 3–6 недель: базовый сценарий — постепенное восстановление темпов при стабилизации работы портов и синхронизации альтернативной логистики, но без резких ускорений, пока сохраняется риск точечных сбоев. Если инфраструктурные ограничения будут снижаться, экспорт в конце января — феврале может перейти из режима “сдержанного исполнения” в режим “планового наращивания”, прежде всего за счёт кукурузы и затем пшеницы.

Индикативные цены на продовольственную пшеницу с протеином 12,5% FOB Россия, дол/т по состоянию на 12.01.2026 составляют 229,2\$.

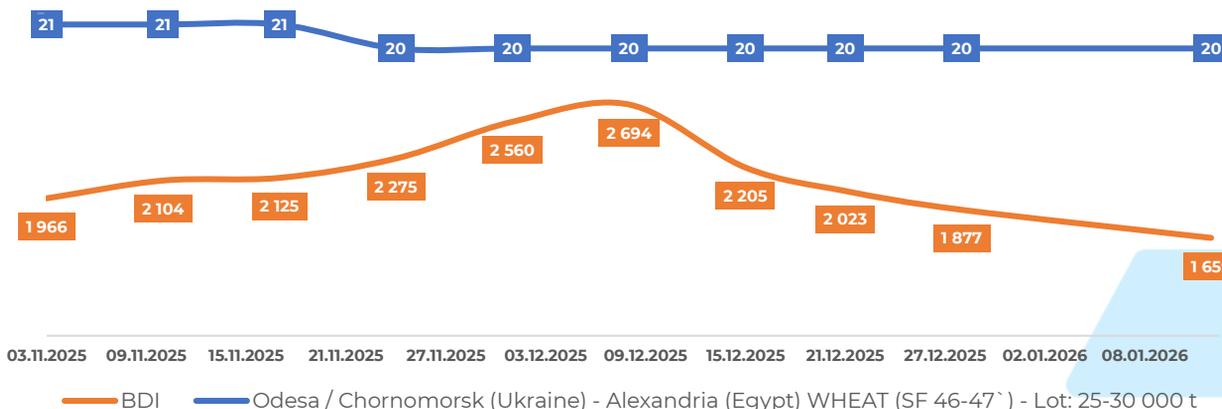
Россия

- На ближайшую неделю рынок внутри России и экспортная активность работают в логике «регуляторного коридора»: с 14.01 по 20.01 пошлина на пшеницу обнулена, при этом участники заранее закладывают в планы квотирование экспорта на период 15.02–30.06 (20 млн т на пшеницу, ячмень и кукурузу вне ЕАЭС). В результате часть объёмов будет стремиться “упаковаться” в окна, где условия вывоза проще и понятнее, а сделки — быстрее согласуемы.
- По факту спроса и конкуренции внешняя среда остаётся жёсткой: по мониторингу РЭС, в июле–декабре отгрузки основных зерновых снизились на 17,6% г/г, при этом ключевая причина — усиление конкурентов и сжатие привычного ценового преимущества, из-за чего часть покупателей перераспределяет закупки между поставщиками. Это напрямую бьёт по темпам: продавать можно, но «продавать быстро» становится сложнее, особенно когда логистика и финансирование сделок требуют большего запаса прочности.
- Со стороны предложения в фокусе — качество перезимовки и состояние озимых в ключевых производящих регионах: локальные отчёты по югу показывают высокий процент всходов и в целом благоприятные условия на входе в зиму, но рынок не готов закладывать это как гарантированный сценарий до весенней вегетации. Это добавляет управляемую неопределённость в решения аграриев по темпам продаж и в готовность держать товар, особенно на фоне затрат на оборотку.
- Прогнозная рамка на ближайшие 4–6 недель выглядит так: в январе базовый сценарий — сезонное замедление отгрузок из-за календаря, погоды и логистики, а в феврале и начале весны вероятен более активный “разгон” при нормализации цепочек поставок и подстройке экспортных программ под квоту. Если погодные и логистические факторы не внесут дополнительных ограничений, рынок может перейти от режима «сдержанного вывоза» к режиму «стабилизации темпов» к концу I квартала.



- Мировой нефтяной рынок за последние пять дней претерпел влияние смешанных факторов, оказывающих заметное воздействие на добычу, торговлю и запасы. На фоне политических событий в крупных нефтедобывающих странах усилилась волатильность: протесты в Иране привели к ускоренной отгрузке нефти с уязвимых терминалов, что временно увеличило экспортное давление, но также снизило внутренние запасы и создало риски логистики и сохранности поставок — такие действия отражают попытки производителей сохранить доходы под давлением внутренних угроз и внешних ожиданий спроса. Одновременно геополитические события вокруг Венесуэлы и связанная с ними неопределённость относительно её нефтяной инфраструктуры оказывают давление на ожидания рынков, поскольку крупнейшие запасы нефти мира остаются недоиспользованными из-за инфраструктурных проблем и возможного влияния внешних акторов, что усиливает восприятие риска со стороны инвесторов и трейдеров.
- Сегмент добычи остаётся ключевым драйвером текущей динамики: российская добыча нефти в декабре достигла многомесячного минимума, что отражает влияние санкций, инфраструктурных ограничений и падения объемов производства, что сказывается как на внутреннем балансе, так и на возможностях экспорта сырья на внешние рынки. Падение производства в крупнейших экспортёрах создаёт противоречивую картину, поскольку с одной стороны оно ограничивает глобальное предложение, с другой — усиливает ожидания профицита поставок в отсутствие резких сокращений со стороны других производителей, что оказывает давление на цены и торговую активность. Это сочетание факторов усиливает неопределённость на рынке, так как баланс между спросом и предложением остаётся хрупким.
- Торговля нефтью в последние дни отмечала умеренное восстановление цен, частично поддержанное более слабым долларом и ростом спроса на энергоносители, что отражало попытки рынка реагировать на текущие геополитические и экономические сигналы. Ослабление валюты помогало смягчить давление на экспортные доходы производителей и стимулировало коротко- и среднесрочный интерес к покупкам нефти, однако эти эффекты были частично нивелированы ожиданиями увеличения глобальных запасов и профицита предложения, который согласно ряду стратегий может потребовать дальнейшего снижения цен в 2026 году без значительных сбоев поставок. Такое сочетание факторов указывает на сохранение активной торговли, но при более сдержанном ценовом поведении участников.
- Запасы нефти продолжают играть значимую роль в текущем формировании настроений на рынке: увеличение данных по коммерческим запасам в ведущих потребляющих странах сигнализирует о том, что спрос не успевает за предложением, что усиливает давление на трейдеров и производителей. Рост глобальных запасов, в сочетании с профицитом поставок, снижает стимулирующий эффект на цены и вынуждает участников рынка искать баланс между накоплением резервов и активным сбытом сырья. Эта ситуация отражает текущий рыночный дисбаланс, где предложение остаётся в избыточном состоянии относительно потребления, что оказывает сдерживающее влияние на устойчивый рост нефтяных цен.
- Прогноз на ближайшее время предполагает, что рынок нефти будет сохранять умеренную волатильность и давление со стороны избытка предложения, при этом дальнейшее движение цен и торговой активности будет зависеть от развития геополитических событий, способности ключевых производителей адаптировать добычу и эксплуатировать экспортные маршруты, а также динамики глобальных запасов и спроса. Возможные изменения в политике добычи, логистические сбои или неожиданные нарушения в поставках могут служить катализаторами для более заметных ценовых сдвигов, но в отсутствие таких событий рынок, вероятно, будет демонстрировать сдержанные колебания в ближайшие недели.

Динамика изменения BDI и ставок Handy



- **Baltic Dry Index (BDI)** снизился седьмой день подряд, упав на 3,1 % до нового минимума с июля прошлого года — 1608 пунктов. Индекс capesize, который обычно используется для перевозки грузов весом 150 000 тонн, таких как железная руда и уголь, снижался 14-й день подряд, упав на 5 % до 2446 пунктов. Индекс rapamax, который обычно используется для перевозки 60 000–70 000 тонн угля или зерна, снижался второй день подряд, упав на 0,7 % до 1331 пункта. Среди судов меньшего размера показатель supramax снизился на 8 пунктов и составил 952 пункта.
- Активность на рынке фрахта в **Чёрном море** в начале года остаётся сдержанной после праздничного периода, при этом грузоотправители проявляют осторожность при выводе новых партий на рынок. Существенным фактором давления остаётся ограниченный объём экспортных грузов, что снижает частоту фиксации и усиливает переговорные позиции грузоотправителей. Дополнительное влияние оказывают повышенные военные и страховые риски, из-за которых часть судовладельцев ограничивает готовность работать в регионе или закладывает дополнительные условия в переговоры. При этом сокращение пула доступных судов частично компенсирует слабый грузопоток и не позволяет ставкам резко снижаться. Судовладельцы вынуждены идти на точечные уступки, однако стараются удерживать уровень фрахта за счёт выбора более надёжных контрагентов и гибкости по датам. Общий баланс рынка остаётся хрупким, так как любая пауза в экспорте быстро отражается на активности. В ближайшей перспективе рынок Чёрного моря, вероятнее всего, сохранит сдержанную динамику с постепенной стабилизацией по мере возвращения грузоотправителей к более активной торговле.

Направление	Груз	Тоннаж	3 декабря 2025	10 декабря 2025	17 декабря 2025	24 декабря 2025	31 декабря 2025	7 января 2026
Odesa (Украина) – Tangier (Марокко)	Пшеница	25-30,000 т	24	24	24	24	24	23
Odesa (Украина) – Ashdod (Израиль)	Пшеница	25-30,000 т	25	25	25	24	24	24
Odesa (Украина) - Marmara Sea ports (Турция)	Пшеница	65-70,000 т	19	19	19	18	19	18
Odesa (Украина) – Alexandria (Египет)	Пшеница	65-70,000 т	21	21	21	20	21	20