

# 2026

## СВОДКА НОВОСТЕЙ ФРАХТОВОГО РЫНКА

16 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 формируется на фоне постепенного улучшения погоды, что снижает риск вынужденных простоев, но не превращается в драйвер роста само по себе. Грузоотправители демонстрируют умеренное оживление интереса к отправкам, однако значительная часть зерновых заявок остаётся «мягкой» и не подтверждается до конца, поэтому реальных фиксаций меньше, чем запросов. Судовладельцы удерживают осторожную позицию и закладывают в условия риск срывов графика, но грузоотправители часто отказываются принимать усиление условий и предпочитают переносить отгрузку, если не видят полной управляемости рейса. На рынке заметно сокращение числа доступных судов, из-за чего каждое подтверждённое предложение быстрее находит контрпредложения, но это не приводит к устойчивому повышению условий без притока твёрдых грузов. В сегменте альтернативных грузов регулярность предложения ограничена, поэтому поддержка рынка идёт главным образом через зерновой поток и единичные партии удобрений. Итоговая динамика остаётся «позиционной»: стороны торгуются жёстко, а решающим фактором становится готовность груза и документов в момент подачи судна. Прогноз — сохранение боковой динамики с вероятностью стабилизации при росте доли твёрдых заявок со стороны грузоотправителей.
- В **Средиземном море** фрахт в последние дни поддерживался умеренным ростом грузового трафика на фоне улучшения погодных условий и попыток рынка заранее закрыть часть потребностей перед Рамаданом. Грузоотправители активнее выводили на рынок партии зерна, удобрений и стали, что повысило плотность запросов и снизило риск длительного ожидания для судовладельцев. Одновременно часть судовладельцев стала менее охотно рассматривать уход флота из региона, поэтому предложение тоннажа сокращалось, а поиск подходящего судна для грузоотправителя усложнялся. На этом фоне судовладельцы усилили требования к срокам и готовности погрузки, чтобы минимизировать размывание доходности рейса из-за задержек. Грузоотправители продолжали торговаться и удерживать условия, но по срочным и «чистым» по документам партиям уступок стало меньше. Рынок остаётся чувствительным к ритму заявок: при затухании активности давление на условия вернётся быстро, а при сохранении плотности спроса судовладельцы будут защищать уровни. Прогноз — вероятна пауза или лёгкое ослабление активности на старте Рамадана с последующим восстановлением спроса по мере появления новых экспортных программ.
- В **Азовском море** фрахт в первую очередь определяется дефицитом доступных морско-речных судов из-за сложной ледовой обстановки и многодневных простоев, которые резко ухудшают оборот флота. Дополнительным фактором остаются задержки и осмотры при прохождении узких мест, из-за чего судовладельцы заранее закладывают потери времени и отказываются от уступок. Грузоотправители отмечают снижение грузового трафика на фоне запуска экспортных квот, поэтому часть спроса становится более осторожной и смещается в режим ожидания. При этом даже ослабление спроса не даёт рынку заметно просесть, потому что физически свободных судов всё равно мало, и каждое окно погрузки становится конкурентным. Переговоры приобретают конфликтный характер: грузоотправители стремятся «продать» условия вниз, а судовладельцы удерживают уровни, опираясь на реальный дефицит тоннажа и риски простоев. Нулевая пошлина по ключевым культурам снижает регуляторные трения, но не снимает главного ограничения — доступности судна и предсказуемости прохождения. Прогноз — сохранение устойчивого рынка с повышенной волатильностью, где давление на снижение возможно только при заметном улучшении ледовой обстановки и одновременном росте предложения свободных судов.

# Основные новости рынков



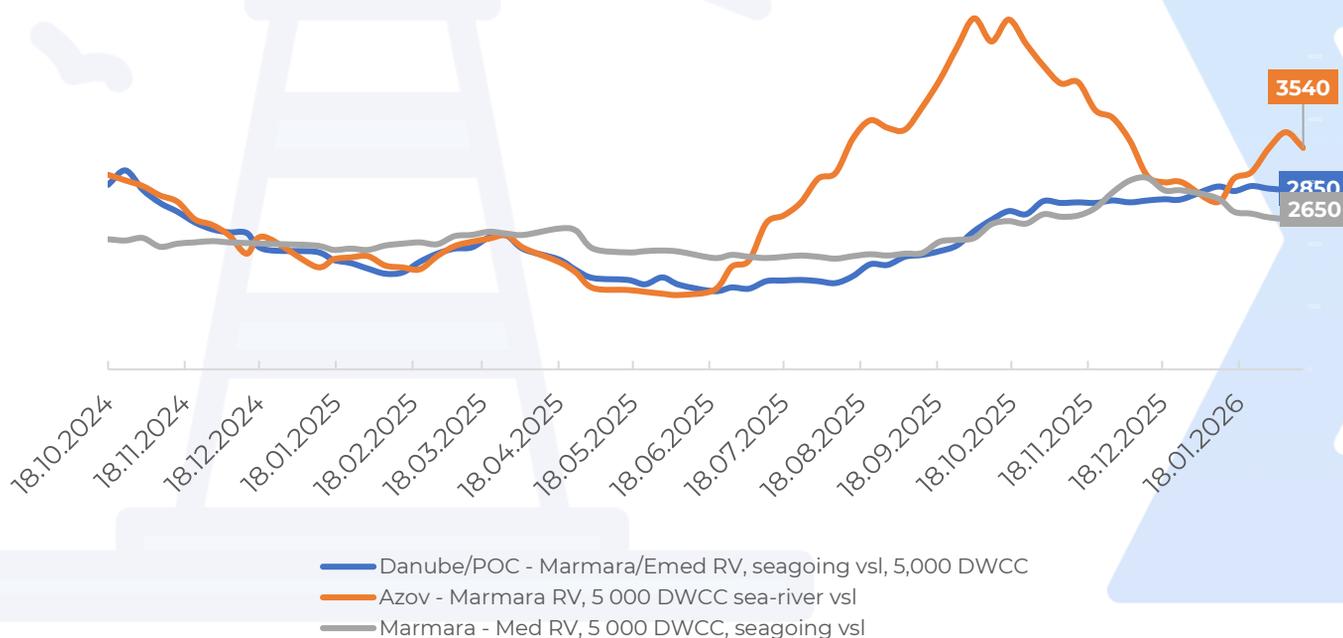
## Фрахтовые ставки по другим направлениям из Чёрного моря

| Направление                            | Груз    | Тоннаж  | 12 января 2026 | 19 января 2026 | 26 января 2026 | 2 февраля 2026 | 9 февраля 2026 | 16 февраля 2026 |
|--|---------|---------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|
| Reni (Украина) – Marmara (Турция)      | Пшеница | 5,000 т | 27             | 28             | 28             | 27             | 26             | 26              |
| Reni (Украина) – ЕС (Италия)           | Пшеница | 5,000 т | 38             | 38             | 38             | 37             | 37             | 37              |
| Odessa (Украина) – Tunis (Тунис)       | Пшеница | 5,000 т | 35             | 36             | 36             | 35             | 35             | 35              |
| Odessa (Украина) – Alexandria (Египет) | Пшеница | 5,000 т | 33             | 34             | 34             | 33             | 33             | 33              |

## Фрахтовые ставки на прочие грузы Средиземного моря

| Направление                                      | Груз        | Тоннаж    | 9 января 2026 | 16 января 2026 | 23 января 2026 | 30 января 2026 | 6 февраля 2026 | 13 февраля 2026 |
|--|-------------|-----------|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|
| Gulluk (Турция) – Ashdod (Израиль)               | Удобрения   | 5-6,000 т | 31            | 30             | 30             | 30             | 30             | 31              |
| Ashdod (Израиль) – Iskenderun (Турция)           | Лом / Скрап | 5,000 т   | 36            | 35             | 35             | 35             | 35             | 37              |
| Marmara Sea ports (Турция) – Alexandria (Египет) | Цемент      | 3,000 т   | 20            | 19             | 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** – 20,6 из 40,9 млн.т. к экспорту (**50,3%**)
  - **Россия** – 35,4 из 55 млн.т. к экспорту (**64,4%**)
- Экспорт зерновых за отчетный период:
  - **Украина (1-15.02.2026)** – 0,226 млн.т. пшеницы, 0,01 млн.т. ячменя, 1,74 млн.т. кукурузы.
  - **Россия (1-14.02.2026)** – 1,1 млн.т. пшеницы, 0,01 млн.т. ячменя, 0,00 млн.т. кукурузы.

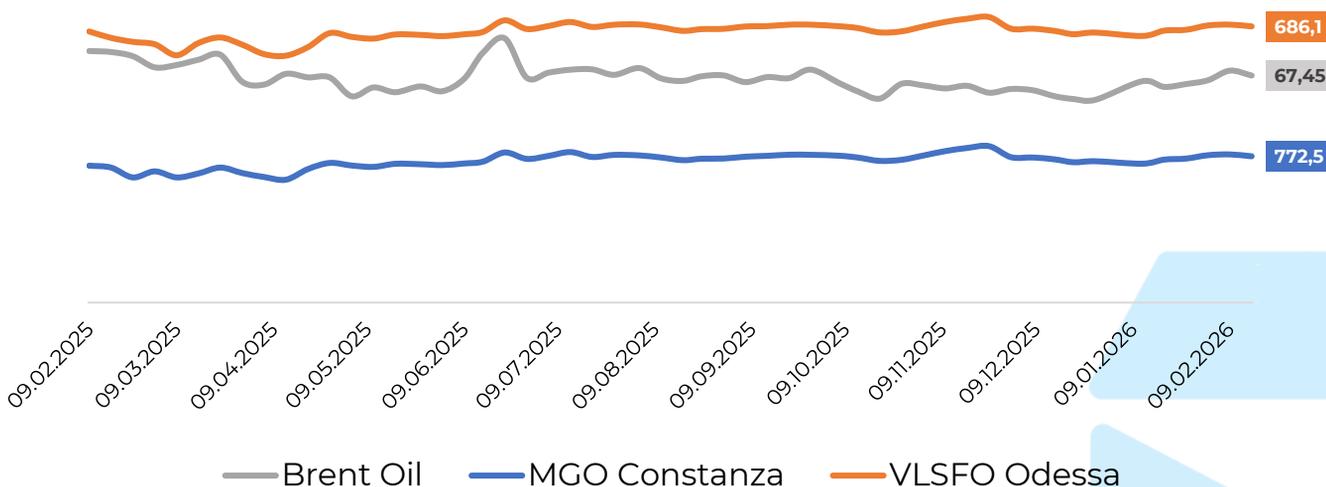
## ЦЕНОВАЯ СИТУАЦИЯ

**Индикативные цены на продовольственную пшеницу с протеином 12,5% FOB Украина, дол/т по состоянию на 16.02.2026 составляют 225\$.**

- **Украина**
- Экспортная динамика в феврале формируется за счёт активизации отгрузок кукурузы при одновременном охлаждении по пшенице и минимальной активности по ячменю, что отражает смещение спроса и приоритетов грузоотправителей в рамках текущих экспортных программ. При этом общая база сезонных отгрузок остаётся ниже прошлогодней, а структура экспорта сильнее зависит от того, какие партии быстрее «проходят» по логистической цепочке и по доступности тоннажа.
- Существенным драйвером остаются логистические ограничения: рынок по-прежнему чувствителен к пропускной способности портовой инфраструктуры, очередям, погодным окнам и доступности страхового покрытия, поэтому торговля чаще «подстраивается» под возможность физической отгрузки, а не под идеальные торговые графики. Дополнительные объёмы частично перетекают в вспомогательные сухопутные каналы, но их роль остаётся поддерживающей и не заменяет морскую компоненту в пиковые периоды.
- На стороне торговли заметна осторожность в форвардных решениях: участники закладывают риски более медленного темпа отгрузок и пересматривают ожидания по сезону, что усиливает дисциплину в продажах и повышает требования к исполнению контрактов по срокам и логистике. Параллельно спрос импортеров на спотовые партии кукурузы поддерживает загрузку экспортных цепочек, поскольку покупатели закрывают потребности быстрее там, где предложение выглядит наиболее надёжным по поставке.
- В ближайшую неделю базовый сценарий — сохранение «логистически управляемого» рынка: при стабильной работе портовой цепочки и отсутствии новых сбоев темп отгрузок должен удержаться, а при ухудшении условий приоритет снова сместится в пользу культур и маршрутов с более предсказуемой поставкой, что продолжит поддерживать кукурузный экспорт относительно остальных позиций.

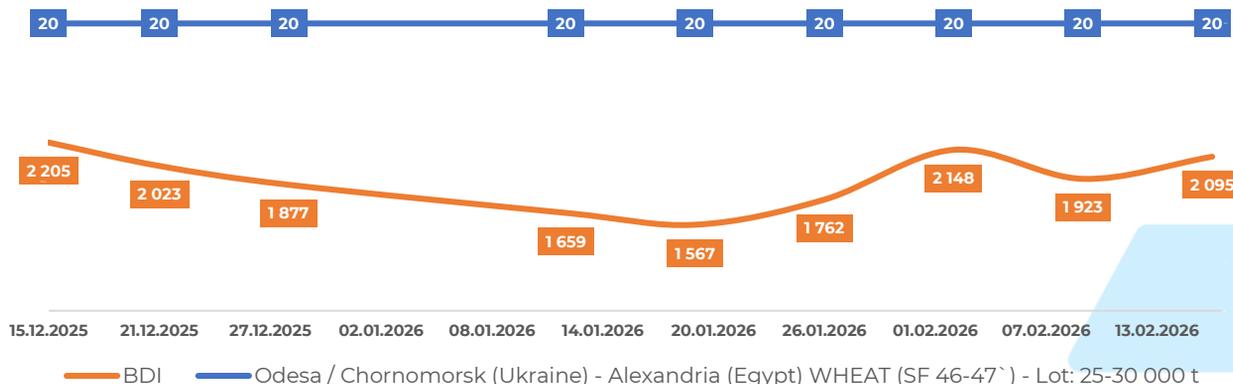
**Индикативные цены на продовольственную пшеницу с протеином 12,5% FOB Россия, дол/т по состоянию на 16.02.2026 составляют 23\*30\$.**

- **Россия**
- Экспортная конъюнктура в России в последние дни определялась переходом рынка в режим тарифной квоты, которая начала действовать с середины февраля и формально ограничила доступный экспортный «коридор» до конца сезона. Это усилило управленческую дисциплину у грузоотправителей: сделки чаще привязываются к подтвержденным окнам отгрузки и лимитам, а приоритет смещается на предсказуемое исполнение и быстрый оборот партий.
- Параллельно сохранялась поддержка со стороны регуляторной среды: вывозные пошлины по ключевым культурам оставались нулевыми, что снижало фрикции в экспортной экономике и удерживало интерес к отгрузкам при наличии логистических возможностей. На практике эффект нулевых пошлин ограничивался пропускной способностью портов и погодными ограничениями: участники рынка отмечали, что штормовая обстановка на южных портах и ледовые условия в мелководных акваториях продолжали сдерживать ритмичность отгрузок и повышали роль логистики как главного узкого места.
- С точки зрения торговли и спроса заметна концентрация на пшенице и ускорение темпов отгрузок в феврале по сравнению с прошлым годом, что отражается в повышении прогнозов по месячному экспорту от профильных аналитиков и перевозчиков. При этом рынок сохраняет осторожность: контракты чаще заключаются ближе к датам погрузки, а требования к документальной готовности и подтвержденности партий ужесточаются, чтобы минимизировать риск простоев в условиях ограниченного «окна» и погодной неопределенности.
- Прогноз на ближайшие 1–2 недели: базовый сценарий — удержание экспортной активности на умеренно высоком уровне по пшенице при условии, что погода позволит стабилизировать отгрузочный ритм, а распределение квоты не создаст дополнительных задержек в цепочке исполнения. Если погодные ограничения сохранятся, рынок будет сильнее смещаться в пользу более управляемых поставок и более короткого планирования, что повысит волатильность темпов вывоза даже при сохранении устойчивого внешнего спроса.



- В период прошлой недели тон рынку задавали ожидания более слабого прироста спроса на фоне ускоряющегося предложения, из-за чего трейдинг сместился в режим «проверки баланса» через физические потоки и запасы. Новые оценки по мировому спросу сигнализировали, что прирост потребления может отставать от темпа расширения добычи и экспорта у части производителей, поэтому фокус рынка сместился с «дефицитного» нарратива к риску профицита в ближайшие месяцы.
- Запасы и переработка оставались главным краткосрочным индикатором: свежая недельная отчётность по США усилила внимание к динамике коммерческих запасов и поведению нефтепродуктов, поскольку именно они отражают реальную «скорость вывоза» сырья из системы через спрос и загрузку нефтепереработки. На практике это повышает волатильность торговых решений: при росте запасов рынок быстрее закладывает избыток предложения, при снижении — реагирует укреплением физического спроса, даже если среднесрочные прогнозы остаются осторожными.
- По добыче и экспортной дисциплине ключевой контекст формировался вокруг управляемости предложения со стороны производителей и устойчивости поставок: рынок продолжал считать важным не только уровень добычи, но и способность держать экспортный ритм без сбоев. При такой конфигурации любая новость о перебоях в отдельных странах воспринимается как локальная, пока не меняется общая траектория поставок и не появляется подтверждение системного ужесточения баланса.
- Для России в эти дни ключевым фактором стала торгово-логистическая часть экспорта: усиление санкционного давления и рост комплаенс-рисков повышают долю партий, которые дольше находятся в цепочке реализации, включая ожидание продаж и разгрузок. Это увеличивает нагрузку на оборот экспортных потоков и повышает вероятность того, что при ограниченной проходимости логистики добыча будет подстраиваться под экспортные «узкие места», а не наоборот.
- По СНГ наиболее значимым событием оставалось восстановление добычи в Казахстане на крупнейшем месторождении после сбоя, что постепенно снижает риск недопоставок по физическим контрактам. При этом рынок продолжает оценивать не только восстановление добычи, но и устойчивость экспортной инфраструктуры и графиков отгрузок, потому что именно они определяют, насколько быстро физический поток вернётся к нормальному режиму.
- Прогноз на ближайшие одну-две недели — сценарий управляемой волатильности: базовый баланс будет оставаться чувствительным к отчётности по запасам и к любой информации о проходимости экспортной логистики в России и темпе восстановления поставок в Казахстане. Если прирост предложения продолжит опережать спрос, рынок будет чаще реагировать снижением премии за риск и усилением конкуренции в физической торговле; устойчивость возможна при одновременном сокращении запасов и стабилизации экспортных цепочек.

## Динамика изменения BDI и ставок Handy



- **Baltic Dry Index (BDI)** снизился примерно на 0,2 % до 2095 пунктов после роста на 0,8 % на предыдущей сессии. Индекс на суда типа «кейпсайз», которые обычно перевозят грузы весом 150 000 тонн, такие как железная руда и уголь, снизился на 0,5 % до 3194 пунктов, а индекс на суда типа «супрамакс» — на 0,3 % до 1194 пунктов. Тем временем индекс Rapamax, который обычно перевозит 60 000–70 000 тонн угля или зерна, вырос на 0,4 % до 1792 пунктов.
- В **Чёрном море** фрахтовый рынок в сегментах handysize и supramax/ultramax остаётся вялоактивным и не даёт судовладельцам устойчивой базы для укрепления условий. Ключевой фактор давления — дефицит грузовых заявок, из-за чего грузоотправители выбирают выжидательную тактику и фиксируются только по наиболее понятным партиям. При ограниченном притоке подтверждённых грузов конкуренция между судами за спотовые сделки усиливается, а переговоры чаще заканчиваются уступками, чтобы не допускать простоев. Судовладельцы пытаются отстаивать позицию и «поднимать» рынок от низких уровней, но отсутствие стабильного грузопотока сдерживает их возможности и приводит к общей стагнации. В таких условиях на первый план выходит качество исполнения: готовность груза, документальная дисциплина и предсказуемость портовой части становятся решающими для скорости фиксации. Прогноз — сохранение слабой динамики и близких к текущим условий, при этом остановка снижения возможна при оживлении торговой активности и появлении более регулярного потока заявок от грузоотправителей.

| Направление                                  | Груз    | Тоннаж      | 7 января 2026 | 14 января 2026 | 21 января 2026 | 28 января 2026 | 4 февраля 2026 | 11 февраля 2026 |
|--|---------|-------------|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|
| Odesa (Украина) – Tangier (Марокко)          | Пшеница | 25-30,000 т | 23            | 23             | 23             | 24             | 24             | 24              |
| Odesa (Украина) – Ashdod (Израиль)           | Пшеница | 25-30,000 т | 24            | 24             | 24             | 25             | 25             | 25              |
| Odesa (Украина) - Marmara Sea ports (Турция) | Пшеница | 65-70,000 т | 18            | 18             | 18             | 18             | 18             | 18              |
| Odesa (Украина) – Alexandria (Египет)        | Пшеница | 65-70,000 т | 20            | 20             | 20             | 20             | 20             | 20              |