

2026

СВОДКА НОВОСТЕЙ ФРАХТОВОГО РЫНКА

19 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 сейчас определяется тем, что рынок после праздников просыпается медленно, а грузоотправители возвращаются к регулярному потоку заявок без резкого рывка. Баланс спроса и предложения по тоннажу выглядит относительно равным, поэтому ставки чаще движутся в боковике, а сделки закрываются точно и с повышенной избирательностью. Главный источник волатильности — рост нервозности вокруг безопасности заходов и риски для портовой инфраструктуры, из-за чего часть судовладельцев избегает отдельных постановок и закладывает более жёсткие условия исполнения. Дополнительно ситуацию усложняет усиление контроля заходов со стороны властных органов, из-за чего грузоотправители чаще заранее проверяют историю судна и документальную готовность, чтобы не терять время в порту. На фоне этих факторов разрыв между ожиданиями грузоотправителей и судовладельцев расширяется, а переговоры становятся более затяжными даже при наличии груза и судна. Погодные срывы и неритмичная работа инфраструктуры усиливают эффект, потому что любое ожидание мгновенно ухудшает оборот судна и повышает требования судовладельцев к компенсации рисков. Прогноз в базовом сценарии — сохранение бокового движения с точечными всплесками, а дальнейшая траектория будет зависеть от стабильной безопасности и управляемости заходов.
- В **Средиземном море** фрахт формируется на фоне устойчивого роста предложения судов: список открытых позиций расширяется, а грузовой поток восстанавливается заметно медленнее. В результате грузоотправители чувствуют переговорное преимущество и последовательно дают на условия, стараясь снизить уровни и переносить риски простоев на судовладельцев. Судовладельцы, в свою очередь, стараются удерживать экономику рейса через более жёсткие требования к готовности груза, скорости оформления и предсказуемости портовых процедур. При избытке доступного тоннажа разброс по уровням сделок увеличивается, потому что часть судовладельцев соглашается на уступки ради загрузки, а часть предпочитает ждать более качественный груз. Это усиливает конкуренцию между судовладельцами и повышает значимость репутации грузоотправителя, который способен обеспечить чёткую логистику без срывов. Пока нет признаков устойчивого ускорения грузового потока, рынок остаётся чувствительным к любому увеличению числа свободных судов и быстро реагирует снижением переговорных уровней. Прогноз — сохранение давления на фрахт и высокая вариативность условий сделок, пока темп появления новых грузов не начнёт догонять рост предложения судов.
- В **Азовском море** ключевой драйвер фрахта — дефицит доступных судов на ближние даты из-за затяжных простоев и перегруженности на маршруте прохождения узких мест. Даже при умеренном грузовом потоке это поддерживает рост ожиданий судовладельцев, потому что каждый дополнительный день ожидания резко ухудшает оборот и повышает стоимость времени судна. Ухудшение ледовой обстановки добавляет неопределённости по срокам и усиливает требования судовладельцев к условиям сделки, особенно когда возрастает риск срыва графика. Грузоотправители, которые спешат закрыть отгрузки до изменения регуляторных условий, чаще готовы принимать дальнейшее повышение, чтобы гарантировать постановку судна и не потерять окно. При этом разрыв в ожиданиях внутри рынка остаётся заметным: часть грузоотправителей пытается удерживать уровни, но судовладельцы опираются на реальный дефицит тоннажа и стоимость простоев. Ситуация сохраняет повышенную нервозность, потому что любое ухудшение пропускной способности сразу усиливает дефицит судов и толкает переговорные уровни вверх. Прогноз — продолжение восходящего уклона фрахта до тех пор, пока не сократятся простои и не восстановится нормальный оборот судов.

Основные новости рынков



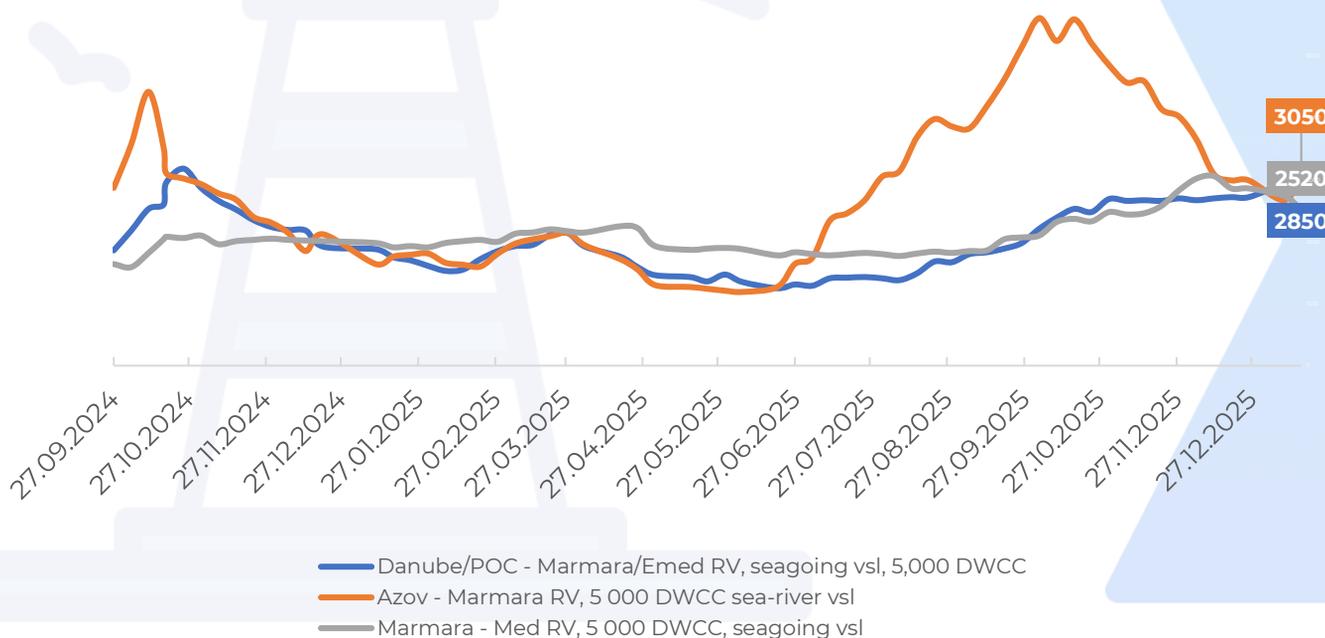
Фрахтовые ставки по другим направлениям из Чёрного моря

| Направление | Груз | Тоннаж | 8 декабря 2025 | 15 декабря 2025 | 21 декабря 2025 | 28 декабря 2025 | 12 января 2026 | 19 января 2026 |
|----------------------------------------|---------|---------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|----------------|----------------|
| Reni (Украина) – Marmara (Турция) | Пшеница | 5,000 т | 28 | 28 | 28 | 29 | 27 | 28 |
| Reni (Украина) – ЕС (Италия) | Пшеница | 5,000 т | 37 | 39 | 39 | 40 | 38 | 38 |
| Odessa (Украина) – Tunis (Тунис) | Пшеница | 5,000 т | 36 | 37 | 37 | 37 | 35 | 35 |
| Odessa (Украина) – Alexandria (Египет) | Пшеница | 5,000 т | 35 | 36 | 36 | 36 | 33 | 33 |

Фрахтовые ставки на прочие грузы Средиземного моря

| Направление | Груз | Тоннаж | 12 декабря 2025 | 19 декабря 2025 | 26 декабря 2025 | 2 января 2026 | 9 января 2026 | 16 января 2026 |
|--------------------------------------------------|-------------|-----------|-----------------|-----------------|-----------------|---------------|---------------|----------------|
| Gulluk (Турция) – Ashdod (Израиль) | Удобрения | 5-6,000 т | 33 | 33 | 32 | 32 | 31 | 30 |
| Ashdod (Израиль) – Iskenderun (Турция) | Лом / Скрап | 5,000 т | 38 | 38 | 37 | 37 | 36 | 35 |
| Marmara Sea ports (Турция) – Alexandria (Египет) | Цемент | 3,000 т | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 19 |

Динамика суточного дохода (ТЧЭ) костерного флота



ЭКСПОРТНАЯ АКТИВНОСТЬ УКРАИНЫ И РФ

- Выполнение годового прогноза **экспорта основных зерновых** на 2025/2026 МГ:
 - **Украина** – 16,9 из 40,9 млн.т. к экспорту (**41,3%**)
 - **Россия** – 27,7 из 55 млн.т. к экспорту (**50,3%**)
- Экспорт зерновых за отчетный период:
 - **Украина (1-17.01.2026)** – 0,43 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.

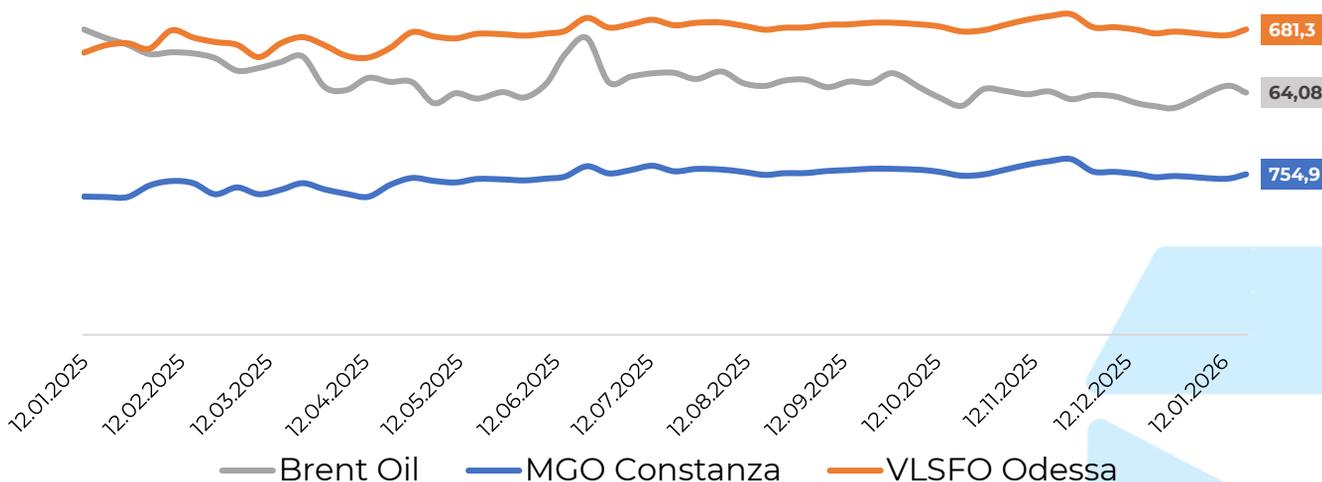
ЦЕНОВАЯ СИТУАЦИЯ

Индикативные цены на продовольственную пшеницу с протеином 12,5% FOB Украина, дол/т по состоянию на 19.01.2026 составляют 230\$.

- **Украина**
- В последние дни ключевым драйвером для экспорта остаётся пропускная способность портовой инфраструктуры и управляемость логистики: любое ухудшение работы терминалов и подходов быстро превращается в задержки отгрузок и переносы графиков. Это повышает ценность гарантированных окон погрузки и усиливает конкуренцию за стабильные слоты, из-за чего грузоотправители чаще выбирают более надёжные цепочки исполнения даже в ущерб скорости. При сохранении текущего режима рисков рынок, вероятнее всего, будет закладывать повышенные буферы по срокам и запасные сценарии отгрузки.
- На стороне регулирования в январе действует обновлённая рамка минимальных экспортных цен, которая фактически задаёт нижний контур контрактования и повышает дисциплину документооборота. Для грузоотправителей это означает меньше свободы для ценовых манёвров «в моменте» и больше фокуса на качестве спецификаций, прозрачности происхождения и корректности оформления партии. Для рынка в целом это добавляет предсказуемости в правилах игры, но может снижать гибкость при быстром закрытии сделок. По динамике сезона экспорт идёт заметно слабее прошлогоднего уровня, и это формирует более осторожное планирование продаж и отгрузок на горизонте ближайших недель. Внутри структуры вывоза доминирует кукуруза, тогда как пшеница выглядит более «ровной» и часто зависит от качества партий и доступности подходящих логистических окон. В таких условиях рынок сильнее реагирует на любые сбои в цепочке исполнения, чем на изменения спроса «на бумаге».
- Прогноз на ближайшие недели выглядит так: базовый сценарий — постепенная нормализация отгрузок при условии сохранения работоспособности портов и стабилизации логистики, но без резких ускорений. Если же ограничения по инфраструктуре будут повторяться, рынок останется в режиме «рваного темпа», где ключевым фактором станет не наличие спроса, а способность быстро и безопасно исполнять поставки.

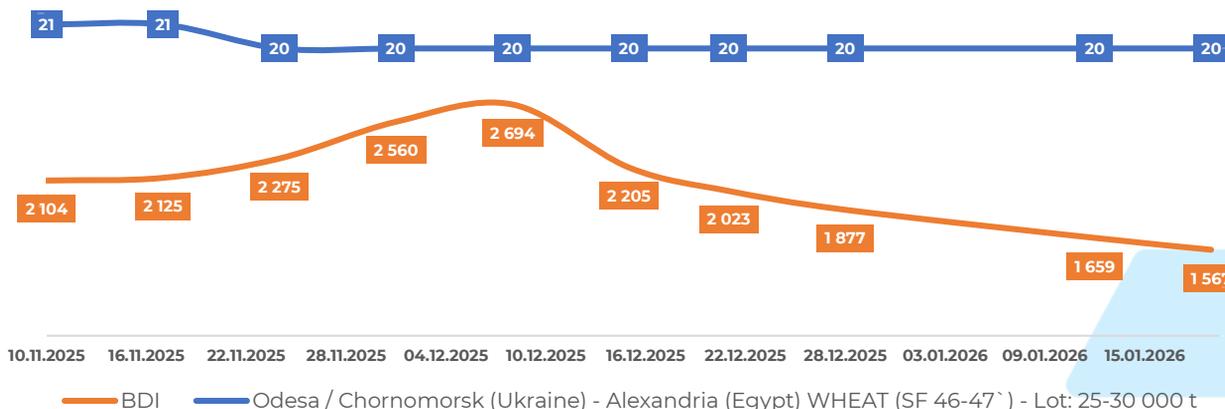
Индикативные цены на продовольственную пшеницу с протеином 12,5% FOB Россия, дол/т по состоянию на 19.01.2026 составляют 229\$.

- **Россия**
- В последние дни рынок работает в логике «окна возможностей»: экспортные пошлины в январе остаются нулевыми, что снижает фрикцию сделок и повышает готовность грузоотправителей фиксировать отгрузки в ближайшие недели. На этом фоне цепочка «продажа — логистика — исполнение» ускоряется, и при сохранении спроса со стороны импортёров это, вероятно, поддержит темп экспорта до середины февраля.
- Параллельно усиливается фактор предстоящего регулирования: утверждена тарифная квота на вывоз зерна на период с 15 февраля по 30 июня 2026 года, что меняет планирование отгрузок и сдвигает часть активности в более ранние даты. В такой конфигурации рынок обычно переходит в режим «управления лимитами» — приоритизируются контракты с более понятной маржинальностью и более прогнозируемыми сроками перевалки, а часть сделок может уйти в ожидание распределения квот и подтверждения логистических слотов.
- По фундаменталу сезон стартовал слабее прошлогоднего по динамике вывоза: в июле–декабре отгрузки основных зерновых были ниже уровня прошлого сезона, что делает январь важной точкой для выравнивания траектории. При этом в южных регионах результат года был слабее, и это продолжает влиять на распределение потоков и на «узкие места» по внутренней логистике к портам, из-за чего рынок может дольше обычного адаптироваться по темпу исполнения экспортных программ.
- Внешний контур добавляет конкуренцию со стороны поставщиков Южного полушария и повышает чувствительность покупателей к условиям поставки и скорости исполнения, из-за чего часть спроса переходит в режим ожидания и выборочного входа в сделки. В ближайшие 2–4 недели базовый сценарий выглядит как умеренный рост активности экспорта на фоне нулевых пошлин и «догрузки» до периода квотирования, после чего рынок, вероятно, станет более рациональным и лимитированным, с фокусом на качество спроса и управляемость логистики.



- Глобальный рынок нефти в последние дни работал в режиме повышенной «премии за риск»: новостной фон вокруг потенциальных сбоев поставок удерживал внимание трейдеров на физической исполнимости отгрузок и страховых оговорок. Одновременно часть напряжённости начала восприниматься как менее острый сценарий, поэтому рынок колебался между защитными покупками и фиксацией позиций, когда появлялись сигналы о снижении вероятности прямых перебоев.
- С точки зрения баланса спроса и предложения важным якорем стали свежие сигналы по запасам в США: недельная статистика показала рост коммерческих запасов, что участники интерпретировали как временное опережение предложения над спросом. Это сдерживало готовность рынка «закладывать дефицит» и усиливало акцент на ближайших данных по отгрузкам, переработке и фактическому потреблению, а не на ожиданиях.
- Отдельный слой влияния пришёл со стороны прогнозов по добыче: профильные оценки на 2026 год усиливают ощущение структурно хорошо обеспеченного рынка, где рост предложения способен быстрее накапливаться в запасах, чем перерабатываться спросом. Для добывающих компаний это повышает ценность дисциплины по капитальным программам и темпам наращивания, а для трейдеров — важность управления дифференциалами и выбора направлений сбыта в условиях более жёсткой конкуренции за покупателя.
- Для СНГ и сопредельных экспортных потоков ключевой фактор недели — устойчивость инфраструктуры и безопасность морской логистики. Сообщения о инцидентах с танкерами в Чёрном море усилили осторожность судовладельцев и повысили требования к управлению рисками, что напрямую влияет на скорость заключения сделок и на доступность флота для конкретных окон отгрузки. В такой конфигурации экспортная торговля становится более «операционной»: выигрывает тот, кто быстрее подтверждает график, документы и условия безопасности.
- Дополнительное влияние на региональные потоки оказали сбои в работе экспортного терминала Каспийского трубопроводного консорциума в Новороссийске из-за погодных факторов и ограниченной доступности загрузочных мощностей. Это ухудшило предсказуемость графиков отгрузки и усилило чувствительность рынка к любым задержкам, потому что физическое ограничение вывоза быстро трансформируется в перетоки спроса на альтернативные партии и в перестройку торговых планов.
- В ближайшие дни базовый сценарий остаётся волатильным: геополитика и риски морской логистики будут поддерживать напряжённость, но рост запасов и ощущение достаточного предложения продолжают ограничивать потенциал устойчивого укрепления рынка. Для сегмента добычи и экспорта в СНГ приоритетом останется стабильность инфраструктуры, безопасность маршрутов и погодная нормализация, поскольку именно они определяют, насколько быстро торговля вернётся к регулярному ритму. Прогноз — консолидация с резкими краткосрочными импульсами на новостях, пока свежие данные по запасам и фактическим отгрузкам не дадут более однозначный сигнал по балансу.

Динамика изменения BDI и ставок Handy



- **Baltic Dry Index (BDI)** вырос второй день подряд, поднявшись на 5,3 % до недельного максимума в 1650 пунктов на фоне общего роста во всех сегментах судов. Индекс capesize, который обычно используется для перевозки грузов весом 150 000 тонн, таких как железная руда и уголь, также вырос во второй раз за сессию, поднявшись на 8,1 % до 2403 пунктов. Индекс rapamax, который обычно используется для перевозки 60 000–70 000 тонн угля или зерна, вырос на 4,3 % до 1521 пункта. Среди судов меньшего размера индекс supramax вырос на 3 пункта до 970 пунктов.
- В **Черном море** баланс фрахта на этой неделе формируется на стыке оживления спроса и роста осторожности судовладельцев: грузоотправители начинают активнее выводить заявки, но доступность подходящих судов по отдельным датам остаётся ограниченной из-за усиления рисков и более жёсткого подхода к заходам в порты. На рынке заметно, что судовладельцы стараются удерживать уровень фрахта и сопротивляются снижению, однако грузоотправители при ограниченном предложении грузов по ряду позиций продолжают давить на условия и добиваются уступок там, где судно можно заменить альтернативой. Дополнительное влияние оказывают погодные факторы: ухудшение обстановки на море и сдвиги по ледовой и штормовой ситуации замедляют оборот флота, повышают ценность подтверждённых окон погрузки и усиливают роль точного планирования. Параллельно ужесточение проверок и контрольных процедур увеличивает риск простоев, поэтому в переговорах растёт значимость готовности груза, прозрачности документооборота и репутации сторон. В таких условиях сделки чаще закрываются на понятных и управляемых постановах, а нестандартные запросы получают меньше отклика со стороны судовладельцев. Прогноз на ближайшую неделю будет зависеть от уровня военной напряжённости и погодной стабилизации: при сохранении текущих рисков и замедленного оборота флота рынок с высокой вероятностью останется в режиме ограниченного предложения судов с потенциалом аккуратного укрепления фрахта.

| Направление | Груз | Тоннаж | 10 декабря 2025 | 17 декабря 2025 | 24 декабря 2025 | 31 декабря 2025 | 7 января 2026 | 14 января 2026 |
|----------------------------------------------|---------|-------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|---------------|----------------|
| Odesa (Украина) – Tangier (Марокко) | Пшеница | 25-30,000 т | 24 | 24 | 24 | 24 | 23 | 23 |
| Odesa (Украина) – Ashdod (Израиль) | Пшеница | 25-30,000 т | 25 | 25 | 24 | 24 | 24 | 24 |
| Odesa (Украина) - Marmara Sea ports (Турция) | Пшеница | 65-70,000 т | 19 | 19 | 18 | 19 | 18 | 18 |
| Odesa (Украина) – Alexandria (Египет) | Пшеница | 65-70,000 т | 21 | 21 | 20 | 21 | 20 | 20 |