

2026

СВОДКА НОВОСТЕЙ ФРАХТОВОГО РЫНКА

26 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 формируется на фоне ограниченной деловой активности, что типично для второй половины января, поэтому рынок выглядит неоднородным и сделки закрываются точечно. Грузоотправители по зерну остаются ключевым источником заявок, но общий темп торгов ограничен, из-за чего судовладельцы не всегда могут уверенно продавливаться повышение условий. Существенное влияние оказывает готовность судовладельцев выполнять заходы: часть флота избегает отдельных постановок из-за военных рисков и роста простоев, что локально сужает выбор для грузоотправителей и усложняет фиксации. Погодный фактор усиливает неопределённость сроков, а любые задержки быстро ухудшают оборот судна, поэтому судовладельцы жёстче оценивают риски ожидания и предъявляют повышенные требования к готовности груза и документам. При этом заметного разворота по стальным и иным навалочным грузам не просматривается, поэтому надежды рынка по-прежнему во многом завязаны на зерновой поток. В таких условиях динамика фрахта остаётся волатильной: при слабом общем грузопотоке уровни могут проседать, но при дефиците подходящего тоннажа по отдельным направлениям быстро возникает давление на рост. Прогноз — сохранение «рваного» рынка с локальными всплесками при ограниченном тоннаже, а устойчивое укрепление возможно только при расширении предложения грузов и снижении простоев. Основа для сводки
- В **Средиземном море** фрахт определяется затыжым противостоянием: предложение грузов остаётся ограниченным, а список доступных судов достаточно длинный, поэтому грузоотправители чувствуют преимущество в переговорах. Судовладельцы стараются удерживать уровень сделок за счёт более жёстких условий к готовности груза и минимизации рисков ожидания, но на практике им сложно полностью остановить давление на понижение. Точечную поддержку рынку дают эпизодические всплески спроса на удобрения и зерновые, однако они не формируют устойчивого потока, который мог бы развернуть рынок в рост. Дополнительно на настроения влияет сезонная осторожность: грузоотправители фиксируют грузы ближе к окнам погрузки, а судовладельцы предпочитают брать только наиболее понятные и быстро исполнимые партии. В результате сделки часто заключаются на компромиссных условиях, где ключевым становится не ставка как таковая, а управляемость сроков и отсутствие простоев. Внутри моря активность распределяется неравномерно, поэтому судовладельцы используют локальные «окна спроса» для защиты уровней, но конкуренция между судами остаётся высокой. Прогноз — сохранение давления на фрахт до появления более стабильного грузопотока, при этом при любом сокращении списка судов возможна быстрая краткосрочная стабилизация. Основа для сводки
- В **Азовском море** фрахт поддерживается устойчивым дефицитом доступных судов на ближайшие даты, и этот дефицит связан прежде всего с затыжными простоями и снижением оборота флота. Ключевой фактор — длительные задержки на маршруте и контрольных процедурах, из-за чего судовладельцы фактически теряют время рейса и закладывают это в условия для грузоотправителей. Дополнительное давление создаёт ухудшение ледовой обстановки, которое ограничивает предсказуемость подачи судна и усиливает риски для графика погрузки. На стороне спроса заметна активизация грузоотправителей перед ожидаемыми регуляторными изменениями в экспорте, поэтому часть рынка пытается «успеть» закрыть отгрузки, что повышает конкуренцию за оставшийся спотовый тоннаж. Даже при умеренном общем грузопотоке такой набор факторов приводит к тому, что судовладельцы удерживают сильную позицию и последовательно отстаивают более жёсткие условия. При этом экономика рейса продолжает размывать рост длительности рейса из-за ожиданий, поэтому судовладельцы концентрируются на сделках с максимальной управляемостью и минимальным риском дополнительных простоев. Прогноз — сохранение повышательного уклона, пока не сократятся задержки и не восстановится нормальный оборот судов, после чего рынок может перейти в более ровный режим.

Основные новости рынков



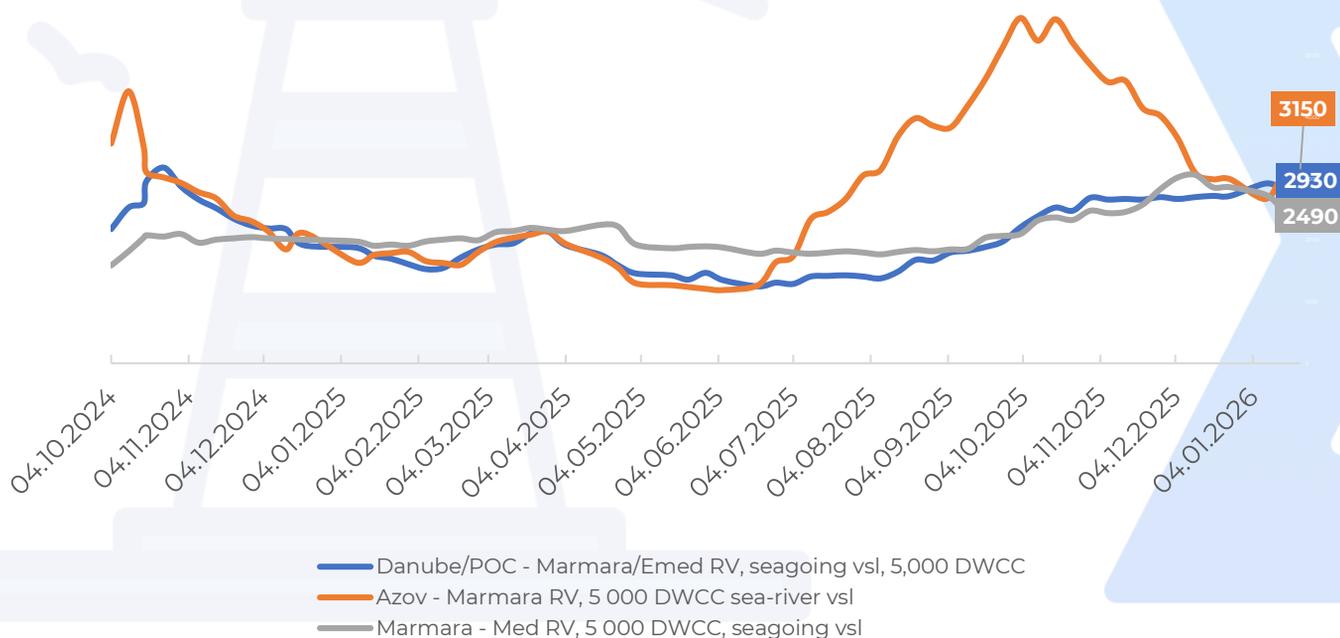
Фрахтовые ставки по другим направлениям из Чёрного моря

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	36
Odessa (Украина) – Alexandria (Египет)	Пшеница	5,000 т	35	36	36	36	33	34

Фрахтовые ставки на прочие грузы Средиземного моря

Направление	Груз	Тоннаж	19 декабря 2025	26 декабря 2025	2 января 2026	9 января 2026	16 января 2026	23 января 2026
Gulluk (Турция) – Ashdod (Израиль)	Удобрения	5-6,000 т	33	32	32	31	30	30
Ashdod (Израиль) – Iskenderun (Турция)	Лом / Скрап	5,000 т	38	37	37	36	35	35
Marmara Sea ports (Турция) – Alexandria (Египет)	Цемент	3,000 т	20	20	20	20	19	19

Динамика суточного дохода (ТЧЭ) костерного флота



ЭКСПОРТНАЯ АКТИВНОСТЬ УКРАИНЫ И РФ

- Выполнение годового прогноза **экспорта основных зерновых** на 2025/2026 МГ:
 - **Украина** – 18,1 из 40,9 млн.т. к экспорту (**44,2%**)
 - **Россия** – 29,6 из 55 млн.т. к экспорту (**53,8%**)
- Экспорт зерновых за отчетный период:
 - **Украина (1-23.01.2026)** – 0,43 млн.т. пшеницы, 0,002 млн.т. ячменя, 2,044 млн.т. кукурузы.
 - **Россия (1-26.01.2026)** – 1,51 млн.т. пшеницы, 0,06 млн.т. ячменя, 0,13 млн.т. кукурузы.

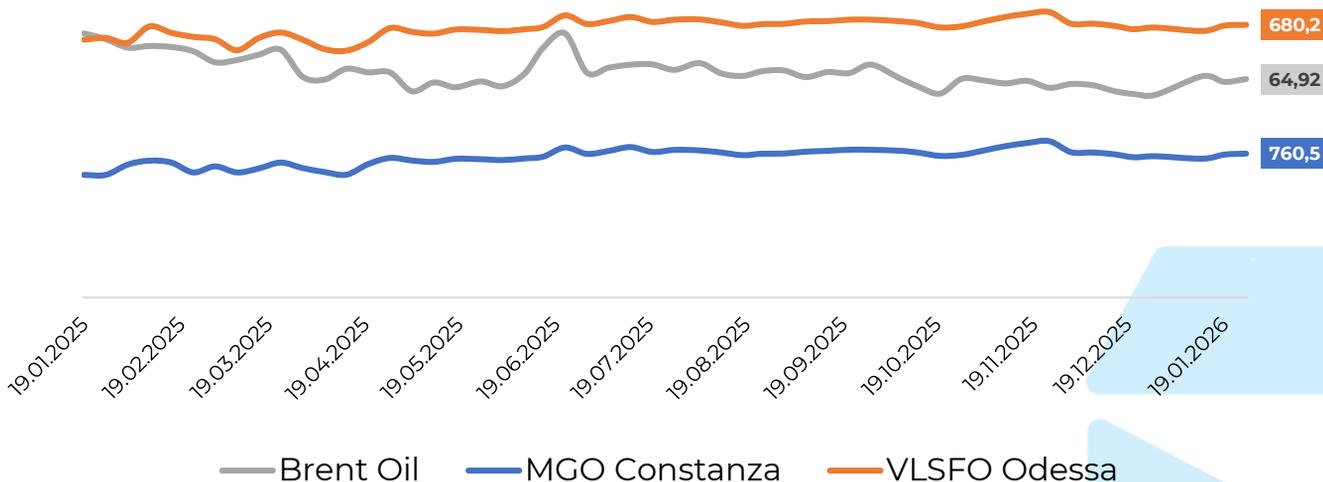
ЦЕНОВАЯ СИТУАЦИЯ

Индикативные цены на продовольственную пшеницу с протеином 12,5% FOB Украина, дол/т по состоянию на 26.01.2026 составляют 227\$.

- **Украина**
- Экспортная активность в январе смещена в сторону кукурузы, что формирует «базовый» грузопоток и поддерживает работу экспортной цепочки даже при неравномерной продажной активности производителей. На уровне операционного контура рынок опирается на более быстрые сделки под текущие окна отгрузки, а по пшенице сохраняется более осторожная тактика продаж и ожидание лучших условий исполнения контрактов. В результате структура экспорта получается асимметричной, а планирование отгрузок всё больше зависит от доступности транспорта и предсказуемости графиков.
- Ключевое давление на экспорт создаёт фактор безопасности и устойчивости портовой инфраструктуры: участвовавшие удары по объектам логистики ухудшают пропускную способность, повышают риск простоев и усложняют подтверждение судозаходов. На практике это приводит к более консервативному поведению судовладельцев и страховой осторожности, из-за чего грузоотправителям приходится закладывать больший запас по срокам и иметь альтернативные сценарии исполнения. При этом критически важно, что даже после повреждений инфраструктура достаточно быстро восстанавливается, и рынок старается удерживать непрерывность отгрузок.
- Дополнительным ограничителем остаётся «зимняя операционка»: погодные окна, скорость оборота вагонов, а также стабильность энергоснабжения на узлах хранения и перевалки повышают чувствительность графиков к любым сбоям. Из-за этого маржинальность торговых операций сильнее зависит не от стоимости доставки как таковой, а от времени оборота партии и риска простоев в цепочке поставки. Для рынка это означает усиление роли дисциплины исполнения, приоритет более надёжных маршрутов и рост ценности предоговоренных логистических слотов.
- В ближайшие недели базовый сценарий — постепенное оживление торговой активности при условии сохранения экспортного спроса и управляемости логистических рисков, при этом волатильность по темпам отгрузок сохранится из-за фактора безопасности и зимних ограничений. Если инфраструктурные сбои не усилятся, рынок будет стремиться к более ровному ритму поставок и частичному восстановлению темпов экспорта к февралю.

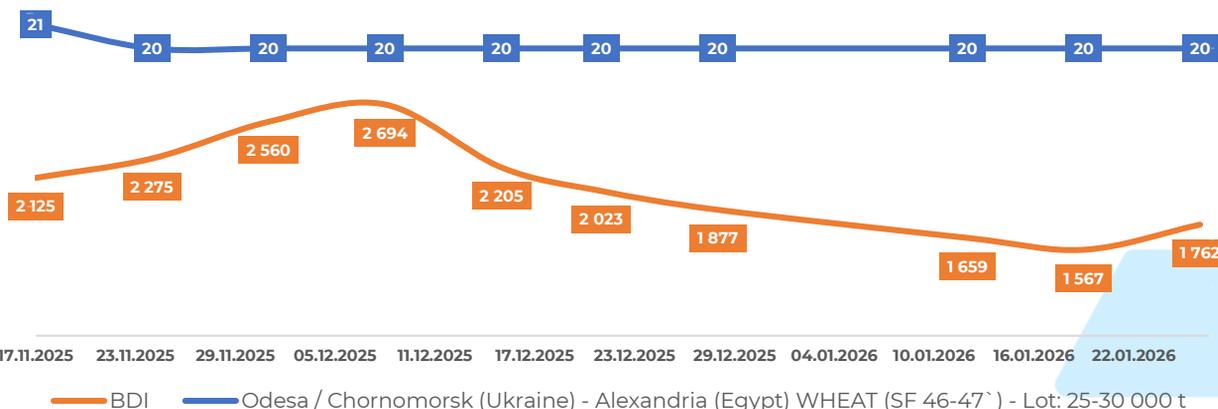
Индикативные цены на продовольственную пшеницу с протеином 12,5% FOB Россия, дол/т по состоянию на 26.01.2026 составляют 228\$.

- **Россия**
- В конце января экспортный контур работает в режиме «бережного исполнения»: по мониторингу отраслевых аналитиков, отгрузки основных зерновых в первой половине месяца идут заметно слабее прошлогоднего темпа, а число активных экспортёров сокращается. Это приводит к более выборочной торговле, где приоритет получают партии с максимально предсказуемой логистикой и быстрым документооборотом. В результате рынок становится более чувствительным к любым сбоям в цепочке от элеватора до порта, потому что каждый день простоя ухудшает оборот капитала у грузоотправителей и оборот судов у судовладельцев.
- Регуляторная рамка в ближайшие недели остаётся поддерживающей по операционной части: экспортные пошлины по ключевым культурам сохраняются на нулевом уровне, что снижает транзакционную неопределённость и упрощает планирование сделок на коротком горизонте. При этом рынок уже живёт в логике предстоящего квотирования экспорта в первой половине года, из-за чего участники заранее перестраивают графики отгрузок и аккуратнее относятся к выбору контрагентов и сроков исполнения. В такой конфигурации решающим становится не «объём любой ценой», а управляемость поставки и соблюдение сроков.
- На уровне стратегии государства фокус смещается от простого наращивания сырьевого вывоза к росту доли переработанной продукции через внешние проекты, что отражает стремление стабилизировать экспортную выручку и снизить зависимость от цикличности товарных рынков. Параллельно сохраняется внешняя конкурентная среда, которая ограничивает пространство для агрессивного расширения поставок и заставляет экспортный сектор работать более «точно» по направлениям и по качественным спецификациям. Для рынка это означает усиление роли долгосрочных контрактов, репутации поставщика и устойчивости цепочки исполнения.
- Прогноз на ближайшие 2–4 недели выглядит так: базовый сценарий — плавное восстановление темпа отгрузок по мере возвращения трейдерской активности после праздников и накопления подтверждённых экспортных программ, при сохранении повышенной роли логистических ограничений и административного планирования. Если операционная дисциплина (подача, перевалка, документы) будет устойчивой, рынок способен перейти к более ровному ритму экспорта к началу февраля; если же узкие места по логистике усилятся, сохранится режим «неровного потока» с точечными окнами активности.



- Фундаментальный фон в последние дни задают ожидания избытка предложения на горизонте года на фоне умеренного роста спроса: участники рынка воспринимают баланс как комфортный по запасу, поэтому реакция на позитивные новости по потреблению остаётся сдержанной. В торговле усиливается фокус на том, насколько быстро рынок сможет «переварить» избыточные объёмы без накопления лишнего запаса и без необходимости резких управленческих решений со стороны производителей.
- Со стороны добычи важным стабилизатором выступают сигналы от ОПЕК+ о сохранении паузы в наращивании добычи на ближайший период, что воспринимается как попытка не усиливать предложение в сезонно более слабой фазе спроса. Для физических потоков это повышает предсказуемость поставок крупнейших производителей, а для торговых стратегий — снижает вероятность резкого ухудшения баланса исключительно за счёт управленческого расширения добычи. При этом рынок остаётся чувствительным к любым признакам разрыва между заявленной политикой и фактическим исполнением.
- Фактор запасов вновь стал ключевым триггером краткосрочных настроений: свежие данные по США показывают прирост коммерческих запасов нефти, что усиливает ощущение достаточности предложения в крупнейшей экономике-потребителе. Одновременно динамика переработки и нефтепродуктов указывает на сезонные колебания спроса и логистики, из-за чего участники рынка оценивают не только добычу, но и скорость вывоза запасов из системы через потребление и экспорт продуктов. В результате отчётность по запасам продолжает задавать тон спотовой торговле и хеджированию.
- Краткосрочную премию за риск поддерживают перебои добычи из-за неблагоприятной погоды в США и сохраняющаяся геополитическая напряжённость на ключевых маршрутах поставок, что повышает нервозность участников и увеличивает ценность надёжных физических цепочек. Однако эффект этих факторов ограничен ожиданиями профицита: рынок чаще реагирует импульсами, а затем возвращается к оценке базового баланса «добыча — спрос — запасы». Для торговых домов это означает приоритет тактики на новостях при сохранении консервативных лимитов на риск.
- В СНГ существенным драйвером стала Казахская повестка: перебои на крупнейшем месторождении с последующим постепенным восстановлением добычи совпали с ограничениями экспортной инфраструктуры, что временно снизило устойчивость поставок по основному маршруту. На этом фоне участники рынка закладывали риски переноса отгрузок, а также повышали требования к резервным сценариям и подтверждённым логистическим слотам, поскольку любые задержки напрямую ухудшают ритм экспорта. Восстановление добычи и нормализация работы экспортной цепочки остаются ключевыми условиями возвращения региона к прогнозируемому графику поставок.
- Для России в этот же период определяющими стали ограничения в торговле и усложнение логистики, которые замедляют экспорт отдельных тяжёлых нефтепродуктов в Азии и повышают долю переадресаций, ожиданий покупателя и «подвешенных» партий. По сырой нефти усилилась осторожность части покупателей и выросла роль дисконта как инструмента поддержания потока, что меняет структуру спроса и повышает нагрузку на трейдинговую инфраструктуру, страхование и маршрутизацию. Прогноз на ближайшие недели — управляемая волатильность: при сохранении общей картины профицита рынок будет сильнее обычного реагировать на любые сбои добычи и экспорта в СНГ и на динамику запасов, а устойчивое улучшение настроений возможно только при одновременном сокращении запасов и стабилизации физических поставок.

Динамика изменения BDI и ставок Handy



- **Baltic Dry Index (BDI)** вырос во второй раз за сессию примерно на 1 % и составил 1780 пунктов. Индекс capesize, который обычно используется для перевозки грузов весом 150 000 тонн, таких как железная руда и уголь, прервал двухдневное снижение и вырос на 1,7 % до 2626 пунктов. Индекс supramax вырос на 9 пунктов, или на 0,9 %, до 1035 пунктов. Между тем индекс panamax, который обычно используется для перевозки 60 000–70 000 тонн угля или зерна, остался неизменным и составил 1612 пунктов.
- В **Чёрном море** фрахтовый рынок развивается на фоне дисбаланса между предложением грузов и доступностью судов, из-за чего базовая динамика в сегменте остаётся под давлением, а переговоры становятся более жёсткими и затяжными. При этом по отдельным направлениям, где сохраняется активный экспорт зерна, грузоотправители сталкиваются с ограниченным выбором судов, так как часть судовладельцев избегает заходов в порты из-за военных рисков, задержек и неблагоприятной погоды, что повышает чувствительность рынка к любым сбоям в подаче тоннажа. В результате формируется разрыв в ожиданиях: в одних сделках грузоотправители пытаются закрепить снижение, а в других вынуждены принимать более высокие уровни ради гарантии постановки судна и исполнения графика. Дополнительное влияние оказывают простои и неопределённость по срокам обработки, которые ухудшают оборот судов и усиливают требования судовладельцев к условиям рейса и качеству планирования погрузки. В ближайшей перспективе базовый прогноз — сохранение волатильности и попытки судовладельцев укреплять позиции при ограниченной доступности судов, при этом устойчивый разворот рынка возможен только в случае оттока части флота и повышения стабильности исполнения рейсов.

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