

2026

СВОДКА НОВОСТЕЙ ФРАХТОВОГО РЫНКА

2 марта 2026



Экспорт

Объемы фактического экспорта и ожидание



Нефть

Текущий уровень цен на нефть и курс валют



Флот

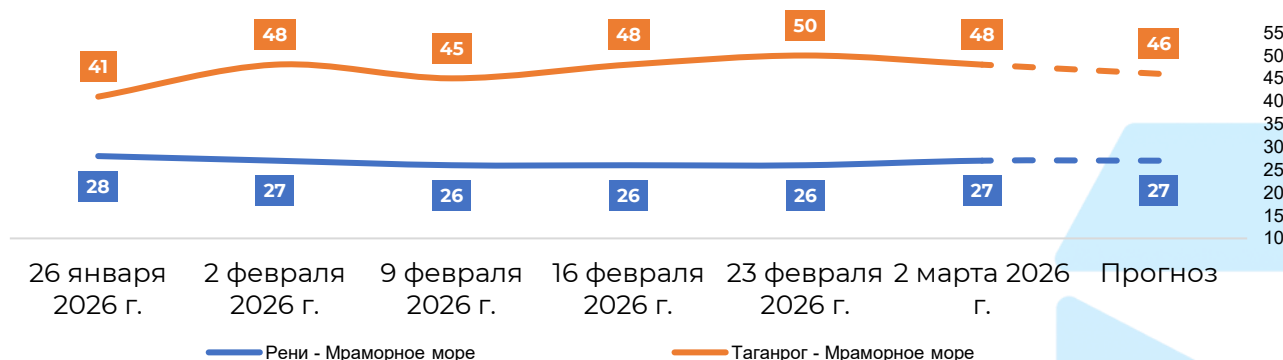
Уровень BDI и основные факторы доступности флота в регионе

MTL
MARITIME LOGISTICS



Флот/погода

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



- В **Чёрном море** на этой неделе в сделках и обсуждениях заметно преобладают предложения под хендики, что выглядит логичным следствием более мягкого фрахта и стремления грузоотправителей закрывать партии с меньшими операционными рисками. Костерные продажи присутствуют, но их доля ниже, потому что грузоотправители чаще выбирают более универсальный тоннаж и быстрее согласуемые схемы. При этом рынок нельзя назвать «продавленным»: ключевая причина текущей динамики — не агрессивный торг, а то, что суда зависают на непогоде, и фактический оборот флота ухудшается. Дефицит доступного тоннажа формируется даже при умеренном грузовом потоке, потому что значительная часть флота занята на обратках и не попадает в список реальных открытых позиций. Судовладельцы на этом фоне пытаются чуть приподнимать ожидания по условиям, опираясь на нехватку подходящих судов на ближайшие даты. Для грузоотправителей решающим становится не ставка как таковая, а возможность реально поставить судно и пройти портовую часть без цепочки простоев. Прогноз — при сохранении неблагоприятной погоды и занятости флота на обратках рынок будет удерживаться ближе к стабильности с локальными попытками укрепления условий.
- В **Средиземном море** рыночная картина остаётся зависимой от погоды и фактического оборота флота, из-за чего даже при наличии судов на бумаге в моменте может возникать дефицит «живого» тоннажа. Непогода продолжает затруднять навигацию и обработку судов в портах, поэтому сроки исполнения рейсов становятся менее предсказуемыми, а судовладельцы жёстче оценивают риск ожиданий. На фоне удешевления фрахта грузоотправители активнее рассматривают хендики как основной рабочий инструмент, поскольку по ним проще собрать стабильную цепочку исполнения. При этом нельзя говорить о давлении со стороны грузоотправителей как о главном факторе — рынок двигает именно операционная задержка и выпадение флота из оборота. Судовладельцы, видя замедление оборота, стремятся защищать условия и аккуратно повышать ожидания там, где есть подтверждённые грузы и понятные окна. Грузоотправители, в свою очередь, вынуждены закладывать запас по срокам и повышать дисциплину документов, чтобы не терять судно в последний момент. Прогноз — при сохранении непогоды рынок будет оставаться в режиме точечных укреплений по срочным партиям, а более устойчивый баланс появится только при улучшении навигационных условий.
- В **Азовском море** дефицит флота формируется прежде всего из-за того, что суда «зависают» на непогоде, и даже ограниченный грузовой поток сталкивается с нехваткой доступных позиций. В таких условиях грузоотправители не столько давят на судовладельцев, сколько пытаются найти исполнимое решение, потому что главное ограничение — время и проходимость, а не уровень торга. Преобладание хендики в обсуждениях связано с тем, что рынок ищет более гибкий тоннаж под текущие окна и повышенные операционные риски. Одновременно часть флота остаётся занята на обратках, что дополнительно сужает реальное предложение и усиливает переговорную позицию судовладельцев. Судовладельцы на этом фоне стремятся слегка улучшить условия, компенсируя риск простоев и удлинения рейса, а грузоотправители вынуждены быстрее подтверждать груз и документы, чтобы не упустить судно. Рынок остаётся нервным и чувствительным к любому ухудшению погоды, потому что это сразу превращается в каскад задержек и ещё больший дефицит. Прогноз — при сохранении непогоды и высокой занятости флота на обратках условия будут держаться устойчиво с эпизодическими усилениями, а заметное смягчение возможно только при восстановлении оборота судов.

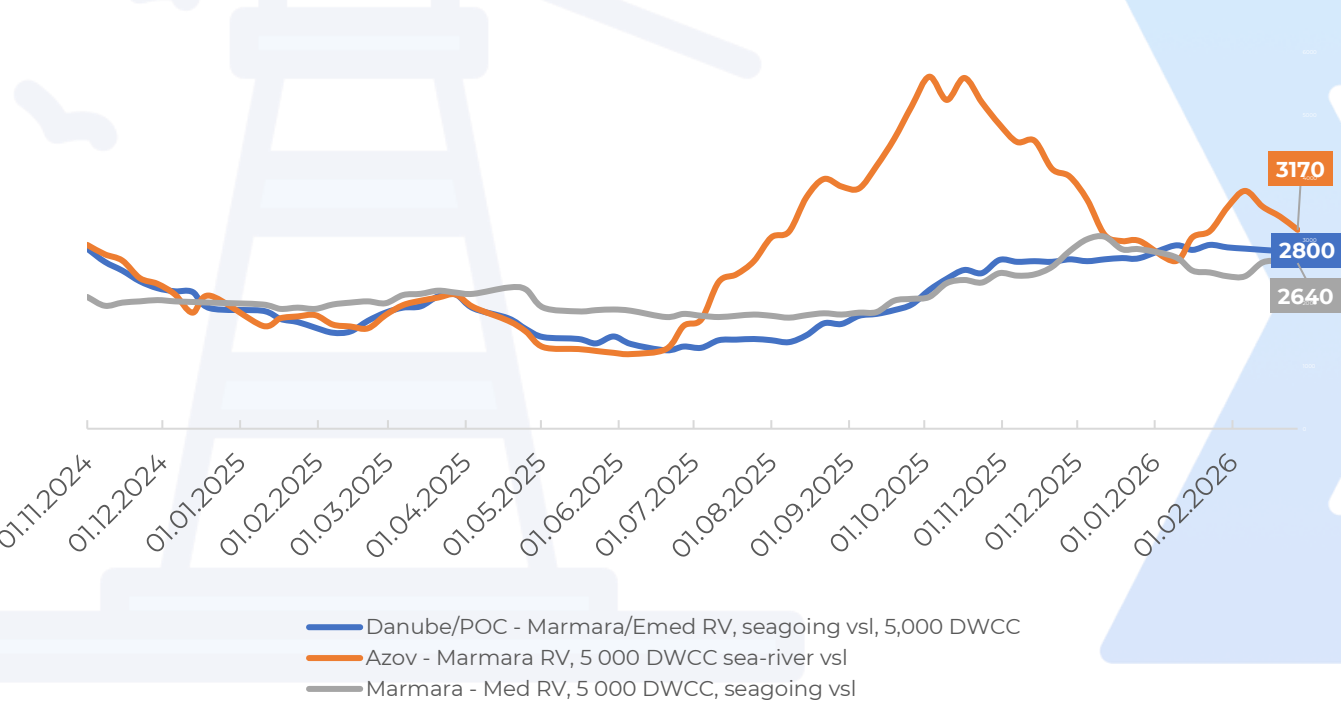
Фрахтовые ставки по другим направлениям из Чёрного моря

Направление	Груз	Тоннаж	26 января 2026	2 февраля 2026	9 февраля 2026	16 февраля 2026	23 февраля 2026	2 марта 2026
Reni (Украина) – Marmara (Турция)	Пшеница	5,000 т	28	27	26	26	26	27
Reni (Украина) – ЕС (Италия)	Пшеница	5,000 т	38	37	37	37	37	38
Odessa (Украина) – Tunis (Тунис)	Пшеница	5,000 т	36	35	35	35	35	36
Odessa (Украина) – Alexandria (Египет)	Пшеница	5,000 т	34	33	33	33	33	34

Фрахтовые ставки на прочие грузы Средиземного моря

Направление	Груз	Тоннаж	23 января 2026	30 января 2026	6 февраля 2026	13 февраля 2026	20 февраля 2026	27 февраля 2026
Gulluk (Турция) – Ashdod (Израиль)	Удобрения	5-6,000 т	30	30	30	31	31	31
Ashdod (Израиль) – Iskenderun (Турция)	Лом / Скрап	5,000 т	35	35	35	37	37	37
Marmara Sea ports (Турция) – Alexandria (Египет)	Цемент	3,000 т	19	19	19	19	19	20

Динамика суточного дохода (ТЧЭ) костерного флота



ЭКСПОРТНАЯ АКТИВНОСТЬ УКРАИНЫ И РФ

- Выполнение годового прогноза **экспорта основных зерновых** на 2025/2026 МГ:
 - **Украина** – 21,2 из 40,9 млн.т. к экспорту (**51,8%**)
 - **Россия** – 36,1 из 55 млн.т. к экспорту (**65,6%**)
- Экспорт зерновых за отчетный период:
 - **Украина (1-28.02.2026)** – 0,65 млн.т. пшеницы, 0,01 млн.т. ячменя, 2,75 млн.т. кукурузы.
 - **Россия (1-23.02.2026)** – 1,8 млн.т. пшеницы, 0,01 млн.т. ячменя, 0,00 млн.т. кукурузы.

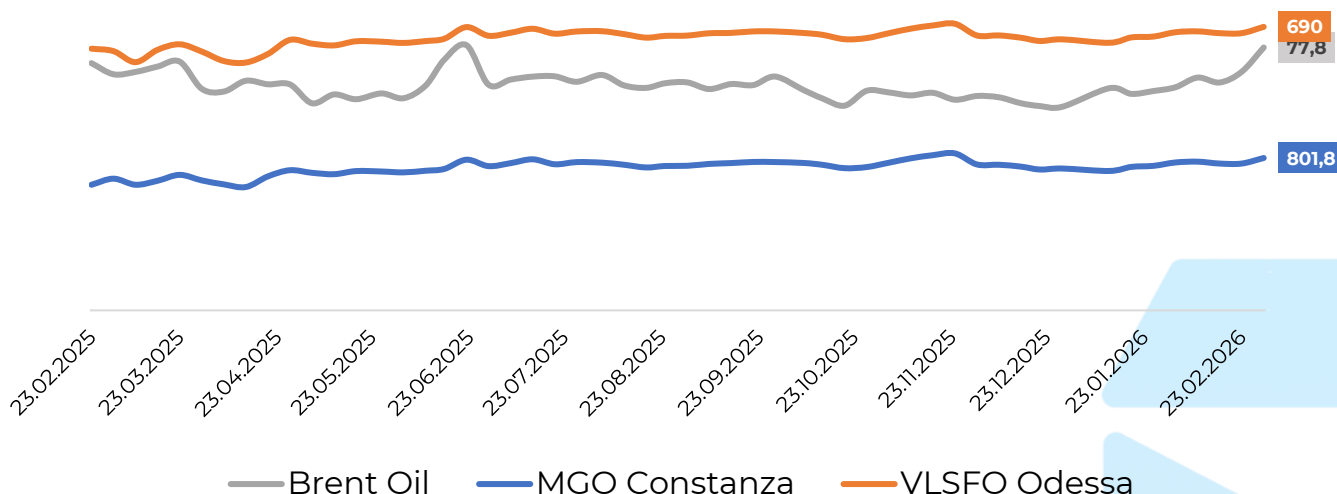
ЦЕНОВАЯ СИТУАЦИЯ

Индикативные цены на продовольственную пшеницу с протеином 12,5% FOB Украина, дол/т по состоянию на 02.03.2026 составляют 232\$.

- **Украина**
- Ключевой фактор для экспортного потока — устойчивость портовой и припортовой инфраструктуры Одесского региона: удары по логистическим объектам и прилегающим площадкам приводят к простоям, ограничению пропускной способности и росту требований к резервированию времени на исполнение контрактов. На практике это снижает скорость формирования судовых партий и усиливает роль «исполняемости» цепочки, где решающими становятся подтвержденные окна, готовность груза и документальная дисциплина.
- Внутренняя логистика всё сильнее становится ограничителем темпов: на подходах к портам накапливается давление по вагонопотоку, а любые погодные и безопасностные сбои мгновенно ухудшают оборот и создают очереди. Дополнительное влияние оказывает энергофактор и риски отключений, из-за чего участники закладывают более консервативные графики и выбирают более управляемые схемы отгрузки, даже если это замедляет оборот.
- Регуляторный контур со стороны европейского направления повышает чувствительность экспорта к структуре культур: ограничения по отдельным позициям усиливают фокус на тех товарах и направлениях, где проще обеспечить непрерывность потока и меньше барьеров по входу. В результате рынок остаётся более «кукурузным» по ритму, тогда как пшеница чаще продаётся и отгружается более выборочно, под конкретные окна и подтверждённую логистику.
- Прогноз на ближайшие 1–2 недели: базовый сценарий — сохранение «логистически управляемого» экспорта с волатильностью по темпам отгрузок, где ключевым триггером станет стабильность работы портового узла и отсутствие затяжных простоев. При нормализации операционной среды и сохранении спроса ускорение возможно за счёт культур с наиболее предсказуемой отгрузкой; при повторении инфраструктурных сбоев рынок усилит короткое планирование и будет удерживать повышенные буферы по срокам.

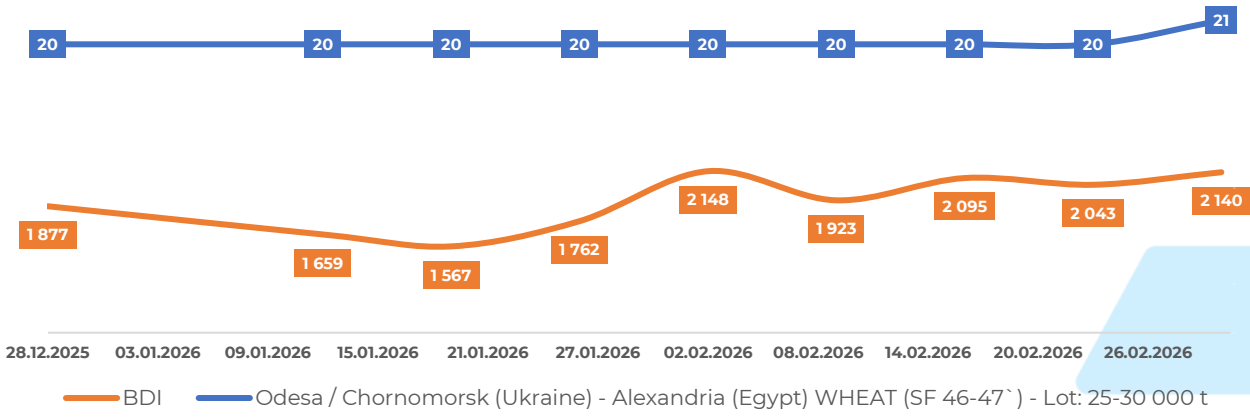
Индикативные цены на продовольственную пшеницу с протеином 12,5% FOB Россия, дол/т по состоянию на 02.03.2026 составляют 233\$.

- **Россия**
- В конце февраля экспортный контур работает в режиме «квотного управления»: действует тарифная квота, поэтому грузоотправители сильнее фокусируются на исполнимости отгрузок и приоритизации направлений, где выше предсказуемость цепочки. Это снижает долю «тестовых» сделок и повышает роль подтвержденных окон перевалки, а также дисциплины по документам. На практике рынок становится более селективным, и темпы экспорта всё чаще определяются административной и операционной пропускной способностью.
- Регуляторная рамка при этом остаётся мягкой по пошлинам: нулевая ставка сохраняется, что уменьшает транзакционные трения и поддерживает готовность грузоотправителей держать экспортные программы активными. Однако эффект нулевых пошлин ограничивается «физикой» — погодными окнами и ритмом работы портовой логистики, поэтому фактическая динамика может быть неровной неделя к неделе. В результате ключевым драйвером остаётся не стоимость вывоза, а управляемость отгрузки.
- Отдельный фактор последних дней — конкурентная среда и маржинальность экспорта: аналитики отмечают снижение конкурентоспособности на ряде направлений и корректируют ожидания по сезону и по месячным отгрузкам. Это усиливает тактику «короткого планирования», когда сделки чаще заключаются ближе к датам погрузки и с более жёсткими требованиями к качеству исполнения. В такой конфигурации рынок быстрее реагирует на любые изменения спроса со стороны крупных импортеров и на сбои в логистике.
- Прогноз на ближайшие 1–2 недели: базовый сценарий — сохранение умеренной активности экспорта при высокой волатильности темпа из-за квотного режима и логистических ограничений. Если погодные условия будут стабильными и не возникнет задержек в операционной цепочке, возможна плавная стабилизация отгрузок; при ухудшении логистики рынок будет уходить в ещё более короткие сделки и более осторожное подтверждение объёмов.



- В период с 25.02.2026 по 02.03.2026 рынок нефти перешёл в режим «геополитической премии», где ключевым драйвером стала не экономика добычи, а риск срыва физических поставок и прохождения танкерных маршрутов. Эскалация вокруг Ирана и ответные действия привели к сообщениям о нарушениях добычи и осложнении судоходства в зоне ключевого транзита, из-за чего участники торговли резко повысили требования к надёжности цепочки поставки и начали закладывать более широкий буфер по срокам исполнения контрактов. На этом фоне краткосрочные решения хеджеров и трейдеров сместились от «баланса спрос/предложение» к «доступности логистики и страхового покрытия».
- Параллельно, до резкого обострения, новостной фон 26.02.2026 был сосредоточен на переговорах и риске изменения санкционного режима, что добавляло рынку двустороннюю неопределённость: потенциальное расширение предложения конкурировало с риском перебоев. На практике это делало сессию «рваной» по настроениям: часть участников торговала сценарий деэскалации, часть — сценарий ухудшения безопасности поставок, и любой заголовок быстро перестраивал ожидания по физическому балансу. Такой режим усиливает волатильность даже при отсутствии фактических изменений в объёмах добычи.
- Сегмент запасов в этот период оставался главным «якорем реальности» для рынка, так как именно он показывает, насколько система способна выдерживать логистические и политические шоки без немедленного дефицита. Последние опубликованные недельные данные по США (внутри рассматриваемого окна актуальности для участников) продолжают восприниматься как опорный индикатор: рынок сверяет геополитический риск с тем, как ведут себя коммерческие запасы сырой нефти и нефтепродуктов, и насколько устойчиво нефтепереработка превращает сырьё в конечный спрос. В условиях нервного новостного фона этот блок данных становится триггером для краткосрочных перестроений позиций.
- По стороне добычи и экспортной политики важным «потолком риска» стала оценка доступных резервов и способность производителей компенсировать потенциальные перебои, однако в моменте рынок сильнее реагировал на проходимость маршрутов, чем на номинальные планы по добыче. Сообщения о готовности ОПЕК+ к умеренному увеличению поставок воспринимаются как фактор стабилизации на горизонте, но не как немедленное решение, потому что при транспортных ограничениях физическая доставка становится узким местом даже при наличии добычных мощностей. Это повышает роль оперативного управления потоками, а не деклараций.
- В СНГ и в торговле с Азией заметно усилилась тема «запаса прочности»: китайские нефтепереработчики входили в начало марта с крупными резервами и значительными объёмами уже закупленной нефти, включая потоки из России и Ирана, что снижает риск немедленного дефицита поставок для внутренних потребителей. Одновременно такая структура закупок делает рынок более чувствительным к изменениям комплаенса и к задержкам разгрузки, поскольку часть потоков завязана на сложные цепочки доставки и хранение на воде. Для российских экспортных потоков это означает, что ключевым фактором ближайших недель станет не спрос как таковой, а устойчивость логистики, скорость оборота флота и готовность покупателей принимать грузы без задержек.
- Прогноз на ближайшие одну-две недели выглядит как сценарий управляемой, но повышенной волатильности: при сохранении напряжённости рынок продолжит быстро переоценивать риски по поставкам и маршрутам, а «проверкой» каждого импульса будут данные по запасам и фактическая ритмичность экспорта. Если нарушения судоходства и инфраструктуры не расширятся, премия за риск может частично сжаться за счёт имеющихся резервов и адаптации логистики, но при любом новом ухудшении безопасности транзита рынок снова будет реагировать через страхование, фрахт и сроки исполнения контрактов, а не через фундаментальные оценки спроса.

Динамика изменения BDI и ставок Handy



- **Baltic Dry Index (BDI)** вырос на 2,2% и достиг максимума с 16 декабря — 2187 пунктов. Рост наблюдался во всех сегментах судов. Инвесторы ожидают повышения ставок фрахта из-за конфликта в Иране и сокращения поставок от основных экспортёров. После ударов США и Израиля по Ирану в минувшие выходные гиганты контейнерных перевозок ушли из стратегически важного Ормузского пролива и выбрали длинный маршрут вокруг южной оконечности Африки. Индекс для судов типа «кэйпсайз», которые обычно перевозят грузы весом 150 000 тонн, такие как железная руда и уголь, вырос на 2,5 % до 3133 пунктов; индекс для судов типа «панамакс», которые обычно перевозят от 60 000 до 70 000 тонн угля или зерна, вырос на 1,9 % до 1979 пунктов. Индекс для судов типа «супрамакс» вырос на 1,7 % до 1361 пункта.
- В **Чёрном море** фрахтовая конъюнктура сохраняет характер ограниченной активности, при котором рынок удерживается в хрупком балансе за счёт небольшой базы сделок и сдержанного списка доступных судов. Грузоотправители в основном опираются на зерновые партии, тогда как предложение других грузов остаётся эпизодическим, поэтому спрос выглядит узким и неритмичным. Судовладельцы пытаются закрепить более жёсткую переговорную позицию, но при недостатке новых заявок пространство для устойчивого укрепления условий ограничено, и фиксации часто зависят от того, насколько быстро грузоотправитель готов подтвердить окно и документы. Дополнительное давление создаёт «нервозность» рынка: стороны осторожнее относятся к срокам и рискам задержек, поэтому в переговорах усиливается роль управляемости рейса и дисциплины исполнения. На фоне такой структуры спроса любые краткосрочные улучшения выглядят скорее позиционными, чем признаком смены рыночного уровня, так как для устойчивого разворота не хватает более мощного притока зерновых заявок со стороны крупных импортёров. Прогноз — сохранение боковой динамики с низкой вероятностью заметного роста, а потенциал укрепления будет напрямую зависеть от того, появится ли более сильный и регулярный спрос на зерновые отгрузки.

Направление	Груз	Тоннаж	21 января 2026	28 января 2026	4 февраля 2026	11 февраля 2026	18 февраля 2026	25 февраля 2026
Odesa (Украина) – Tangier (Марокко)	Пшеница	25-30,000 т	23	24	24	24	24	24
Odesa (Украина) – Ashdod (Израиль)	Пшеница	25-30,000 т	24	25	25	25	25	26
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	21