

2026

СВОДКА НОВОСТЕЙ ФРАХТОВОГО РЫНКА

9 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** фрахт в малотоннажном сегменте определяется прежде всего резким ростом и высокой волатильностью бункерной составляющей, из-за чего судовладельцы пытаются получить компенсацию, заметно превышающую фактическое удорожание рейса. На этом фоне сформировался крайне широкий разрыв ожиданий между грузоотправителями и судовладельцами, поэтому фиксационная активность остаётся минимальной, а часть заявок уходит в перенос или «ожидание». Грузоотправители по зерну в большинстве случаев избегают подтверждать сделки на предложенных судовладельцами условиях и предпочитают выдерживать паузу, если груз не критичен по срокам. Одновременно «твёрдых» грузов становится меньше, что ухудшает спрос на тоннаж и усиливает риск избытка судов по мере наращивания списка открытых позиций. Судовладельцы продолжают озвучивать агрессивные идеи, опираясь на панические настроения части рынка, но реальных сделок меньше, чем объявленных ожиданий. В результате рынок выглядит перегретым по ожиданиям и слабым по фактическому спросу, что постепенно увеличивает конкуренцию между судовладельцами за редкие подтверждённые партии. Прогноз — по мере снижения паники и накопления открытого тоннажа рынок будет склоняться к смягчению условий, если не появится заметный приток спроса со стороны основных грузоотправителей.
- В **Средиземном море** текущая динамика фрахта также завязана на неопределённость по бункеру, что делает рынок нервным и замедляет согласование сделок. Количество новых запросов со стороны грузоотправителей выглядит умеренным, при этом списка доступных судов в целом достаточно, поэтому фундаментально рынок не поддерживает резкий рост условий. Судовладельцы, однако, стремятся поднять рейсовые уровни, чтобы переложить рост издержек, и используют волатильность как аргумент для жёсткой позиции. Грузоотправители не спешат принимать такие условия и чаще сопротивляются, поскольку не готовы быстро перестроить экономику поставок и предпочитают ждать более понятной ситуации. Из-за этого часть отгрузок откладывается, а переговоры становятся более длинными, с частыми пересогласованиями и возвратом к споту. Сама структура рынка усиливает эффект ожидания: при достаточном тоннаже отсутствие срочности у грузоотправителей быстро снижает вероятность закрытия сделки «на идеях» судовладельцев. Прогноз — сохранение выжидательной модели с риском коррекции условий вниз, если неопределённость по бункеру сохранится, а грузовая база не ускорится.
- В **Азовском море** фрахт в морско-речном сегменте поддерживается не спросом, а дефицитом доступных судов из-за значительных простоев на проходе, что ухудшает оборот флота и сжимает реальное предложение тоннажа. Судовладельцы на этом фоне занимают «бычью» позицию и продавливают повышение условий, ссылаясь одновременно на бункер и на потерю времени рейса в ожиданиях. Грузоотправители реагируют выборочно: часть заявок переносится или отменяется, потому что экономика поставки не выдерживает озвученных ожиданий, особенно при отсутствии срочности. При этом даже умеренная активность по зерну способна формировать ощущение нехватки тоннажа, поскольку доступные позиции быстро уходят в занятость, а новые суда не возвращаются в рынок из-за слабого оборота. Дополнительным фактором становится переориентация части судовладельцев на другие типы грузов, где они видят более стабильную доходность и меньший риск «зависнуть» на ожиданиях, что ещё сильнее снижает доступность флота для зерновых грузоотправителей. В итоге переговорная сила судовладельцев сохраняется, а рынок остаётся волатильным и чувствительным к любому изменению оборота. Прогноз — условия будут удерживаться повышенными до тех пор, пока не сократятся простои и не восстановится нормальная оборачиваемость морско-речного флота.

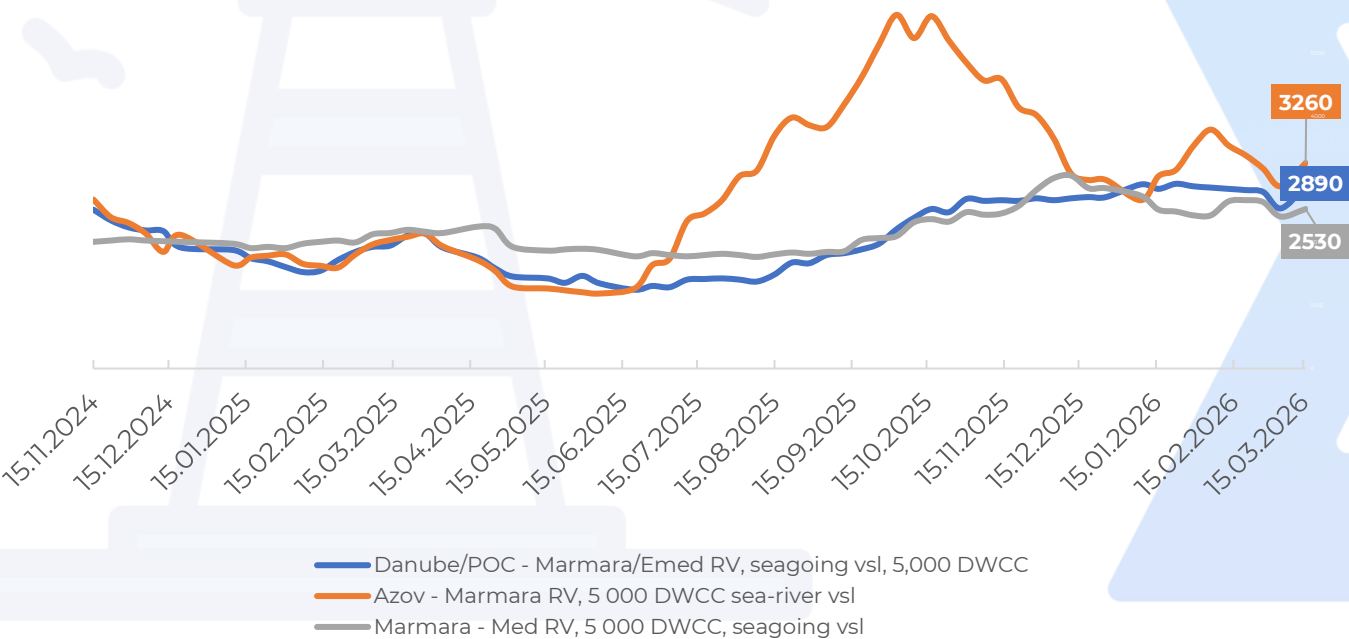
Фрахтовые ставки по другим направлениям из Чёрного моря

Направление	Груз	Тоннаж	9 февраля 2026	16 февраля 2026	23 февраля 2026	2 марта 2026	9 марта 2026	16 марта 2026
Reni (Украина) – Marmara (Турция)	Пшеница	5,000 т	26	26	26	27	27	30
Reni (Украина) – ЕС (Италия)	Пшеница	5,000 т	37	37	37	38	38	42
Odessa (Украина) – Tunis (Тунис)	Пшеница	5,000 т	35	35	35	36	36	38
Odessa (Украина) – Alexandria (Египет)	Пшеница	5,000 т	33	33	33	34	34	36

Фрахтовые ставки на прочие грузы Средиземного моря

Направление	Груз	Тоннаж	6 февраля 2026	13 февраля 2026	20 февраля 2026	27 февраля 2026	6 марта 2026	13 марта 2026
Gulluk (Турция) – Ashdod (Израиль)	Удобрения	5-6,000 т	30	31	31	31	31	31
Ashdod (Израиль) – Iskenderun (Турция)	Лом / Скрап	5,000 т	35	37	37	37	37	37
Marmara Sea ports (Турция) – Alexandria (Египет)	Цемент	3,000 т	19	19	19	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** – 22,9 из 40,9 млн.т. к экспорту **(56%)**
 - **Россия** – 37,6 из 55 млн.т. к экспорту **(68,3%)**
- Экспорт зерновых за отчетный период:
 - **Украина (1-15.03.2026)** – 0,24 млн.т. пшеницы, 0,01 млн.т. ячменя, 0,99 млн.т. кукурузы.
 - **Россия (1-15.03.2026)** – 1,94 млн.т. пшеницы, 0,058 млн.т. ячменя, 0,01 млн.т. кукурузы.

ЦЕНОВАЯ СИТУАЦИЯ

Индикативные цены на продовольственную пшеницу с протеином 12,5% FOB Украина, дол/т по состоянию на 16.03.2026 составляют 195\$.

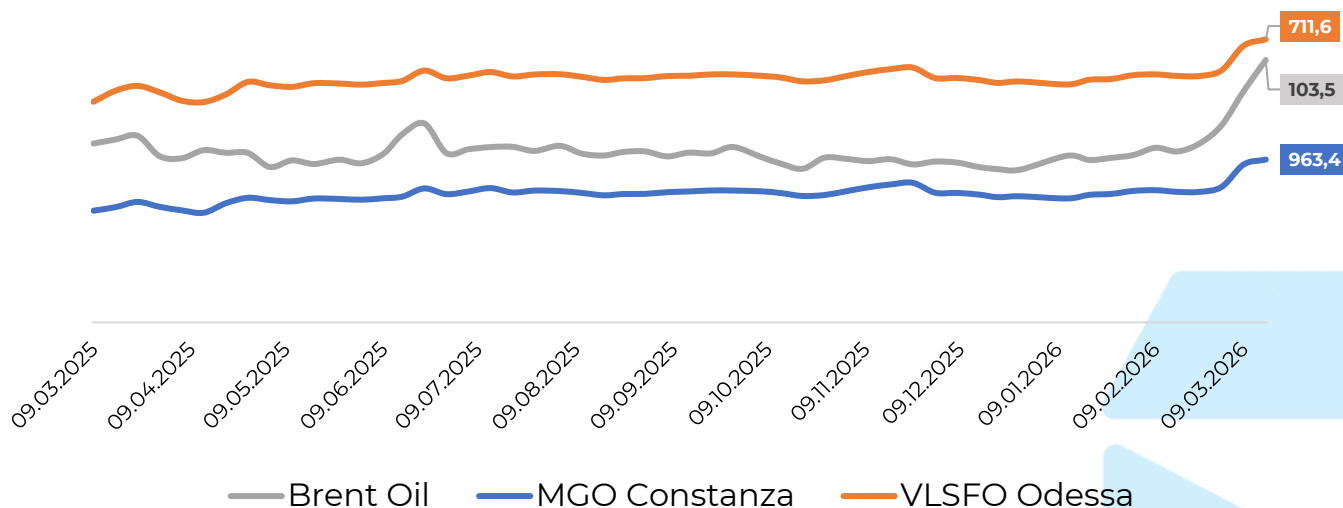
➤ Украина

- В начале марта экспорт остаётся «логистически управляемым»: грузоотправители всё чаще фиксируют сделки ближе к окнам отгрузки, потому что любая задержка на портовой цепочке и подвоза быстро превращается в простой и сдвигает графики. Это усиливает роль готовности партий и документальной дисциплины, а также повышает ценность стабильных слотов в портах, поскольку именно они определяют фактическую скорость вывоза.
- Регуляторный контур усилил контроль через обновление минимально допустимых экспортных цен на март, что уменьшает гибкость «быстрых» ценовых решений и повышает требования к корректности контрактной базы. Для рынка это означает более аккуратное контрактирование и меньшую склонность к импульсным продажам, особенно по пшенице, где важнее точность спецификаций и подтверждение условий поставки.
- По структуре отгрузок в марте на старте доминирует кукуруза, тогда как пшеница и ячмень идут более выборочно и сильнее зависят от наличия подтверждённых логистических окон. Одновременно на ожидания по сезону влияет пересмотр прогнозов по экспорту и производству в международных оценках, что стимулирует участников держать более короткий горизонт планирования и быстрее реагировать на изменения спроса.
- Прогноз на ближайшие 1–2 недели: при сохранении работоспособности портовой цепочки темп отгрузок будет удерживаться за счёт кукурузы, а по пшенице вероятна более осторожная тактика продаж с приоритетом полностью исполнимых партий. Ускорение возможно только при снижении логистических простоев и появлении более регулярного потока заявок, иначе рынок останется волатильным по неделям.

Индикативные цены на продовольственную пшеницу с протеином 12,5% FOB Россия, дол/т по состоянию на 16.03.2026 составляют 237\$.

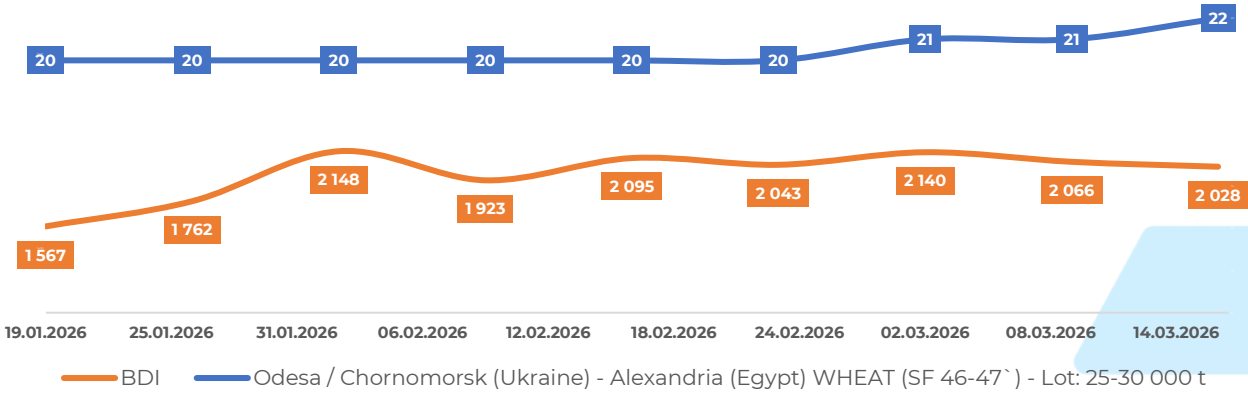
➤ Россия

- В первой декаде марта экспортный поток заметно ускорился: отгрузки пшеницы и основных зерновых выросли кратно к прошлому году, а география покупок расширилась за счёт активизации традиционных направлений. При этом количество компаний и портов, задействованных в экспорте, сократилось, что усиливает концентрацию потока и повышает зависимость темпа от отдельных узлов перевалки.
- Рынок продолжает работать в режиме квотного управления, поэтому ключевым ограничителем становится не наличие спроса как такового, а исполнимость отгрузок в рамках лимитов и подтверждённых окон логистики. Параллельно вывозные пошлины по пшенице, ячменю и кукурузе сохраняются нулевыми, что снижает регуляторные трения, но не убирает операционные «узкие места» по скорости перевалки и ритму судозаходов.
- Существенное влияние оказывает поведение предложения внутри страны: часть сельхозпроизводителей придерживает зерно в ожидании улучшения условий, из-за чего экспортёры чаще действуют коротким горизонтом и фиксируются ближе к погрузке. На этом фоне аналитики ожидают, что мартовские отгрузки пшеницы будут выше февральских, но итоговая траектория будет зависеть от того, насколько стабильно пройдёт портовая логистика и сохранится ли внешняя активность покупателей.
- Базовый прогноз на ближайшие 1–2 недели: экспорт сохранит повышенный темп по пшенице при условии стабильной работы портов и отсутствия затяжных сбоев в логистике, при этом структура экспорта будет оставаться более селективной из-за квотного режима и ограниченной готовности внутренних продавцов быстро наращивать предложение.



- На прошлой неделе рынок нефти в первую очередь двигался геополитикой: риск повреждения экспортной инфраструктуры и ограничения судоходства в зоне ключевого транзита стал главным фактором, который влияет на добычу и экспорт быстрее, чем любые плановые решения производителей. На фоне эскалации участники торговли сместили фокус с оценки «сколько нефти добывают» на оценку «сколько нефти реально можно вывезти и доставить», поэтому выросла ценность альтернативных маршрутов и портов, а также скорость перенастройки логистики.
- Крупнейшим стабилизатором на стороне запасов стала координация стратегических резервов: Международное энергетическое агентство объявило о масштабном выпуске запасов, чтобы компенсировать временные провалы физических поставок и сбить панические ожидания на рынке. При этом рынок воспринимал выпуск запасов как «мост» на период шока, а не как полноценную замену устойчивому экспорту, поэтому эффект проявлялся в снижении остроты дефицита, но не снимал базовую нервность вокруг транспортных рисков.
- Данные по США добавили важную «фундаментальную подкладку» через запасы и переработку: в свежем недельном отчёте отмечалась разнонаправленная динамика сырой нефти и нефтепродуктов на фоне роста спроса на топливо и высокой загрузки нефтепереработки. Для трейдинга это стало сигналом, что конечный спрос остаётся живым, а значит любая длительная просадка импорта или экспорта быстрее трансформируется в напряжение по нефтепродуктам и марже нефтепереработки, чем в абстрактные ожидания на горизонте квартала.
- В сегменте добычи и экспорта СНГ ключевым триггером стала надёжность инфраструктуры: по Казахстану появился новый риск-фактор в виде инцидента на крупнейшем месторождении, что усилило внимание к фактическому темпу восстановления добычи и к устойчивости отгрузок по экспортной цепочке. Для рынка это означает повышение премии за подтверждённые графики поставок и рост роли «операционной прозрачности» — покупатели и трейдеры жёстче закладывают риск задержек и чаще предпочитают сделки с минимальным временем между загрузкой и разгрузкой.
- По России и торговле в целом в рассматриваемом окне усилился фактор регуляторной неопределённости: США объявили временное смягчение части ограничений для отдельных российских нефтяных потоков, что рынок считал попыткой снизить дефицит доступных партий и уменьшить логистические «заторы» на море. Это добавило краткосрочной ликвидности физической торговле, но одновременно повысило чувствительность к политическим решениям и комплаенс-рискам, из-за чего многие участники предпочитали действовать коротким горизонтом и удерживать грузы до прояснения правил.
- Прогноз на ближайшую неделю — сохранение повышенной волатильности с доминированием факторов экспорта и логистики над классическим балансом спроса и предложения: рынок будет продолжать «переоценивать» риск по маршрутам, а данные по запасам и загрузке нефтепереработки останутся ключевыми индикаторами устойчивости. Если напряжённость вокруг транзита не усилится и выпуск резервов будет идти ритмично, рынок может перейти в более управляемый режим, но при любых новых сбоях по экспортной инфраструктуре приоритет снова сместится в пользу страхования, фрахта и скорости перенаправления потоков.

Динамика изменения BDI и ставок Handy



- **Baltic Dry Index (BDI)** вырос на 2,8% до 2028 пунктов. Индекс судов типа «кэйпсайз», которые обычно перевозят 150-тысячетонные грузы, такие как железная руда и уголь, вырос на 5,8 % до 2880 пунктов, а индекс судов типа «панамакс», которые обычно перевозят от 60 до 70 тысяч тонн угля или зерна, — на 0,2 % до 1838 пунктов. Индекс судов типа «супрамакс» снизился на 0,5 % до 1283 пунктов. Базовый индекс за неделю вырос на 0,9%.
- В **Чёрном море** на текущей неделе ключевым фактором стала высокая неопределённость по стоимости и доступности бункерного топлива на фоне геополитической напряжённости, из-за чего участники резко сократили активность по фиксации. Обсуждение форвардных дат практически остановилось, а фокус сместился на спот, где грузоотправители стараются принимать решения максимально поздно и только под подтверждённые окна. Судовладельцы пытаются переложить рост издержек в рейсовые условия и ужесточают требования к готовности груза и портовой части, тогда как грузоотправители часто не готовы так быстро адаптироваться и переносят отгрузки либо уходят в ожидание. В результате формируется разрыв ожиданий, сделки закрываются точечно, а общий рынок выглядит «тонким» и нервным. При сохраняющемся избытке открытого тоннажа давление на условия по тайм-чартеру усиливается, но по рейсовым сделкам уровень удерживается выше из-за бункерной составляющей и риска задержек. Решающее значение получает исполнимость: чёткая логистика и дисциплина документов становятся главным аргументом для согласования. Прогноз — сохранение вялой торговли и преобладания спота, с постепенным смягчением тайм-чартерных условий и высокой инерцией по рейсовому фрахту до стабилизации бункерного рынка.

Направление	Груз	Тоннаж	4 февраля 2026	11 февраля 2026	18 февраля 2026	25 февраля 2026	4 марта 2026	11 марта 2026
Odesa (Украина) – Tangier (Марокко)	Пшеница	25-30,000 т	24	24	24	24	27	29
Odesa (Украина) – Ashdod (Израиль)	Пшеница	25-30,000 т	25	25	25	26	28	32
Odesa (Украина) - Marmara Sea ports (Турция)	Пшеница	65-70,000 т	18	18	18	18	19	21
Odesa (Украина) – Alexandria (Египет)	Пшеница	65-70,000 т	20	20	20	21	21	22