

2026

СВОДКА НОВОСТЕЙ ФРАХТОВОГО РЫНКА

23 февраля 2026



Экспорт

Объемы фактического экспорта и ожидание



Нефть

Текущий уровень цен на нефть и курс валют



Флот

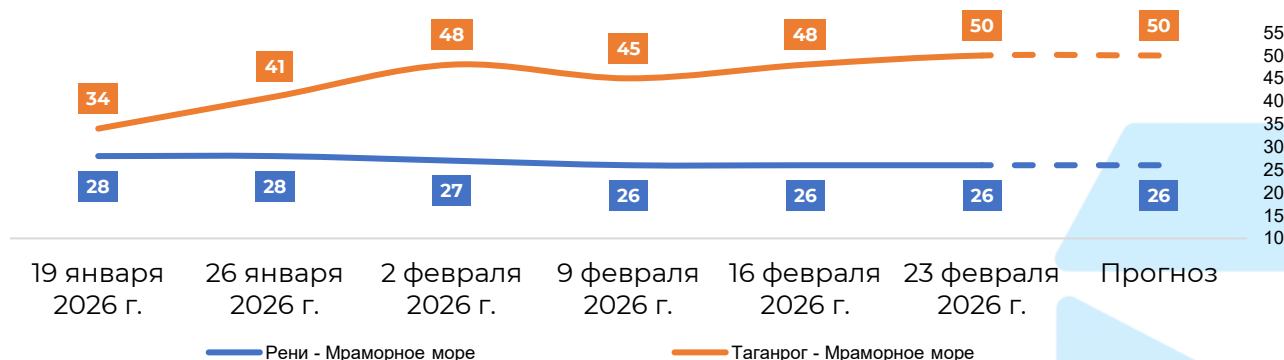
Уровень BDI и основные факторы доступности флота в регионе

MTL
MARITIME LOGISTICS



Флот/погода

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



- В **Чёрном море** фрахт в малотоннажном сегменте формируется на фоне ограниченной торговой активности и нарастающего давления со стороны грузоотправителей, которые всё чаще диктуют условия. Предложение доступных судов постепенно расширяется, поэтому судовладельцы вынуждены активнее искать загрузку и чаще идти на переговоры, чтобы не допускать простоев. Грузовая база остаётся узкой и неритмичной, из-за чего сделки закрываются точечно и преимущественно по наиболее понятным партиям. Дополнительным ограничителем выступает сезонное снижение активности из-за религиозного праздника, что уменьшает число свежих заявок и усиливает конкуренцию между судами. Судовладельцы пока удерживают уровень условий инерционно, но при слабом притоке грузов рыночный баланс постепенно смещается в пользу грузоотправителей. В переговорах растёт роль документальной готовности и точности графика, потому что любая задержка моментально возвращает рынок к сценарию уступок. Прогноз — при сохранении текущего дефицита грузовых предложений условия начнут постепенно ослабевать по мере улучшения погоды и ускорения оборота флота.
- В **Средиземном море** фрахт удерживается за счёт стремления судовладельцев сохранять позиции, однако динамика торговой активности в последние дни выглядит сдержанной. Сезонный фактор религиозного праздника снижает интенсивность заявок, поэтому грузоотправители чаще занимают выжидательную позицию и пробуют возвращать условия к более комфортным уровням. Судовладельцы неохотно делают уступки и стараются защищать экономику рейса за счёт требований к готовности груза и минимизации рисков ожидания. При этом рынок остаётся чувствительным к любым задержкам в портах, поскольку даже кратковременные сбои ухудшают оборот судна и сразу меняют переговорную силу сторон. В результате условия стабилизируются, но напряжение в переговорах нарастает, так как грузоотправители видят возможность усилить давление при отсутствии плотного потока грузов. Чем меньше подтверждённых партий в кратком горизонте, тем выше вероятность, что судовладельцы будут соглашаться на более гибкие условия ради занятости. Прогноз — сохранение умеренно слабой активности с риском постепенного снижения условий, если приток грузов не ускорится.
- В **Азовском море** фрахт в морско-речном сегменте по-прежнему определяется дефицитом доступных судов на ближайшие даты из-за заторов и крайне длительных задержек, которые разрушают оборот флота. Грузоотправители даже при умеренной активности вынуждены конкурировать за редкие свободные позиции, поэтому судовладельцы удерживают сильную переговорную позицию и не спешат на уступки. Одновременно рынок показывает первые признаки ослабления ожиданий на более дальние даты, поскольку часть участников снижает активность и осторожнее планирует отгрузки. Ограничительные меры по экспорту и слабый спрос на зерно усиливают неопределённость для грузоотправителей и уменьшают число твёрдых заявок, из-за чего сделки чаще откладываются до появления более понятного окна исполнения. При этом даже при снижении торговой активности условия не падают быстро, потому что простои и задержки продолжают удерживать реальный дефицит тоннажа. Решающими факторами становятся управляемость графика и готовность груза, так как любые отклонения увеличивают риск потерять судно или получить существенный простой. Прогноз — при улучшении ледовой обстановки и ускорении оборота флота вероятно заметное ослабление условий, особенно если грузовой поток останется слабым.

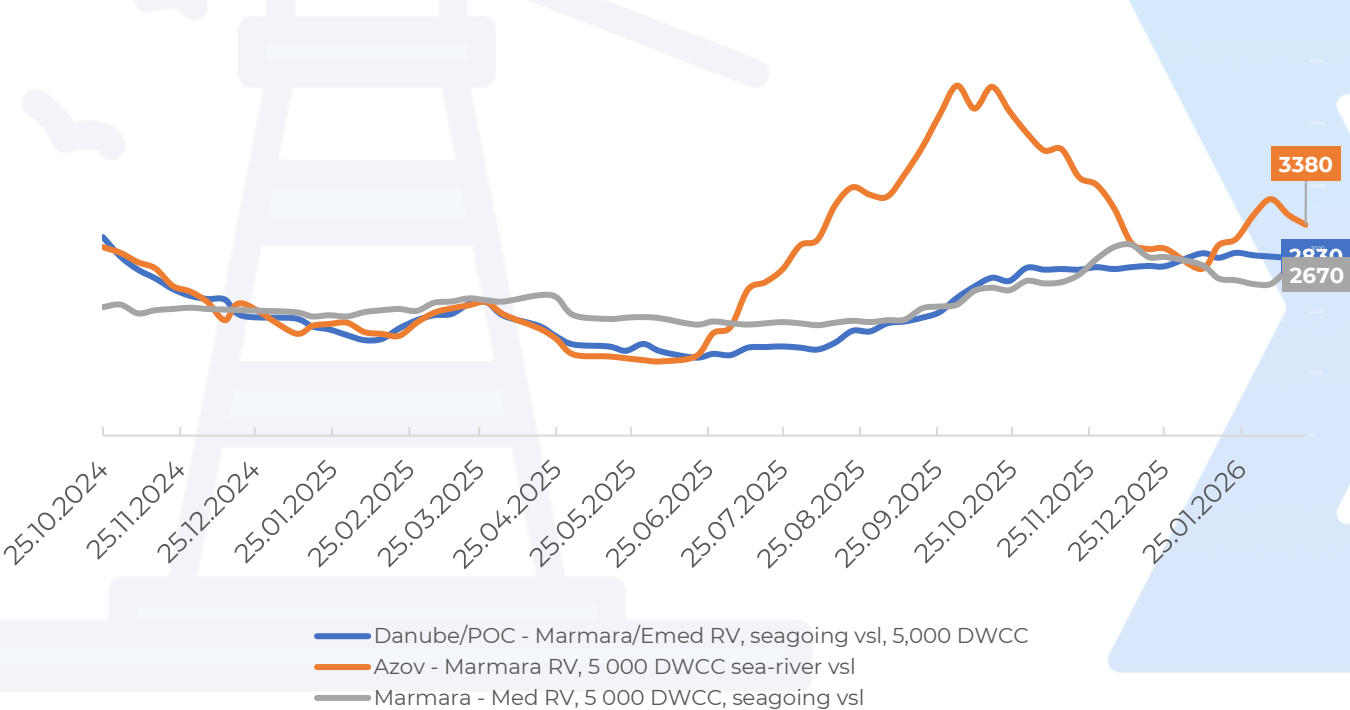
Фрахтовые ставки по другим направлениям из Чёрного моря

Направление	Груз	Тоннаж	19 января 2026	26 января 2026	2 февраля 2026	9 февраля 2026	16 февраля 2026	23 февраля 2026
Reni (Украина) – Marmara (Турция)	Пшеница	5,000 т	28	28	27	26	26	26
Reni (Украина) – ЕС (Италия)	Пшеница	5,000 т	38	38	37	37	37	37
Odessa (Украина) – Tunis (Тунис)	Пшеница	5,000 т	36	36	35	35	35	35
Odessa (Украина) – Alexandria (Египет)	Пшеница	5,000 т	34	34	33	33	33	33

Фрахтовые ставки на прочие грузы Средиземного моря

Направление	Груз	Тоннаж	16 января 2026	23 января 2026	30 января 2026	6 февраля 2026	13 февраля 2026	20 февраля 2026
Gulluk (Турция) – Ashdod (Израиль)	Удобрения	5-6,000 т	30	30	30	30	31	31
Ashdod (Израиль) – Iskenderun (Турция)	Лом / Скрап	5,000 т	35	35	35	35	37	37
Marmara Sea ports (Турция) – Alexandria (Египет)	Цемент	3,000 т	19	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** – 20,9 из 40,9 млн.т. к экспорту (**51,1%**)
 - **Россия** – 36,1 из 55 млн.т. к экспорту (**65,6%**)
- Экспорт зерновых за отчетный период:
 - **Украина (1-20.02.2026)** – 0,32 млн.т. пшеницы, 0,01 млн.т. ячменя, 1,74 млн.т. кукурузы.
 - **Россия (1-23.02.2026)** – 1,8 млн.т. пшеницы, 0,01 млн.т. ячменя, 0,00 млн.т. кукурузы.

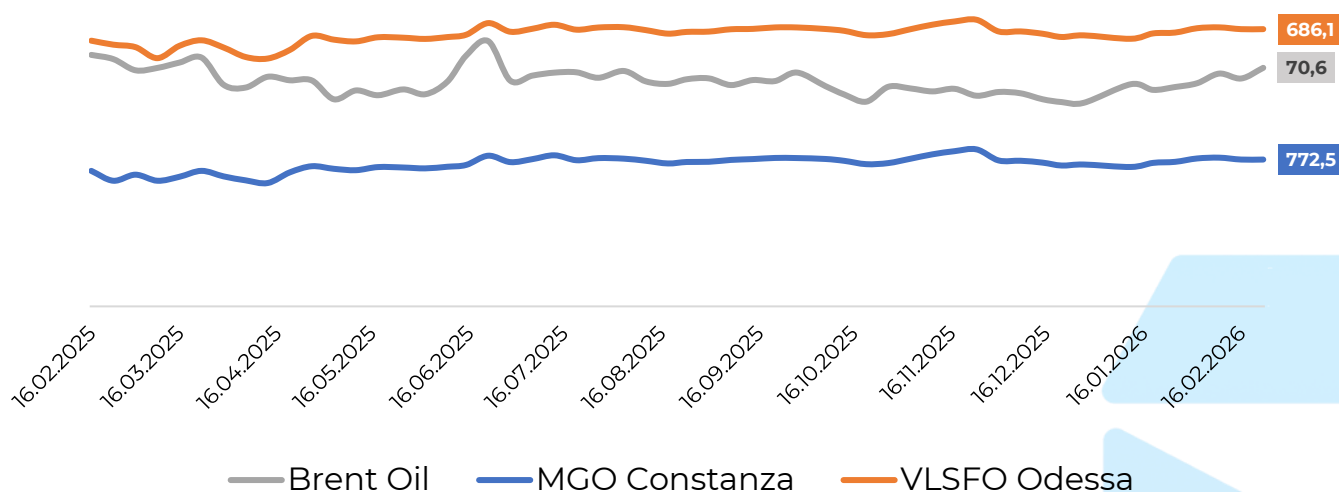
ЦЕНОВАЯ СИТУАЦИЯ

Индикативные цены на продовольственную пшеницу с протеином 12,5% FOB Украина, дол/т по состоянию на 23.02.2026 составляют 220\$.

- **Украина**
- В конце февраля рынок экспорта зерна в Украине упирается в логистику: работа портового узла остаётся чувствительной к простоям, ограничениям по инфраструктуре и перебоям энергоснабжения, поэтому скорость формирования судовых партий и соблюдение графиков становятся ключевыми факторами. Это усиливает роль «исполняемости» сделок, а грузоотправители чаще выбирают сценарии с минимальными рисками задержек. На горизонте ближайших недель базовый сценарий — сохранение повышенной роли логистических ограничений при попытках рынка удерживать ритм отгрузок.
- Погодный фактор остаётся драйвером неопределённости по будущему предложению: эпизоды сильных морозов при ограниченном снежном покрове повышают риск стресса для озимых и добавляют нервозность в торговые решения. Даже без немедленного эффекта на текущие отгрузки участники рынка закладывают это в планирование экспортных программ и в выбор культур, которые проще и быстрее «провести» через цепочку поставки. При нормализации погодных условий давление этого фактора ослабнет, но до весны он продолжит быть в фокусе.
- Регуляторная рамка в феврале влияет на тактику контрактования через обновление минимальных экспортных цен, что усиливает требования к качеству документооборота и снижает гибкость быстрых ценовых уступок в отдельных сделках. На фоне более слабых темпов вывоза относительно прошлогодней траектории рынок становится более селективным: быстрее закрываются партии с понятными сроками и логистикой, а часть объёмов удерживается в ожидании более благоприятного окна. В результате структура экспорта продолжает смещаться в пользу тех культур, где проще обеспечить ритмичную поставку.
- Прогноз на ближайшие 2–3 недели: экспорт останется «логистически управляемым», а основной потенциал ускорения связан с устойчивой работой портовой цепочки и снижением простоев. При отсутствии новых сбоев и при стабилизации погоды вероятно умеренное оживление фиксаций, но без резких скачков, поскольку рынок сохраняет осторожность и повышенные требования к исполнимости контрактов.

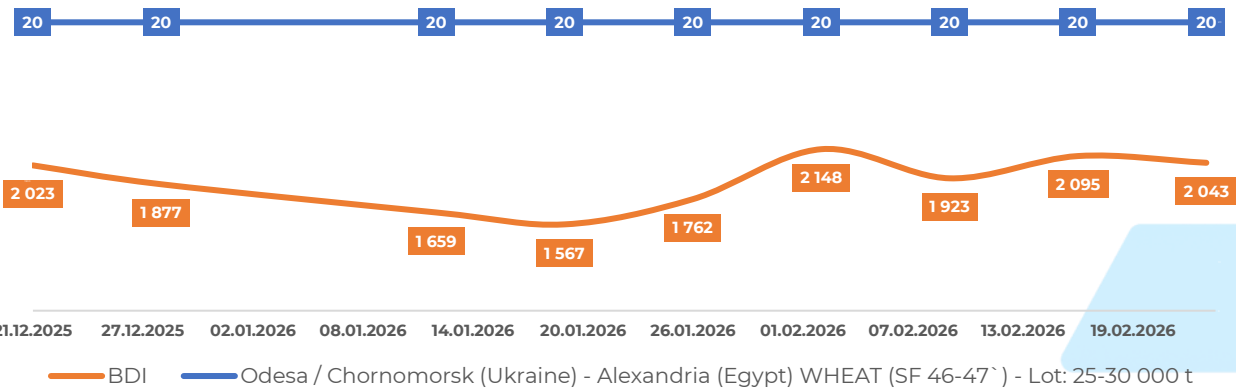
Индикативные цены на продовольственную пшеницу с протеином 12,5% FOB Россия, дол/т по состоянию на 23.02.2026 составляют 230\$.

- **Россия**
- В последние дни экспортный рынок работает в логике «лимитированного коридора»: с 15 февраля начала действовать тарифная квота на вывоз пшеницы, ячменя и кукурузы, что усилило селективность сделок и повысило роль управляемости экспортных программ. Компании фокусируются на тех направлениях и партиях, где выше предсказуемость исполнения, а планирование всё чаще привязано к распределённым лимитам и подтверждённым окнам перевалки.
- Параллельно регуляторная среда остаётся поддерживающей по операционной части: вывозные пошлины по ключевым культурам сохраняются нулевыми, что снижает транзакционные трения и упрощает короткие сделки. Однако эффект нулевых пошлин ограничивается «физикой» — погодными и инфраструктурными факторами, которые влияют на ритм отгрузок и оборот флота, а значит на скорость закрытия экспортных контрактов.
- С точки зрения спроса и конкуренции рынок остаётся в режиме повышенной дисциплины: аналитики продолжают удерживать повышенные оценки экспорта пшеницы на февраль, но отмечают, что темпы зависят от логистики и конкурентного давления на внешних рынках. Это делает торговлю более «тактической»: больше контрактов заключают ближе к датам погрузки, а требования к документальной готовности и к стабильности цепочки поставки становятся жёстче.
- Прогноз на ближайшие 1–2 недели: базовый сценарий — удержание умеренно высокой активности по пшенице при условии, что логистика позволит сохранять ровный ритм отгрузок и не возникнут задержки из-за квотного администрирования. Если пропускная способность будет работать без сбоев, рынок сможет пройти конец февраля в режиме «стабилизации темпа», а при усилении логистических ограничений вероятен переход к более короткому горизонту планирования и повышенной волатильности по неделям.



- В период с 18-23.02.2026 мировой рынок нефти жил в логике «перенастройки потоков» при сохранении высокой физической доступности сырья. Азиатский импорт оставался сильным, но менялась структура поставщиков: часть спроса перераспределялась в пользу ближневосточных объёмов на фоне сокращения закупок у отдельных поставщиков в Индии, тогда как Китай продолжал держать высокий интерес к альтернативным потокам. Для трейдинга это означает рост роли маршрутизации, страхового контура и скорости исполнения, потому что именно логистика и комплаенс всё чаще определяют, какой поток дойдёт до покупателя без сбоев.
- Сегмент запасов и переработки дал ключевой краткосрочный сигнал через США: недельная статистика показала заметное сокращение запасов сырой нефти и нефтепродуктов на фоне более высокой загрузки нефтепереработки и роста конечного спроса на топливо. Это сдвинуло внимание участников к реальному темпу «выборки» сырья из системы и к балансу нефтепродуктов, поскольку именно они задают потребность нефтепереработчиков в новых партиях и поддерживают экспортные возможности. В результате краткосрочные решения по торговле и хеджированию сильнее завязаны на регулярность переработки и динамику запасов, чем на общий новостной фон.
- В атлантической физической торговле усилилась тема тяжёлых сортов: американские нефтепереработчики активизировали попытки получать тяжёлую нефть напрямую у поставщика, чтобы повысить контроль над цепочкой поставки и маржинальностью, что повышает конкуренцию за такие объёмы. Для рынка это важный структурный маркер: спрос нефтепереработки всё чаще фиксируется через более прямые каналы, а роль торговых домов смещается в сторону обеспечения логистики, финансирования и управления рисками. Итоговый эффект — повышенная чувствительность к доступности тяжёлых сортов и к устойчивости экспортной инфраструктуры у соответствующих поставщиков.
- По СНГ фокус был на экспортной исполнимости и бюджетной чувствительности. В России обсуждение сместилось к тому, как сочетание санкционных ограничений, перестройки экспортных потоков и валютной динамики влияет на нефтегазовые доходы и, косвенно, на стимулы к поддержанию экспорта и переработки. Для торговли это означает, что продавцы будут чаще оптимизировать цепочку «партия — маршрут — разгрузка» и выбирать сценарии с меньшим риском зависания груза, даже если цикл сделки становится длиннее.
- Казахстан оставался зоной риска по маршрутизации экспорта: публичные оценки указывали на высокую зависимость от ключевого экспортного направления и ограниченность возможностей быстрой замены маршрута, что делает добычу и экспорт чувствительными к инфраструктурным сбоям. Это удерживает премию за надёжность графика отгрузок и повышает требования покупателей к подтверждённым слотам и документальной дисциплине, особенно при нестабильности на стороне терминалов и магистральной логистики.
- Прогноз на ближайшие одну-две недели: базовый сценарий — управляемая волатильность, где направление будет задаваться динамикой запасов в США и скоростью перестройки физических потоков в Азии. Для СНГ ключевые триггеры — устойчивость экспортной логистики и предсказуемость графиков отгрузок, поскольку именно они будут либо сглаживать, либо усиливать колебания на физическом рынке. При сохранении сильной переработки и отсутствии новых инфраструктурных сбоев рынок будет выглядеть более устойчивым, но любые задержки в экспортной цепочке быстро вернут напряжение в торговлю.

Динамика изменения BDI и ставок Handy



- **Baltic Dry Index (BDI)** прервал трехдневную полосу неудач и вырос на 1,2 % до 2043 пунктов, в основном за счет роста ставок на крупнотоннажные суда. Индекс capesize, который обычно используется для перевозки грузов весом 150 000 тонн, таких как железная руда и уголь, вырос на 1,7 % до 3051 пункта; индекс rapamax, который обычно используется для перевозки 60 000–70 000 тонн угля или зерна, продолжил расти и увеличился на 1,2 % до 1838 пунктов. Индекс для судов меньшего размера, supramax, снизился на 1 пункт до 1159 пунктов. За неделю базовый индекс упал примерно на 1,9%.
- В **Чёрном море** рынок в сегменте supramax демонстрирует осторожное восстановление от минимальных уровней за счёт регулярных зерновых отгрузок, при этом предложение альтернативных грузов остаётся крайне ограниченным и не формирует устойчивой базы спроса. На фоне дефицита разнообразия грузов грузоотправители чаще действуют выборочно и выводят на рынок только наиболее исполнимые партии, что делает поток сделок неритмичным. Судовладельцы используют любые признаки устойчивого зернового трафика, чтобы укреплять переговорную позицию и ограничивать уступки, однако общая слабость грузовой базы сдерживает развитие тренда. В handysize сегменте динамика выглядит более инертной, так как при текущей структуре спроса конкуренция за сделки не даёт судовладельцам уверенно продавливать улучшение условий. В переговорах возрастает роль скорости закрытия судна и готовности грузовой партии, потому что при скудном предложении грузов любая задержка быстро возвращает рынок в режим давления со стороны грузоотправителей. Прогноз на ближайшую неделю — сохранение умеренно стабильной картины с шансом на дальнейшую локальную стабилизацию при сохранении регулярных зерновых заявок, но без предпосылок к устойчивому росту без расширения грузовой базы.

Направление	Груз	Тоннаж	14 января 2026	21 января 2026	28 января 2026	4 февраля 2026	11 февраля 2026	18 февраля 2026
Odesa (Украина) – Tangier (Марокко)	Пшеница	25-30,000 т	23	23	24	24	24	24
Odesa (Украина) – Ashdod (Израиль)	Пшеница	25-30,000 т	24	24	25	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