

2026

СВОДКА НОВОСТЕЙ ФРАХТОВОГО РЫНКА

9 марта 2026



Экспорт

Объемы фактического экспорта и ожидание



Нефть

Текущий уровень цен на нефть и курс валют



Флот

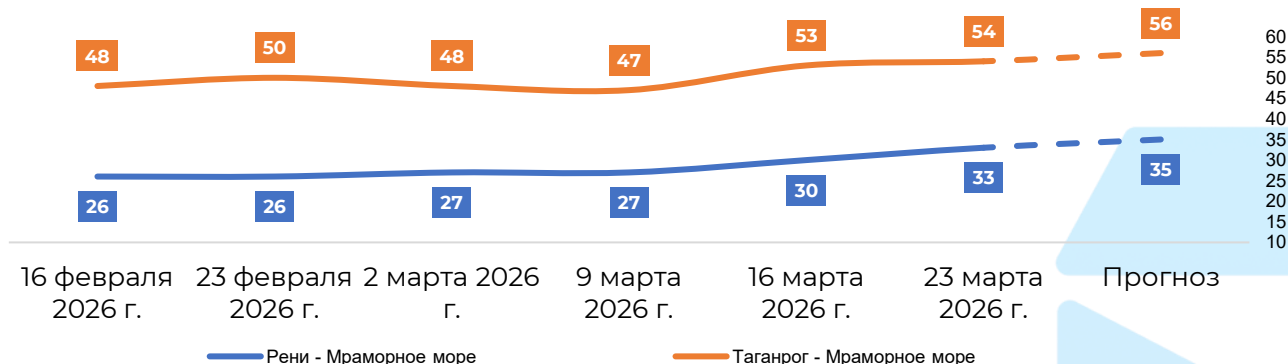
Уровень BDI и основные факторы доступности флота в регионе

MTL
MARITIME LOGISTICS



ФЛОТ/ПОГОДА

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



- В **Чёрном море** фрахт продолжает определяться высокой волатильностью бункерного топлива, из-за чего переговоры стали максимально конфликтными и медленными. Разрыв между идеями грузоотправителей и судовладельцев остаётся широким, поэтому значительная часть заявок уходит в перенос, а фиксационная активность держится на минимуме. Судовладельцы делают уступки в основном только по споту, при этом стараются не снижать ожидания на ближайшие даты, чтобы компенсировать рост издержек. Существенного избытка тоннажа при этом не формируется, а часть флота уходит в занятость на более «дорогих» и лучше оплачиваемых грузах, что дополнительно сужает выбор для грузоотправителей зерна. Из-за этого сделки по зерну закрываются сложнее, чем по металлам и удобрениям, и рынок выглядит «тонким» по ликвидности. Ключевым критерием становится исполнимость: готовность груза, документов и минимизация рисков простоя. Прогноз — сохранение напряжённой модели с преобладанием спота и вероятностью мягкой коррекции ожиданий судовладельцев, если грузоотправители продолжат массово откладывать отгрузки.
- В **Средиземном море** фрахт в текущем периоде развивается в логике сезонного замедления, когда часть грузоотправителей переносит решения, а судовладельцы стремятся заранее обеспечить занятость флота. Праздничный фактор снижает активность и увеличивает конкуренцию за ограниченный список твёрдых грузов, поэтому судовладельцы становятся более гибкими в переговорах. При этом неопределённость по бункеру сохраняется и продолжает добавлять нервозность в рейсовые обсуждения, из-за чего стороны чаще возвращаются к пересогласованиям условий. Фундаментально рынок мягче: спрос выглядит менее плотным, а доступность тоннажа достаточна для закрытия текущих запросов без дефицита. В результате фрахт удерживается скорее инерционно, а попытки укрепления быстро упираются в нежелание грузоотправителей принимать рост издержек. На первый план выходит скорость подтверждения партии и готовность работать по споту, иначе грузоотправитель рискует потерять окно. Прогноз — сохранение умеренно мягкой динамики с повышенной договороспособностью судовладельцев до восстановления регулярного потока заявок после завершения праздничного периода.
- В **Азовском море** фрахт в морско-речном сегменте продолжает поддерживаться слабым оборотом флота, так как задержки при прохождении и накопленные простои остаются значимыми даже при улучшении погодных условий. Судовладельцы опираются на дефицит реально доступных судов и на рост топливных затрат, поэтому удерживают жёсткую позицию и стремятся сохранять повышенные ожидания. Грузоотправители, напротив, пытаются остановить дальнейшее укрепление и в отдельных случаях добиваются признаков отката, используя более спокойный спрос и возможность подождать. При этом рынок остаётся нервным: любая новая задержка быстро возвращает ощущение нехватки тоннажа и ухудшает переговорную позицию грузоотправителей. Дальнее плечо в целом воспринимается как более рискованное из-за вероятности дополнительного простоя, поэтому решения принимаются осторожнее и ближе к фактическому окну. В итоге сделки закрываются точечно и преимущественно там, где грузоотправитель может обеспечить быструю погрузку и дисциплину документов. Прогноз — постепенное ослабление условий возможно только при устойчивом сокращении простоев и восстановлении оборота флота, иначе рынок сохранит высокий уровень нервозности и сопротивление судовладельцев уступкам.

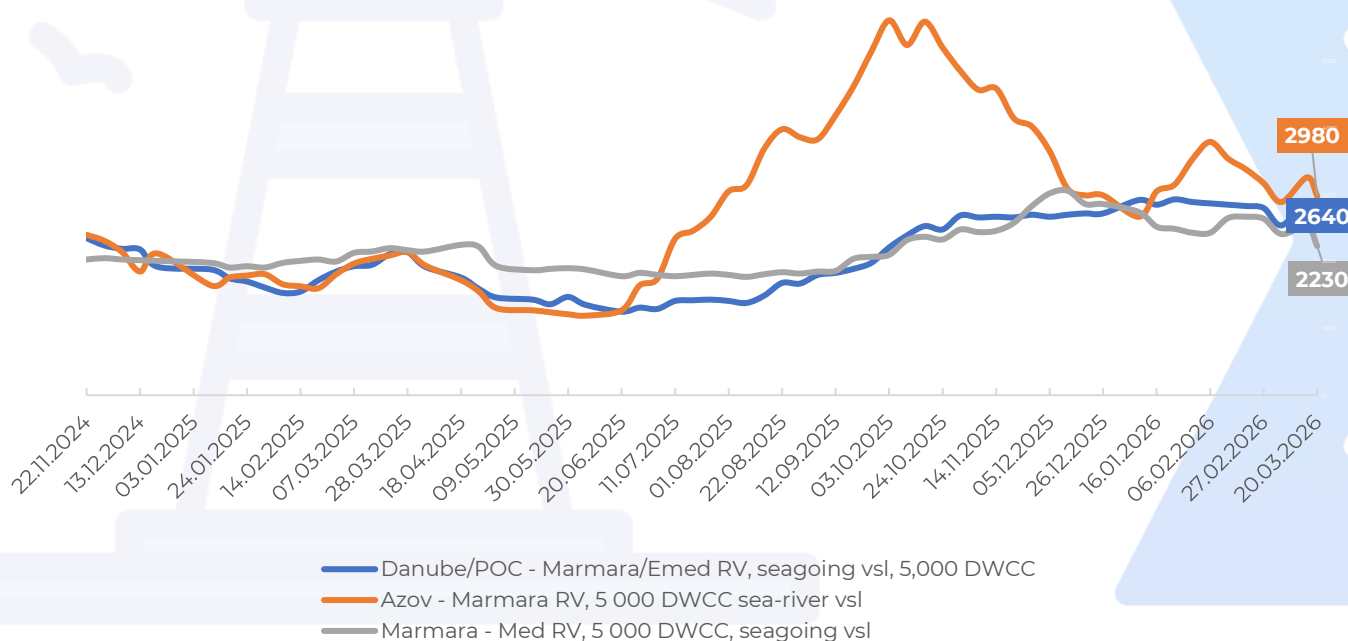
Фрахтовые ставки по другим направлениям из Чёрного моря

Направление	Груз	Тоннаж	16 февраля 2026	23 февраля 2026	2 марта 2026	9 марта 2026	16 марта 2026	23 марта 2026
Reni (Украина) – Marmara (Турция)	Пшеница	5,000 т	26	26	27	27	30	33
Reni (Украина) – ЕС (Италия)	Пшеница	5,000 т	37	37	38	38	42	47
Odessa (Украина) – Tunis (Тунис)	Пшеница	5,000 т	35	35	36	36	38	42
Odessa (Украина) – Alexandria (Египет)	Пшеница	5,000 т	33	33	34	34	36	40

Фрахтовые ставки на прочие грузы Средиземного моря

Направление	Груз	Тоннаж	13 февраля 2026	20 февраля 2026	27 февраля 2026	6 марта 2026	13 марта 2026	20 марта 2026
Gulluk (Турция) – Ashdod (Израиль)	Удобрения	5-6,000 т	31	31	31	31	33	36
Ashdod (Израиль) – Iskenderun (Турция)	Лом / Скрап	5,000 т	37	37	37	37	37	40
Marmara Sea ports (Турция) – Alexandria (Египет)	Цемент	3,000 т	19	19	20	20	21	22

Динамика суточного дохода (ТЧЭ) костерного флота



ЭКСПОРТНАЯ АКТИВНОСТЬ УКРАИНЫ И РФ

- Выполнение годового прогноза **экспорта основных зерновых** на 2025/2026 МГ:
 - **Украина** – 23,7 из 40,9 млн.т. к экспорту **(57,9%)**
 - **Россия** – 38,2 из 55 млн.т. к экспорту **(69,4%)**
- Экспорт зерновых за отчетный период:
 - **Украина (1-23.03.2026)** – 0,36 млн.т. пшеницы, 0,04 млн.т. ячменя, 1,51 млн.т. кукурузы.
 - **Россия (1-23.03.2026)** – 2,97 млн.т. пшеницы, 0,088 млн.т. ячменя, 0,013 млн.т. кукурузы.

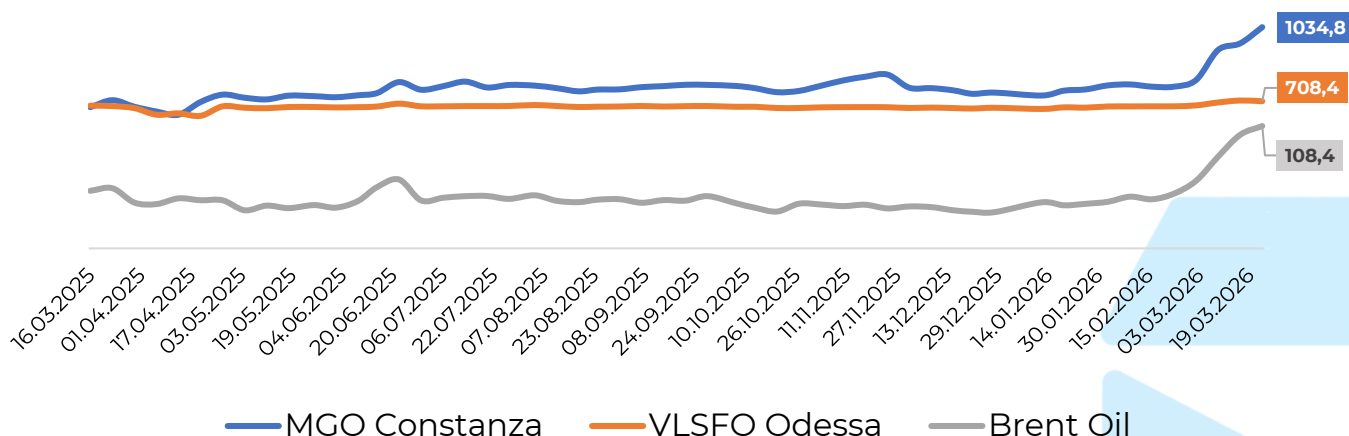
ЦЕНОВАЯ СИТУАЦИЯ

Индикативные цены на продовольственную пшеницу с протеином 12,5% FOB Украина, дол/т по состоянию на 20.03.2026 составляют 238\$.

- **Украина**
- В последние 5–7 дней экспортная повестка держится на логистике и исполнимости: грузоотправители сильнее привязывают сделки к реальным «окнам» перевалки и готовности партий, потому что любая задержка в цепочке подвоза быстро превращается в простой и сдвиг графика. На рынке растёт роль документальной дисциплины и предварительного резервирования, иначе сделки «зависают» и переносятся на более поздние даты.
- Отдельно выделяется ситуация по пшенице: несмотря на усиление интереса со стороны покупателей, темпы вывоза остаются сдержанными из-за конкуренции на внешних рынках и ограничений по инфраструктуре и ритму отгрузок. В результате экспорт становится более выборочным, а грузоотправители чаще ориентируются на быстро исполнимые партии и короткий горизонт планирования.
- С точки зрения стратегии производства и будущего экспортного баланса усилился фокус на перераспределении посевов в пользу масличных, так как рост затрат в энергетике повышает интерес к сырью для биотопливной цепочки. Это создаёт ожидания изменения структуры предложения в следующем сезоне и повышает внимание рынка к решениям аграриев уже сейчас, поскольку они напрямую влияют на будущие экспортные возможности.
- Прогноз на ближайшие 1–2 недели: базовый сценарий — сохранение умеренной отгрузочной активности с высокой зависимостью от устойчивости портовой цепочки, при этом кукуруза останется основным драйвером ритма вывоза. Ускорение возможно при снижении простоев и более регулярном появлении твёрдых заявок; при сохранении логистических ограничений рынок останется волатильным по неделям.

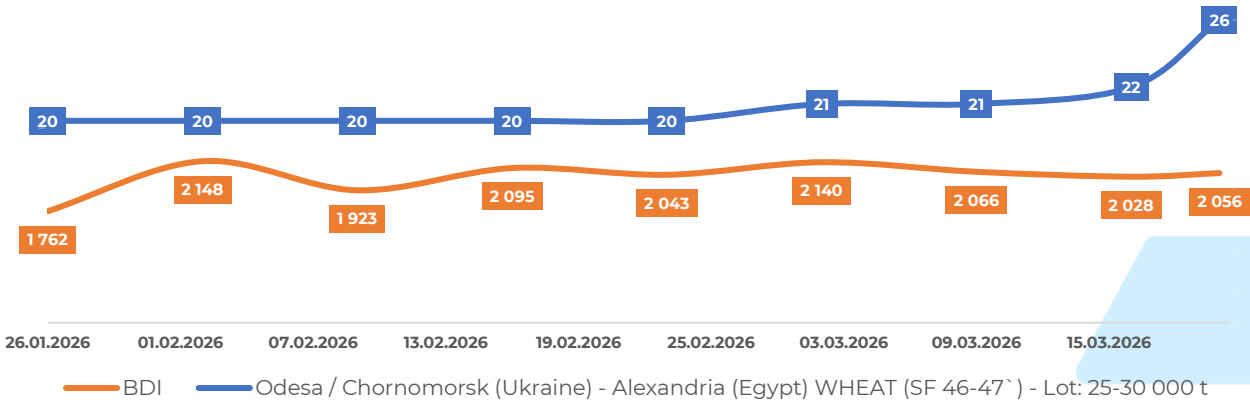
Индикативные цены на продовольственную пшеницу с протеином 12,5% FOB Россия, дол/т по состоянию на 20.03.2026 составляют 240\$.

- **Россия**
- В марте экспортный контур ускорился по пшенице: по данным отраслевых оценок, за первые две с лишним недели месяца вывоз уже сформировал высокий темп, а прогноз по месяцу повышен. Это усиливает конкуренцию за логистические окна и повышает ценность портовой дисциплины, потому что концентрация потоков в короткий период делает цепочку «подвоз—перевалка—судозаход» более чувствительной к сбоям.
- Регуляторная рамка в последние дни стала менее «нейтральной»: после длительного периода нулевой ставки пошлина на пшеницу снова действует, а расчётные индикативы обновляются еженедельно. Для рынка это означает более жёсткое планирование экспортёров по экономике сделок и выше приоритизация направлений с прогнозируемым исполнением, поскольку любое удлинение цикла сделки сильнее бьёт по марже.
- Логистика и судоходные ограничения остаются главным операционным фильтром: даже при наличии спроса и ресурса темп вывоза определяется пропускной способностью портов и устойчивостью судозаходов. В таких условиях рынок смещается в сторону короткого горизонта контрактования и фиксаций ближе к погрузке, чтобы минимизировать риск переносов и простоев.
- Внешний контур поддерживает «тактический» спрос на зерно через рост неопределённости на сырьевых рынках и стремление импортёров страховать запасы, что повышает чувствительность сделок к срокам и надёжности поставки. Базовый прогноз на ближайшие 1–2 недели — сохранение повышенного темпа по пшенице при условии стабильной портовой логистики, при этом любая просадка по судозаходам быстро переведёт рынок в режим более осторожного подтверждения объёмов.



- На прошлой неделе ключевым драйвером рынка нефти стала геополитическая неопределённость вокруг судоходства и экспортных маршрутов, из-за чего участники торговли оценивали не столько потенциал добычи, сколько реальную способность вывезти и доставить сырьё. На фоне ограничений прохождения через ключевой транзит поставщики ускорили переориентацию потоков на альтернативные направления и порты, что повысило значение трубопроводной инфраструктуры и доступности терминалов. В результате премия за надёжность поставок выросла, а сделки чаще заключались с более коротким горизонтом и повышенными буферами по срокам исполнения. Со стороны добычи и экспорта заметный акцент сместился на возможности поддерживать поставки в Азию по контрактной базе при ограниченном манёвре по логистике. Сообщения о сокращении объёмов поставки по отдельным направлениям и перераспределении отгрузок через альтернативные экспортные узлы усилили конкуренцию покупателей за гарантированные партии и повысили роль планирования графиков загрузки. Для торговых домов это означает рост значимости контроля цепочки «погрузка — фрахт — страхование — разгрузка», потому что именно она стала главным ограничителем физического рынка на горизонте ближайших недель.
- В сегменте нефтепродуктов рынок получил сигнал о перестройке глобальных потоков: из-за рисков по поставкам из традиционных источников азиатские покупатели усилили интерес к бензиновым партиями из Европы, что меняет маршрутизацию и поддерживает перевозки на дальние направления. Одновременно часть азиатских нефтепереработчиков сокращала выпуск из-за неопределённости по сырью и логистике, что делает баланс по нефтепродуктам более чувствительным к любым сбоям в поставках. Такой контур повышает транспортные издержки и усиливает связь рынка нефти с рынком готовых продуктов через маржу нефтепереработки.
- Данные по запасам в США в этот же период добавили фундаментальный «якорь»: отчётность показала рост коммерческих запасов сырой нефти при одновременном снижении запасов бензина и дистиллятов, что указывает на активное потребление нефтепродуктов и высокую роль нефтепереработки в балансировке системы. Для рынка это двойкий сигнал: по сырью краткосрочно ощущается достаточность, но по продуктам сохраняется напряжение, и любые логистические сбои быстрее проявляются именно через нефтепродукты. В результате трейдинг сильнее привязался к еженедельной динамике запасов и к устойчивости импорта, чем к долгосрочным прогнозам спроса.
- По России в фокусе последних дней оказались экспорт и торговая исполнимость нефтепродуктов: санкционные ограничения и тяжёлые погодные условия увеличили долю перевалки «борт в борт» и удлинители логистическую цепочку до конечного покупателя. Это снижает оборот тоннажа, повышает значимость ледового класса и доступности судов, а также увеличивает роль страхования и комплаенс-процедур в конечной экономике поставки. Для экспорта это означает, что физический поток может сохраняться, но становится более инерционным и зависимым от узких мест логистики.
- Прогноз на ближайшую неделю — сохранение повышенной волатильности при доминировании факторов экспорта и логистики над классическим балансом спроса и предложения. Если ограничения транзита не усилятся и альтернативные маршруты продолжат работать без сбоев, рынок будет постепенно возвращаться к оценке запасов и устойчивости нефтепереработки как основных ориентиров. При любом ухудшении безопасности перевозок или сбоях в экспортной инфраструктуре участники снова будут реагировать через перестройку потоков, рост требований к страховому покрытию и сжатие горизонта сделок.

Динамика изменения BDI и ставок Handy



- **Baltic Dry Index (BDI)** немного снизился — примерно на 0,1 % до 2056 пунктов. Индекс судов типа «панамакс», которые обычно перевозят от 60 000 до 70 000 тонн угля или зерна, снизился примерно на 0,3 % до 1904 пунктов, а индекс судов типа «супрамакс» — на 0,4 % до 1224 пунктов. С другой стороны, индекс судов типа «кэйпсайз», которые обычно перевозят грузы весом 150 000 тонн, включая железную руду и уголь, вырос на 0,2 % до 2971 пункта. Базовый индекс за неделю вырос на 1,4 %.
- В **Чёрном море** фрахтовый рынок в сегментах handysize и supramax/ultramax продолжает испытывать давление из-за высокой волатильности бункерного топлива, которая снижает предсказуемость экономики рейса и тормозит переговоры. Грузоотправители не успевают адаптировать логистику и бюджеты под новые условия, поэтому чаще занимают выжидательную позицию и выводят на рынок меньше твёрдых заявок. Судовладельцы при этом сталкиваются с дефицитом свежих подтверждённых грузов и вынуждены делать уступки в тайм-чартерных обсуждениях, чтобы удерживать занятость и не накапливать простой. В рейсовых сделках сохраняется нервозность: разрыв между ожиданиями грузоотправителей и судовладельцев остаётся широким, а сделки закрываются точно и ближе к споту. Зерновые отгрузки остаются наиболее регулярной частью грузовой базы, но их недостаточно, чтобы быстро развернуть рынок без притока новых твёрдых предложений. На фоне этой структуры спроса усиливается конкуренция между судами за ограниченный пул исполнимых партий, а решающим фактором становится готовность груза и документальная дисциплина. Прогноз — в конце марта и начале апреля сохранится осторожный рынок с преобладанием спота и риском дальнейшего ослабления тайм-чартерных уровней, пока бункерная неопределённость не снизится и не восстановится поток твёрдых заявок.

Направление	Груз	Тоннаж	13 февраля 2026	20 февраля 2026	27 февраля 2026	6 марта 2026	13 марта 2026	20 марта 2026
Odesa (Украина) – Tangier (Марокко)	Пшеница	25-30,000 т	24	24	24	27	29	30
Odesa (Украина) – Ashdod (Израиль)	Пшеница	25-30,000 т	25	25	26	28	32	33
Odesa (Украина) - Marmara Sea ports (Турция)	Пшеница	65-70,000 т	18	18	18	19	21	20
Odesa (Украина) – Alexandria (Египет)	Пшеница	65-70,000 т	20	20	21	21	22	23