

Фрахтовый рынок балкеров восстанавливался после спада



Ставки фрахта судов различного класса для экспорта сухих грузов из российских портов значительно выросли к концу года по сравнению с январем. Несмотря на слабый спрос на тоннаж в первом полугодии, во второй половине 2025 г. ситуация на рынке резко изменилась: поддержку ценам оказали старт нового сельскохозяйственного сезона 2025/2026 и общий повышательный тренд на мировом фрахтовом рынке.

Стоимость доставки партий зерна по 25—30 тыс. т по одному из ключевых маршрутов экспорта российской пшеницы — из портов Черного моря в Александрию (Египет) — преимущественно сохранялась в диапазоне \$13—15/т с января по июль.

Постепенное укрепление рубля осложнило российским продавцам реализацию продукции, а высокая конкуренция со стороны альтернативных поставщиков дополнительно давила на экспортную активность, отмечали участники рынка.

Ситуация изменилась после начала нового сельхозсезона с 1 июля: в августе и сентябре торговая активность заметно выросла. Повышенный спрос со стороны фрахтователей на тоннаж способствовал стабильному росту ставок фрахта, которые еженедельно увеличивались до конца октября. Достигнув пика в \$24,50/т в последних числах октября, стоимость перевозки пшеницы из российских портов Черного моря в Александрию к началу декабря снизилась в среднем до \$20,75/т, что, впрочем, на \$7,25/т выше цен в начале года.

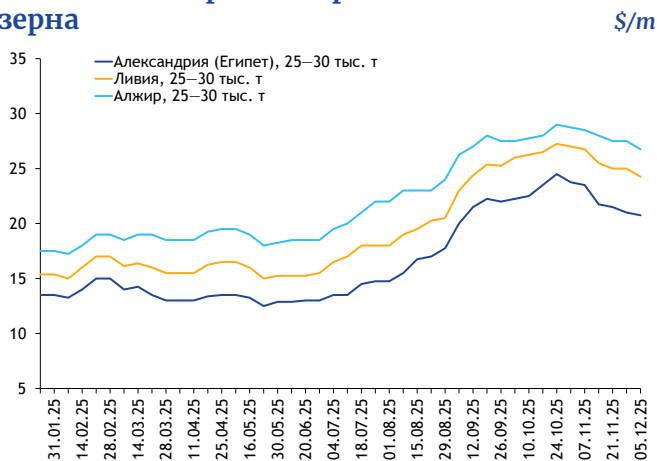
Динамика ставок на транспортировку черных металлов в целом следовала тому же тренду, что и на рынке зерновых перевозок, который формирует ценовой ориентир для большинства сухих грузов, отправляемых из черноморских портов.

Стоимость морской транспортировки стальной заготовки партиями по 3—5 тыс. т из Новороссийска (Краснодарский край) в турецкие порты Черного и Мраморного морей за год увеличилась в среднем на \$4,50—5/т, до \$21,50/т и \$24/т соответственно.

В среднетоннажном сегменте перевозка стальной заготовки партиями по 25—30 тыс. т из Новороссийска в Искендерун (Турция) за аналогичный период подорожала на \$4/т, до \$20,50/т. Этот класс судов в течение года оставался наиболее востребованным среди фрахтователей.

Ставки фрахта крупнотоннажных сухогрузов класса Panamax (дедвейт 60—80 тыс. т) для перевозки угля из российских портов к началу декабря выросли относительно уровней начала года. Однако в IV квартале

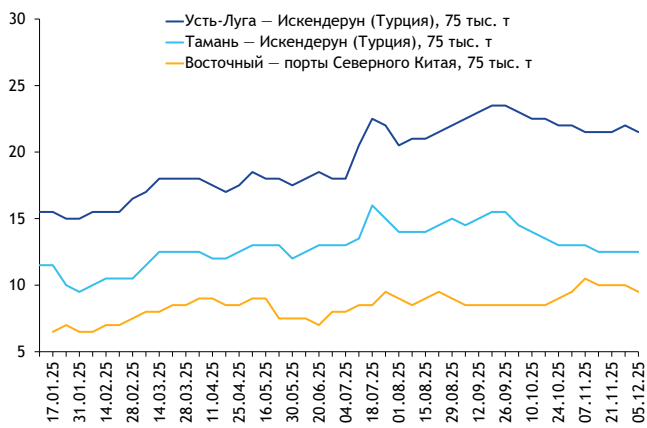
Стоимость морской перевозки зерна



Стоимость морской перевозки стальной заготовки



Стоимость морской перевозки угля \$/т



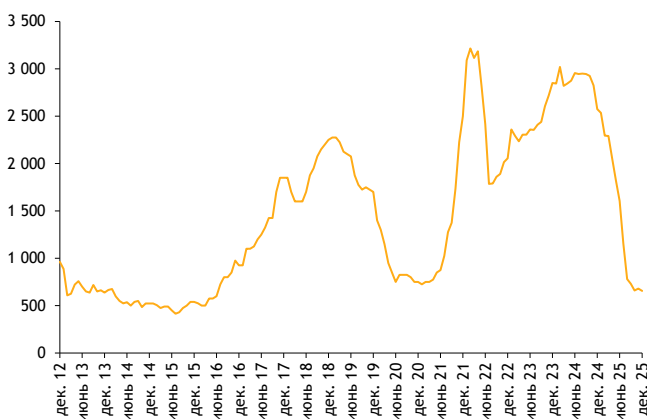
и в этом сегменте балкеров наблюдалось постепенное охлаждение спроса.

Перевозка партий угля по 75 тыс. т из Усть-Луги (Ленинградская обл.) и Тамани (Краснодарский край) в Искендерун в начале декабря фиксировалась на уровнях \$21,50/т и \$12,50/т соответственно, что на \$6,50/т и \$3/т выше январских значений. Максимальные уровни ставок на этих маршрутах были зафиксированы в конце сентября, когда достигали \$23,50/т и \$15,50/т. После этого стоимость фрахта начала постепенно снижаться в результате общего ослабления спроса на тоннаж в Атлантическом бассейне.

На восточных маршрутах экспорта угля ставки также выросли по сравнению с началом года, однако волатильность в течение периода была заметно ниже, чем в западных портах. Доставка партий объемом 75 тыс. т из Восточного (Приморский край) в порты Северного Китая подорожала до \$9,50/т против \$6,50/т в январе. Годовой максимум был отмечен в конце октября, когда цена на маршруте достигла \$10,50/т.

Ставки аренды полувагонов (69 т, спот)

руб./сут. без НДС



По оценкам участников рынка, нисходящая динамика на рынке морских перевозок сухих грузов сохранится и в начале следующего года. Особенно заметным снижением активности традиционно будет в январе из-за новогодних праздников в России. Тем не менее резкого удешевления фрахта собеседники Argus не ожидают: судовладельцы, по их мнению, постараются удерживать ставки, чтобы избежать повторения слабого начала текущего года.

Операторы вагонов прожили год в профиците

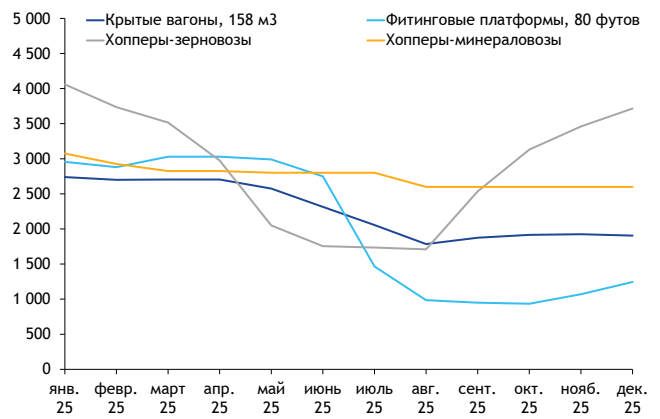
Ставки аренды вагонов для перевозок сухих грузов в течение года снижались до минимальных значений. Причины распродажи были как общими для всех родов подвижного состава, так и частными — в зависимости от отраслей, обслуживаемых тем или иным парком.

К концу года ставки аренды самого массового подвижного состава — полувагонов — достигли многолетних минимумов ввиду заметного профицита в сегменте. Аренда типового полувагона на декабрь обходится на спотовом рынке в 630—680 руб./сут. без НДС. В последний раз ценник опускался ниже в июне 2016 г., когда ставки находились на уровне 500—700 руб./сут. без НДС. Тогда избыток парка на сети удалось победить с помощью запрета на эксплуатацию парка, срок службы которого продлевался после 1 января 2016 г.

Профицит наблюдается не только в сегменте полувагонов. На сети РЖД также фиксируется избыточное предложение крытых вагонов, фитинговых платформ, а также хопперов-минераловозов, что негативно сказывается на ставках аренды такого подвижного состава. В частности, аренда 158-кубовых крытых вагонов подешевела с начала года на 44%, до 1 870—1 940 руб./сут. без НДС, в сегменте фитинговых платформ цены снизились в 2,4 раза, до 1 210—1 280 руб./сут. без НДС, а ставка аренды минераловозов

Ставки аренды подвижного состава

руб./сут. без НДС



составила в декабре 2 400—2 800 руб./сут. без НДС, что на 9% ниже, чем в начале года.

Более уверенно себя чувствуют операторы хопперов для перевозки зерна: спрос на такой парк в конце года превышал предложение, и цены на его аренду составили 3 580—3 850 руб./сут. без НДС. Впрочем, это все равно ниже цен начала года на 9%. А кроме того, важную роль сыграл сезонный фактор: к концу первого полугодия торговая активность зернотрейдеров была пониженной, и цены в сегменте также достигали минимальных значений. Однако во второй половине года, когда со стартом очередного сельхозсезона зерно стало активно отгружаться как на экспорт, так и на внутренний рынок, цены перешли к росту. Уже в феврале, когда начнется период квотирования экспорта зерна (вводится правительством России ежегодно с 15 февраля по 30 июня), ожидается спад объемов перевозок и охлаждение спроса на подвижной состав.


В 2025 г. совпали два мощных фактора: РЖД, борясь с излишним, по мнению госкомпании, парком на сети, отправила в длительный отстой более 200 тыс. грузовых вагонов всех родов. К концу ноября этот показатель достиг 246 тыс. единиц, что составляет примерно 18% общего парка. Освобождение инфраструктуры позволило повысить скорость доставки на ряде направлений, что снизило размер потребного парка.

Одновременно с этим сократилось предъявление грузов со стороны отправителей — весь год погрузка РЖД уменьшалась относительно результатов 2024 г., показав символическую прибавку — на 0,1% — лишь по итогам октября, и вновь перейдя к снижению в ноябре.

В течение года сокращались отправки следующих номенклатур: каменного угля — ввиду убыточного экспорта при излишне укрепившемся курсе рубля, черных металлов — из-за снижения выплавки стали, а также перевода части грузов на более предсказуемый и также дешевый автомобильный транспорт, стройматериалов — на фоне переноса инфраструктурных проектов в период действия высокой ключевой ставки Центрального банка России. Сокращение грузовой базы также не лучшим образом, с точки зрения собственников подвижного состава, повлияло на объемы потребного парка и усугубило профицит вагонов.

Операторы выражают надежду, что профицитный рынок покупателя продержится не более полугода. Участники рынка отмечают неуклонное сокращение рабочего парка на сети РЖД в различных сегментах, поскольку капитальные ремонты вагонов уже подорожали, а стоимость деповских ремонтов вырастет с 1 января 2026 г. В результате даже при сохранении текущих темпов погрузки баланс спроса и предложения, к примеру, универсального подвижного состава — полувагонов и крытого парка — может качнуться в сторону дефицита уже летом, полагают отраслевые источники.

Для получения подробной информации свяжитесь с нами:

 https://t.me/argus_price_agency • markets@argusmedia.com • <https://www.argusmedia.com/ru/solutions/products/argus-dry-bulk-logistics-report>

Настоящий документ подготовлен группой Argus Media (далее именуемой «Argus») исключительно в информационных целях и не служит какой-либо конкретной цели. Информация и мнения, изложенные в настоящем документе, предоставляются на условиях «как есть» и не могут считаться консультацией по юридическим, налоговым, бухгалтерским или инвестиционным вопросам, а также оказанием юридических, консалтинговых или иных профессиональных услуг любого рода.

В максимальной возможной степени, разрешенной законом, ни Argus, ни его директора, акционеры, персонал или консультанты не делают никаких заверений и не дают гарантий относительно точности или полноты настоящего документа. Argus не предоставляет никаких подразумеваемых гарантий, заверений или подтверждений о коммерческой пригодности или пригодности для какой-либо конкретной цели и не принимает на себя никакой ответственности за любой ущерб, возникший в результате использования или в связи с опорой на информацию, содержащуюся в настоящем документе или исключенной из него, а также любых сопутствующих материалов (таких как слайды, раздаточные материалы, прочие презентационные документы и записи, а также любые другие материалы или информация, распространяемые на презентации, в ходе которой демонстрируется настоящий документ, или в связи с настоящим документом) (будь то в результате нарушения договора, деликта (включая совершенные по небрежности), нарушения установленных законом обязанностей или на иных основаниях). Получателям настоящего документа и любым другим лицам не предоставляются никакие права или средства правовой защиты. Данные и информация, содержащиеся в настоящем документе, получены из различных источников, некоторые из которых являются третьими лицами, неподконтрольными Argus, и некоторая часть таких данных и информации может быть не проверена. Любые представленные аналитические материалы, заключения, данные, оценки и прогнозы могут быть основаны на допущениях, которые не являются верными или могут изменяться в зависимости от фундаментальных показателей рынка и прочих факторов и событий, подверженных изменениям и характеризующихся неопределенностью; фактические результаты или показатели в будущем могут существенно отличаться от любых прогнозов и оценок, представленных в документе.

Уведомление об авторских правах: Знак охраны авторского права (Copyright) © 2025 группа Argus Media. Все права защищены. Все права интеллектуальной собственности на настоящий документ и содержащуюся в нем информацию принадлежат исключительно Argus и/или его лицензиарам и могут использоваться только на основании лицензии от Argus. Без ограничения вышеизложенного вы соглашаетесь, что вы не будете копировать или воспроизводить любую часть его содержимого (в том числе, но не ограничиваясь, отдельные цены или любые другие отдельные элементы данных) в любой форме и для любых целей без предварительного письменного согласия Argus.

Уведомление о товарных знаках: ARGUS, логотип ARGUS, названия отчетов Argus, рекламный слоган «illuminating the markets®» и наименования индексов Argus являются товарными знаками, принадлежащими Argus Media Limited. Дополнительную информацию, в том числе о наших и других товарных знаках, можно найти на странице сайта [argusmedia.com/trademarks](https://www.argusmedia.com/trademarks).