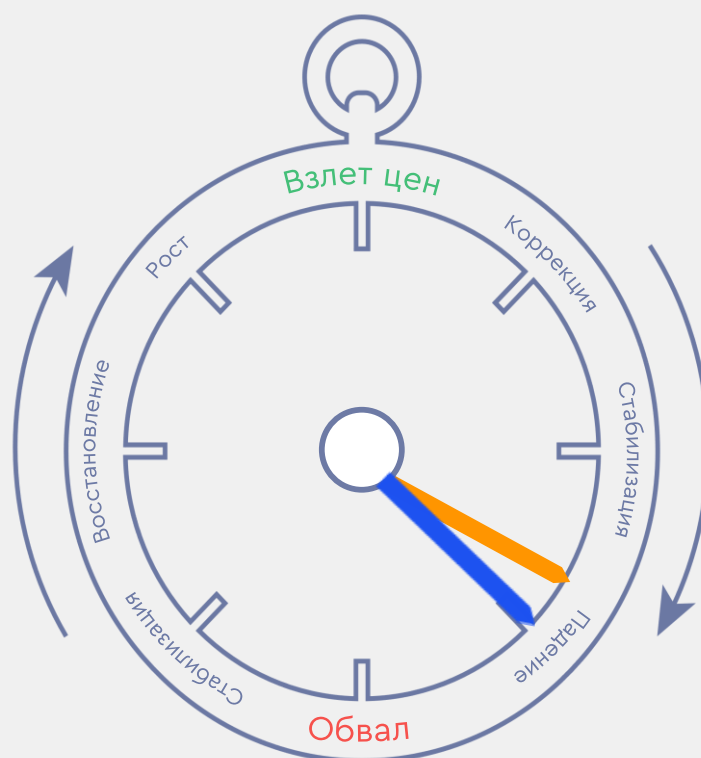


Февраль заморозил моря и ставки

- По итогам 2026 г. объем перевалки контейнеров в российских портах сократился на 16,4% м/м (-13,4% г/г), что стало трехлетним январским минимумом.
- На фоне относительно позднего празднования Китайского Нового года ставки на импортные перевозки из Китая оставались низковолатильными, сумев сохранить уровень января.
- Постановление Правительства РФ №1828, вступающее в силу с 1 марта 2026 г., расширяет обязанности экспедитора, вменяя компаниям-организаторам перевозок контролирующие функции.

Барометр рыночных настроений*

Участники рынка ожидают снижения ставок на фоне падения объема перевозок



* отражает настроение опрошенных участников рынка и не является официальным прогнозом ЦЦИ по движению цен

Рынок готовится к перестройке

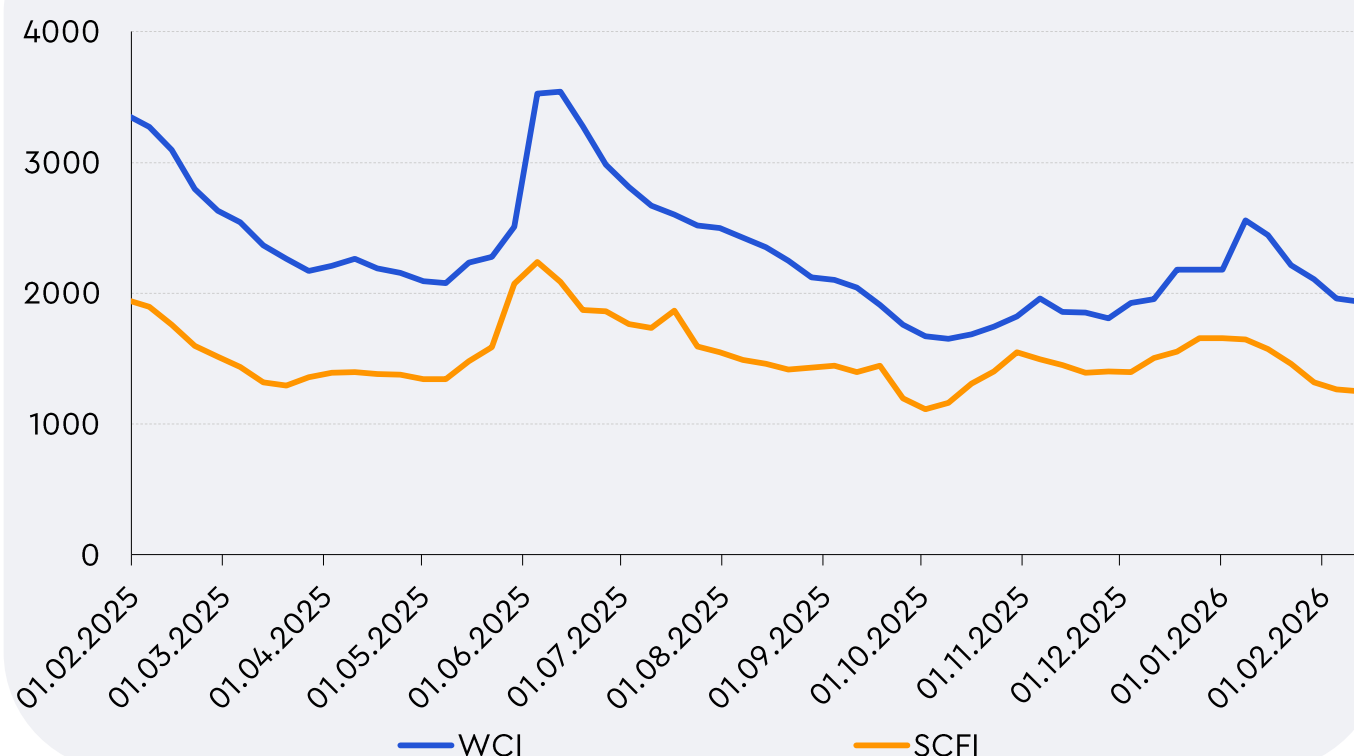
- К середине февраля международные контейнерные индексы продолжили нисходящий годовой тренд. Ослабление спроса на перевозки в совокупности с избытком флота продолжают оказывать давление на ставки фрахта. В то же время структурно динамика ставок на ключевых мировых маршрутах движется разнонаправленно: перевозки из Китая в США и Европу дешевеют, тогда как фрахт в обратном направлении еженедельно укрепляется.

Нараг-Lloyd объявили о возвращении части совместных сервисов в рамках альянса Gemini на маршруты через Суэцкий канал и Красное море, где ранее ряд операторов уже выполнял тестовые перевозки. На фоне рекордного портфеля заказов на новые контейнеровозы, который, по данным Linerlytica, составляет 1267 судов вместимостью 11,7 млн TEU, возвращение судоходства в традиционный регион грозит дополнительно выволить 6-8% мировой вместимости.

- В попытках замедлить падение ставок фрахта путем снижения пропускной способности мировые перевозчики объявили об отмене 125 рейсов в ближайшие недели на основных маршрутах.
- Контейнерные перевозчики Maersk и

- На Шанхайской судоходной бирже фьючерсы на контейнерные перевозки из Китая в Северную Европу с выходом судна в апреле торговались с дисконтом в 35% от январского значения индекса SCFI, что отражает отсутствие у рынка веры в рост фрахта после Китайского Нового года.

Рис. 1 Динамика индексов контейнерных спотовых ставок Drewry WCI, долл./FEU и SCFI, долл./TEU

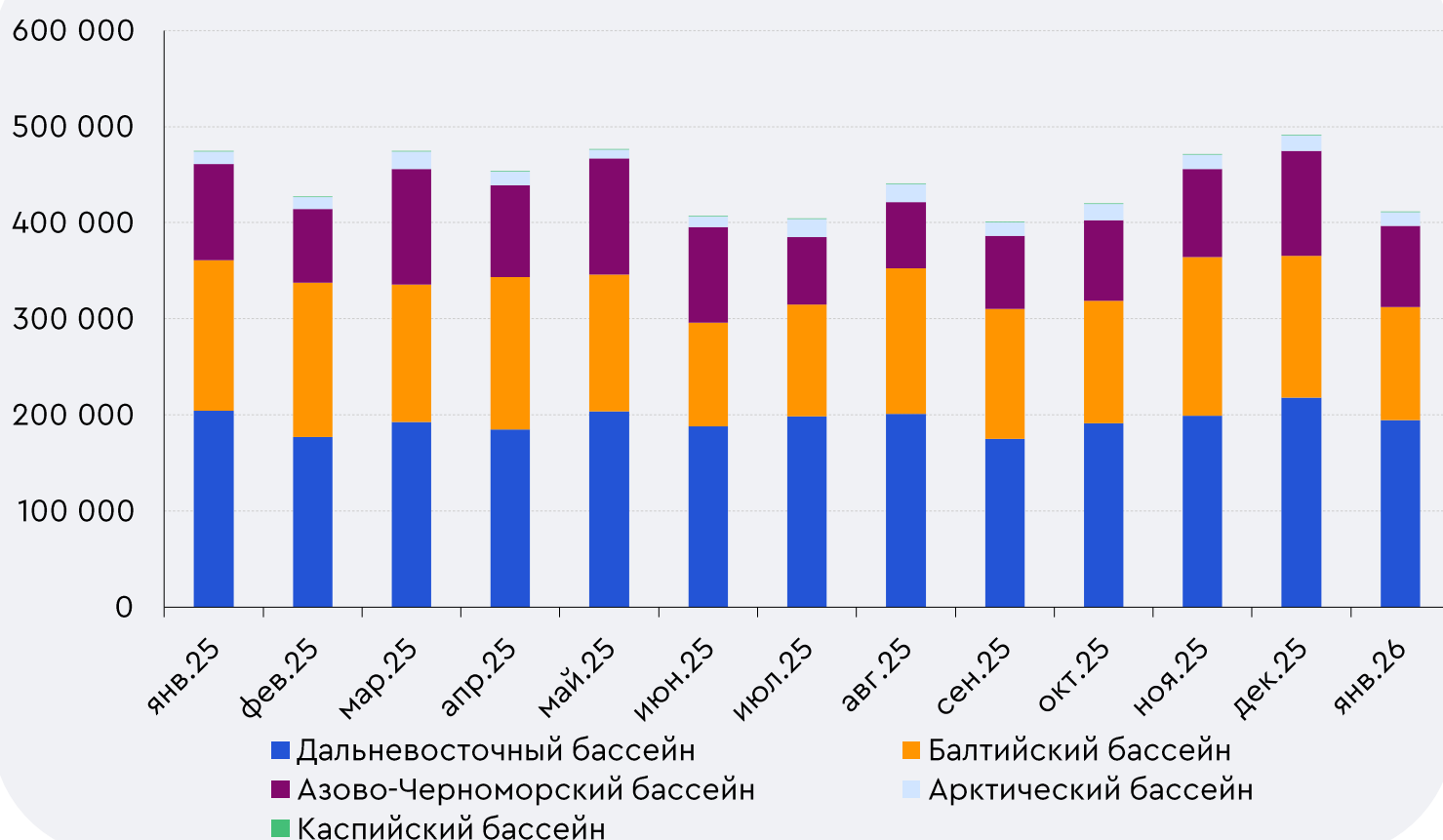




Январь надежды не прибавил

- В январе 2026 г. объем перевалки контейнеров российскими портами составил 411 тыс. TEU (-16,4% м/м, -13,4% г/г), что стало минимальным январским показателем с 2023 г.
- Объем обработанных контейнеров в импортном сообщении составил 175,4 тыс. TEU (39,74% от общей перевалки), в экспортном сообщении – 133,7 тыс. TEU (32,5% от общей перевалки).
- Количество каботажных операций достигло 101,5 тыс. TEU (24,07% от общей перевалки), а количество транзитных контейнеров составило 281 TEU.
- По результатам месяца импорт контейнеров сократился на 15,8% м/м, экспорт – на 14,85 м/м, а каботаж – на 16,6% м/м.
- В январе российскими портами было обработано 308,4 тыс. грузеных контейнеров. Количество контейнеров с импортным грузом составило 167 тыс. TEU (95% от общего числа импортных контейнеров), с экспортным грузом – 79,6 тыс. TEU (59,5% от общего числа экспортных контейнеров). В каботажном сообщении количество грузеных контейнеров составило 61,5 тыс. TEU (60,5% от общего числа каботажных перевозок).
- По итогам января 2026 г. обработка рефрижераторных грузов составила 38,7 тыс. TEU, снизившись на 23% м/м.

Рис. 2 Динамика перевалки контейнеров в российских портах, TEU

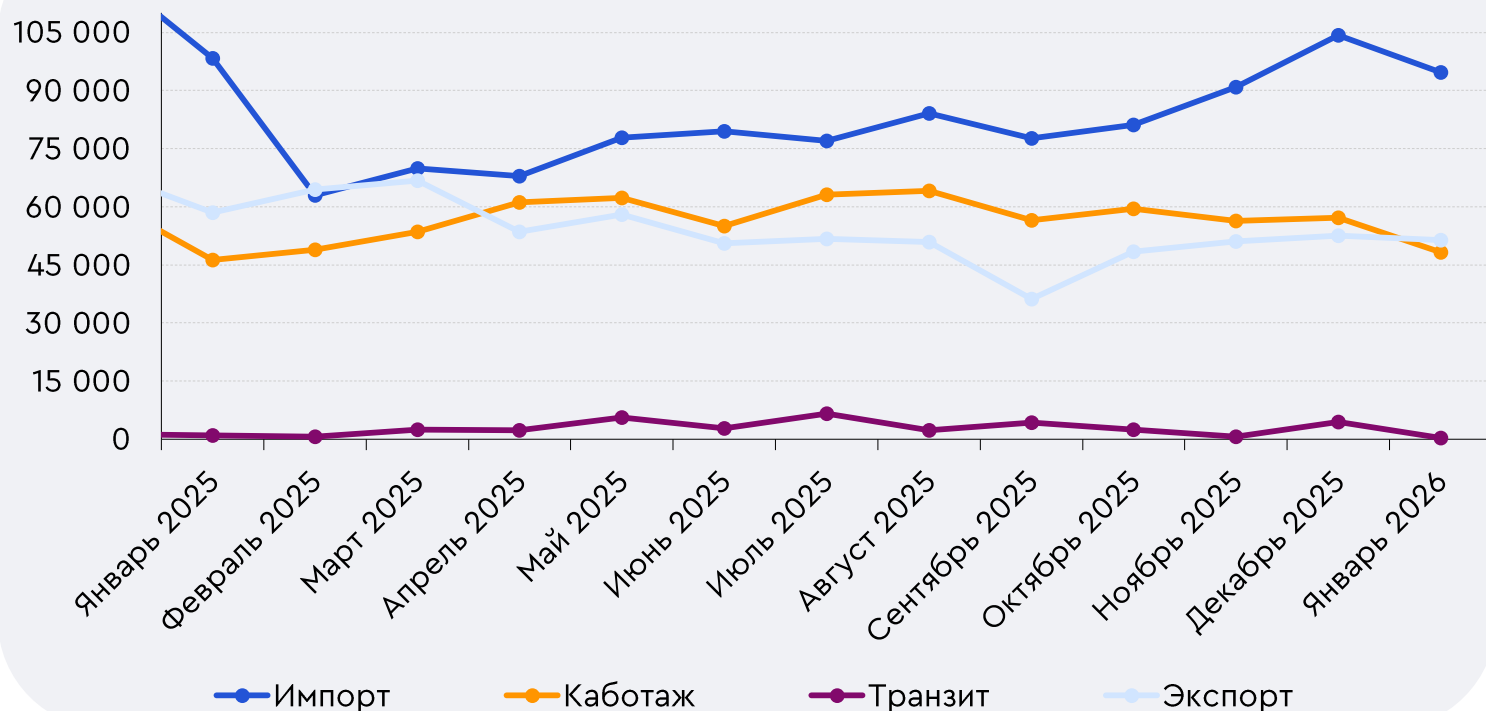




Восток потерял меньше всех

- По итогам января 2026 г. портами Дальнего Востока было обработано 194,5 тыс. TEU (-10,8% м/м), что на 4,7% ниже показателя января 2025 г. Несмотря на снижение перевозок по всем основным направлениям, в январе дальневосточный бассейн менее остальных регионов сократил перевалку.
- Экспортная перевалка контейнеров снизилась менее остальных направлений - на 2% м/м до уровня в 51,4 тыс. TEU.
- Объем обработки импортных контейнеров составил 94,7 тыс. TEU, что на 9,1% ниже показателей декабря, но выше среднего показателя 2025 г. (80,9 тыс. TEU).
- Перевалка каботажных контейнеров сократилась на 15,6% м/м, достигнув уровня в 48,2 тыс. TEU, впервые с апреля 2025 г. уступив количеству экспортных операций.
- По результатам месяца объемы перевалки грузов в рефрижераторных контейнерах портами Дальнего Востока сократились вдвое, остановившись на уровне 6,2 тыс. TEU - минимуме с сентября 2024 г.
- Доля порожних контейнеров в структуре перевалки составила 19,7% или 38,3 тыс. TEU.

Рис. 3 Объемы перевалки контейнеров в Дальневосточном бассейне, TEU

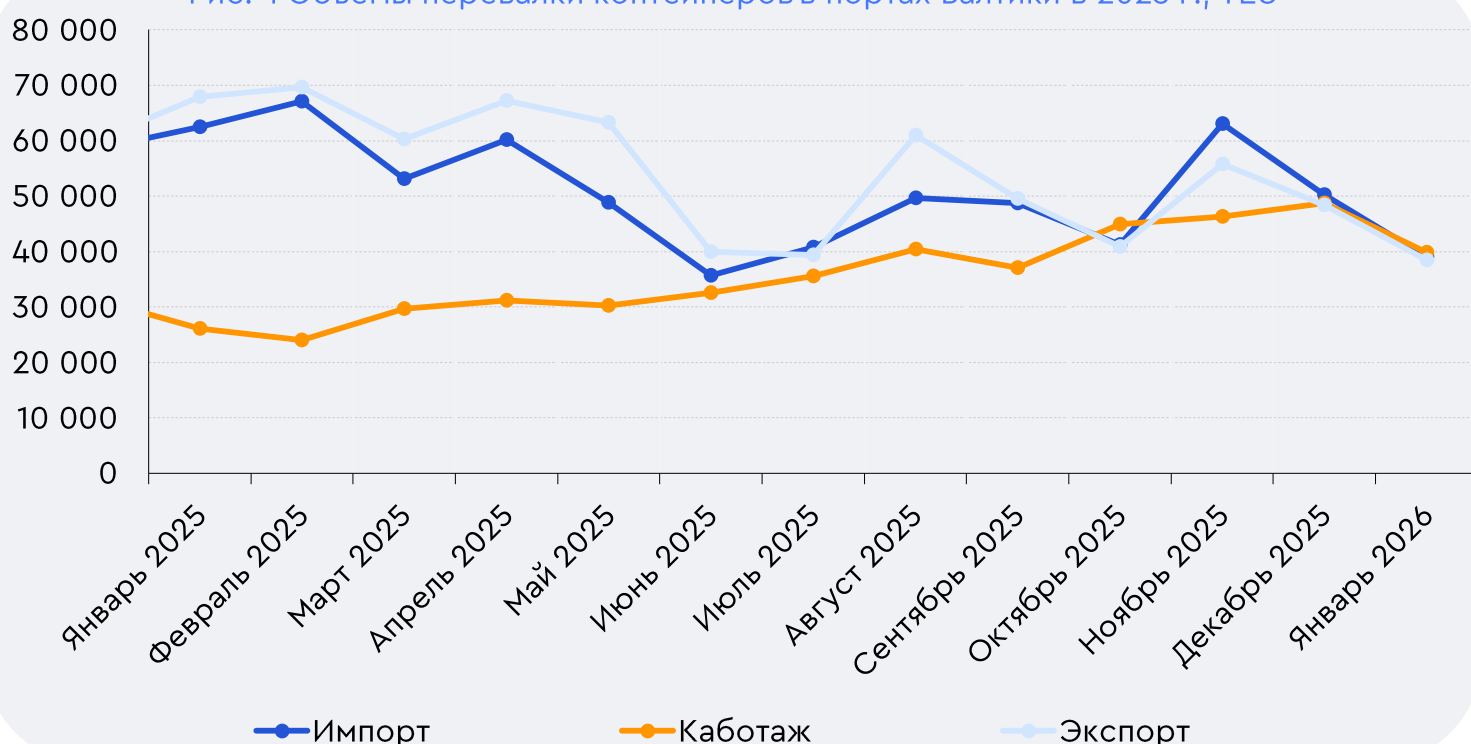




Балтика все дальше от экспорта

- По итогам января 2026 г. объем перевалки портов Балтийского бассейна сократился на 20,3% м/м и составил 117,3 тыс. TEU, что стало минимальным показателем с июня 2024 г.
- Основное падение (-22,3% м/м) пришлось на импортные перевозки, которые опустились до уровня в 39 тыс. TEU, что стало худшим показателем начиная с июня прошлого года.
- Объем перевалки экспортных контейнеров составил 38,4 тыс. TEU, снизившись на 20,5% к уровню декабря 2025 г. Текущий показатель стал худшим по бассейну с июля 2023 г. При этом объем обработанных порожних контейнеров составил 17,7 тыс. TEU или 46% от общего объема экспортных перевозок.
- Каботажные перевозки – основной драйвер перевалки 2025 г. – сократились на 22,3% м/м, опустившись до уровня в 39,9 тыс. TEU. Ситуацию осложняет рост количества обработки порожних контейнеров в структуре каботажных перевозок, которые составили 13,3 тыс. TEU (33% от всего объема каботажных перевозок), что стало историческим максимумом и сигнализирует о снижении грузооборота на маршруте из Калининграда в Санкт-Петербург.
- По итогам января 2026 г. обработка рефрижераторных грузов в регионе сократилась на 13,7% м/м, достигнув уровня в 17,6 тыс. TEU. Несмотря на падение объемов перевалки, текущий показатель практически идентичен среднемесячному показателю 2025 г. (17,7 тыс. TEU).

Рис. 4 Объемы перевалки контейнеров в портах Балтики в 2025 г., TEU





Новороссийск снижает обработку

- По итогам января 2026 г. портами Азово-Черноморского бассейна было обработано 84,7 тыс. TEU (-22,5 % м/м), что стало самым сильным месячным снижением по бассейнам.
- Количество обработанных контейнеров в импортном направлении опустилось до 41,6 тыс. TEU (-22,1% м/м). Доля порожних контейнеров в структуре импортных перевозок составила 11,5% (4,8 тыс. TEU).
- Объем перевалки экспортных контейнеров составил 43,1 тыс. TEU, снизившись на 22,8% к уровню декабря 2025 г. Объем обработанных порожних контейнеров составил 20,5 тыс. TEU или 47,5% от общего объема экспортных перевозок.
- По результатам месяца обработка рефрижераторных грузов в бассейне достигла показателя в 14,5 тыс. TEU, опустившись на 15,2% м/м. Несмотря на сокращение обработки, январский показатель превышает среднемесячный уровень прошлого года на 20% (12,1 тыс. TEU).

Рис. 5 Объемы перевалки контейнеров в АЧБ, TEU

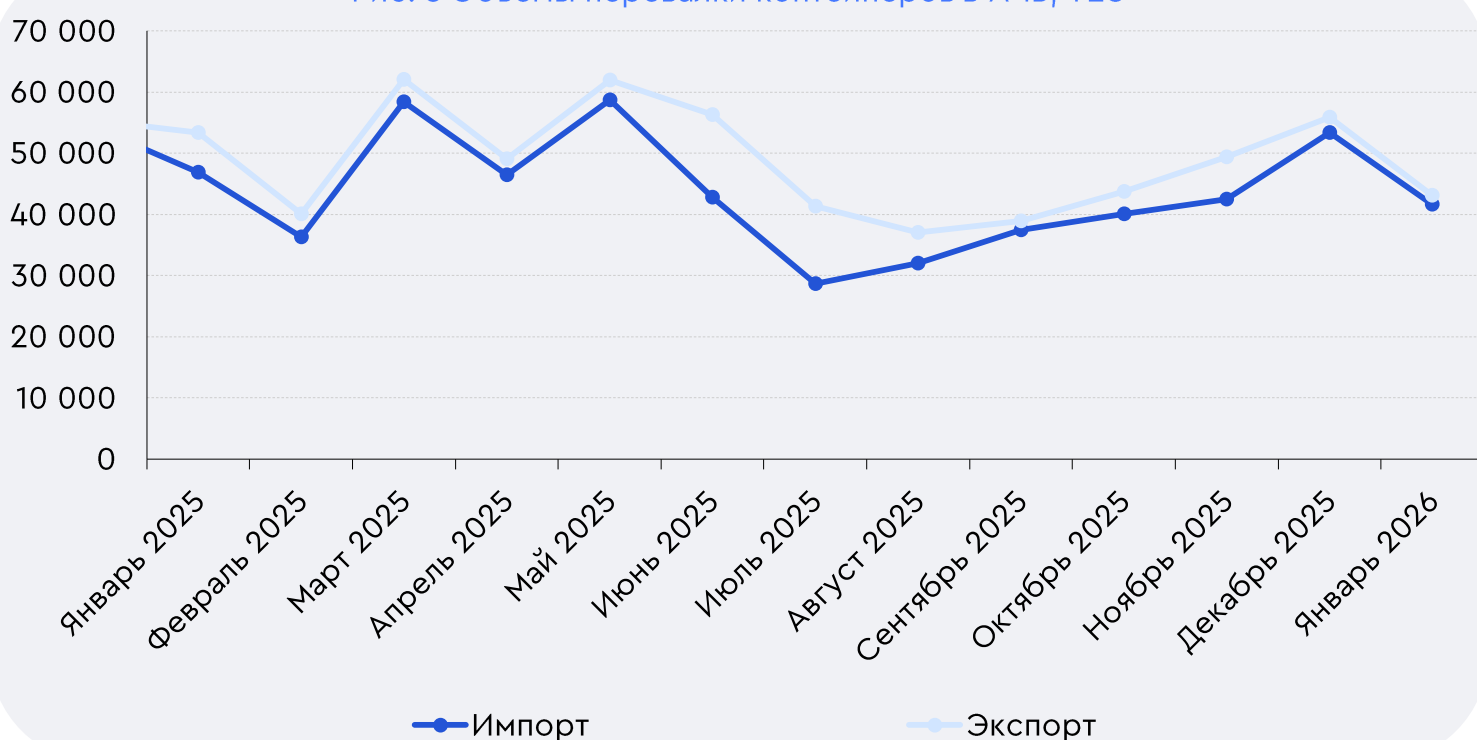
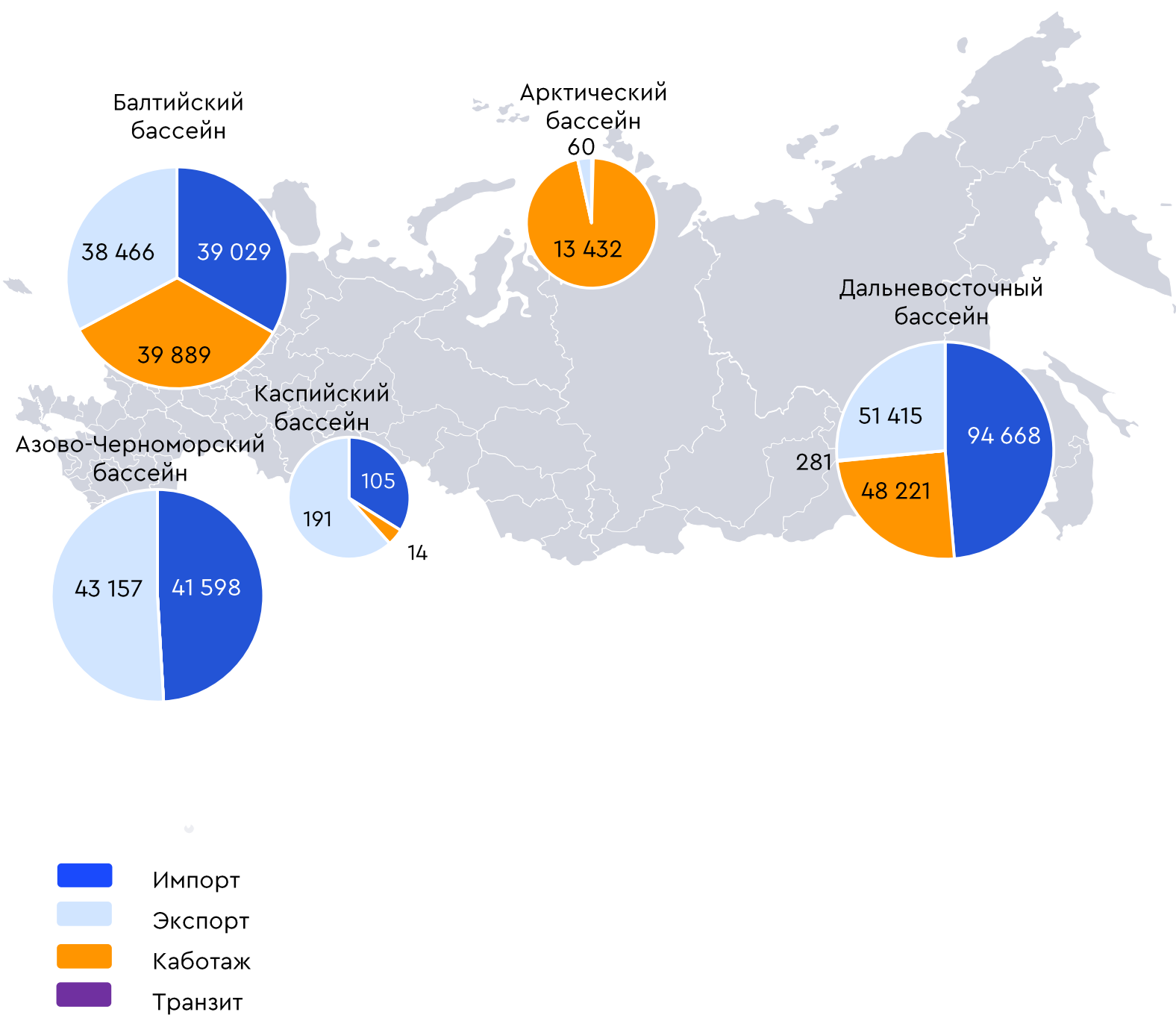




Рис. 6 Объемы перевалки контейнеров в российских портах в январе 2026 г., TEU





Капитаны берут отпуск в марте

- Относительно поздняя дата празднования Китайского Нового года в 2026 г. отложила ожидаемое сезонное снижение ставок, и к середине февраля фрахт из портов Китая в Санкт-Петербург и Новороссийск в среднем сохранил уровень января.
- Сложная ледовая обстановка в Балтийском и Черноморском бассейнах увеличила эксплуатационные расходы, оказав сдерживающее давление на ставки фрахта.
- В январе, по оценкам ЦЦИ, в порт Санкт-Петербург зашло 41 судно для перевозки контейнеров. 11 из них выполнили рейс на deep sea сервисах, и 30 судов осуществили перевозки на short sea маршрутах, т.е. внутри Балтийского бассейна.
- Участники рынка сообщают о снижении спроса на спотовые перевозки больших экспортных контейнерных партий груза, что в совокупности со стабильным количеством судозаходов ограничивает рост экспортных ставок.
- Компания Феско запланировала поставить в сухой док для технического обслуживания 2 контейнеровоза (Капитан Миськов и Капитан Абоносимов), занятых на сервисе FBOL, связывающего порты Китая и Санкт-Петербург. Исходя из текущего линейного расписания, перерыв в импортных отгрузках продлится с 25 февраля по 9 апреля.

Табл. 1 Ставки на перевозку грузов в СОС-контейнерах по маршруту Россия – порт Шанхай, Китай, долл./контейнер

Ставки на перевозку Россия – Шанхай в экспортном направлении на условиях LIFO

Порт отправления	Тип контейнера	Ставка февраль 2026	Рыночный диапазон	Динамика мес/мес %
Санкт-Петербург	20	1350	1300	-4
	40	1600	1600	0
Новороссийск	20	1300	1300	0
	40	1350	1300	-4

Ставки на перевозку Шанхай - Россия в импортном направлении на условиях FILO

Порт назначения	Тип контейнера	Ставка февраль 2026	Рыночный диапазон	Динамика мес/мес %
Санкт-Петербург	20	3928	3650-4250	-3
	40	5805	5500-6350	2
Новороссийск	20	3630	3510-3850	-13
	40	5507	5310-5700	-3

Табл. 2 Ставки на перевозку грузов в СОС контейнерах в импорте из портов Китая в Новороссийск на условиях FILO, долл./контейнер

Порт погрузки	Порт выгрузки	Тип контейнера	Ставка январь 2026	Ставка февраль 2026	Динамика мес/мес %
Taicang	Новороссийск	20	4122,5	4240	3
		40	5998	5965	-1
Nansha	Новороссийск	20	3963	3673	-7
		40	5713	5448	-5
Ningbo	Новороссийск	20	4131	3952	-4
		40	5627	5840	4
Qingdao	Новороссийск	20	4185	3952	-6
		40	5798	5840	1
Nanjing	Новороссийск	20	3925	3910	0
		40	5725	5660	-1
TianjinXingang	Новороссийск	20	4063	3960	-3
		40	5613	5360	-5
Xiamen	Новороссийск	20	4550	4460	-2
		40	6350	6285	-1
Dalian	Новороссийск	20	4163	4060	-2
		40	5863	5960	2

Табл. 3 Ставки на перевозку грузов в СОС-контейнерах в импорте из портов Китая в Санкт-Петербург на условиях FILO, долл./контейнер

Порт погрузки	Порт выгрузки	Тип контейнера	Ставка январь 2026	Ставка февраль 2026	Динамика мес/мес %
Nansha	Санкт-Петербург	20	4000	3995	0
		40	5500	5720	4
Qingdao	Санкт-Петербург	20	4079	4054	-1
		40	5688	5810	2
TianjinXingang	Санкт-Петербург	20	4350	4300	-1
		40	5650	6050	7
Dalian	Санкт-Петербург	20	4275	4700	10
		40	5750	6225	8
Ningbo	Санкт-Петербург	20	4150	3994	-4
		40	5775	5600	-3
Xiamen	Санкт-Петербург	20	4350	4205	-3
		40	6125	5700	-7
Yantian	Санкт-Петербург	20	4300	4500	5
		40	5700	6000	5
Rizhao	Санкт-Петербург	20	4300	4230	-2
		40	5600	5805	4



Экспедитор в ответе за тех, кого перевозит

- С 1 марта 2026 г. в России вступает в силу Постановление Правительства РФ №1828, которое обязывает компании, осуществляющие экспедиторскую деятельность, встать на учет в реестр экспедиторов, и вводит новые обязанности для таких предприятий в части проверки принятого к перевозке груза на предмет соответствия заявленной в сопровождающих документах информации и отсутствия запрещенных грузов.
- На практике новые обязанности расширяют функции экспедиторской компании, дополняя задачи по организации перевозок обязанностью осуществлять контроль за грузом.
- Нарушение правил, связанных с выполнением Постановления, предусматривает наложение штрафов на физических и юридических лиц вплоть до 0,03% от годовой выручки компании (но не менее 1 млн руб.). Отсутствие возможности физического доступа к грузу не снимает ответственность с экспедитора.
- Участники рынка рассчитывают на получение дополнительных разъяснений, поскольку отсутствие четких регламентов и критериев нарушения предполагают крайне широкую трактовку Постановления. Участники рынка отмечают, что рост ответственности вкупе с необходимостью проведения дополнительных мероприятий (взвешивания, досмотра, осмотра, рентгена и т.д.) может увеличить ставки на экспедиторские услуги и повысить порог для входа в бизнес.

Табл. 4 Средний уровень ставки на перевозку грузов в СОС-контейнерах в импорте из портов Китая в порты России на условиях FILO, долл./контейнер.

Порт погрузки	Порт выгрузки	Тип контейнера	Ставка январь 2026	Ставка февраль 2026	Динамика мес/мес %
Китай	Санкт-Петербург	20	4208	4205	0
		40	5765	5877	2
Китай	Новороссийск	20	4145	3987	-4
		40	5833	5755	-1

Табл. 5 Ставки на перевозку грузов в СОС контейнерах в импорте из портов Китая в Москву, на условиях FILO, долл./контейнер*

Порт погрузки	Порт перевалки	Транзитный транспорт	Тип контейнера	Ставка февраль 2026	Динамика мес/мес %
Китай	Санкт-Петербург	автомобильный	20	5501	0
			40	7172	2
Китай	Санкт-Петербург	железнодорожный	20	5825	1
			40	7496	2
Китай	Новороссийск	автомобильный	20	6449	-2
			40	8216	0
Китай	Новороссийск	железнодорожный	20	4959	-3
			40	6727	-1
Шанхай	Санкт-Петербург	автомобильный	40	7100	2
		железнодорожный	40	7424	2
Шанхай	Новороссийск	автомобильный	40	7968	-1
		железнодорожный	40	6478	-2

***Примечание:**

- Ставки на автомобильную и железнодорожную логистику включают в себя НДС 20%
- Ставка на железнодорожную логистику приведена на условиях FOB порт в Китае – FOR Москва и не включает последнюю милю и сдачу контейнера порожним после выгрузки
- Ставка на автомобильную логистику приведена на условиях FOB порт в Китае – FOT Москва со сдачей порожнего контейнера в транзитном порту
- Ставки приведены для контейнеров с весом, не превышающим максимально допустимые ограничения
- Ставки приведены для груза, прошедшего таможенное оформление в транзитном порту
- Ставки на железнодорожную логистику 20-футовых контейнеров приведены для комплектных поставок
- Тарифы на железнодорожную логистику из порта Новороссийск приведены для публичных сервисов. Провайдеры, предоставляющие комплекс мультимодальных услуг, могут предоставлять специальные тарифы для клиентов полного цикла.



Фрахт из Азии на юг стабилен

- Вслед за фрахтом из портов Китая ставки на контейнерные перевозки из стран ЮВА в Новороссийск сохранили стабильность, слегка колеблясь на разных маршрутах.
- Цены на морскую логистику в Санкт-Петербург на аналогичных маршрутах выросли в среднем на 12% м/м.
- По данным ФТС России, внешнеторговый оборот в 2025 г. составил 697,3 млрд долл., что на 2,8% ниже показателя 2024 г.
- Экспорт товаров в стоимостном выражении сократился до 418,3 млрд долл. (-3,7% г/г). Из России в Европу были отправлены товары на сумму 57,4 млрд долл. (-16,5% г/г), в Азию – 326 млрд долл. (-1% г/г), в Африку – 22,7 млрд долл. (-6,5% г/г), в Америку – 12,1 млрд долл. (+1,4% г/г).
- Импорт товаров в стоимостном выражении опустился до 279 млрд долл. (-1,4% г/г). Из Европы в Россию были отправлены товары на сумму 72,3 млрд долл. (-1,1% г/г), из Азии – 185,9 млрд долл. (-2,7% г/г), из Африки – 4,4 млрд долл. (+26,1% г/г), из Америки – 16,3 млрд долл. (+10,3% г/г).

Табл. 6 Ставки на перевозку грузов в контейнерах по маршруту Россия – Ho Chi Minh, Вьетнам

Ставки на перевозку СОС контейнера в экспортном направлении на условиях LIFO, долл./контейнер

Порт отправления	Тип контейнера	Ставка февраль 2026	Рыночный диапазон	Динамика мес/мес, %
Санкт-Петербург	20-футовый	2400	2200-2600	0
	40-футовый	2800	2600-3000	0
Новороссийск	20-футовый	3000	2800-3200	0
	40-футовый	3200	300-3400	0

Ставки на перевозку СОС контейнера в импортном направлении на условиях FILO, долл./контейнер

Порт назначения	Тип контейнера	Ставка февраль 2026	Рыночный диапазон	Динамика мес/мес %
Санкт-Петербург	20-футовый	4163	3900-4300	10
	40-футовый	5988	5800-6200	18
Новороссийск	20-футовый	4035	3900-4200	-3
	40-футовый	5660	5500-5750	15

Табл. 7 Ставки на перевозку грузов в контейнерах СОС в импортном направлении из портов Юго-Восточной Азии в Новороссийск на условиях FILO, долл./конт.

Порт отправления	Порт назначения	Тип контейнера	Ставка февраль 2026	Динамика мес/мес, %
Jakarta, Индонезия	Новороссийск	20	4260	3
		40	6060	4
Kaohsiung, Тайвань	Новороссийск	20	4160	-2
		40	6060	-7
Laem Chabang, Таиланд	Новороссийск	20	4135	-2
		40	5835	-11
Haiphong, Вьетнам	Новороссийск	20	4085	2
		40	5760	3
Port Klang, Малайзия	Новороссийск	20	4060	-3
		40	5635	-5
Kobe, Япония	Новороссийск	20	4160	-2
		40	6060	-7
Pasir Gudang, Малайзия	Новороссийск	20	4335	3
		40	6210	-5
Bangkok, Таиланд	Новороссийск	20	4185	3
		40	5910	5
Surabaya, Индонезия	Новороссийск	20	4260	1
		40	6060	-7

Табл. 8 Ставки на перевозку грузов в контейнерах СОС в импортном направлении из портов Юго-Восточной Азии в Санкт-Петербург на условиях FILO, долл./конт.

Порт отправления	Порт назначения	Тип контейнера	Ставка февраль 2026	Динамика мес/мес, %
Jakarta, Индонезия	Санкт-Петербург	20	4488	18
		40	6588	16
Laem Chabang, Таиланд	Санкт-Петербург	20	4263	7
		40	6163	9
Haiphong, Вьетнам	Санкт-Петербург	20	4138	8
		40	6013	11
Port Klang, Малайзия	Санкт-Петербург	20	4188	16
		40	5963	13
Pasir Gudang, Малайзия	Санкт-Петербург	20	4375	14
		40	6425	11
Bangkok, Таиланд	Санкт-Петербург	20	4375	12
		40	6425	10
Lat Krabang, Таиланд	Санкт-Петербург	20	4375	12
		40	6475	8
Surabaya, Индонезия	Санкт-Петербург	20	4325	14
		40	6325	11



Индия создает контейнерную экосистему

- Правительство Индии инвестирует 1,2 млрд долл. в создание и развитие собственной индустрии по производству морских контейнеров. На фоне озвученных ранее планов по созданию глобального национального перевозчика (Bharat Container Shipping Line) текущее решение укрепляет позиции Индии в создании независимой контейнерной логистической системы.
- На первых этапах реализации программы основной целью будет закрытие внутренней потребности в оборудовании с последующей перспективой выхода на международный рынок, где основным игроком в настоящее время является Китай, который производит 95% от всех сухих контейнеров и 99% от рефрижераторов.
- Российская и бразильская стороны обсудили открытие прямой судоходной линии между Санкт-Петербургом и основными контейнерными портами Бразилии (Сантос, Паранагуа, Итапоа и Рио Гранде). По информации участников рынка, с российской стороны в качестве оператора маршрута должна выступить компания Феско, которая в случае реализации проекта свяжет основных участников БРИКС между собой.

Табл. 9 Ставки на перевозку грузов в СОС-контейнерах по маршруту Россия – Индия (Nhava Sheva), долл./контейнер

Ставки на перевозку Россия – Индия в экспортном направлении на условиях LIFO

Порт отправления	Тип контейнера	Ставка февраль 2026	Рыночный диапазон	Динамика мес/мес, %
Санкт-Петербург	20-футовый	2600	2500-2700	2
	40-футовый	3000	2800-3100	3
Новороссийск	20-футовый	1500	1450-1700	0
	40-футовый	1600	1500-1800	0

Ставки на перевозку Индия – Россия в импортном направлении на условиях FILO

Порт назначения	Тип контейнера	Ставка февраль 2026	Рыночный диапазон	Динамика мес/мес, %
Санкт-Петербург	20-футовый	4500	4400-4700	0
	40-футовый	6100	5700-6200	0
Новороссийск	20-футовый	2800	2600-3400	-18
	40-футовый	3600	3400-3700	0

Табл. 10 Ставки на перевозку грузов в контейнерах по маршруту Санкт-Петербург – Латинская Америка

Ставки на перевозку СОС контейнера на условиях LIFO в экспортном направлении в порт Латинской Америки долл./контейнер

Порт отправления	Порт отправления	Тип контейнера	Ставка февраль 2026	Рыночный диапазон
Санкт-Петербург	Сантос (Бразилия)	20-футовый	1800	1800-200
		40-футовый	2100	2100-2300
Санкт-Петербург	Сантос (Бразилия), санкционный груз	20-футовый	2400	2200-2500
		40-футовый	2800	2400-2800

Табл. 11 Ставки на перевозку грузов в контейнерах по маршруту Новороссийск – Турция

Ставки на перевозку СОС контейнера на условиях FIFO в экспортном направлении в порт Ambarli (Турция), долл./контейнер

Порт отправления	Тип контейнера	Ставка февраль 2026	Рыночный диапазон	Динамика мес/мес, %
Новороссийск	20-футовый	950	900-1000	0
	40-футовый	1250	1200-1300	0

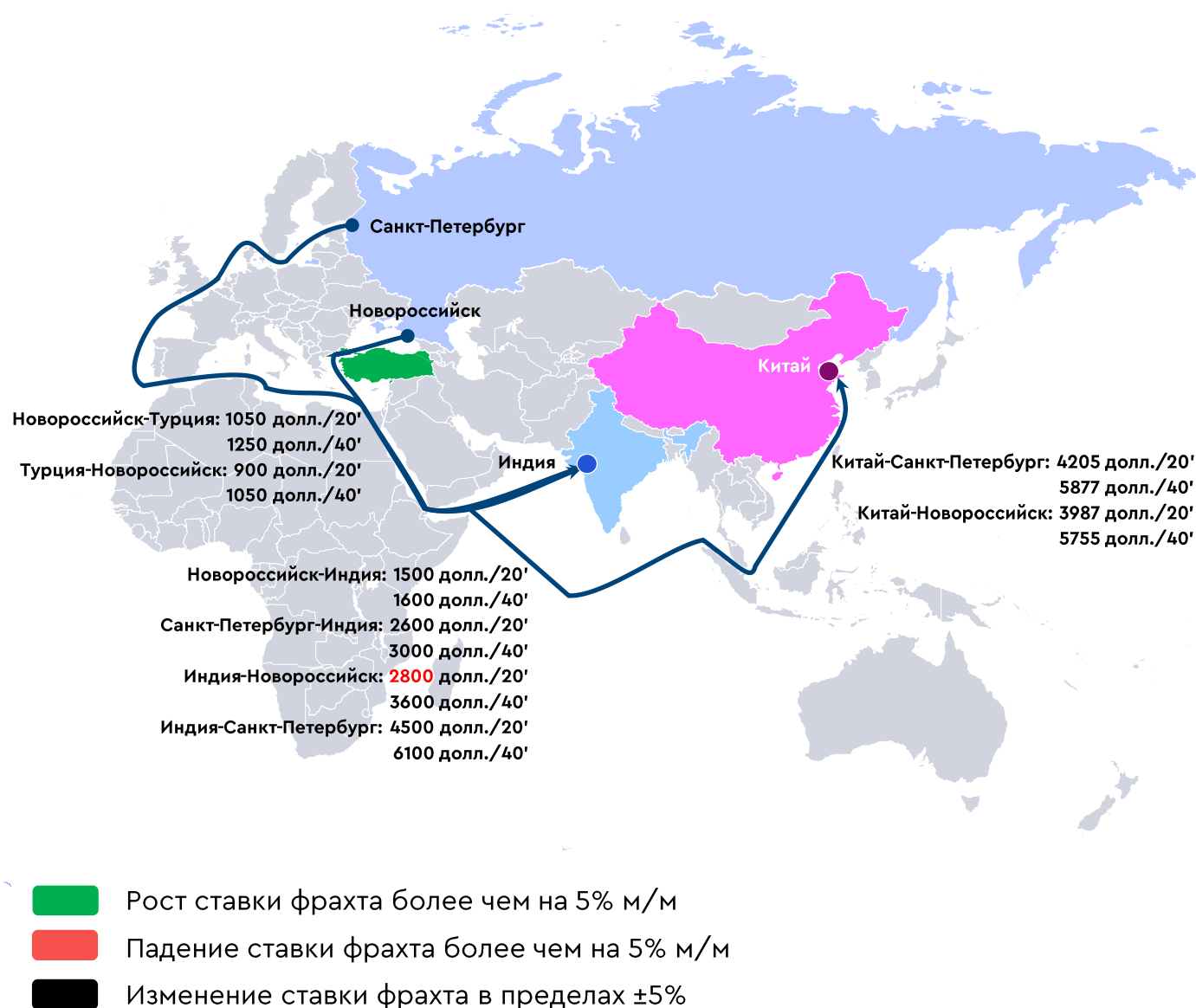
Ставки на перевозку СОС контейнера на условиях FIFO в импортном направлении в порт Новороссийск (Россия), долл./контейнер

Порт назначения	Тип контейнера	Ставка февраль 2026	Рыночный диапазон	Динамика мес/мес, %
Новороссийск	20-футовый	400	400-650	0
	40-футовый	450	600-650	0



Карта ставок фрахта

Рис. 8 Стоимость перевозки морских контейнеров, февраль 2026 г.



- COC – Carrier Owned Container. Контейнер является собственностью перевозчика; стоимость использования контейнера включается в стоимость перевозки.
- SOC – Shipper Owned Container. Контейнер является собственностью отправителя; стоимость использования контейнера не включается в стоимость перевозки и должна быть учтена дополнительно.
- Drop-off – сбор за возврат контейнера собственности перевозчика в месте, отличном от места назначения, указанного в коносаменте перевозчика.
- FILO – Free In and Liner Out. Погрузка контейнера в порту отправки осуществляется за счёт грузоотправителя и не включена в стоимость фрахта. Выгрузка в порту назначения включена в стоимость фрахта.
- LIFO – Liner In Free Out. Выгрузка контейнера в порту назначения осуществляется за счёт грузополучателя, и не включена в стоимость фрахта. Погрузка в порту отправления включена в стоимость фрахта.
- ДФЭ (двадцатифутовый эквивалент) / TEU (twenty feet equipment equivalent). Условная единица учёта парка контейнеров и объёма контейнерных перевозок, за которую принят контейнер размерами 20 × 8 × 8,5 футов. Стандартный 20-футовый контейнер (20'DC) соответствует 1 ДФЭ. Стандартный 40-футовый контейнер (40'DV/HC, до 28 т груза) соответствует 2 ДФЭ.
- FEU (fourty feet equipment equivalent). Условная единица учёта парка контейнеров и объёма контейнерных перевозок, за которую принят контейнер размерами 40 × 8 × 8,5 футов. Стандартный 40-футовый контейнер (40'DC) соответствует 1 FEU
- Основные порты Китая (China Base ports). Самые крупные порты Китая, маршрут до которых не предполагает смену судна. Используются перевозчиками в качестве хабов для перевалки контейнера в локальные порты.

Отчет подготовил
Роман Соколов

Электронные почты:



office@pbc-index.ru



freight@pbc-index.ru

Подробнее информация в социальных сетях



Сайт ЦЦИ



Telegram

Наши подписки

Котировки и аналитика

- Нефть, нефтепродукты
- Газ
- Уголь
- Удобрения
- Метанол и ароматика
- Пшеница
- Подсолнечное масло
- Сухопутная логистика
- Морская логистика
- Сырьевой Индекс
- Полиэтилен

Консенсус- прогнозы

- Валюты и ставки
- Добыча и экспорт газа
- Урожай и экспорт зерновых и масличных
- Коммерческая недвижимость

При формировании ценовых индикаторов на конкретных рынках Центр ценовых индексов опирается на специализированные методологии, разработанные и утвержденные независимым от блока оценки методологическим комитетом. Методологии раскрывают основные принципы и подходы работы Центра ценовых индексов, а также типовые условия сделок, которые учитываются при формировании ценовых индикаторов.

© Центр ценовых индексов 2025. Все права защищены. Любое копирование, перепечатка или последующее распространение информации Центра ценовых индексов, в том числе производимое путем кэширования, кадрирования или использования аналогичных средств, запрещено без предварительного письменного согласия со стороны Центра ценовых индексов.

Ограничение ответственности

Центр ценовых индексов не несет ответственности за причинение любого ущерба или убытков, возникших в связи с тем, что лицо полагалось на возможность использования Информации в определенных целях, и исключает любую другую ответственность, возникшую в связи с использованием Информации или связанную с ней.