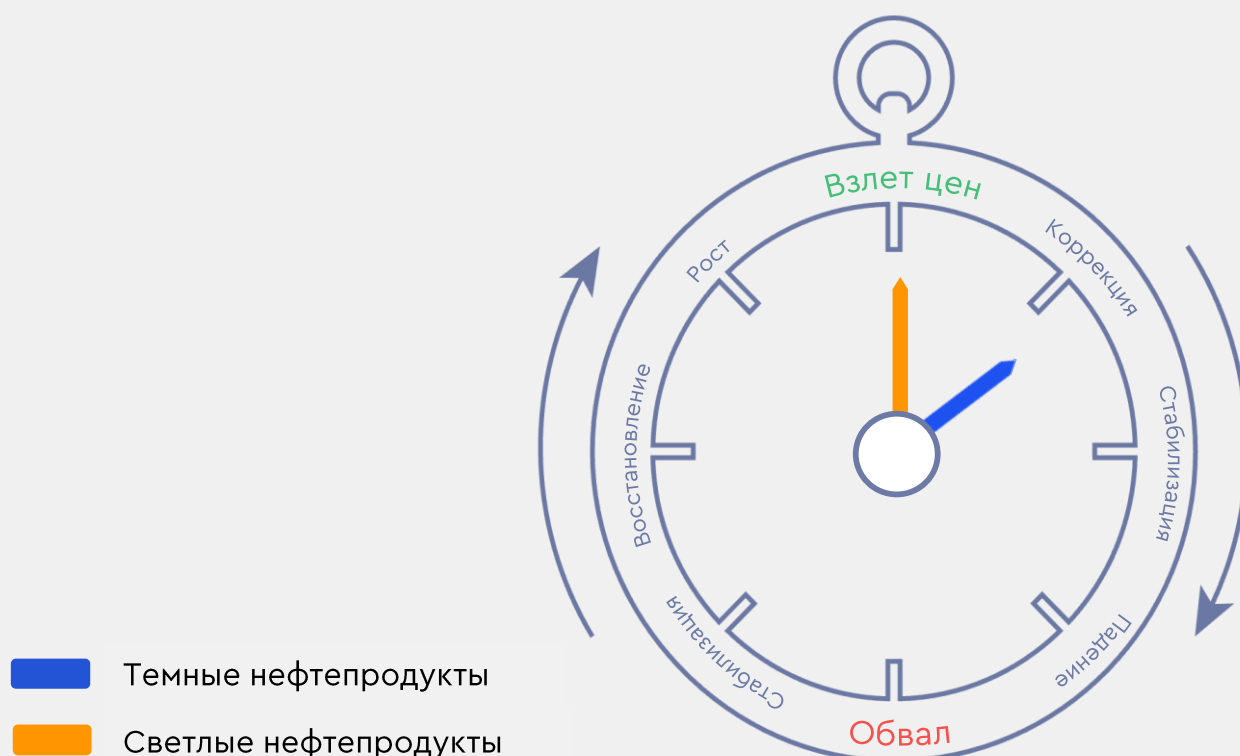


Рынок не ждет снижения ставок фрахта до середины марта

- На прошлой неделе стоимость транспортировки российских нефтепродуктов сохранила уверенный рост. На Балтике ледовая обстановка осталась крайне сложной, что не только увеличило ставки, но и создало дополнительный спрос на тоннаж и привлекло часть танкерного флота из Азово-Черноморского бассейна.
- Ставки фрахта светлых нефтепродуктов выросли на 14-25 долл./т н/н, ставки фрахта темных – на 2 долл./т н/н за счет заметного снижения морского экспорта мазута за 15-21 февраля.
- Мировые ставки на перевозку светлых и темных нефтепродуктов уже вторую неделю движутся разнонаправленно. Baltic Dirty Tanker Index (BDTI) на прошлой неделе укрепился и впервые с конца 2022 г. превысил 1800 пунктов, а Baltic Clean Tanker Index (BCTI) сократился на 2% н/н до 810 пунктов к 23 февраля.

Барометр рыночных настроений*



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



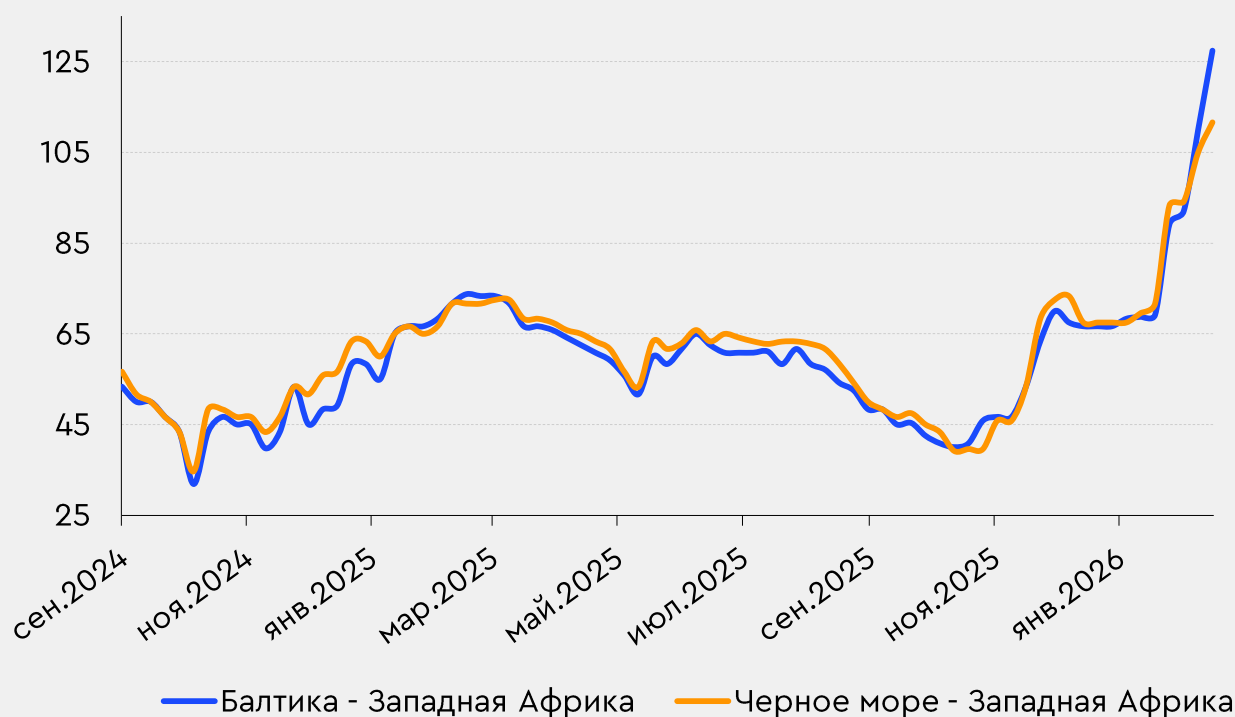
Табл. 1 Стоимость транспортировки российских нефтепродуктов (16.02-22.02)

		долл./т	Стоимость за рейс, тыс. долл.	+-% н/н
		20.фев	20.фев	20.фев
Светлые нефтепродукты, 30 тыс. т				
Балтика	Турция	126	3 775	13,3%
	Мармара	125	3 750	12,8%
	Мерсин	122	3 650	13,2%
	ИГА (Большой порт Стамбула)	131	3 925	13,8%
	Средиземное море	118	3 550	11,8%
	Западная Африка	128	3 825	15,9%
	Латинская Америка	160	4 800	18,5%
Черное море	Турция	43	1 281	10,12
	Мармара	39	1 175	11,9%
	Мерсин	57	1 700	13,3%
	ИГА	28	825	3,1%
	Алиага	48	1 425	9,6%
	Средиземное море	55	1 650	13,8%
	Западная Африка	112	3 350	6,3%
	Индия/Ближний Восток	138	4 150	3,8%
Темные нефтепродукты, 30 тыс. т				
Балтика	Средиземное море	96	2 875	1,8%
	Западная Африка	100	3 000	1,7%
	Индия/Ближний Восток	139	4 175	1,2%
Черное море	Турция	39	1 171	4,5%
	Мармара	36	1 088	4,8%
	Измир	41	1 225	4,3%
	Средиземное море	47	1 413	3,7%
	Индия/Ближний Восток	114	3 413	1,5%
Темные нефтепродукты, 100 тыс. т				
Балтика	Индия/Ближний Восток	73	7 300	1,4%
	Китай	88	8 800	1,1%
	Сингапур	83	8 300	1,2%
Черное море	Сингапур	81	8 100	1,3%

Рост ставок на Балтике перетягивает тоннаж

- Стоимость транспортировки российских светлых нефтепродуктов сохраняет тенденцию к росту во второй половине февраля. Сложная ледовая обстановка по-прежнему является основным фактором, из-за которого ставки на Балтике растут опережающим темпом: +12-19% или +14-25 долл./т н/н по сравнению с ростом ставок в Азово-Черноморском бассейне (АЧБ): +3-14% или + 1-7 долл./т н/н.
- Участники рынка ожидают, что ледовая обстановка на Балтике останется сложной еще как минимум до второй половины марта - начала апреля, а толщина льда в акватории может даже вырасти в ближайшую неделю. Соответственно, повышающее давление на ставки сохранится. Также в течение февраля наблюдался переток части тоннажа из АЧБ, где в последнее время выросли страховые риски, на Балтику, где наблюдался дополнительный спрос на суда из-за ледовых ограничений. Переток выровнял динамику ставок фрахта и подтянул ставки в АЧБ вслед за Балтикой.
- За 01-12 февраля ж.-д. отгрузки светлых нефтепродуктов в адрес российских портов сократились на 11% м/м и 5% г/г до 90 тыс. т/сут. Снижение наблюдалось как для Балтики (-18% м/м до 29 тыс. т/сут.), так и для АЧБ (-13% м/м до 43 тыс. т/сут.). Отгрузки на экспорт через порты Дальнего Востока, напротив, выросли на 16% м/м и 18% г/г до 17 тыс. т/сут. за счет более активных отгрузок из Находки и Ванино.

Рис. 1 Ставки фрахта на светлые нефтепродукты в направлении Западной Африки выросли на 7-18 долл./т н/н как из Балтики, так и из Черного моря, долл./т

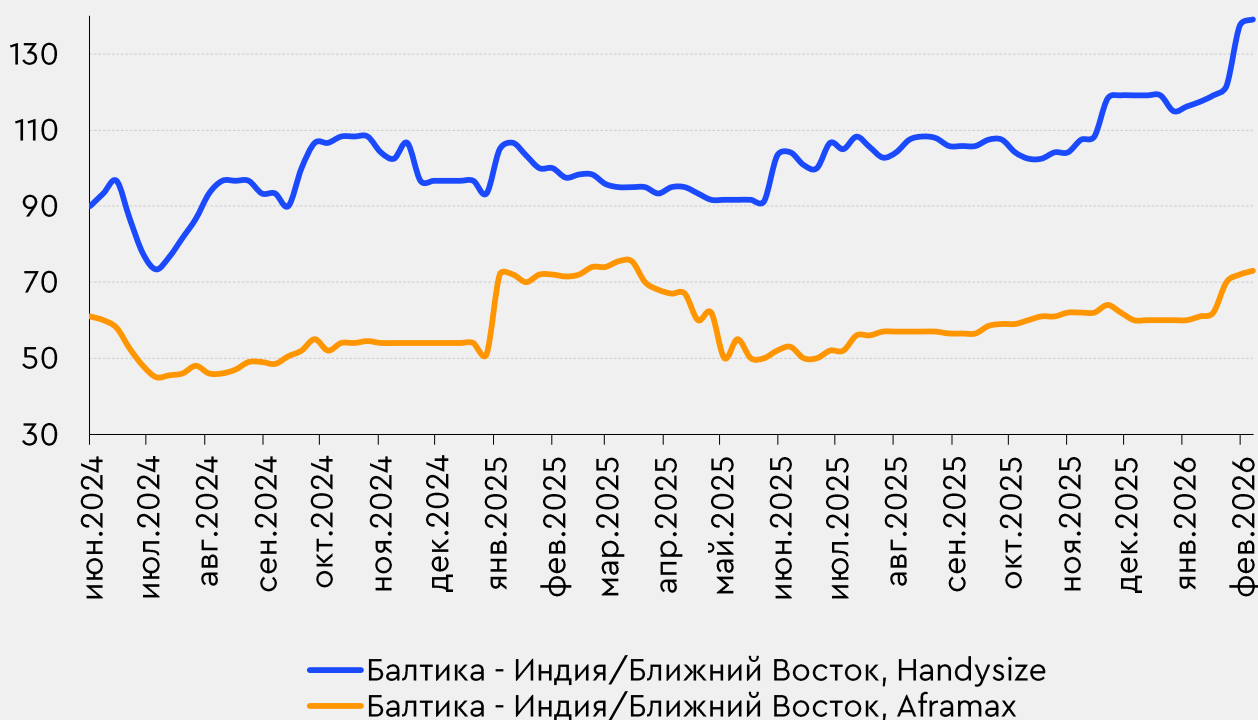


Источник: ЦЦИ

Волатильные объемы при слабом росте ставок

- Ставки фрахта темных нефтепродуктов из российских портов после двузначных темпов роста первой половины февраля показали более скромную динамику на прошлой неделе. Для судов Handysize ставки как на Балтике, так и в АЧБ, выросли на 2 долл./т (1-5%) н/н. Для судов Aframax рост составил 1 долл./т (+1-2%) н/н вслед за схожими темпами роста ставок на перевозки сырой нефти.
- Более слабый рост ставок для темных нефтепродуктов на прошлой неделе по сравнению с ростом ставок на светлые вызван заметным снижением морских отгрузок мазута из российских портов, что снизило спрос на тоннаж. По данным систем отслеживания танкеров, если за 01-14 февраля отгрузки мазута из портов составили 70 тыс. т/сут., то за 15-21 февраля морской экспорт сократился до 42 тыс. т/сут. Ж.-д. отгрузки мазута в адрес российских портов за 01-12 февраля также сократились на 13% к уровню 16-31 января до 81 тыс. т/сут.
- Волатильность морского экспорта в последние месяцы особенно заметна в АЧБ и, в особенности в Туапсе. По данным Ассоциации морских торговых портов, в декабре 2025 г. перевалка нефтепродуктов в Туапсе выросла до 757 тыс. т (+131% м/м), а в январе вновь упала до ноябрьских минимумов: 327 тыс. т. При этом в декабре-январе отгрузки шли только из Туапсинского МТП, а перевалка на терминале Туапсинского НПЗ отсутствовала.

Рис. 2 Ставки фрахта на темные нефтепродукты в направлении Индии/Ближнего Востока из Балтики показали рост на 1 долл./т для Aframax и на 2 долл./т н/н для Handysize, долл./т

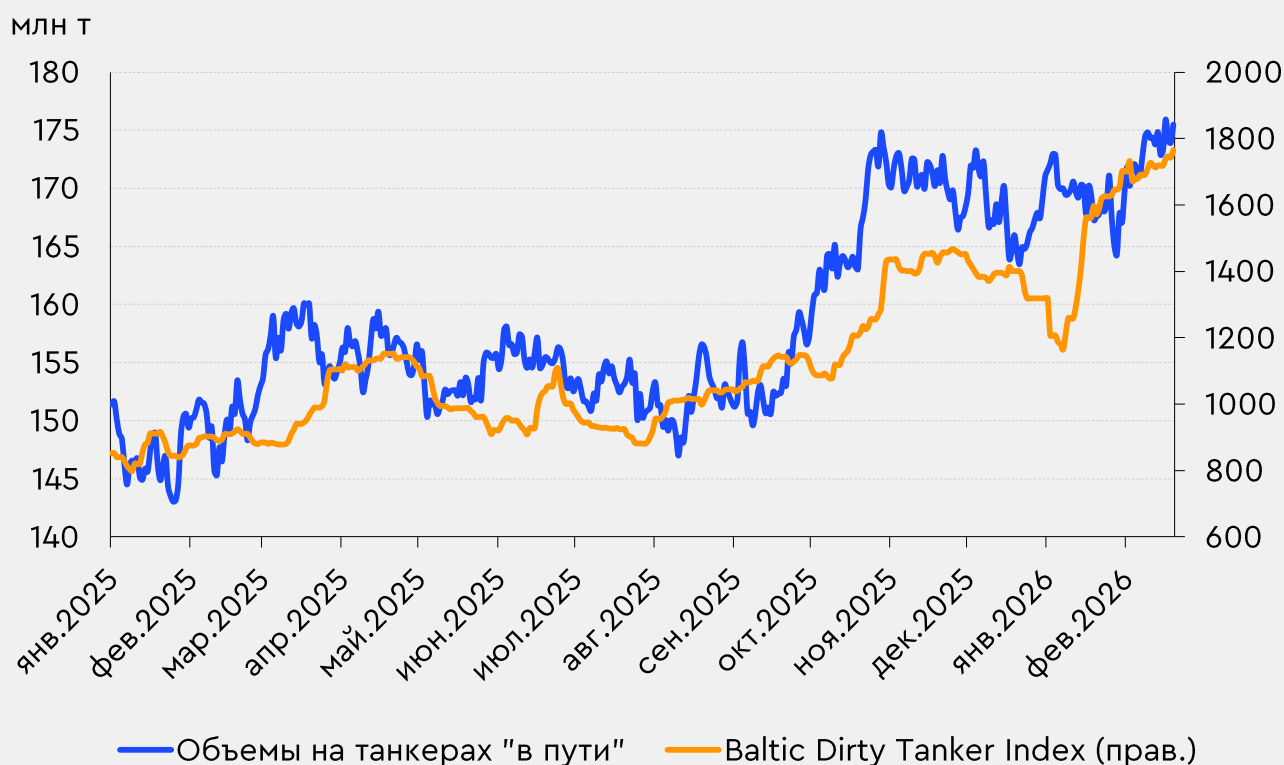


Источник: ЦЦИ

Сложная логистика забирает флот с рынка

- За последние две недели динамика мировых индексов стоимости перевозок светлых (BCTI) и темных нефтепродуктов (BDTI) заметно разошлась. К 23 февраля индекс BCTI упал до 810 пунктов, что на 100 пунктов ниже пикового уровня 09 февраля, а индекс BDTI, напротив, продолжил ставить всё новые рекорды и к 23 февраля уже превысил 1800 пунктов (рекорд с конца 2022 г.) и вырос вдвое по сравнению с февралем 2025 г.
- Уже несколько месяцев подряд участники рынка отмечают определенную нехватку судов даже при умеренной активности экспортеров на целом ряде маршрутов. Судовладельцы продолжают держать ставки на высоких уровнях, но и в такой ситуации доступный тоннаж достаточно быстро «выбирается» с рынка.
- Одним из ключевых факторов в формировании дефицита является рост продолжительности рейсового цикла в т.ч. за счет увеличения транспортного плеча, усложнения логистики в целом и использования танкеров как плавучих хранилищ. В результате объемы нефти и темных нефтепродуктов на танкерах в грузовом рейсе резко выросли с середины сентября 2025 г. и к 19 февраля достигли 176 млн т (+1% н/н; +5% м/м), что на 25 млн т выше среднего уровня января-августа 2025 г. Данное превышение эквивалентно сокращению доступного флота на 250 судов типа Aframax дедевейтом 100 тыс. т.

Рис. 3 Рост объемов нефти и темных нефтепродуктов «в пути» снижает предложение доступного тоннажа и поддерживает рост мировых ставок на темные

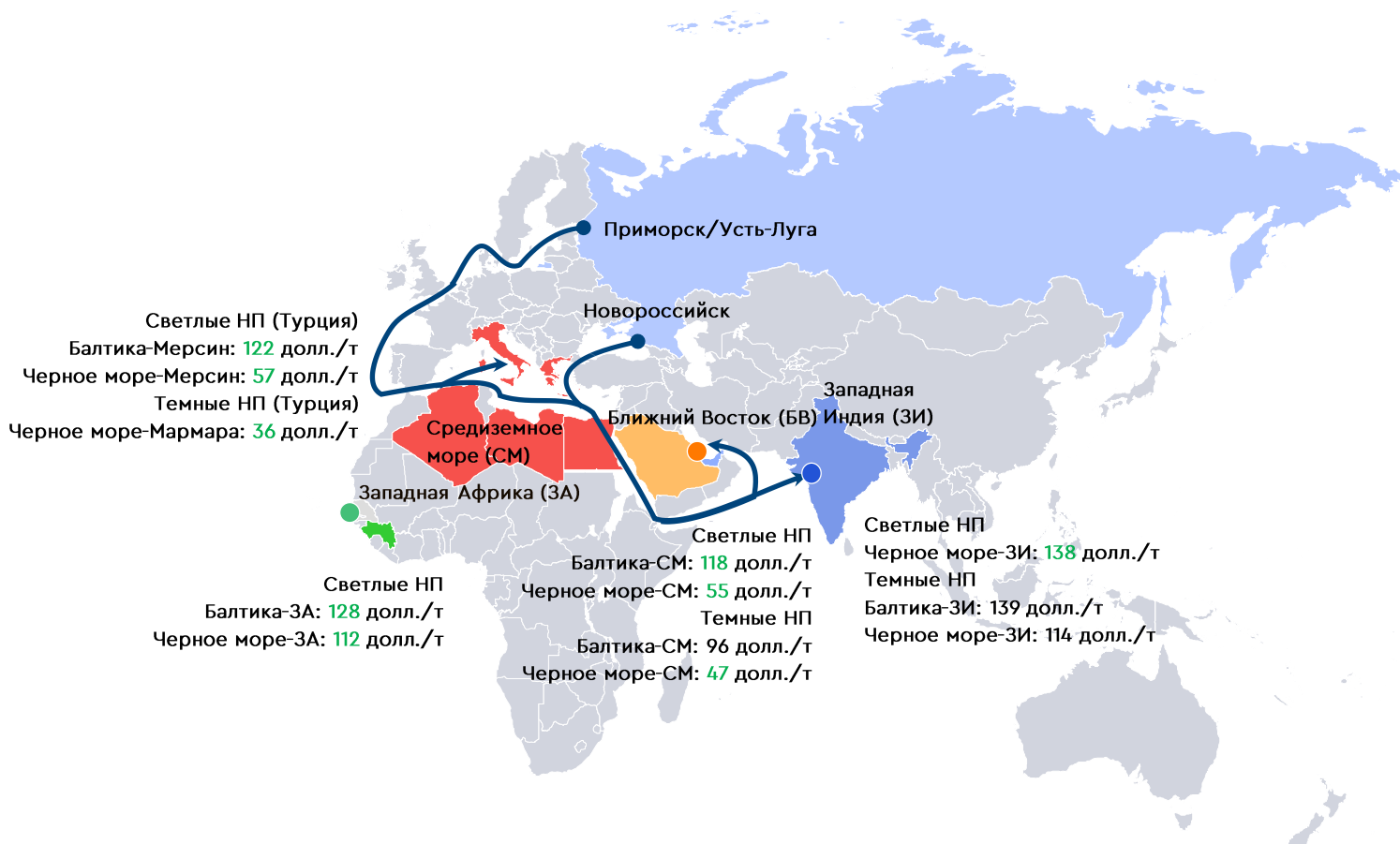


Источник: ЦЦИ



Карта ставок фрахта

Рис. 4 Стоимость транспортировки российских нефтепродуктов по морю танкерами класса Handysize 16.02-22.02.2026



- Рост ставки фрахта более чем на 3% н/н
- Падение ставки фрахта более чем на 3% н/н
- Изменение ставки фрахта в пределах $\pm 3\%$

Отчет подготовили
Соколов Роман

Мартиросян Давид

 +7 (921) 327-85-02

 +7 (905) 797-15-11

Подробнее информация в
социальных сетях

Электронные почты:

 office@pbc-index.ru

 freight@pbc-index.ru



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 2026. 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.