



# PIONEER SHIPBROKERS CO., LTD.

(A MEMBER OF THE VIETNAM SHIPOWNER'S ASSOCIATION)

SHIP SALE & PURCHASE – CHARTERING – SHIP EVALUATION

No.32, Ngan Long villas, Nguyen Huu Tho Street, Nha Be District, HCMC

Tel: 028-38817289

[www.pioneershipbrokers.com.vn](http://www.pioneershipbrokers.com.vn)

Nhằm phục vụ nhu cầu của khách hàng và cập nhật thông tin thị trường ngày càng tốt hơn, công ty môi giới hàng hải Tiên Phong (Pioneer Shipbrokers) giới thiệu đến quý khách hàng ứng dụng **Pioneer Shipbrokers** có trên **iOS và Android**, công cụ hữu ích cho khách hàng quan tâm lĩnh vực mua bán tàu biển và thông tin thị trường

## TÌNH HÌNH THỊ TRƯỜNG

TUẦN 04/2024

(22/01/2024 – 29/01/2024)

### 1. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÃ QUA SỬ DỤNG:

Ở mảng tàu hàng khô, tuần qua chỉ số thuê tàu BDI giảm 121 điểm, rớt từ 1.518 điểm xuống còn 1.397 điểm (tương đương -8,6%). Nguyên nhân là do chỉ số thuê tàu Capesize tuần qua đã giảm hơn 15%. Các phân khúc còn lại như Panamax và Supramax may mắn vẫn duy trì xu hướng tăng nhẹ, riêng phân khúc Handysize nhìn chung không mấy dao động. Nhìn chung, vào thời điểm này các chuyên hàng dự trữ đều đã được chốt từ sớm trước dịp Tết nguyên đán nên thị trường hiện tại không còn quá nhộn nhịp. Đối với mảng mua bán tàu, thị trường bùng nổ với gần 20 giao dịch, tiêu điểm thuộc về hai phân khúc Panamax và Supramax. Khá nhiều thương vụ tuần qua đã trở thành mốc tham chiếu mới. Đơn cử ở phân khúc 5 vạn, tàu trẻ **Tomorrow** (56.025 dwt, đóng 2013 Nhật, DD 07/2024, SS 05/2026) và **King Baton Rouge** (55.884 dwt, đóng 2014 Nhật, máy chính electronic, DD/SS 05/2024) vừa chốt thành công (theo hình thức chủ tàu mời chào giá tốt nhất) lần lượt ở mức 18,7 triệu đô la Mỹ và 22 triệu đô la Mỹ, hai tàu đều đã lắp hệ thống xử lý nước dẫn. Đã lâu không ghi nhận tàu trẻ tương tự bán nên đây sẽ là mốc tham chiếu cho các tàu tương tự trong thời gian tới. Đối với tàu Supramax già, tàu **Rui Fu Sheng** (53.098 dwt, đóng 2003 Nhật, đã lắp hệ thống xử lý nước dẫn, hạn đà còn dài DD 11/2026, SS 11/2028) vừa được chủ tàu Trung Quốc bán cho người Mua nội địa với giá khoảng 8,8 triệu đô la Mỹ. Tuần trước tàu trẻ hơn một tuổi **Amarnath** (53.169 dwt, đóng 2004 Nhật) với giá chỉ khoảng 7,75 triệu đô la Mỹ, do sắp đến hạn đà 3/2024 và chưa lắp hệ thống xử lý nước dẫn. Như vậy, giá bán tàu **Rui Fu Sheng** sẽ được xem là mốc tham chiếu mới cho tàu 53k dwt xung quanh 20 tuổi đóng Nhật. Ở phân khúc Handysize, tàu **IVS Kingbird** (32.561 dwt, đóng 2007 Nhật, đã lắp hệ thống xử lý nước dẫn, DD 07/2025, SS 06/2027) được bán với giá 10,5 triệu đô la Mỹ. Mức giá này là tương đối hợp lý trong thời điểm hiện tại. Tàu già **Rattana Naree** (28.442 dwt, đóng 2002 Nhật, DD 05/2025, SS 03/2027) vừa được chủ tàu Thái Lan bán thành công, tuy nhiên mức giá chưa được tiết lộ. Do tàu chưa lắp hệ thống xử lý nước dẫn nên dự đoán giá tàu cũng sẽ hơi mềm một chút so với các tàu tương tự.

Ở mảng tàu dầu/hóa chất, đúng như dự đoán, khủng hoảng ở Trung Đông không chỉ làm cước leo thang mà còn kéo theo giá nhiên liệu tăng. Dễ hiểu rằng các chủ sở hữu, có tàu chạy đường tránh khu vực biển Đỏ, đã cấp dầu dự trữ nhiều hơn vì phải chạy xa hơn tạo nên cơn sốt giá nhiên liệu tạm thời (đơn cử giá cấp dầu tại Singapore cao hơn 10% so với giữa tháng 1/2024). Tuy vậy, thị trường cước vẫn đang khá căng thẳng và giằng co liên tục bởi các yếu tố bất ổn địa chính trị, cũng như quan ngại sâu sắc về khả năng hồi phục kinh tế toàn cầu. Tuần qua, chỉ số BDTI (Baltic Dirty Tanker Index) đã giảm 5,6%, còn chỉ số BCTI (Baltic Clean Tanker Index) đến hiện tại đã rớt 4 ngày liên tục, song tổng quan giá trị vẫn tăng 10% so với tuần trước do hưởng lợi từ giá nhiên liệu. Nhìn chung, thị trường thuê tàu chở dầu thô lúc này tương đối trầm lắng, còn cước tàu chở dầu thành phẩm khá dè dặt, trừ phân khúc MR phần nào ổn định hơn. Tuy vậy, thị trường mua bán tàu tuần qua khá sôi động khi ghi nhận trên 15 thương vụ thành công, chiếm 1 nửa là phân khúc Aframax và MR. Tàu product **Fos** (48.673 dwt, đóng 2007 Nhật, DD/SS 08/2025) được bán với giá khoảng 22,5 triệu đô la Mỹ, đã lắp hệ thống xử lý nước dẫn. Tàu tương tự nhưng trẻ hơn một tuổi **Centennial Matsuyama**

(47.165 dwt, đóng 2008 Nhật, DD 07/2025, SS 11/2028) được bán với giá khoảng 23 triệu đô la Mỹ, giá hơi mềm một chút vì chưa lắp hệ thống xử lý nước dằn. Nhìn chung giá tàu product đang duy trì ở mức cũ 1-2 tháng trước. Tuần qua tàu chemical **Palegic Taimen** (50.885 dwt, đóng 2006 Hàn Quốc, đã lắp hệ thống xử lý nước dằn, DD 06/2024, SS 04/2026) về tay người Mua Trung Quốc với giá khoảng 20,1 triệu đô la Mỹ. Mức giá này cao hơn 10% nếu so với tàu tương tự **Bahri Rose** (49.631 dwt, đóng 2006 Hàn Quốc, đã lắp hệ thống xử lý nước dằn, DD 04/2024, SS 03/2026) cũng bán cho người Mua Trung Quốc giữa tháng 12/2023 với giá khoảng 18 triệu đô la Mỹ. Ở phân khúc nhỏ dưới 3 vạn, tàu chemical stainless steel **Chemroute Oasis** (26.199 dwt, đóng 2011 Nhật, DD 3/2024, SS 04/2026, đã lắp hệ thống xử lý nước dằn) bán với giá khoảng 25,5 triệu đô la Mỹ. Mức giá này thật ra hơi mềm một chút so với thị trường hiện nay do tàu sắp phải lên đà trung gian.

Bảng ghi nhận các giao dịch mua bán tàu đã qua sử dụng trong tuần qua:

Name	Blt Year	Blt Place	Dwt	Price M.USD	Buyers	Comment
<b>BULKERS / GENERAL CARGO CARRIERS</b>						
<b>Royal Iole</b>	2009	Japan	180,129	24.10	Chinese	DD/SS due 04/2024
<b>Charlotte Oldendorff</b>	2010	China	93,296	15.45	Greek	Scrubber fitted, DD/SS 02/2025
<b>Christine Oldendorff</b>	2010	China	93,077	15.45		BWTS & scrubber fitted, DD/SS 02/2025
<b>Magic Nova</b>	2010	Japan	78,833	16.10	Undisclosed	DD/SS 02/2025
<b>Artemis</b>	2006	Japan	76,942	12.99	Undisclosed	DD/SS 11/2025, Greek owners
<b>Magic Horizon</b>	2010	Japan	76,619	15.80	Undisclosed	BWTS fitted, DD 01/2025, SS 01/2025
<b>Navios Orbiter</b>	2004	Japan	76,602	9.20	Undisclosed	DD/SS due 02/2024
<b>SSI Splendid</b>	2019	China	63,562	30.30	Tri Bulk Shipping	BWTS fitted, eco M/E, DD/SS due 04/2024, UAE-based owners
<b>Pan Pride</b>	2011	China	56,907	12.85	Undisclosed	Old sale, BWTS fitted, DD 06/2024, SS 05/2026
<b>Pu Lan Hai</b>	2010	China	56,897	12.00	Chinese	BWTS & scrubber fitted, DD/SS 03/2025, Chinese owners
<b>Merida</b>	2012	China	56,670	13.20	Undisclosed	BWTS fitted, DD due 04/2024, SS 01/2026, Greek owners
<b>Sea Star</b>	2014	China	56,591	16.00	Undisclosed	BWTS fitted, DD/SS due 04/2024, Norwegian owners
<b>Tomorrow</b>	2013	Japan	56,025	18.70	Greek	BWTS fitted, DD 07/2024, SS 05/2026
<b>King Baton Rouge</b>	2014	Japan	55,884	22.00	Undisclosed	BWTS fitted, electronic M/E, DD/SS 05/2024
<b>Rui Fu Sheng</b>	2003	Japan	53,098	8.80	Chinese	BWTS fitted, DD 11/2026, SS 11/2028, Chinese owners
<b>Rui Fu Xing</b>	2012	Korea	37,064	16.50	Turkish	OBHS, BWTS fitted, Electronic M/E, DD 09/2025, SS 07/2027, HK-based owners
<b>Nordic London</b>	2010	Korea	34,904	12.50	Turkish	BWTS fitted, box-shaped, DD/SS 06/2025

<b>IVS Kingbird</b>	2007	Japan	32,561	10.50	Turkish	BWTS fitted, log-fitted, DD 07/2025, S 06/2027, Singaporean owners
<b>Rattana Naree</b>	2002	Japan	28,442	Undisclosed	Undisclosed	Log-fitted, DD 05/2025, SS 03/2027, Thai owners
<b>TANKERS</b>						
<b>Miltiadis Junior</b>	2014	China	320,926	80.00	Undisclosed	BWTS & scrubber fitted, DD/SS 06/2024
<b>Tohshi</b>	2007	Japan	300,363	44.00	Chinese	M/E Wartsila, DD 04/2025, SS 03/2027
<b>Eurochampion 2004</b>	2005	Korea	164,608	Undisclosed	Undisclosed	Old sale, BWTS fitted, ice class 1C, DD/SS 04/2025
<b>Morviken</b>	2018	Korea	157,610	357.00	TEN	BWTS fitted, DD/SS passed 11/2023, next DD 11/2026, SS 08/2028
<b>Breviken</b>	2018	Korea	112,504			BWTS fitted
<b>Eikeviken</b>	2019	Korea	112,459			BWTS fitted
<b>Angleviken</b>	2023	Korea	109,999			BWTS fitted
<b>Askviken</b>	2023	Korea	109,999			BWTS fitted
<b>Esther Spirit</b>	2004	Korea	115,444	24.00	Greek, IMS	Old sale, DD/SS 07/2024
<b>Everest Spirit</b>	2004	Korea	115,048	24.00		Old sale, DD/SS 05/2024
<b>Pelagic Taimen</b>	2006	Korea	50,885	20.10	Chinese	BWTS fitted, chemical IMO III, epoxy phenolic coated, ice class 1A, DD 06/2024, SS 04/2026
<b>GH Austen</b>	2009	China	49,998	22.80	Undisclosed	Chemical IMO II, epoxy coated, DD/SS due 03/2024, UK-based owners
<b>Fos</b>	2007	Japan	48,673	22.50	Middle Eastern	BWTS fitted, DD/SS 08/2025
<b>Maersk Kalea</b>	2004	China	38,877	12.50	UAE-based	Chemical IMO II, epoxy coated, DD/SS due 03/2024, Danish owners
<b>Green Trader</b>	2003	Korea	37,320	Undisclosed	UAE-based	Old sale, chemical IMO III, epoxy coated, DD/SS suspended (overdue 23/01/2024)
<b>Chemroute Oasis</b>	2011	Japan	26,199	25.50	Undisclosed	BWTS fitted, chemical IMO II/III, stainless steel, DD due 03/2024, SS 04/2026
<b>Patricia</b>	2005	China	16,642	9.50	Undisclosed	BWTS fitted, chemical IMO II, epoxy phenolic coated, ice class 1A, DD due 03/2024, SS 12/2025, German owners
<b>CONTAINERS</b>						
<b>GH Bora</b>	2009	Germany	37,968	12.50	Peter Doehle	2702 teu, BWTS fitted, ice class II, DD/SS due 03/2024

Bảng minh họa giá trị tàu đã qua sử dụng cập nhật theo số liệu gần nhất và so sánh với 5 năm qua (số liệu dựa trên chuẩn là tàu đóng tại Nhật):

Giá trị tàu hàng khô (đv: triệu đô la Mỹ)		% thay đổi theo (M (month) = tháng)					TB 5 năm	Giá trị tàu dầu/hóa chất (đv: triệu đô la Mỹ)		% thay đổi theo (M (month) = tháng)					TB 5 năm
		01/ 2024	1M	3M	6M	12M				01/ 2024	1M	3M	6M	12M	
<b>CAPE SIZE</b>							<b>VLCC</b>								
180k dwt	Resale	72.00	5%	14%	16%	32%	55.25	310k dwt	Resale	135.00	3%	7%	7%	7%	102.00
180k dwt	5 tuổi	55.00	6%	15%	15%	24%	38.75	310k dwt	5 tuổi	106.00	7%	8%	7%	6%	76.50
170k dwt	10 tuổi	35.50	13%	20%	18%	20%	27.25	250k dwt	10 tuổi	76.00	1%	2%	2%	-1%	53.25
150k dwt	15 tuổi	23.75	13%	16%	25%	25%	17.50	250k dwt	15 tuổi	55.50	-2%	-2%	-4%	-8%	38.25
<b>PANAMAX</b>							<b>SUEZMAX</b>								
82k dwt	Resale	40.50	1%	7%	5%	8%	35.00	160k dwt	Resale	96.00	0%	5%	7%	12%	70.75
82k dwt	5 tuổi	35.00	3%	8%	9%	15%	28.00	150k dwt	5 tuổi	79.50	1%	7%	10%	16%	53.25
76k dwt	10 tuổi	26.00	8%	16%	18%	13%	19.00	150k dwt	10 tuổi	63.50	3%	8%	9%	19%	37.75
74k dwt	15 tuổi	16.50	6%	10%	10%	8%	12.75	150k dwt	15 tuổi	40.50	3%	8%	8%	19%	23.00
<b>SUPRAMAX</b>							<b>AFRAMAX</b>								
62k dwt	Resale	38.00	1%	6%	3%	4%	32.50	110k dwt	Resale	84.00	0%	4%	6%	11%	58.25
58k dwt	5 tuổi	31.50	3%	9%	5%	9%	23.00	110k dwt	5 tuổi	72.50	2%	12%	13%	15%	44.00
56k dwt	10 tuổi	24.00	20%	17%	20%	26%	16.75	105k dwt	10 tuổi	57.50	4%	11%	11%	16%	31.25
52k dwt	15 tuổi	15.25	7%	7%	5%	0%	11.75	105k dwt	15 tuổi	37.00	1%	7%	7%	16%	19.50
<b>HANDYSIZE</b>							<b>MR</b>								
37k dwt	Resale	34.00	0%	3%	5%	15%	27.00	52k dwt	Resale	53.50	0%	5%	5%	10%	41.00
37k dwt	5 tuổi	27.50	2%	8%	8%	10%	20.50	52k dwt	5 tuổi	45.00	2%	8%	8%	8%	31.75
32k dwt	10 tuổi	18.25	4%	7%	4%	7%	13.50	45k dwt	10 tuổi	35.75	4%	12%	7%	7%	22.00
28k dwt	15 tuổi	12.25	7%	17%	7%	11%	8.50	45k dwt	15 tuổi	26.50	4%	8%	13%	15%	14.25

## 2. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÓNG MỚI:

Type	Size	Price (m.usd)	Qty	Yard	Owners	Delivery	Comments
VLAC	98,000 cbm	122.00	3	Hyundai H.I.	NYK Lines	FH 202	Price per unit
VLAC	93,000 cbm	123.40	2	Hanhwa Ocean	Alpha Gas	Aug 2027	Price per unit
VLGC	88,000 cbm	Undisclosed	2	Hyundai Samho	BGN International Dubai	Nov 2027	
VLAC	40,000 cbm	Undisclosed	3	Japan Marine United	Japan NYK	SH 2026	
Tankers	319,000 dwt	114.00	1	Qingdai Beihai	Euronav	SH 2027	Ammonia dual-fuel
Bulkers	82,000 dwt	Undisclosed	4	Chengxi	Foremost, New York	SH 2027	Methanol dual fuel
Bulkers	82,400 dwt	40.00	2	Tsuneishi Zhoushan	Wisdom Marine, Taiwan	2026	Price per unit
Bulkers	64,000 dwt	34.00	2	New Dayang	Kasuga Kaiun	2H 2026	Price per unit

Bảng minh họa giá tàu đóng mới cập nhật theo số liệu gần nhất và so sánh với 5 năm qua (số liệu dựa trên chuẩn là tàu đóng tại Nhật)

Giá trị tàu hàng khô đóng mới (đv: triệu đô la Mỹ)	% thay đổi theo (M (month) = tháng)				
	01/ 2024	1M	3M	6M	12M
Capesize (180.000 dwt)	65.0	0.00%	0.00%	0.00%	4.84%
Panamax (77.000 dwt)	42.0	0.00%	0.00%	0.00%	15.07%
Supramax (61.000 dwt)	38.0	0.00%	0.00%	0.00%	10.14%
Handysize (37.000 dwt)	34.0	0.00%	0.00%	3.03%	7.94%

Giá trị tàu dầu/dầu/hóa chất đóng mới (đv: triệu đô la Mỹ)	% thay đổi theo (M (month) = tháng)				
	01/ 2024	1M	3M	6M	12M
VLCC (300.000 dwt)	128.0	0.00%	0.00%	0.79%	5.79%
Suezmax (170.000 dwt)	85.5	0.00%	0.00%	-0.58%	5.56%
A.max (115.000 dwt)	68.5	0.00%	0.73%	0.73%	7.81%
MR (56.000 dwt)	47.5	0.00%	0.00%	0.00%	6.74%

### 3. THỊ TRƯỜNG THUÊ TÀU

#### 3.1. Thị trường thuê tàu hàng khô:

Bảng tham khảo cước một số khu vực trên thế giới trong Tuần 04/2024 vừa qua:

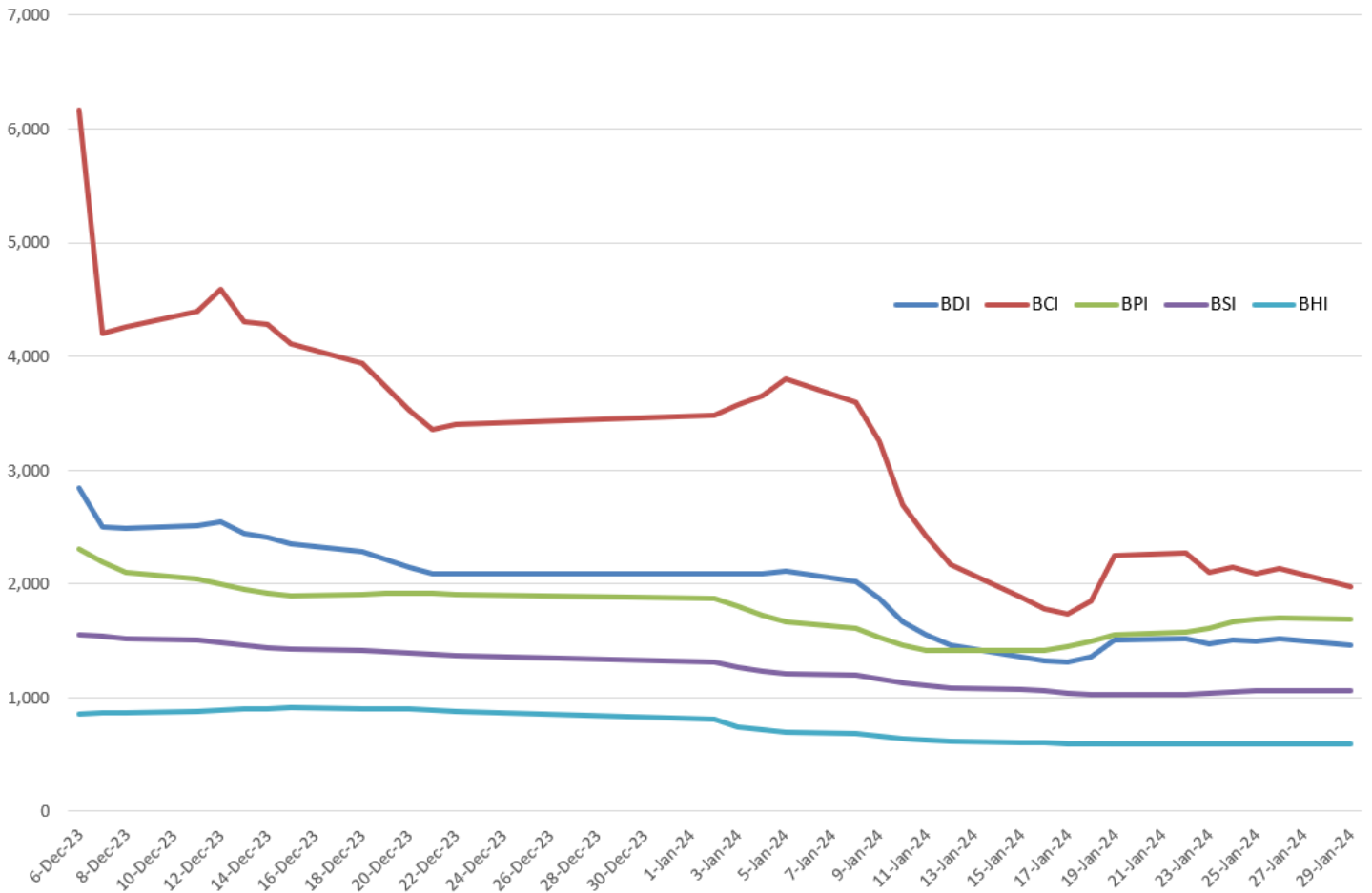
RATES/PANAMAX (USD/DAY, USD/TON)	TUẦN 04/2024	TUẦN 03/2024	Mức thấp nhất năm 2024 (cập nhật tới Tuần 04)	Mức cao nhất năm 2024 (cập nhật tới Tuần 04)
TRANSATLANTIC RV	16,040	13,578	13,578	19,250
TCT CONT/F.EAST	25,441	22,486	22,377	26,223
TCT F.EAST/CONT	5,498	4,910	4,910	6,295
TCT F.EAST RV	11,979	10,271	10,271	13,225
<b>RATES/SUPRAMAX (USD/DAY)</b>				
ATLANTIC RV	14,507	14,882	14,507	20,071
PACIFIC RV	9,406	9,025	8,625	9,406
TCT CONT/F.EAST	23,738	20,958	20,958	23,738

#### GIÁ THUÊ T/C TRUNG BÌNH TÀU HÀNG KHÔ THAM KHẢO NGÀY 29/01/2024

	US\$/ngày		
SUPRAMAX	11,711	▼	383
HANDIES 38K	10,735	▲	43

(so sánh với giá trị ngày 22/01/2024)

## CHỈ SỐ THỊ TRƯỜNG TÀU HÀNG KHÔ



### 3.2. Thị trường thuê tàu dầu/hóa chất:

Tại thời điểm báo cáo, ghi nhận giá dầu thô WTI giao tháng 3/2024 ở mức 77,10 đô la Mỹ/thùng, tăng 0,32 đô la Mỹ trong phiên và giảm 1,13 đô la Mỹ/thùng so với cùng thời điểm ngày trước đó. Giá dầu Brent giao tháng 3/2024 đứng ở mức 82,69 đô la Mỹ/thùng, cũng tăng 0,29 đô la Mỹ trong phiên và giảm 1 đô la Mỹ/thùng so với ngày trước.

Giá dầu thế giới giảm khi lĩnh vực bất động sản yếu kém của Trung Quốc làm dấy lên lo ngại về nhu cầu, khiến các nhà giao dịch phải đánh giá lại phần bù rủi ro nguồn cung do căng thẳng leo thang ở Trung Đông. Cả hai loại dầu chuẩn đều được chốt ở mức thấp hơn lần đầu tiên sau bốn phiên khi sự chú ý của thị trường chuyển sang lo ngại về nhu cầu ở Trung Quốc, nơi cuộc khủng hoảng bất động sản ngày càng sâu sắc khi tòa án Hồng Kông ra lệnh thanh lý tập đoàn bất động sản khổng lồ China Evergrande Group.

Ở một diễn biến khác, Nga có khả năng cắt giảm xuất khẩu naphtha từ 127.500 đến 136.000 thùng mỗi ngày - khoảng 1/3 tổng xuất khẩu của nước này - sau khi hỏa hoạn làm gián đoạn hoạt động tại các nhà máy lọc dầu ở Baltic và Biển Đen. Một cơ sở dầu mỏ khác của Nga đã bị tấn công hôm thứ Hai (29/1), Nga cho biết họ đã ngăn chặn một cuộc tấn công bằng máy bay không người lái vào nhà máy lọc dầu Slavneft-YANOS ở thành phố Yaroslavl.



### 3.2.1 Phân khúc tàu chở dầu thô

<p><b>Phân khúc tàu VLCC</b></p>	<p>Nhìn chung, các giao dịch của phân khúc tàu VLCC có xu hướng giảm trong tuần vừa qua. Theo ghi nhận, cước trên tuyến Trung Đông đi Trung Quốc đã giảm 6,4% so với tuần trước đó và đang được ký kết quanh mức WS 58. Hiện tại, tình hình căng thẳng tại Biển Đỏ đang khiến nguồn cung tàu tại khu vực phía đông Suez được thắt chặt. Tại khu vực Đại Tây Dương, cước trên tuyến Tây Phi đi Trung Quốc cũng đã giảm xuống mức WS 58.</p> <table border="1" data-bbox="475 398 1477 651"> <thead> <tr> <th>Tuyến</th> <th>Cước TCE tuần trước (đô la Mỹ/ngày)</th> <th>Cước TCE tuần này (đô la Mỹ/ngày)</th> <th>Xu hướng so với tuần trước</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Trung Đông/ Trung Quốc</td> <td>42.680</td> <td>33.520</td> <td style="text-align: center;">↓</td> </tr> <tr> <td>USG/Trung Quốc</td> <td>49.050</td> <td>43.720</td> <td style="text-align: center;">↓</td> </tr> </tbody> </table>	Tuyến	Cước TCE tuần trước (đô la Mỹ/ngày)	Cước TCE tuần này (đô la Mỹ/ngày)	Xu hướng so với tuần trước	Trung Đông/ Trung Quốc	42.680	33.520	↓	USG/Trung Quốc	49.050	43.720	↓				
Tuyến	Cước TCE tuần trước (đô la Mỹ/ngày)	Cước TCE tuần này (đô la Mỹ/ngày)	Xu hướng so với tuần trước														
Trung Đông/ Trung Quốc	42.680	33.520	↓														
USG/Trung Quốc	49.050	43.720	↓														
<p><b>Phân khúc tàu Suezmax</b></p>	<p>Sau một khoảng thời gian hồi phục kể từ đầu tháng một thì thị trường tàu Suezmax đang được điều chỉnh. Theo ghi nhận, cước trên tuyến Tây Phi/Cont đã giảm khoảng 30% so với tuần trước đó và hiện đang được ký kết ở mức khoảng 42.000 đô la Mỹ/ngày. Tuy nhiên, các hoạt động giao dịch tại khu vực USG đang diễn ra khá ổn định song vẫn chưa đủ tiềm lực để giữ cước thị trường khỏi tình trạng sụt giảm.</p> <table border="1" data-bbox="475 931 1477 1207"> <thead> <tr> <th>Tuyến</th> <th>Cước TCE tuần trước (đô la Mỹ/ngày)</th> <th>Cước TCE tuần này (đô la Mỹ/ngày)</th> <th>Xu hướng so với tuần trước</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Tây Phi / Cont</td> <td>60.620</td> <td>41.980</td> <td style="text-align: center;">↓</td> </tr> <tr> <td>Biển Đen/ Địa Trung Hải</td> <td>67.160</td> <td>55.250</td> <td style="text-align: center;">↓</td> </tr> </tbody> </table>	Tuyến	Cước TCE tuần trước (đô la Mỹ/ngày)	Cước TCE tuần này (đô la Mỹ/ngày)	Xu hướng so với tuần trước	Tây Phi / Cont	60.620	41.980	↓	Biển Đen/ Địa Trung Hải	67.160	55.250	↓				
Tuyến	Cước TCE tuần trước (đô la Mỹ/ngày)	Cước TCE tuần này (đô la Mỹ/ngày)	Xu hướng so với tuần trước														
Tây Phi / Cont	60.620	41.980	↓														
Biển Đen/ Địa Trung Hải	67.160	55.250	↓														
<p><b>Phân khúc tàu Aframax</b></p>	<p>Cùng chung xu hướng, phân khúc tàu Aframax cũng đã trải qua một tuần khá trầm lắng với cước giảm hầu hết trên tất cả các tuyến. Theo ghi nhận, nguồn cung hàng hóa trên tuyến Trung Quốc/Đông Nam Á đã giảm đáng kể. Tại khu vực UKC, nguồn cung tàu đang được giữ nguyên và cước không có nhiều biến động so với tuần trước đó.</p> <table border="1" data-bbox="475 1458 1477 1783"> <thead> <tr> <th>Tuyến</th> <th>Cước TCE tuần trước (đô la Mỹ/ngày)</th> <th>Cước TCE tuần này (đô la Mỹ/ngày)</th> <th>Xu hướng so với tuần trước</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Trung Đông/ Singapore</td> <td>45.060</td> <td>42.900</td> <td style="text-align: center;">↓</td> </tr> <tr> <td>Caribs/USG</td> <td>83.960</td> <td>71.230</td> <td style="text-align: center;">↓</td> </tr> <tr> <td>Châu Á/Úc</td> <td>38.740</td> <td>37.010</td> <td style="text-align: center;">↓</td> </tr> </tbody> </table>	Tuyến	Cước TCE tuần trước (đô la Mỹ/ngày)	Cước TCE tuần này (đô la Mỹ/ngày)	Xu hướng so với tuần trước	Trung Đông/ Singapore	45.060	42.900	↓	Caribs/USG	83.960	71.230	↓	Châu Á/Úc	38.740	37.010	↓
Tuyến	Cước TCE tuần trước (đô la Mỹ/ngày)	Cước TCE tuần này (đô la Mỹ/ngày)	Xu hướng so với tuần trước														
Trung Đông/ Singapore	45.060	42.900	↓														
Caribs/USG	83.960	71.230	↓														
Châu Á/Úc	38.740	37.010	↓														

### 3.2.2 Phân khúc tàu chở dầu thành phẩm/ hóa chất:

Đối với phân khúc **tàu MR**: Nhìn chung, phân khúc tàu MR đã trải qua một tuần khá sôi động. Cước có xu hướng tăng hầu hết trên tất cả các tuyến. Theo ghi nhận, cước từ Trung Đông đi khu vực đông Phi tăng mạnh lên mức WS 420 – tăng khoảng 110 điểm so với tuần trước đó. Bên cạnh đó, cước từ bờ tây Ấn Độ đi Nhật cũng tăng khoảng 40 điểm, lên mức WS 330 – tương đương với khoảng 50.600 đô la Mỹ/ngày. Hàng hóa trên

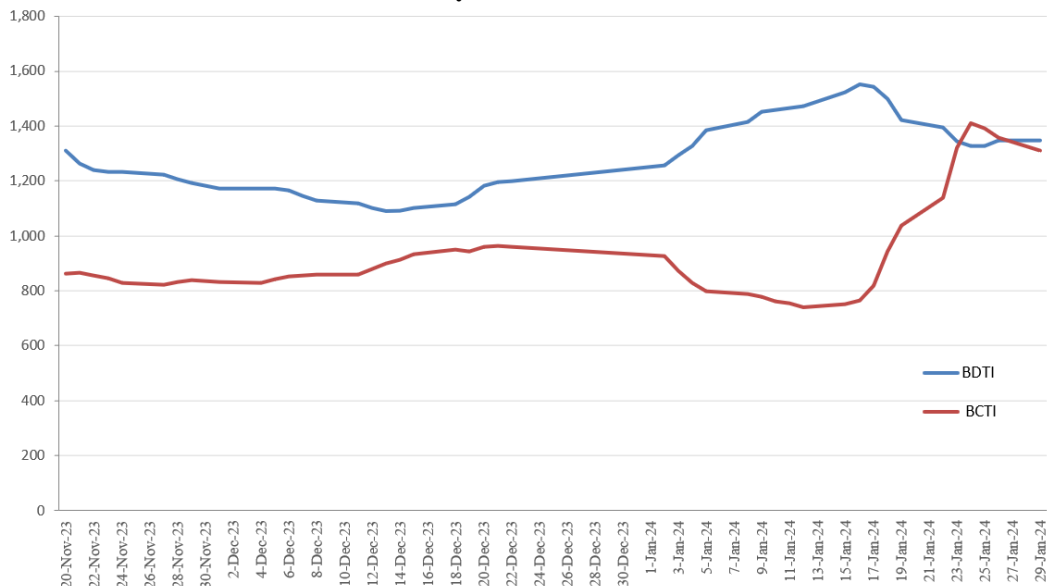
thị trường khá ổn định do các đơn hàng giữa tháng 2 đã tham gia vào thị trường. Tại khu vực Bắc Á, tâm lý của các chủ tàu MR rất lạc quan khi chứng kiến cước thị trường tăng đột biến. Cước trung bình TCE tại khu vực đang tiến đến mức xấp xỉ 50.000 đô la Mỹ/ngày. Tại khu vực UKC, xu hướng thị trường diễn ra khá ổn định vào thời điểm đầu tuần, ghi nhận cước trên tuyến Cont/USAC được ký kết quanh mức WS 295. Tuy nhiên, tiến dần vào những ngày cuối tuần, cước chỉ còn quanh mức WS 225-230 do nhiều tàu đang chạy ballast qua khu vực.

**Phân khúc tàu dầu/hóa chất nhỏ:** Thêm một tuần với xu hướng trầm lắng diễn ra tại khu vực châu Á trên hầu hết tất cả các tuyến. Các giao dịch đi hướng phía Bắc khá ảm đạm, ngoại trừ những đơn hàng truyền thống từ Petronas và Hengyi (như 8.000 tấn từ Kerteh đi nam-trung Trung Quốc và 12.000 tấn PX từ Muara đi trung Trung Quốc, và cước trung bình được ký kết quanh mức 34-36 USD/tấn). Tại khu vực Viễn Đông, xu hướng thị trường đang diễn ra khá sôi động. Ghi nhận nhiều đơn hàng chở Baseoil và BTX từ Hàn Quốc đi Trung Quốc với cước chở 12.000 và 5-10.000 tấn hàng BTX đang lần lượt dao động quanh mức 26-28 đô la Mỹ/tấn và 28-34 đô la Mỹ/tấn. Bên cạnh đó, các giao dịch đi khu vực phía Nam cũng khá ổn định do tình trạng thiếu nguồn cung tàu tại khu vực Viễn Đông. Cước chở 10.000 tấn MTBE từ Trung Quốc đi Đông Nam Á tiếp tục được giữ ở mức 46-48 đô la Mỹ/tấn và cước chở 5-10.000 tấn đi WCI/Trung Đông được ký kết quanh mức 76-85 đô la Mỹ/tấn. Đối với hàng dầu cọ, nhìn chung thị trường đang có xu hướng tăng rất chậm và cước được ký kết ở mức khá thấp. Đơn cử, các đơn hàng 10-12.000 tấn đi ECI và 15-18.000 tấn đi WCI lần lượt dao động quanh mức 32-34 đô la Mỹ/tấn và 42-43 đô la Mỹ/tấn (cước có thể cao hoặc thấp hơn một vài đô tùy thuộc vào cảng xếp và trả hàng). Tại khu vực Trung Đông, các đơn hàng trong tháng hai đã tham gia vào thị trường, nhưng xu hướng nhìn chung vẫn ở mức ảm đạm. Đơn cử, một số đơn hàng chở ethanol từ Karachi, Ấn Độ qua khu vực phía Tây được chào trên thị trường nhưng cước không quá hấp dẫn cho các chủ tàu. Các đơn hàng từ Trung Đông qua phía Đông tiếp tục trầm lắng với một số ít giao dịch được ghi nhận.

Bảng minh họa giá thuê tàu định hạn cập nhật theo số liệu gần nhất (US\$/ngày):

	Giá thuê tàu định hạn tuần 04/2024			Giá thuê tàu định hạn tuần 03/2024		
	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM
VLCC	50,000	44,000	40,000	50,500	44,500	40,000
SUEZMAX	44,500	37,500	33,000	45,000	38,000	33,000
AFRAMAX	43,500	38,000	32,500	44,000	38,000	32,500
LR-2	44,000	38,500	33,000	44,500	38,500	33,000
LR-1	36,500	31,000	26,500	36,500	31,000	27,000
MR	31,000	25,500	22,500	31,500	26,000	23,000
HANDY	27,000	20,000	18,000	27,500	20,000	18,000

### CHỈ SỐ THỊ TRƯỜNG TÀU DẦU





## 4. THỊ TRƯỜNG TÀU PHÁ DỠ

### GIÁ PHÁ DỠ THAM KHẢO (dành cho tàu có lt > 5.000)

ST T	Giao tại	Tàu hàng rời		Tàu dầu		Tàu container	
		US\$	▼/▲	US\$	▼/▲	US\$	▼/▲
1	India	480		500		520	
2	Pakistan	500		520		540	
3	Bangladesh	510	▲ 20	530	▲ 20	550	▲ 20
4	Turkey	340		350		360	

(đơn vị tính: usd/lt ldt. 1 lt = 1.017 mt ldt)

### MỘT SỐ TÀU PHÁ DỠ GHI NHẬN TRONG TUẦN 04/2024

Name	Type	Blt year	LDT	Demolition place	Price (US\$/lt)	Dwt	Comments
Xin Xiang An	Bulkers	1992	5,364	Bangladesh	490.00	22,120	
Rong Da Chang Sha	MPP	1998	9,346	Bangladesh	535.00	22,271	Incl an unspecified abt of bunkers
MSC Jemima	Container	1994	12,677	India	525.00	42,288	For HKC green recycling
Tomson Gas	LPG	1989	3,814	India	-	1,990	

**CÔNG TY MÔI GIỚI TÀU BIỂN TIÊN PHONG**  
**PIONEER SHIPBROKERS**  
MUA – BÁN – THUÊ TÀU

Email: [snp@pioneershipbrokers.com.vn](mailto:snp@pioneershipbrokers.com.vn)

*Các thông tin trên được chúng tôi tập hợp từ các nguồn thông tin khác nhau và chỉ mang tính tham khảo.  
Chúng tôi không chịu trách nhiệm về bất cứ khiếu nại nào liên quan đến tính chính xác của các thông tin trên.*