



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

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 08/2024

(20/02/2024 – 26/02/2024)

1. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÃ QUA SỬ DỤNG:

Ở mảng tàu hàng khô, chỉ số BDI tuần qua đã tăng trở lại và ghi nhận đóng cửa mức 1.871 điểm, tích lũy thêm 25% giá trị so với đầu tháng 2. Cước thuê các phân khúc đều duy trì ở mức tốt, trừ phân khúc Panamax đang trên đà giảm nhẹ. Đối với mảng mua bán tàu, tuần qua ghi nhận 18 giao dịch thành công trải đều các phân khúc. Ở mảng Supramax, tàu **Konrad Schulte** (55.621 dwt, đóng 2010 Nhật, DD/SS 09/2025) được chủ tàu Singapore bán với giá khoảng 16,2 triệu đô la Mỹ. Tuần trước tàu tương tự trẻ hơn một tuổi **Melia 1** (55.612 dwt, đóng 2011 Nhật, đã lắp hệ thống xử lý nước dằn, DD/SS 07/2026) với giá khoảng 17,8 triệu đô la Mỹ. Như vậy, hiện nay giá tàu Supramax trẻ đóng Nhật vẫn đang củng cố ở mức cũ, tuy nhiên tàu Supramax trẻ đóng tại Trung Quốc lại có xu hướng tăng. Có thông tin tàu **V Rich** (56.546 dwt, đóng 2014, đã lắp hệ thống xử lý nước dằn, DD/SS 04/2024) được chủ tàu Trung Quốc bán với giá khoảng trên 17 triệu đô la Mỹ song không thành công và tàu đang được chào bán lại. Cách đây 1 tháng tàu tương tự bằng tuổi **Sea Star** (56.591 dwt, đóng 2014, đã lắp hệ thống xử lý nước dằn, DD/SS 04/2024) được chủ tàu Na Uy bán với giá chỉ khoảng 16 triệu đô la Mỹ. Ngược lại với tàu Supramax trẻ đang dậm chân tại chỗ thì giá tàu già lại đang tăng giá mạnh, cụ thể tàu **SSI Avenger** (52.949 dwt, đóng 2004 Nhật, đã lắp hệ thống xử lý nước dằn, DD/SS 10/2024) vừa bán thành công với giá khoảng 10,5 triệu đô la Mỹ. Tháng trước tàu trẻ hơn hai tuổi **Sea Aquarius** (53.468 dwt, đóng 2006 Nhật, đã lắp hệ thống xử lý nước dằn, DD 08/2024, SS 05/2026) đã chốt với giá chỉ khoảng 10,1 triệu đô la Mỹ sau khi bán không thành công vào tháng 9/2023. Như vậy, giá bán tàu **SSI Avenger** sẽ lập mốc tham chiếu mới đối với tàu Supramax 52k dwt già trong thời gian tới. Ở phân khúc Handysize, tuần qua tàu trẻ **Ultra Vanscoy** (38.215 dwt, đóng 2013 Nhật, đã lắp hệ thống xử lý nước dằn, DD 11/2025, SS 01/2028) được chủ tàu Nhật bán cho người Mua Hy Lạp với giá khoảng 18,18 triệu đô la Mỹ. Tuần trước tàu tương tự **Eco Splendor** (38.202 dwt, đóng 2013 Nhật, đã lắp hệ thống xử lý nước dằn, hầm hàng hộp, DD 05/2026, SS 05/2028) bán với giá khoảng 18,2 triệu đô la Mỹ. Như vậy, hiện tại giá tàu Handysize trẻ đóng Nhật vẫn đang duy trì mức tương tự tuần trước.

Ở mảng tàu dầu/hóa chất, tuần qua cước tàu đã lung lay nhiều hơn tuần trước. Cụ thể: chỉ số BDTI (Baltic Dirty Tanker Index) giảm 12,3% và chỉ số BCTI (Baltic Clean Tanker Index) tiếp tục giảm thêm 3,5%, một phần nguyên nhân do cước tàu to VLCC giảm mạnh. Không có nhiều giao dịch mua bán tàu trong tuần qua, chủ yếu do giá tàu vẫn đang cao hơn mức người Mua mong đợi nên các bên chưa đàm phán thành công. Xét những yếu tố của thị trường, thì thời gian tới thị trường tàu dầu sẽ tiếp tục được hưởng lợi do bất ổn địa chính trị chưa dứt (mối xung đột giữa Nga – Ukraina kéo dài 2 năm, thêm những cuộc tấn công bất ngờ trên Biển Đỏ của phiến quân khiến hành trình tàu phải thay đổi và thiếu hụt tàu giao ngay). Ngoài ra sau đại dịch Covid số lượng tàu dầu đặt đóng mới tương đối thấp nhưng hơn một năm trở lại thì giá tàu đóng mới leo thang do chi phí nguyên liệu, nhân công cao, chắc chắn trong 1-2 năm tới sẽ thiếu hụt tàu. Như vậy, dự đoán giá bán tàu sẽ tiếp tục giữ mức hiện tại trong thời gian tới. Tuy vậy thực tế có thể thay đổi, và thách thức vẫn luôn hiện hữu. Cụ thể là chuỗi cung ứng mỏng manh, căng thẳng địa chính trị đã tác động mạnh đến vận chuyển,

khiến chi phí tăng còn việc khai thác trở nên kém hiệu quả. Hiện tại, ngành vận tải biển đang đang kẹt giữa cuộc chiến “địa lý kinh tế” đầy quyền lực khi trật tự thông thường đã và đang bị dỡ bỏ khi ngày càng có nhiều xung đột rõ ràng giữa các quốc gia trên thế giới.

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
BULKERS / GENERAL CARGO CARRIERS						
Pacific Assurance	2014	Japan	207,842	48.50	Undisclosed	BWTS fitted, electronic M/E, DD 12/2024, SS 11/2026
True Cartier	2014	Japan	181,380	40.90	German, Oldendorff	Fw dely 04-07/2024, BWTS & scrubber fitted, DD/SS due 07/2024
Pantagruel	2004	Japan	180,181	16.50	Chinese	Scrubber fitted, DD/SS 06/2024
Sealink	2010	Korea	180,116	31.00	Undisclosed	Scrubber fitted, DD 02/2024, SS 11/2025
Houston	2009	China	177,729	23.20	Undisclosed	BWTS fitted, DD/SS 10/2024
Mineral Gent	2011	China	175,181	26.00	Undisclosed	BWTS fitted, DD 09/2024, SS 04/2026
Star Audrey	2011	China	175,125	27.50	Greek	BWTS & scrubber fitted, DD/SS 09/2025
Conrad Oldendorff	2010	China	93,039	16.50	Undisclosed	BWTS & scrubber fitted, DD/SS 01/2025
Angelina	2001	Korea	74,540	7.00	Chinese	DD 06/2024, SS 02/2026
Bulk Monaco	2023	Japan	63,733	40.50	Undisclosed	DD 06/2026, SS 06/2028
Rising Sky	2017	Japan	63,405	Undisclosed	Greek	Purchase obligation exercised, BWTS fitted, DD 04/2025, SS 02/2027
Pacific Integrity	2013	Japan	56,100	Undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted, DD 03/2026, SS 04/2028
Konrad Schulte	2010	Japan	55,621	16.20	Undisclosed	DD/SS 09/2025, Singaporean owners
SSI Avenger	2004	Japan	52,949	10.50	Undisclosed	BWTS fitted, DD/SS 10/2024
Interlink Amenity	2018	China	39,989	25.25	Undisclosed	Incl the balance of an index-linked charter till Jul 2024, BWTS fitted, ice class 1C, DD 02/2026, SS 04/2028, Chinese owners
Ultra Vanscoy	2013	Japan	38,215	18.18	Greek, Brave Maritime	BWTS fitted, DD 11/2025, SS 01/2028, Japanese owners
TANKERS						
Eco Seas	2016	Korea	299,998	98.50	Undisclosed	BWTS & scrubber fitted, DD 08/2024, SS 10/2026

Chem Alya	2009	China	17,055	15.40	Undisclosed	BWTS fitted, chemical IMO II/III, siloxirane coated, DD/SS due 02/2024
NB K Shipbuilding 1942	2024	Korea	49,750	49.00	Undisclosed	Resale, BWTS & scrubber fitted
NB K Shipbuilding 1943	2024	Korea	49,750	49.00		Resale, BWTS & scrubber fitted
CONTAINERS						
ALS Clivia	2010	Korea	51,570	Low 20	Messina	4400 teu, M/E Wartsila, ice class II, DD/SS 03/2025
Mistral	2008	Germany	11,254	8.50	UAE-based	868 teu, BWTS & scrubber fitted, M/E MaK, ice class 1A, DD 03/2026, SS 02/2028
OTHERS						
DL Lily	2011	Japan	4,999	11.50	Korean	LPG, 4918 cbm, BWTS fitted, DD due 06/2024, SS 06/2026, Korea owners

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
	02/2024	1M	3M	6M	12M			02/2024	1M	3M	6M	12M	
CAPE SIZE							VLCC						
180k dwt Resale	74.00	6%	14%	21%	36%	55.25	310k dwt Resale	138.50	4%	10%	10%	10%	102.50
180k dwt 5 tuổi	56.00	4%	14%	18%	26%	39.00	310k dwt 5 tuổi	108.50	2%	10%	9%	8%	77.00
170k dwt 10 tuổi	37.00	10%	23%	25%	25%	27.50	250k dwt 10 tuổi	79.50	5%	7%	7%	4%	53.50
150k dwt 15 tuổi	24.50	9%	17%	32%	29%	17.50	250k dwt 15 tuổi	56.50	1%	0%	-3%	-7%	38.50
PANAMAX							SUEZMAX						
82k dwt Resale	40.50	0%	5%	7%	8%	35.00	160k dwt Resale	97.50	2%	2%	8%	13%	71.25
82k dwt 5 tuổi	35.00	0%	8%	11%	15%	28.00	150k dwt 5 tuổi	82.50	4%	5%	14%	20%	53.75
76k dwt 10 tuổi	26.50	4%	13%	23%	15%	19.25	150k dwt 10 tuổi	65.00	3%	6%	11%	21%	38.25
74k dwt 15 tuổi	16.50	3%	3%	22%	8%	13.00	150k dwt 15 tuổi	41.00	3%	4%	9%	21%	23.25
SUPRAMAX							AFRAMAX						
62k dwt Resale	38.00	0%	3%	6%	4%	32.50	110k dwt Resale	84.00	0%	0%	6%	11%	58.50
58k dwt 5 tuổi	32.00	2%	7%	8%	12%	23.00	110k dwt 5 tuổi	72.50	0%	2%	13%	15%	44.50
56k dwt 10 tuổi	25.50	21%	24%	38%	34%	16.75	105k dwt 10 tuổi	58.00	1%	5%	13%	15%	31.50
52k dwt 15 tuổi	15.50	7%	9%	15%	2%	11.75	105k dwt 15 tuổi	37.00	0%	1%	7%	12%	19.75
HANDYSIZE							MR						
37k dwt Resale	34.00	0%	3%	6%	15%	27.00	52k dwt Resale	53.50	0%	3%	5%	10%	41.25
37k dwt 5 tuổi	27.50	0%	6%	12%	10%	20.75	52k dwt 5 tuổi	45.50	1%	3%	12%	8%	32.00
32k dwt 10 tuổi	19.00	9%	9%	12%	12%	13.75	45k dwt 10 tuổi	37.50	6%	12%	17%	15%	22.00
28k dwt 15 tuổi	12.50	9%	19%	14%	14%	8.50	45k dwt 15 tuổi	26.50	0%	8%	18%	23%	14.25

2. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÓNG MỚI:

Type	Size	Price (m.usd)	Qty	Yard	Owners	Delivery	Comments
VLAC	91,000 cbm	121.00	2	Hyundai H.I.	Evalend Shipping	2027	Price per unit, ammonia carriers
LPG	-	64.40	2	Hyundai Mipo	Pertamina	Oct 2026	Price per unit, two dual-fuelled
Tankers	300,000 dwt	128.00	2	Hanhwa Ocean	DHT Holdings	Nov 2026	Price per unit

Tankers	155,000 dwt	83.00	2	New Times	Dynacom	SH 2027	Price per unit, LNG-ready
Tankers	50,000 dwt	45.00	4	Chengxi	Seacon Shipping	2025 – 2027	Price per unit
Tankers	18,500 dwt	32.30	4	Fujian Southeast	Seacon Shipping	SH 2025 – FH 2026	Price per unit, chemical IMO II/III

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)				
	02/2024	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%	21.74%
Supramax (61.000 dwt)	38.0	0.00%	0.00%	0.00%	18.75%
Handysize (37.000 dwt)	34.0	0.00%	0.00%	3.03%	17.24%

Giá trị tàu dầu/dầu/hóa chất đóng mới (đv: triệu đô la Mỹ)	% thay đổi theo (M (month) = tháng)				
	02/2024	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%	0.00%	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:

Thị trường hai phân khúc **Ultramax** và **Supramax** vẫn duy trì đã tăng mạnh trở lại trong suốt kỳ nghỉ lễ gần đây. Mặc dù có một chút lo lắng về sự ổn định của thị trường nhưng Thái Bình Dương đang bắt đầu khởi sắc, điều này dự kiến sẽ góp phần thúc đẩy cước tăng trên tàu cầu. Cước trung bình trong tuần đóng cửa ở mức 11.299 đô la Mỹ, giảm 484 đô la Mỹ so với mức 11.783 đô la Mỹ của tuần trước. Tại Thái Bình Dương, AMC chốt tàu **Polyworld** (56.645 dwt, đóng 2011) đi ngay từ Zhanjiang đến Chittagong với giá khoảng 14.000 đô la Mỹ và Drydel chốt tàu **Jahan Brothers II** (56.014 dwt, đóng 2006) đi từ Singapore (28/02-05/03) qua Indonesia đến Bờ Tây Ấn Độ với giá khoảng 13.000 đô la Mỹ. Cùng lúc ở Ấn Độ Dương, Drydel chốt tàu **Josco Shengzhou** (64.250 dwt, đóng 2022) đi từ Cảng Elizabeth (09/03) đến Trung Quốc với giá khoảng 26.000 đô la Mỹ cộng thêm 260.000 đô la Mỹ chi phí ballast, Victory Shipping chốt tàu **Al Karama** (63.878 dwt, đóng 2019) chở than cốc đi ngay từ Bahrain đến Bờ Tây Ấn Độ với giá khoảng 28.000 đô la Mỹ. Phía Đại Tây Dương với giá khoảng 28.000 đô la Mỹ. Phía Đại Tây Dương, Ashley Shipping chốt tàu **Kaan Aksoy** (61.113 dwt, đóng 2022) chở quặng sắt đi từ Monrovia đến Trung Quốc với giá khoảng 29.250 đô la Mỹ và Pangaea chốt tàu **Ultra Crimson** (61,084 dwt, đóng 2016) chở phế liệu đi từ Ghent (22-23/02) đến Địa Trung Hải với giá khoảng 18.000 đô la Mỹ.

Thị trường **Handysize** tuần qua trở nên sôi động hơn nhờ nhu cầu vận tải ở Châu Á tăng mạnh. Cước trung bình trong tuần đóng cửa ở mức 11.299 đô la Mỹ, tăng 1.012 đô la Mỹ so với mức 10.287 của tuần trước. Mặc dù giao dịch ở Continent và Địa Trung Hải không qua sôi nổi nhưng nhìn chung mức độ này được cho là cân bằng và ổn định. Tuy nhiên, với một số yêu cầu nhất định cho phép các chủ tàu đưa ra mức giá cao hơn. Tàu **Strategic Synergy** (39.894 dwt, đóng 2014) neo ở Antwerp được chốt chuyến chở phế liệu từ Dordrecht đến Đông Địa Trung Hải với giá khoảng 12.500 đô la Mỹ. Phía Nam Đại Tây Dương, sự bất ổn vẫn tiếp tục xoay quanh việc giảm mức nước tại sông Plate và ảnh hưởng đến tiến độ làm hàng. Một số khu vực ở Brazil cho thấy số lượng tàu chờ giảm, điều này mang lại một tín hiệu tích cực. Một tàu khoảng 38.000 dwt được chốt đi ngay từ Vila de Conde đến Na Uy với giá khoảng 14.500 đô la Mỹ. Áp lực giảm cước vẫn đang tiếp tục với các chủ tàu ở Vịnh Hoa Kỳ bởi thiếu hụt nguồn hàng hoá sẵn có. Có tin một tàu khoảng 38.000 dwt được chốt khoảng 6.750 đô la Mỹ cho chuyến đi bên trong vùng Vịnh. Các chuyến vượt Đại Tây Dương hiện đang dao động quanh mức 10.000-11.000 đô la Mỹ đối với các tàu cỡ lớn. Có tin tàu **Kouros Pride** (34.146 dwt, đóng 2011) ở Progresso được chốt đi từ Đà Nẵng đến Bờ Đông Mexico với giá khoảng 7.000 đô la Mỹ, trong khi một số nguồn tin khác ghi nhận mức giá khoảng 8.750 đô la Mỹ. Thị trường Châu Á vẫn đang tốt, nhu cầu

chở hàng tăng ổn định và số lượng tàu neo đậu giảm. Cước được cho là sẽ tăng thêm nếu mất sự cân bằng như hiện tại. Có tin tàu **Clipper Selo** (32.389 dwt, đóng 2011) neo ở Fukuyama được chốt qua Bắc Thái Bình Dương đến khu vực Singapore-Nhật Bản với giá khoảng 10.000 đô la Mỹ. Thêm tin một tàu khoảng 28.000 dwt neo ở Đông Nam Á được chốt chuyển khứ hồi từ Úc đến Trung Quốc với giá khoảng 8.500 đô la Mỹ. Ở mảng thuê định hạn, có tin tàu **DL Lilac** (33.750 dwt, đóng 2012) được thuê từ 4-6 tháng với giá khoảng 11.550 đô la Mỹ, chuyển đầu tiên chở muối từ Úc.

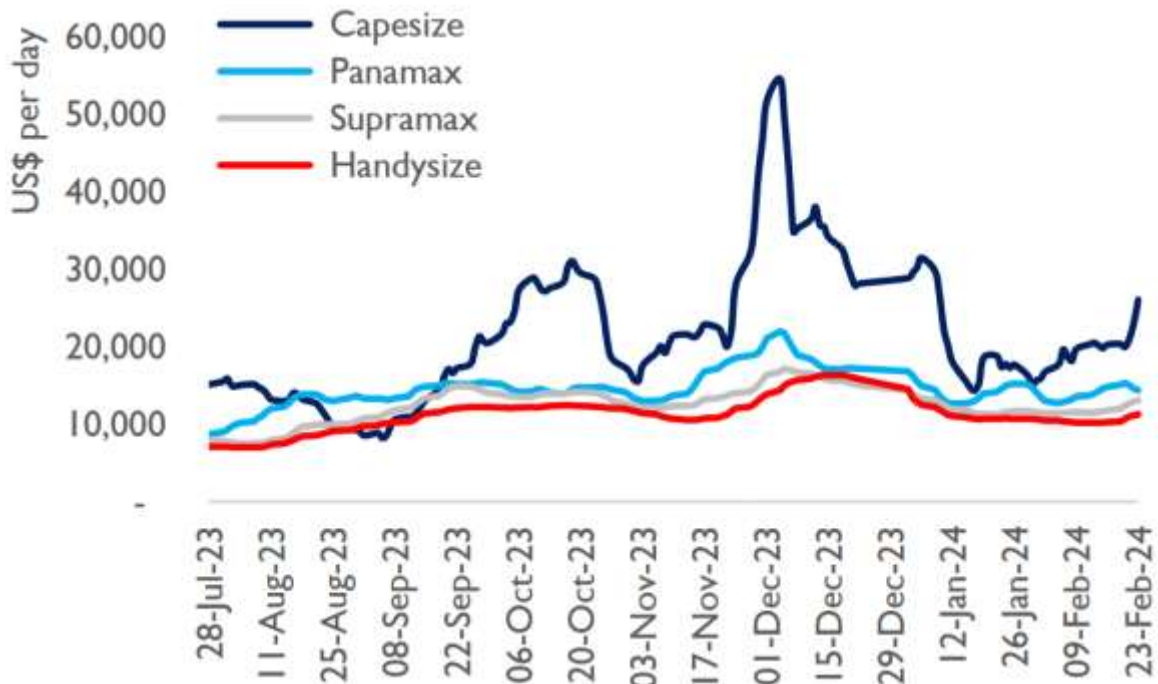
Bảng tham khảo cước một số khu vực trên thế giới trong Tuần 08/2024 vừa qua:

RATES/PANAMAX (USD/DAY, USD/TON)	TUẦN 08/2024	TUẦN 07/2024	Mức thấp nhất năm 2024 (cập nhật tới Tuần 08)	Mức cao nhất năm 2024 (cập nhật tới Tuần 08)
TRANSATLANTIC RV	13,485	14,465	13,485	19,250
TCT CONT/F.EAST	24,150	24,323	22,377	26,223
TCT F.EAST/CONT	6,103	5,456	4,910	6,295
TCT F.EAST RV	15,304	11,963	10,271	15,304
RATES/SUPRAMAX (USD/DAY)				
ATLANTIC RV	13,817	14,997	13,817	20,071
PACIFIC RV	11,469	9,219	8,625	11,469
TCT CONT/F.EAST	25,713	26,158	20,958	26,158

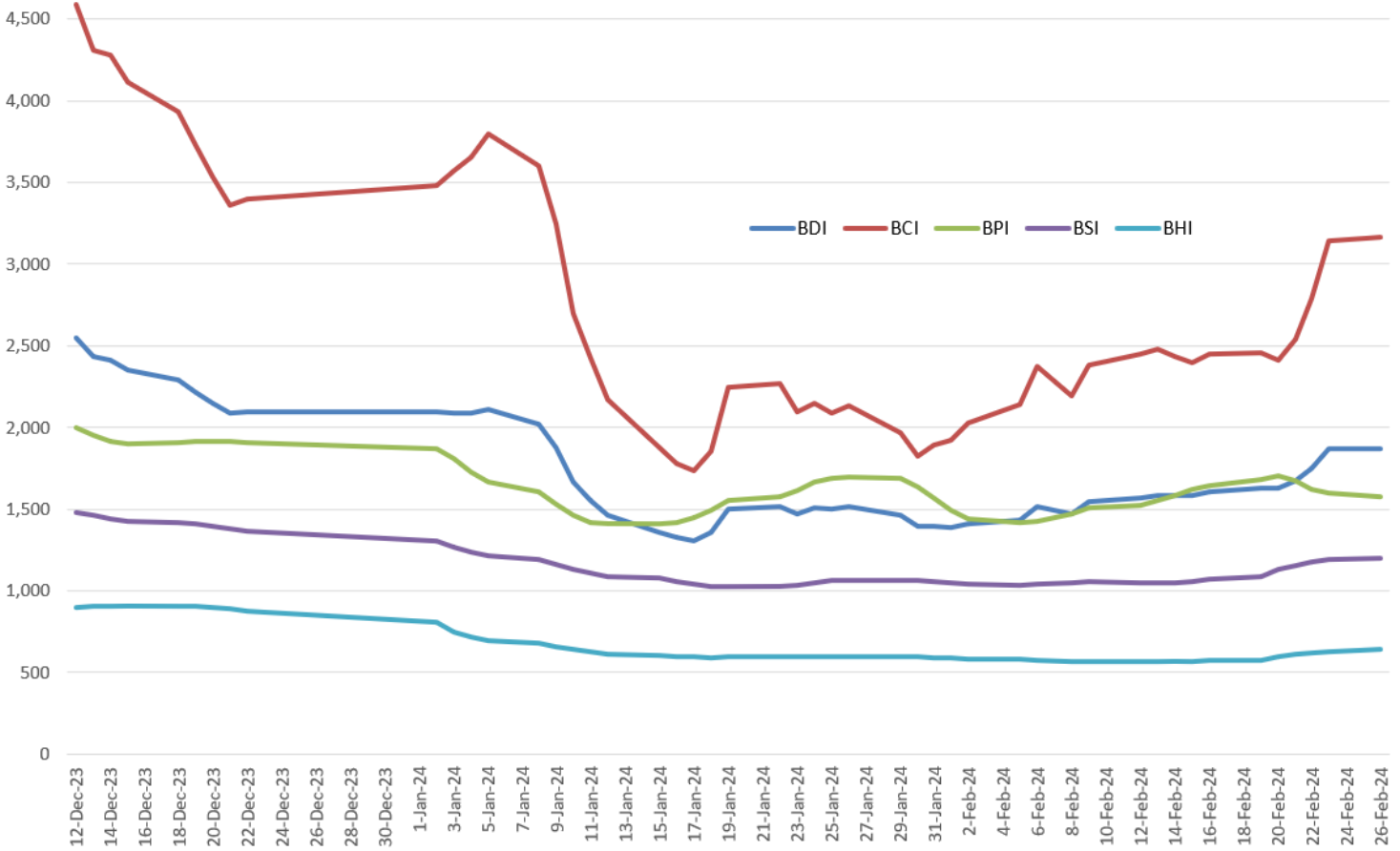
GIÁ THUÊ T/C TRUNG BÌNH TÀU HÀNG KHÔ THAM KHẢO NGÀY 26/02/2024

	US\$/ngày	▲/▼	
SUPRAMAX	13,077	▲	1,294
HANDIES 38K	11,299	▲	1,012

(so sánh với giá trị ngày 19/02/2024)



CHỈ SỐ THỊ TRƯỜNG TÀU HÀNG KHÔ



3.2. Thị trường thuê tàu dầu/hóa chất:

Tại thời điểm báo cáo, giá dầu thô WTI giao tháng 4/2024 đang ở mức 77,64 đô la Mỹ/thùng, tăng 0,06 đô la Mỹ trong phiên và tăng 1,35 đô la Mỹ/thùng so với cùng thời điểm ngày trước đó. Giá dầu Brent giao tháng 4/2024 đứng ở mức 82,55 đô la Mỹ/thùng, tăng 0,02 đô la Mỹ trong phiên và tăng 1,07 đô la Mỹ/thùng.

Theo đánh giá, giá dầu thế giới tăng khi chịu tác động từ sự sụt giảm trong hoạt động lọc dầu của Mỹ và sự gián đoạn đối với thương mại toàn cầu đã thắt chặt nguồn cung dầu diesel trong những tuần gần đây, làm giảm xuất khẩu dầu diesel cao kỷ lục của Mỹ sang châu Âu. Những khó khăn trong việc đảm bảo nguồn cung dầu diesel của Mỹ làm phức tạp thêm tình trạng khan hiếm nguồn cung hiện có ở châu Âu, nơi trước đây phụ thuộc chủ yếu vào nhập khẩu nhiên liệu của Nga. Do đó, giá dầu diesel của Mỹ đã nhanh chóng tăng lên mức cao nhất trong 4 tháng và làm hạn chế cơ hội kinh doanh chênh lệch giá để vận chuyển nhiên liệu sang châu Âu. Ngoài ra, nhiều nhà cung cấp hàng hoá khác của châu Âu ở Trung Đông và châu Á đã buộc phải đi qua Mũi Hảo Vọng do các cuộc tấn công của Houthi vào các tàu ở Biển Đỏ, khiến thời gian vận chuyển dài hơn và hoạt động giao dịch cũng kém lợi nhuận hơn.

Bộ Tư lệnh Trung ương Mỹ cho biết nhóm phiến quân Houthi liên kết với Iran ở Yemen đã suýt đánh trúng một tàu chở dầu mang cờ Mỹ vào thứ Bảy (24/2). Một tàu khác cũng đã bị quân nổi dậy tấn công tuần trước và người ta thấy nhiên liệu đang bị rò rỉ ở Biển Đỏ.

3.2.1 Phân khúc tàu chở dầu thô

<p>Phân khúc tàu VLCC</p>	<p>Sau một tuần tăng trưởng mạnh mẽ thì phân khúc tàu VLCC tại khu vực Trung Đông có xu hướng giảm. Theo ghi nhận, cước trên tuyến Trung Đông đi Trung Quốc giảm 25 điểm so với tuần trước đó và hiện đang ở mức WS 67 – tương đương với khoảng 44.620 đô la Mỹ/ngày. Bên cạnh đó, xu hướng thị trường Đại Tây Dương cũng sụt giảm. Cước trên tuyến Tây Phi/Trung Quốc đang dao động quanh mức WS 70, giảm 15 điểm so với tuần trước.</p> <table border="1" data-bbox="475 398 1479 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>74.780</td> <td>44.620</td> <td style="text-align: center;">↓</td> </tr> <tr> <td>USG/Trung Quốc</td> <td>53.200</td> <td>47.530</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	74.780	44.620	↓	USG/Trung Quốc	53.200	47.530	↓				
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	74.780	44.620	↓														
USG/Trung Quốc	53.200	47.530	↓														
<p>Phân khúc tàu Suezmax</p>	<p>Phân khúc tàu Suezmax không có nhiều sự thay đổi diễn ra trong tuần vừa qua. Theo ghi nhận, cước trên tuyến Trung Đông đi Địa Trung Hải đang dao động quanh mức WS 107. Hàng hóa tại khu vực Tây Phi được đánh giá ổn định, song cước trên tuyến Tây Phi đi UKC ghi nhận giảm 4 điểm so với tuần trước đó và hiện ở mức WS 109.</p> <table border="1" data-bbox="475 898 1479 1167"> <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>43.980</td> <td>41.750</td> <td style="text-align: center;">↓</td> </tr> <tr> <td>Biển Đen/Địa Trung Hải</td> <td>52.760</td> <td>42.670</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	43.980	41.750	↓	Biển Đen/Địa Trung Hải	52.760	42.670	↓				
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	43.980	41.750	↓														
Biển Đen/Địa Trung Hải	52.760	42.670	↓														
<p>Phân khúc tàu Aframax</p>	<p>Theo ghi nhận, các giao dịch của Aframax tại khu vực Thái Bình Dương có chiều hướng giảm, song nguồn cung tàu cũng được thắt chặt. Cước trên tuyến Trung Đông/Singapore không có nhiều sự thay đổi so với tuần trước, hiện đang ở mức WS 191 – tương đương với khoảng 44.000 đô la Mỹ/ngày. Tại khu vực USG, cước thị trường cũng có xu hướng giảm, ghi nhận cước trên tuyến Mexico/USG giảm nhẹ xuống mức WS 194.</p> <table border="1" data-bbox="475 1458 1479 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>43.120</td> <td>44.050</td> <td style="text-align: center;">↑</td> </tr> <tr> <td>Caribs/USG</td> <td>44.850</td> <td>43.460</td> <td style="text-align: center;">↓</td> </tr> <tr> <td>Châu Á/Úc</td> <td>30.000</td> <td>30.090</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	43.120	44.050	↑	Caribs/USG	44.850	43.460	↓	Châu Á/Úc	30.000	30.090	↑
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	43.120	44.050	↑														
Caribs/USG	44.850	43.460	↓														
Châu Á/Úc	30.000	30.090	↑														

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

Đối với phân khúc **tàu MR**: xu hướng thị trường tàu MR tại khu vực Bắc Á đã dần ổn định trở lại sau kỳ nghỉ lễ. Các hoạt động giao dịch diễn ra ổn định trên thị trường. Theo báo cáo, nguồn cung tàu đang được thắt chặt cộng với tình hình thời tiết xấu tại khu vực đã tạo nên các mối quan ngại cho người thuê tàu và từ đó cước cũng sẽ có xu hướng tăng. Ghi nhận cước trên tuyến Jinshan/Singapore và Đài Loan/Úc đang lần lượt được ký kết

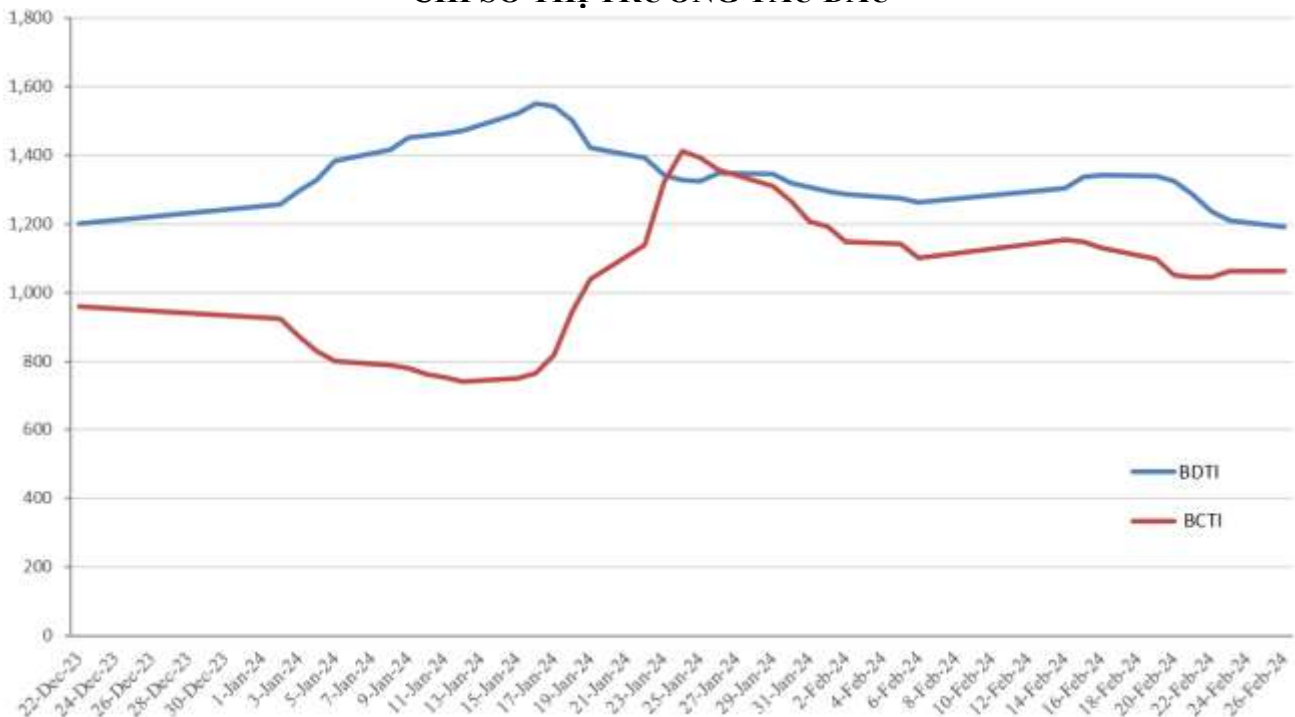
quanh mức 1,408 triệu đô la Mỹ lumpsum và WS 385. Người thuê hiện đang trì hoãn việc ký kết tàu để chờ đợi nguồn cung tàu tại khu vực tăng trở lại. Tại khu vực USG, thị trường ổn định vào thời điểm đầu tuần trước khi có xu hướng giảm. Theo ghi nhận, cước trên tuyến USG/đông Mexico đang được ký kết quanh mức 590k đô la Mỹ lumpsum, cước từ USG đi Continent đang ở mức WS 170. Đối với chiều ngược lại, cước trên tuyến Cont/USAC đang dao động quanh mức WS 220 – tương đương với khoảng 29.000 đô la Mỹ/ngày.

Phân khúc tàu dầu/hóa chất nhỏ: Nhìn chung, các giao dịch tại khu vực Châu Á tiếp tục được diễn ra khá sôi động trong tuần vừa qua. Đơn cử, các giao dịch chở dầu cộ đi hướng phía Bắc có xu hướng tăng. Theo ghi nhận, cước chở 18.000 tấn dầu cộ từ Indonesia đi trung Trung Quốc đang được ký kết quanh mức 52-53 đô la Mỹ/tấn. Các lô hàng hóa chất vẫn xuất hiện trên thị trường, tuy nhiên cước khá thấp. Đối với hàng hóa đi hướng phía Nam, ghi nhận cước chở 10.000 tấn MTBE từ trung-bắc Trung Quốc đi Straits và 10.000 tấn hóa chất từ khu vực Viễn Đông đi WCI đang lần lượt ở mức 52-53 đô la Mỹ/tấn và 93-94 đô la Mỹ/tấn. Đối với hàng dầu cộ, với nguồn cung tàu đang được thắt chặt khiến cước có xu hướng tăng. Ghi nhận, các đơn hàng 10-12.000 tấn đi ECI và 18.000 tấn đi WCI/Pakistan lần lượt dao động quanh mức 36-38 đô la Mỹ/tấn và 49-50 đô la Mỹ/tấn (cước có thể cao hoặc thấp hơn một vài đô tùy thuộc vào cảng xếp và trả hàng).

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

	Giá thuê tàu định hạn tuần 08/2024			Giá thuê tàu định hạn tuần 07/2024		
	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM
VLCC	50,500	44,500	40,000	49,500	44,500	40,000
SUEZMAX	46,500	38,500	33,500	46,000	39,000	34,000
AFRAMAX	45,000	39,000	33,000	44,500	39,000	33,500
LR-2	44,500	38,500	32,500	44,500	38,500	33,000
LR-1	38,000	31,500	27,000	37,500	31,500	27,000
MR	32,500	26,500	22,500	32,500	26,500	22,500
HANDY	28,000	21,500	19,000	27,500	21,500	19,000

CHỈ SỐ THỊ TRƯỜNG TÀU DẦU



4. THỊ TRƯỜNG TÀU PHÁ DỠ

Mặc dù Tết nguyên đán đã kết thúc 2 tuần, song thị trường tàu phá dỡ vẫn đang trong tình trạng nguồn tàu phá dỡ ngày càng khan hiếm. Nguyên nhân là do thị trường thuê và mua bán đang hưởng lợi từ khá tốt từ những bất ổn địa chính trị nên chủ tàu ưu tiên khai thác hơn là bán 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		530		550	
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 08/2024

Name	Type	Blt year	LDT	Demolition place	Price (US\$/lt)	Dwt	Comments
Nan Hai Sheng Li	Tanker	1975	33,151	-	Undisclosed	130,151	FPSO, As is Zhoushan
Zeus One	Bulker	2002	21,364	Bangladesh	495.00	177,643	
Xing Xiang Rui	Bulker	1992	5,119	-	Undisclosed	22,154	As is Zhoushan
Hong Yuan 01	Container	1996	11,486	Bangladesh	540.00	39,626	
Manis 7	Container	1999	5,468	Bangladesh	505.00	12,271	
Avatar	MPP	1983	8,920	-	Undisclosed	17,850	As is Batam
Kaptan Hasan Onal	MPP	2009	3,104	-	351.00	9,200	As is Goa

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

Email: 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.