



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 09/2024

(27/02/2024 – 04/03/2024)

1. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÃ QUA SỬ DỤNG:

Ở mảng tàu hàng khô, tuần qua chỉ số BDI tiếp tục đà tăng, hiện đang ở mức 2.291 điểm (tăng 39% so với đầu tháng 2). Nếu so sánh với đầu tháng trước thì hiện nay chỉ số thuê tàu các phân khúc đều tăng, đáng kể nhất là Capesize khi tăng mạnh 56,4%, các phân khúc còn lại cũng đã tăng quanh mức 17-21%. Bên lề, các chuyên gia dự đoán năm nay Trung Quốc sẽ tiếp tục nhập khẩu than mạnh năm 2024 (năm 2023 vừa qua sản lượng nhập khẩu tăng 33% so với năm 2022) dù không thiếu sản lượng nội địa, còn Ấn Độ sẽ giảm nhập khẩu do trữ lượng tồn kho cao kỷ lục và sản lượng nội địa tăng (dự báo giảm khoảng 9% so với năm 2023). Cũng nhờ đó mà chỉ trong quý 1/2024, số tàu Capesize đổi chủ đã vượt cùng kỳ năm 2023, và bằng số liệu 6 tháng đầu năm 2022. Nhu cầu vận chuyển than sẽ góp phần thúc đẩy sự tăng trưởng của các phân khúc lớn như Capesize, Panamax... trong năm 2024 này. Vì thị trường tích cực nên hiện nay chủ tàu đang phấn khởi và giá bán tàu cũng cải thiện hơn tháng trước. Mảng tàu Supramax già đóng 2004-2006 tăng mạnh trong 1 tháng vừa qua, trung bình khoảng 10-15% so với tháng 1 (đặc biệt nếu so sánh với tháng 11-12/2023 thì tăng trung bình 20%) do khá nhiều người Mua sẵn tàu dạng này để chở than. Vào tháng 10/2023 tàu *Ocean Grace* (56.029 dwt, đóng 2005 Nhật, DD/SS 04/2025) bán với giá chỉ khoảng 10,8 triệu đô la Mỹ. Còn hiện tại các tàu tương tự đang được chủ tàu nhắm mức 12,5-13 triệu đô la Mỹ dù tàu đã già thêm 1 tuổi. Trên hết, đặc biệt đối với tàu 56k dwt già hiện không có nhiều trên thị trường nên người Mua phải cạnh tranh hơn nữa.

Ở phân khúc Handysize thì tăng nhẹ. Tàu *Lucky Glory* (32.556 dwt, đóng 2007 Nhật, đã lắp hệ thống xử lý nước dẫn, DD 01/2026, SS 12/2027) đã bán 2-3 tuần trước với giá 10,3 triệu đô la Mỹ nên mức này rất mềm trong thời điểm hiện nay. Cùng lúc tàu tương tự trẻ hơn một tuổi *Lago Di Lugano* (32.271 dwt, đã lắp hệ thống xử lý nước dẫn, đóng 2008 Nhật, DD/SS 10/2025) được đàm phán với giá 10,5 triệu đô la Mỹ song chủ tàu UAE đòi ý và yêu cầu mức 11,5 triệu đô la Mỹ thì mới xem xét. Hai tàu trên đều đã lắp hệ thống xử lý nước dẫn. Tàu Handysize nhỏ *Occitan Key* (27.112 dwt, đóng 2006 Argentina, đã lắp hệ thống xử lý nước dẫn, chở gỗ được, thiết kế tàu và máy chính Nhật, DD 09/2024, SS 09/2026) vừa được chủ tàu Thụy Sĩ bán với giá khá mềm chỉ khoảng 6,5 triệu đô la Mỹ do tình trạng tương đối kém. Hiện nay thị trường đã nóng lên nên người Mua muốn chốt tàu phải chấp nhận giá cao hơn tháng 1/2024 thì mới có cơ hội, đặc biệt là phân khúc Supramax già đang sốt dẻo.

Ở mảng tàu dầu/hóa chất, tương tự tuần trước thị trường vẫn đang trải qua giai đoạn xập xình, âm ỉ ngoài mong đợi của chủ tàu. Chỉ số BDTI (Baltic Dirty Tanker Index) tiếp tục giảm gần 4%, còn chỉ số BCTI (Baltic Clean Tanker Index) giảm thêm 10,2%. Tuần qua mảng mua bán không ghi nhận nhiều giao dịch mới. Có tin rằng Scorpio hoàn tất bán 5 tàu MR (đóng 2015, đã lắp máy lọc khí (scrubber)) cho người Mua Trung Quốc với giá 39 triệu đô la Mỹ/tàu, song thực tế tin này chưa chính xác và đang được xác minh lại. Nếu là sự thật thì mức 39 triệu đô la Mỹ/tàu này có phần tăng nhẹ một chút so với tháng trước, Scorpio cũng bán đi 7 tàu MR (đóng 2014 (2 tàu) và 2015 (5 tàu), máy eco) với tổng giá trị thương vụ là 239 triệu đô la

Mỹ, bình quân 34 triệu đô la Mỹ/tàu để giải tỏa thêm áp lực tài chính. Tuần qua tàu dầu/hóa chất stainless steel *NQ Acacia* (19.081 dwt, đóng 2016 Trung Quốc, đã lắp hệ thống xử lý nước dằn, DD 05/2024, SS 03/2026) được chủ tàu Hà Lan bán thành công với giá khoảng 28 triệu đô la Mỹ. Cuối tháng 1, chủ tàu cũng bán cặp tàu tương tự *Giancarlo D* và *NQ Alpinia* (19.800 dwt, đóng 2016 Trung Quốc, đã lắp hệ thống xử lý nước dằn, DD 05-09/2024, SS 03-07/2026) cũng bằng giá trên. Như vậy hiện nay, tuy số lượng giao dịch không nhiều nhưng giá vẫn còn rất cao, đặc biệt đối với tàu Aframax, MR, J19. Do thị trường chưa có dấu hiệu hạ nhiệt nên tâm lý người Mua vẫn còn khá dè chừng, giá tàu chưa giảm như mong đợi dù đang có khá nhiều tàu được chào bán trên thị trường.

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
<i>BULKERS / GENERAL CARGO CARRIERS</i>						
Shin Koryo	2009	Japan	207,991	33.20	Winning Shipping	BWTS fitted, DD/SS 10/2024
Mount Carmel	2007	Japan	177,729	25.00	Undisclosed	BWTS & scrubber fitted, DD/SS due 06/2024
Castillo De Valverde	2005	China	173,764	15.80	Undisclosed	DD due 03/2024, SS 12/2025
Enco Ommodus	2009	Korea	169,098	22.50	Chinese	BWTS & scrubber fitted, DD/SS 07/2024
Grand Radiant	2021	China	82,298	38.00	Kassian	BWTS fitted, DD/SS 01/2026
Amazon	2001	Japan	74,910	Undisclosed	HK-based, Golden Hope Shipping	Old sale 01/2024, DD 10/2024, SS 08/2026
Eaubonne	2014	China	63,308	23.00	Undisclosed	BWTS fitted, eco M/E, DD 04/2026, SS 04/2028
Andromeda	2011	Japan	61,501	21.00	Turkish	BWTS fitted, DD/SS 02/2026, Greek owners
ASL Fortune	2012	Tsuneishi Cebu, Philippines	58,096	Undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted, DD 04/2025, SS 04/2027
Paradise Island	2014	Tsuneishi Cebu, Philippines	57,835	21.90	German	BWTS fitted, DD 01/2025, SS 12/2026
Australian Bulker	2017	Japan	36,228	24.00	Undisclosed	OHBS, BWTS & scrubber fitted, log-fitted, DD 08/2025, SS 10/2027
Yellow Sea	2012	China	35,238	12.00	Undisclosed	BWTS fitted, DD 12/2024, SS 12/2026, HK-based owners
Pan Kristine	2011	China	33,303	10.80	Greek	BWTS fitted, DD 10/2024, SS 08/2026, Korean owners
Lucky Glory	2007	Japan	32,256	10.30	Turkish	Old sale, OHBS, BWTS fitted, DD 01/2026, SS 12/2027
St Andrew	2010	China	32,751	Undisclosed	Undisclosed	OHBS, BWTS fitted, DD/SS 03/2025, Greek owners

Occitan Key	2006	Argentina	27,112	6.50	Undisclosed	BWTS fitted, log-fitted, Japanese design & maker list, DD 09/2024, SS 09/2026, Swiss owners
TANKERS						
Sea Hazel	2004	Japan	106,085	29.00	Undisclosed	BWTS fitted, DD 01/2027, SS 01/2029
STI Brooklyn	2015	Korea	50,175	39.00		BWTS & scrubber fitted, chemical IMO II/III, epoxy phenolic coated, DD/SS 07/2025
STI Manhattan	2015	Korea	50,156	39.00		BWTS & scrubber fitted, chemical IMO II/III, epoxy phenolic coated, DD/SS 03/2025
STI Gramercy	2015	Korea	50,145	39.00	Chinese	BWTS & scrubber fitted, chemical IMO II/III, epoxy phenolic coated, DD/SS 01/2025
STI Bronx	2015	Korea	49,990	39.00		BWTS & scrubber fitted, chemical IMO II/III, epoxy phenolic coated, DD/SS 02/2025
STI Queens	2015	Korea	49,990	39.00		BWTS & scrubber fitted, chemical IMO II/III, epoxy phenolic coated, DD/SS 04/2025
NQ Acacia	2016	China	19,801	28.00	Tristar Eships	BWTS fitted, chemical IMO II, stainless steel, DD 05/2024, SS 03/2026, Dutch owners
CONTAINERS						
YM Wisdom	2019	Japan	146,749	Undisclosed	Far Eastern	14220 teu, BWTS & scrubber fitted, class survey info not available (latest ABS Class, DD/SS until 02/2024)
Thorswind	1999	Germany	30,046	7.00	Swiss, MSC	2169 teu, ice class II, DD/SS 02/2026
Starship Leo	2013	Korea	23,927	16.00	Far Eastern	1891 teu, BWTS fitted, eco M/E, DD 01/2026, SS 02/2028
Pegasus Yotta	2007	Korea	13,007	11.00	Malaysian	962 teu, BWTS fitted, DD/SS 04/2025
Pegasus Unix	2007	Korea	13,002			962 teu, BWTS fitted, fully cellular, DD 02/2025, SS 07/2027
OTHERS						
Chinagas Legend	2020	China	55,368	90.00	Singaporean	Old sale 02/2024, LPG 19503 cbm, incl TC attached, BWTS & scrubber fitted, M/E WinGD, DD/SS 05/2025, HK-based owners

Chinagas Glory	2020	China	55,183	90.00	Old sale 02/2024, LPG 19688 cbm, incl TC attached, BWTS & scrubber fitted, HK-based owners, DD/SS 07/2025
Elba	2004	Netherlands	10,683	6.10	Undisclosed 679 teu, tween decker, BWTS fitted, M/E Mak, ice class 1A, DD 07/2026, SS 01/2029, German 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
	03/2024	1M	3M	6M	12M	

CAPESIZE

180k dwt	Resale	75.50	5%	11%	24%	39%	55.75
180k dwt	5 tuổi	61.50	12%	21%	29%	38%	39.25
170k dwt	10 tuổi	42.50	18%	37%	45%	44%	27.50
150k dwt	15 tuổi	27.00	13%	32%	40%	42%	17.50

PANAMAX

82k dwt	Resale	41.50	2%	4%	9%	11%	35.00
82k dwt	5 tuổi	35.50	1%	6%	11%	16%	28.25
76k dwt	10 tuổi	27.00	2%	15%	26%	17%	19.25
74k dwt	15 tuổi	17.50	6%	9%	25%	15%	13.00

SUPRAMAX

62k dwt	Resale	41.00	8%	9%	15%	12%	32.75
58k dwt	5 tuổi	34.00	8%	11%	21%	19%	23.25
56k dwt	10 tuổi	26.50	4%	33%	47%	39%	16.75
52k dwt	15 tuổi	15.50	0%	9%	15%	2%	12.00

HANDYSIZE

37k dwt	Resale	34.00	0%	0%	6%	15%	27.00
37k dwt	5 tuổi	27.50	0%	2%	15%	10%	20.75
32k dwt	10 tuổi	20.00	8%	14%	25%	18%	13.75
28k dwt	15 tuổi	12.50	0%	9%	25%	14%	8.75

Giá trị tàu dầu/hóa chất (đv: triệu đô la Mỹ)	% thay đổi theo (M (month) = tháng)					TB 5 năm
	03/2024	1M	3M	6M	12M	

VLCC

310k dwt	Resale	142.00	3%	11%	13%	13%	102.50
310k dwt	5 tuổi	112.00	3%	11%	13%	11%	77.25
250k dwt	10 tuổi	83.00	5%	1%	11%	8%	53.75
250k dwt	15 tuổi	57.00	1%	1%	-2%	-6%	38.50

SUEZMAX

160k dwt	Resale	98.50	2%	3%	8%	15%	71.50
150k dwt	5 tuổi	82.50	1%	5%	12%	20%	54.00
150k dwt	10 tuổi	67.50	4%	10%	13%	26%	38.50
150k dwt	15 tuổi	42.00	2%	6%	11%	24%	23.50

AFRAMAX

110k dwt	Resale	84.00	0%	0%	6%	11%	58.75
110k dwt	5 tuổi	72.50	0%	2%	13%	15%	44.75
105k dwt	10 tuổi	58.00	1%	5%	13%	15%	31.75
105k dwt	15 tuổi	37.00	0%	1%	7%	12%	20.00

MR

52k dwt	Resale	53.50	0%	1%	5%	10%	41.25
52k dwt	5 tuổi	45.50	1%	3%	12%	8%	32.00
45k dwt	10 tuổi	37.50	6%	9%	19%	15%	22.25
45k dwt	15 tuổi	26.50	0%	4%	10%	23%	14.50

2. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÓNG MỚI:

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)				
	03/2024	1M	3M	6M	12M

Capesize (180.000 dwt)	65.0	0.00%	0.00%	0.00%	4.00%
Panamax (77.000 dwt)	42.0	0.00%	0.00%	0.00%	16.67%
Supramax (61.000 dwt)	38.0	0.00%	0.00%	0.00%	10.14%
Handysize (37.000 dwt)	34.0	0.00%	0.00%	0.00%	13.33%

Giá trị tàu dầu/hóa chất đóng mới (đv: triệu đô la Mỹ)	% thay đổi theo (M (month) = tháng)				
	03/2024	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)	69.0	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 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 chuyển 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 Đê Tây Nam 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, chuyến đầu tiên chở muối từ Úc.

Bảng tham khảo cước một số khu vực trên thế giới trong Tuần 09/2024 vừa qua:

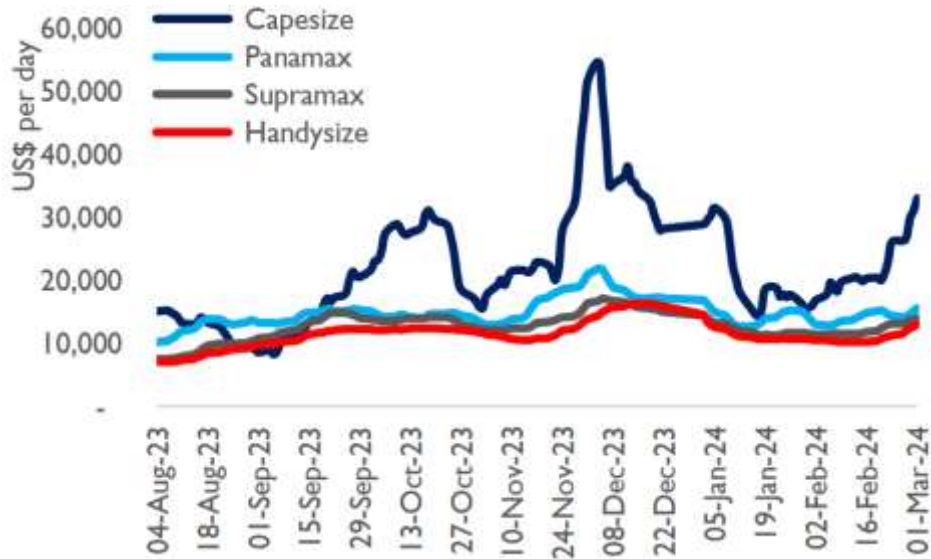
RATES/PANAMAX (USD/DAY, USD/TON)	TUẦN 09/2024	TUẦN 08/2024	Mức thấp nhất năm 2024 (cập nhật tới Tuần 09)	Mức cao nhất năm 2024 (cập nhật tới Tuần 09)
TRANSATLANTIC RV	11,503	13,485	13,485	19,250
TCT CONT/F.EAST	22,341	24,150	22,341	26,223
TCT F.EAST/CONT	6,556	6,103	4,910	6,556
TCT F.EAST RV	16,613	15,304	10,271	16,613
RATES/SUPRAMAX (USD/DAY)				
ATLANTIC RV	12,550	13,817	12,550	20,071
PACIFIC RV	13,294	11,469	8,625	13,294
TCT CONT/F.EAST	25,467	25,713	20,958	26,158

GIÁ THUÊ T/C TRUNG BÌNH TÀU HÀNG KHÔ THAM KHẢO NGÀY 04/03/2024

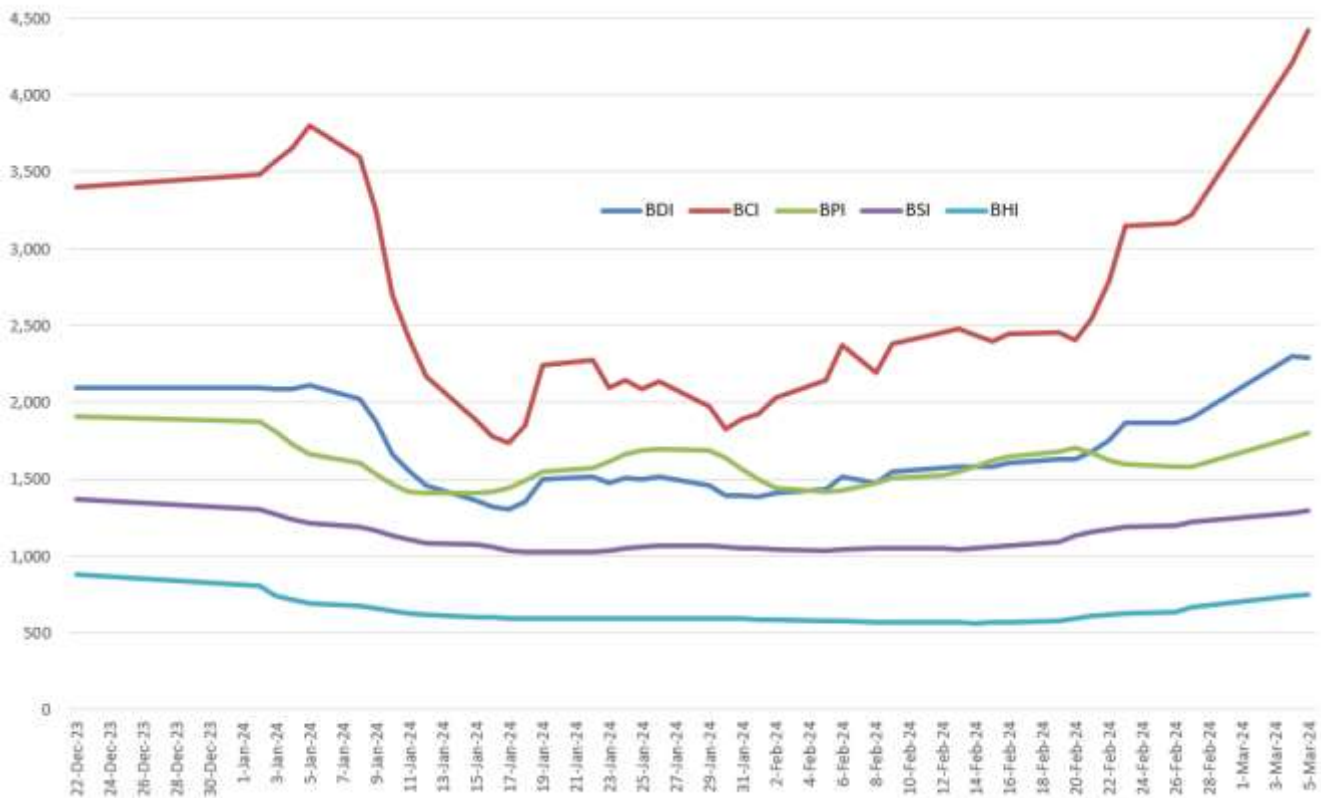
US\$/ngày ▼ / ▲

SUPRAMAX	13,940	▲	863
HANDIES 38K	13,005	▲	1,706

(so sánh với giá trị ngày 26/02/2024)



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 ở mức 78,6 đô la Mỹ/thùng, giảm 0,14 đô la Mỹ trong phiên và giảm 1,64 đô la Mỹ/thùng so với cùng thời điểm ngày trước đó. Đồng thời, giá dầu Brent giao tháng 5/2024 đứng ở mức 82,75 đô la Mỹ/thùng, giảm 0,05 đô la Mỹ trong phiên và giảm 1,09 đô la Mỹ/thùng so với phiên trước đó.

Theo ghi nhận, giá dầu thế giới quay đầu giảm khi nhu cầu dầu cân bằng với việc nhóm sản xuất OPEC + kéo dài thời gian cắt giảm sản lượng tự nguyện được đến giữa năm. Đơn cử, tổ chức OPEC+ đang gia hạn mức cắt giảm sản lượng dầu tự nguyện 2,2 triệu thùng/ngày sang quý II/2024 để hỗ trợ giá trong bối cảnh lo ngại về tăng trưởng toàn cầu và sản lượng tăng ngoài nhóm. Ngoài ra, theo dữ liệu từ Cơ quan Thông tin Năng lượng cho thấy vào tuần trước, nguồn cung sản phẩm dầu nhiên liệu chưng cất của Mỹ, bao gồm dầu sưởi, đã giảm trong tháng 12 xuống 3,61 triệu thùng/ngày, giảm khoảng 10% so với tháng 11 và là mức thấp nhất kể từ tháng 6/2020.

3.2.1 Phân khúc tàu chở dầu thô

Phân khúc tàu VLCC	Phân khúc tàu VLCC tại khu vực Trung Đông có xu hướng giảm do người thuê chưa vội ký kết hàng hóa, dẫn tới việc cạnh tranh của các chủ tàu được diễn ra. Theo ghi nhận, cước trên tuyến Trung Đông đi Trung Quốc giảm 7 điểm so với tuần trước đó và hiện đang ở mức WS 60 – tương đương với khoảng 36.270 USD/ngày. Bên cạnh đó, xu hướng thị trường USG và Tây Phi cũng đã ghi nhận sự sụt giảm so với tuần trước.			
	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	44.620	36.270	↓
	USG/Trung Quốc	47.530	43.300	↓
Phân khúc tàu Suezmax	Phân khúc tàu Suezmax không có nhiều sự thay đổi diễn ra trong tuần vừa qua. Nhu cầu hàng hóa giảm đồng loạt trên hầu hết tất cả các khu vực như Tây Phi, USG và cả Trung Đông. Ghi nhận cước trên tuyến Tây Phi đi UKC ghi nhận giảm 5 điểm so với tuần trước đó và hiện ở mức WS 104 – tương đương với khoảng 38.900 đô la Mỹ/ngày.			
	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	41.750	38.960	↓
	Biển Đen/ Địa Trung Hải	42.670	38.760	↓

Phân khúc tàu Aframax

Theo ghi nhận, các giao dịch của Aframax tại khu vực Đại Trung Hải có chiều hướng giảm do nhu cầu âm đạm trên thị trường. Theo ghi nhận, cước cross-Med đã giảm 36 điểm so với tuần trước đó và hiện đang ở mức WS 104. Trong khi đó, thị trường phía Đông có phần ổn định hơn với các giao dịch có xu hướng tăng ở hai thị trường Indonesia và Châu Úc. Cước trên tuyến Trung Đông/Singapore đang được ký kết quanh mức 45.000 đô la Mỹ/ngày.

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	44.050	45.180	↑
Caribs/USG	43.460	40.270	↓
Châu Á/Úc	30.090	31.860	↑

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

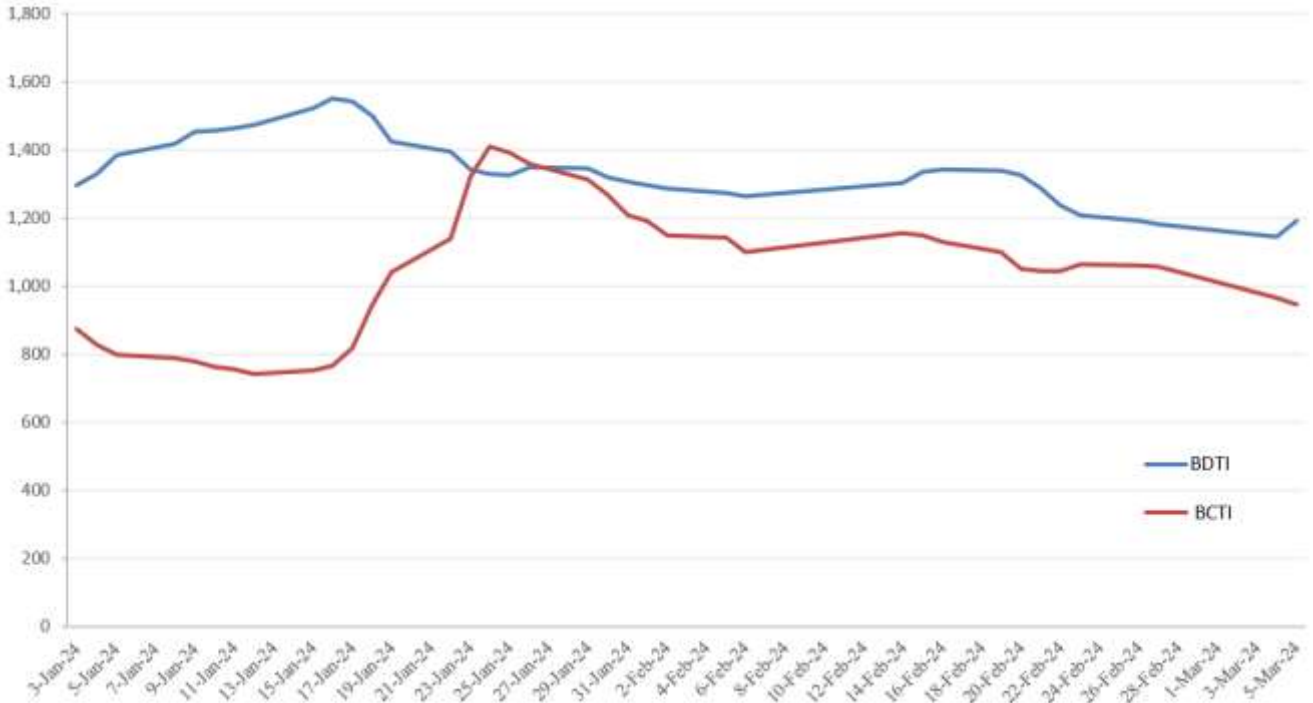
Đối với phân khúc **tàu MR**: Các hoạt động giao dịch của tàu MR tại khu vực Trung Đông đang dần ổn định hơn song vẫn chưa đạt được kỳ vọng của các chủ tàu. Theo ghi nhận, cước trên tuyến Trung Đông/Đông Phi khá biến động trong tuần vừa qua. Đơn cử, cước giảm xuống mức WS 310 trước khi tăng lên mức WS 335 và chốt lại ở con số WS 325. Thị trường tàu MR tại khu vực Bắc Á đã có thêm một tuần ổn định được diễn ra với nguồn cung hàng trên thị trường tiếp tục tăng từ thứ 5. Thị trường Đông Nam Á đang có dấu hiệu suy giảm song cước vẫn đang được giữ ở mức ổn định do tác động tích cực từ khu vực Bắc Á. Có nhiều chủ tàu đã quyết định chạy ballast lên phía Bắc. Tại khu vực Châu Âu, cước trên tuyến Cont/USAC tăng nhẹ, cước được ký kết quanh mức 33.180 đô la Mỹ/ngày.

Phân khúc tàu dầu/hóa chất nhỏ: Các giao dịch tại thị trường Châu Á vẫn tiếp tục diễn ra khá ổn định trong tuần này. Ghi nhận một số đơn hàng chở BTX đi Trung Quốc được ký kết tuy nhiên cước không quá cao. Đơn cử, đơn hàng từ 12-18k tấn từ Muara đi nam-trung Trung Quốc đang được ký kết quanh mức 27-34 đô la Mỹ/tấn. Đối với các giao dịch đi hướng phía Nam, xu hướng vẫn giữ mức ổn định. Ghi nhận cước chở 10k tấn MTBE đi Đông Nam Á được ký kết quanh mức 45-49 đô la Mỹ/tấn. Do tình trạng thiếu hụt nguồn cung tàu tại khu vực Viễn Đông nên cước chở hàng hóa chất và baseoil đi bờ tây Ấn Độ vẫn đang khá ổn định. Cước đang dao động quanh mức 80 đô la Mỹ/tấn. Đối với hàng dầu cọ, các đơn hàng tháng ba đã tham gia ổn định vào thị trường. Theo tổng hợp, các đơn hàng 10-12.000 tấn đi ECI và 18.000 tấn đi WCI/Pakistan lần lượt dao động quanh mức 38-39 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 09/2024			Giá thuê tàu định hạn tuần 08/2024		
	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM
VLCC	51,000	45,000	40,000	50,500	44,500	40,000
SUEZMAX	46,000	38,500	33,500	46,500	38,500	33,500
AFRAMAX	45,500	39,000	33,000	45,000	39,000	33,000
LR-2	45,000	38,500	32,500	44,500	38,500	32,500
LR-1	39,000	31,500	27,000	38,000	31,500	27,000
MR	33,000	27,000	22,500	32,500	26,500	22,500
HANDY	28,000	22,000	19,000	28,000	21,500	19,000

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		530		550	
4	Turkey	330	▼ 10	354	▼ 10	350	▼ 10

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

**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.