



# 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 12/2024

(19/03/2024 – 25/03/2024)

### 1. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÃ QUA SỬ DỤNG:

Tuần qua Hy Lạp đã nghỉ 2 ngày (18/3 & 25/3). Các nước/khu vực theo đạo Công giáo cũng bắt đầu sự kiện “Holy Week” (Tuần Thánh) từ ngày 24/3 và sẽ kéo dài đến ngày 31/3. Trước mắt, sang tháng 4 sẽ là ngày lễ hội giáo Eid al-Fitr ở Trung Đông (dự kiến nghỉ từ ngày 9/4 đến 14/4). Do đó, dự đoán hoạt động thị trường khả năng sẽ chậm lại một chút thời gian tới. Bên cạnh đó, các cuộc tấn công trên Biển Đỏ vẫn đang xảy ra bất chấp các nỗ lực quốc tế. Đặc biệt, đã 70 ngày không có tàu LNG nào chạy qua kênh đào Suez (dữ liệu từ Hội nghị Thương mại và phát triển Liên Hợp Quốc), lần cuối là từ 16/1. Mới đây, thông tin phiến quân Houthis sở hữu một tên lửa siêu vượt âm càng làm dấy lên quan ngại gián đoạn giao thương Đông-Tây. Khủng hoảng Biển Đỏ đang có khả năng leo thang thành xung đột khu vực lớn hơn trong khi thế giới đã có quá nhiều bất ổn (chiến tranh Nga-Ukraine, căng thẳng Mỹ-Trung Quốc, nội chiến Châu Phi...).

Ở mảng tàu hàng khô, tuần qua chỉ số BDI giảm 296 điểm (bốc hơi gần 14%), hiện chỉ còn 2.123 điểm. Tổng quan chỉ số thuê tuần qua: Capesize lao dốc và giảm 794 điểm (tương đương 24%), Panamax giảm 8,3%, hai phân khúc còn lại tương đối ổn định là Supramax và Handysize lần lượt tăng 3,4% và 1%. Tính từ đầu tháng 2 đến hiện tại, có khoảng 165 tàu đã mua bán thành công, tăng 11% so với cùng kỳ năm 2023 và giá trị tàu đã tăng trung bình 10-20% tùy phân khúc trong vòng 2 tháng. Dù lượng tàu chào bán trên thị trường vẫn còn rất nhiều, song những tàu đóng Nhật giá hợp lý hầu như không còn trên thị trường. Do đó, lúc này người Mua có thể phải chờ thêm hoặc hạ tiêu chuẩn tìm tàu, hoặc chi nhiều tiền hơn để khuyến khích các chủ tàu chưa muốn bán tàu. Đối với thị trường mua bán tàu, tuần qua như một “quãng nghỉ” vì không có nhiều giao dịch nổi trội. Tàu Supramax **Chang Shan Hai** (56.838 dwt, đóng 2010 Trung Quốc, DD/SS 06/2025) bán với giá khoảng 13,75 triệu đô la Mỹ. Mức giá này khá tốt nếu so với tàu trẻ hơn một tuổi **Jiu Heng** (56.956 dwt, đóng 2011 Trung Quốc, DD/SS 04/2025) bán tuần trước với giá khoảng 13 triệu đô la Mỹ. Ở mảng tàu Handysize, tuần qua, tàu **Sunset** (37.334 dwt, đóng 2009 Nhật, đã lắp hệ thống xử lý nước dẫn) được chủ tàu Hy Lạp chốt bán nhanh với giá khá mềm, khoảng 15 triệu đô la Mỹ, do tàu sắp đến kỳ lên đà đặc biệt 7/2024. Tàu đóng Trung Quốc **New Legend Pearl** (32.688 dwt, đóng 2010, DD/SS 07/2025) vừa được chủ tàu Trung Quốc chốt với giá khoảng 10,2 triệu đô la Mỹ. Một tàu tương tự nhưng trẻ hơn hai tuổi **Condor Hamburg** (31.976 dwt, đóng 2012 Trung Quốc, đã lắp hệ thống xử lý nước dẫn, chờ gỡ được, DD 04/2025, SS 01/2027) được chủ tàu Đức chốt với giá khoảng 11,65 triệu đô la Mỹ. Giá hai tàu trên khá hợp lý trong thời điểm hiện nay. Vì tàu Nhật đang khan hiếm và đắt nên người Mua có xu hướng cân nhắc thêm tàu đóng Trung Quốc.

Ở mảng tàu dầu/hóa chất, trái với dự đoán, chỉ số thuê tàu BDTI (Baltic Dirty Tanker Index) giảm 4,5% còn chỉ số BCTI (Baltic Clean Tanker Index) giảm 6,2%. Thị trường gần đây đã chậm lại đáng kể, thỉnh thoảng có phiên tăng nhẹ song trạng thái thị trường cứ trời sục hoặc đi ngang. Trái với doanh số tàu khô, thì số giao dịch từ đầu năm đến nay của tàu dầu/hóa chất cũng chững lại, giảm gần 40% so với quý 1/2023. Tuy nhiên, trước nhu cầu vận chuyển và dự trữ dầu tăng thì dự đoán cước thuê tàu cũng sẽ dần được cải thiện. Tuần qua

có khá nhiều báo cáo mua bán tàu thành công, không ngạc nhiên khi chiếm gần 1 nửa là giao dịch VLCC (3 tàu) và Aframax (4 tàu). Đối với phân khúc MR quen thuộc, chủ tàu Scorpio tiếp tục bán cặp tàu chemical **STI Le Rocher** và **STI Larvotto** (49.990 dwt, đóng 2015 Hàn Quốc) với giá khoảng 36,2 triệu đô la Mỹ/tàu. Mới gần đây, Scorpio vừa bán cặp tàu trẻ hơn **STI Bronx** và **STI Queens** (49.990 dwt, đóng 2015 Hàn Quốc, đã lắp hệ thống xử lý nước dằn và máy lọc khí scrubber) với giá khoảng 39 triệu đô la Mỹ/tàu. Với nỗ lực giảm áp lực khoản nợ khổng lồ của công ty, dự kiến Scorpio sẽ tiếp tục chia tay thêm vài tàu nữa (hiện đang quản lý 109 tàu). Tàu khác đóng Nhật là **High Prosperity** (48.711 dwt, đóng 2006, DD/SS 01/2026) về tay người Mua Singapore với giá khoảng 19,25 triệu đô la Mỹ. Tháng trước, tàu già hơn một tuổi **Bahri Tulip** (49.000 dwt, đóng 2006 Nhật, DD 12/2024, SS 11/2026) bán với giá khoảng 22,5 triệu đô la Mỹ. Hai tàu trên đều đã lắp hệ thống xử lý nước dằn. Nhìn chung, giá tàu **High Prosperity** cũng hợp lý và sẽ được xem là mốc tham chiếu cho các tàu tương tự hiện tại. Bên cạnh đó, sự thiếu hụt đội tàu dầu đã ngày một trở nên rõ ràng nên hi vọng trong thời gian tới số lượng đặt đóng mới nhiều hơn để sớm tránh khủng hoảng nguồn cung tàu trầm trọng trong tương lai (tăng trưởng đội tàu dầu năm 2023 là 2%).

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>Orange Tiara</b>	2012	Japan	181,396	35.00	Undisclosed	BWTS fitted, DD/SS 07/2025
<b>Xi Long 18</b>	2013	China	79,235	17.20	Chinese	BWTS fitted, ice class 1C, DD 11/2026, SS 11/2028
<b>Xing Ji Hai</b>	2009	Japan	77,171	17.50	E Nomikos	BWTS fitted, DD/SS 10/2024
<b>Nefeli</b>	2004	Japan	76,759	11.20	Undisclosed	BWTS fitted, DD 07/2026, SS 02/2029
<b>Chang Shan Hai</b>	2010	China	56,838	13.75	Undisclosed	BWTS fitted, DD/SS 06/2025, Chinese owners
<b>Desert Unity</b>	2006	China	54,043	10.01	Undisclosed	BWTS fitted, DD 08/2024, SS 10/2026, Greek owners
<b>Sunset</b>	2009	Japan	37,334	15.00	Turkish	OHBS, BWTS fitted, DD/SS due 07/2024, Greek owners
<b>New Legend Pearl</b>	2010	China	32,688	10.20	Undisclosed	DD/SS 07/2025, Chinese owners
<b>Condor Hamburg</b>	2012	China	31,796	11.65	Undisclosed	BWTS fitted, log-fitted, DD 04/2025, SS 01/2027, German owners
<b>TANKERS</b>						
<b>Newton</b>	2009	China	307,284	53.50		M/E Wartsila, DD/SS due 05/2024
<b>Noble</b>	2008	China	307,284	51.70	Undisclosed	M/E Wartsila, DD 10/2026, SS 09/2028
<b>Nectar</b>	2008	China	307,284	49.70		M/E Wartsila, DD 06/2025, SS 01/2028
<b>Beks Star</b>	2005	Korea	114,880	Undisclosed		DD/SS 08/2025
<b>Beks Daisy</b>	2008	Japan	110,448	Undisclosed	Turkish	DD/SS due 03/2024
<b>Beks Swan</b>	2009	Japan	108,929	Undisclosed		DD/SS due 04/2024

<b>Stealth Haralambos</b>	2009	China	113,021	Undisclosed	Undisclosed	Old sale 02/2024, DD/SS due 04/2024
<b>STI Le Rocher</b>	2013	Korea	49,990	36.60	Gulf Energy Maritime	Chemical IMO III, epoxy coated, DD 10/2026, SS 10/2028
<b>STI Larvotto</b>	2013	Korea	49,990	36.60		Chemical IMO III, epoxy coated, DD 07/2026, SS 7/2028
<b>High Prosperity</b>	2006	Japan	48,711	19.25	Singaporean	BWTS fitted, DD/SS 01/2026
<b>MTM ST Jean</b>	2003	Japan	34,528	18.20	Chinese	BWTS fitted, chemical IMO II/III, stainless steel, DD 08/2026, SS 06/2028
<b>Vestholmen</b>	2009	Korea	17,525	15.00	Undisclosed	Chemical IMO II, siloxirane coated, DD/SS due 03/2024
<b>Hong Zhi 16</b>	2011	China	14,794	Undisclosed	Undisclosed	Chinese owners, no class details (CCS)
<b>Alkimos</b>	2015	China	13,953	Undisclosed	Singaporean	BWTS fitted, chemical IMO II/III, epoxy phenolic coated, DD/SS 01/2025, Greek owners
<b>CONTAINERS</b>						
<b>Paris II</b>	2001	Korea	77,946	40.00	MSC	6627 teu, DD due 05/2024, SS 04/2026
<b>Lyon II</b>	2001	Korea	77,941			6627 teu, DD 05/2024, SS 06/2026

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:

Type	Size	Price (m.usd)	Qty	Yard	Owners	Delivery	Comments
Gas - VLAC	88,000 cbm	124.00	3	Hyundai H.I.	Atlas Maritime	2027	Price per unit
Tankers	319,000 dwt	Undisclosed	5	Qingdao Beihai	Euronav	2027	
Tankers	158,000 dwt	84.00	2	SWS	Cape Shipping	FH 2027	Price per unit, scrubber fitted
Tankers	114,898 dwt	69.50	4	Hyundai Vinashin Vietnam	Latsco Shipping	Q3 2027	Price per unit
Tankers	74,000 dwt	54.00	2	Yangzijiang	Latsco Shipping	Mid 2027	Price per unit
Tankers	50,000 dwt	46.00	4	Hyundai Vinashin Vietnam	Cido Shipping	FH 2027	Price per unit
Tankers	49,000 dwt	46.00	2+2	Wuhu	Union Maritime	2026	Price per unit, prod/chemical tankers
Tankers	49,000 dwt	46.00	2	K Shipbuilding	Sea Pioneer	Mid 2026	Price per unit
Tankers	18,500 dwt	30.00	4	Wuhu	Union Maritime	2026-2027	Price per unit, prod/chemical tankers
Tankers	18,500 dwt	30.00	1	Wuhu	Seacon Shipping	End 2025	
Bulkers	210,000 dwt	Undisclosed	2	Qingdao Beihai	CMB Tech	2026	Duel fueled and ammonia ready
Bulkers	82,000 dwt	Undisclosed	3	Osihima	Newport SA, Piraeus	2025-2026	
Bulkers	Type Crown 63+	34.00	2+2	New Dayang	CCB Financial Leasing	Late 2026	Price per unit, against charters to domestic Bohai-based operators
PTCT	10,800 teu	120.00	2	SWS	Seaspan Corp	Q4 2027	Price per unit, dual fueled, long term employment to Hyundai Glovis

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/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** tuần qua ổn định nhờ số lượng tàu chở hàng ở Đại Tây Dương giảm. Bước phát triển lớn nhất nhờ vào các chuyến front haul ở Bờ Đông Nam Mỹ, tuy nhiên khá bất thường khi mà các chuyến back haul từ Trung Quốc đến Tây Phi cũng tăng. Cước trung bình trong tuần đóng cửa ở mức 15.212 đô la Mỹ, tăng 627 đô la Mỹ (tương đương 4,30%) so với mức 14.585 đô la Mỹ của tuần trước. Phía Thái Bình Dương, tàu **Amis Champion** (60.830 dwt, đóng 2014) được chốt đi từ Penang (16-18/03) qua Indonesia đến Bờ Tây Ấn Độ với giá khoảng 17.500 đô la Mỹ, cùng lúc tàu **Josco Yangzhou** (55.621 dwt,

đóng 2005) được chốt đi ngay qua Singapore và Indonesia đến Trung Quốc với giá khoảng 18.000 đô la Mỹ. Ở Ấn Độ Dương, Joint Vision chốt tàu **Great Voyage** (61.088 dwt, đóng 2021) đi từ cảng Elizabeth (02-05/03) đến Viễn Đông với giá khoảng 23.000 đô la Mỹ cộng thêm 230.000 đô la Mỹ chi phí ballast, tàu **Nazia Jahan** (58.110 dwt, đóng 2010) được chốt đi từ Tuna (27/03) qua Bờ Tây Ấn Độ đến Vịnh Ả Rập với giá khoảng 10.500 đô la Mỹ. Phía Đại Tây Dương, Fednav chốt tàu **CMB Jordaens** (63.475 dwt, đóng 2019) được chốt chờ phân bón đi ngay từ Oxelsund đến Trung Quốc với giá khoảng 27.500 đô la Mỹ, WBC chốt tàu **Turicum** (58.097 dwt, đóng 2012) chở than cốc từ Ghent (cuối tháng 3) đến Trung Quốc với giá khoảng 27.500 đô la Mỹ.

Thị trường phân khúc **Handies** tuần qua nhìn chung vẫn đang tích cực mặc dù cước trung bình trong tuần có phần giảm nhẹ 18 đô la Mỹ so với mức 14.057 đô la Mỹ của tuần trước, đóng cửa ở mức 14.039 đô la Mỹ. Phía Đại Tây Dương, Continent vẫn đang ở mức cân bằng giữa tàu và hàng hoá, số lượng tàu giao ngay đang ở mức ổn định xong nhu cầu chở hàng mới có phần tăng nhẹ giúp giữ cước ở mức tốt. Swire chốt tàu **Densa Hawk** (36.746 dwt, đóng 2013) neo ở Hartlepool qua Na Uy đến Vịnh Hoa Kỳ với giá khoảng 14.000 đô la Mỹ. Tàu **Centurius** (33.367 dwt, đóng 2015) neo ở Flushing được chốt qua đèo Skaw và Ondense sau đó trả tàu ở biển Marmara với giá khoảng 16.500 đô la Mỹ. Cước ở Địa Trung Hải giảm vào đầu tuần nhưng vẫn ổn định. Nhiều hàng hoá được đưa vào thị trường trong khu vực Biển Đen, chuẩn bị thúc đẩy thị trường vào tháng 4. Có tin tàu **Emil Selmer** (32.626 dwt, đóng 2010) neo ở Gibraltar được chốt giao nguyên trạng, đi qua Unshant và Liepaja sau đó trả tàu ở Morocco với giá khoảng 12.850 đô la Mỹ. Ở mảng thuê định hạn, một tàu khoảng 43.000 dwt neo ở Continent được đàm phán thuê ngắn hạn với giá khoảng 16.500 đô la Mỹ, trả tàu ở Đại Tây Dương, tuy nhiên thương vụ không được chốt. Ở Nam Đại Tây Dương, nguồn hàng hoá dồi dào mất cân bằng so với số lượng tàu hạn chế khiến cước tăng. Một tàu khoảng 37.000 dwt được chốt đi từ Vitoria đến Rotterdam với giá khoảng 20.500 đô la Mỹ, tuy nhiên có nguồn tin ghi nhận cước khoảng 20.000 đô la Mỹ. Phía vùng Vịnh và Bờ Đông Hoa Kỳ, các chủ tàu đang hưởng lợi từ tình trạng thiếu tàu chở hàng. Ở Bờ Đông Hoa Kỳ, một tàu khoảng 38.000 dwt được chốt đi từ Norfolk đến khu vực Antwerp-Rotterdam -Amsterdam-Ghent với cước khoảng 11.000 đô la Mỹ. Ở Châu Á, trong khi cước đang ổn định trên hầu hết các khu vực vẫn có tin về nhu cầu chở hàng mới giảm dẫn đến tâm lý khá tiêu cực. Tàu **Tao Star** (25.064 dwt, đóng 2010) neo ở Belawan (25-27/03) được chốt chuyển khứ hồi đi Thái Bình Dương với giá khoảng 12.000 đô la Mỹ, cùng lúc có tin tàu chở gỗ chuyên dụng **Bamboo Star** (37.609 dwt, đóng 2019) neo ở Bayuquan (23/03) được chốt đi Viễn Đông với giá khoảng 15.000 đô la Mỹ. Ở nơi khác, có tin một tàu OHBS khoảng 28.000 dwt được chốt đi từ vịnh Richards đến Continent với giá khoảng 15.000 đô la Mỹ nhưng chưa có thông tin chi tiết.

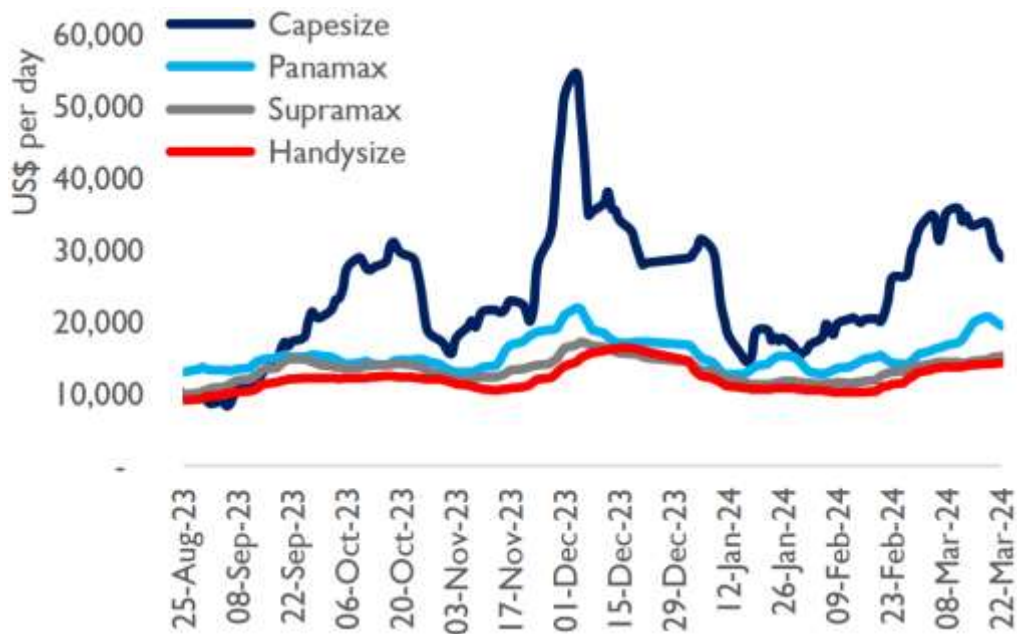
Bảng tham khảo cước một số khu vực trên thế giới trong Tuần 12/2024 vừa qua:

RATES/PANAMAX (USD/DAY, USD/TON)	TUẦN 12/2024	TUẦN 11/2024	Mức thấp nhất năm 2024 (cập nhật tới Tuần 12)	Mức cao nhất năm 2024 (cập nhật tới Tuần 12)
TRANSATLANTIC RV	19,510	14,805	13,485	19,510
TCT CONT/F.EAST	31,123	27,764	22,341	31,123
TCT F.EAST/CONT	8,738	8,150	4,910	8,738
TCT F.EAST RV	19,016	18,538	10,271	19,016
<b>RATES/SUPRAMAX (USD/DAY)</b>				
ATLANTIC RV	14,427	13,834	12,550	20,071
PACIFIC RV	14,063	13,413	8,625	14,063
TCT CONT/F.EAST	27,579	26,633	20,958	27,579

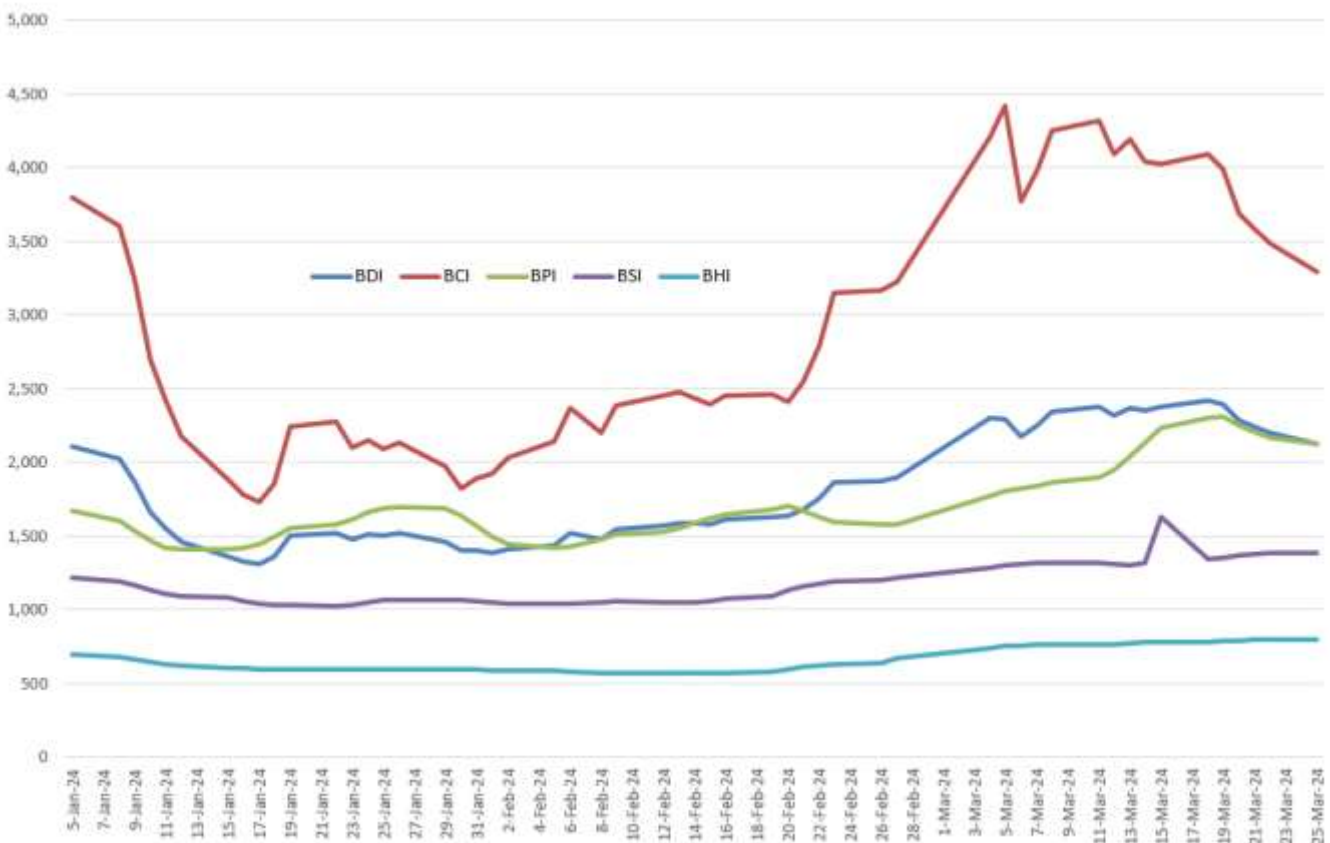
### GIÁ THUÊ T/C TRUNG BÌNH TÀU HÀNG KHÔ THAM KHẢO NGÀY 22/03/2024

	US\$/ngày		
SUPRAMAX	15,212	▲	627
HANDIES 38K	14,309	▲	252

(so sánh với giá trị ngày 15/03/2024)



### 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 5/2024 ở mức 82,02 đô la Mỹ/thùng, tăng 0,07 đô la Mỹ trong phiên và tăng 0,94 đô la Mỹ/thùng so với cùng thời điểm ngày trước đó. Giá dầu Brent giao tháng 5/2024 đứng ở mức 86,75 đô la Mỹ/thùng, tăng 0,05 đô la Mỹ trong phiên và tăng 0,88 đô la Mỹ/thùng.

Theo phân tích, giá dầu tăng khi chính phủ Nga ra lệnh hạn chế sản lượng dầu. Ảnh hưởng từ các cuộc tấn công tại cơ sở năng lượng ở Nga và Ukraine đã gây ra thiếu hụt nguồn cung và điều này bù đắp cho xu hướng

giảm giá dầu khi Liên Hợp Quốc yêu cầu ngừng bắn ở Gaza. Nga đã yêu cầu các công ty giảm sản lượng dầu trong quý II/2024 để đạt mục tiêu sản xuất 9 triệu thùng dầu/ngày vào cuối tháng 6, phù hợp với cam kết với nhóm sản xuất OPEC+.

### 3.2.1 Phân khúc tàu chở dầu thô

<p><b>Phân khúc tàu VLCC</b></p>	<p>Nhìn chung, cước tàu VLCC trên tuyến Trung Đông đi Trung Quốc không có nhiều biến động trong tuần vừa qua. Ghi nhận cước hiện đang ở mức WS 71 – tương đương với khoảng 49.320 đô la Mỹ/ngày. Tại khu vực Đại Tây Dương, do nguồn cung tàu đang vượt quá nhu cầu hiện tại nên cước trên tuyến Tây Phi đi Trung Quốc cũng đã giảm nhẹ 2 điểm xuống mức WS 72.</p> <table border="1" data-bbox="477 506 1481 759"> <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>49.740</td> <td>49.320</td> <td style="text-align: center;">↓</td> </tr> <tr> <td>USG/Trung Quốc</td> <td>44.700</td> <td>45.230</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	49.740	49.320	↓	USG/Trung Quốc	44.700	45.230	↑				
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	49.740	49.320	↓														
USG/Trung Quốc	44.700	45.230	↑														
<p><b>Phân khúc tàu Suezmax</b></p>	<p>Phân khúc tàu Suezmax tại hai khu vực Trung Đông và Tây Phi vẫn đang có xu hướng đi ngang. Ghi nhận hàng hóa trong tháng 4 tham gia vào thị trường không diễn ra như mong đợi của các chủ tàu. Theo tổng hợp, cước trên tuyến Trung Đông đi Địa Trung Hải và Tây Phi/Cont vẫn tiếp tục được ký kết quanh mức WS 96 và WS 106. Sự sụt giảm của nguồn cung hàng hóa tại khu vực USG đã kéo theo cước trên tuyến USG/UKC giảm xuống mức WS 77 và dự báo cước có thể giảm thêm một vài điểm trong tuần tới.</p> <table border="1" data-bbox="477 1086 1481 1355"> <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>37.760</td> <td>39.420</td> <td style="text-align: center;">↑</td> </tr> <tr> <td>Biển Đen/ Địa Trung Hải</td> <td>36.730</td> <td>36.050</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	37.760	39.420	↑	Biển Đen/ Địa Trung Hải	36.730	36.050	↓				
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	37.760	39.420	↑														
Biển Đen/ Địa Trung Hải	36.730	36.050	↓														
<p><b>Phân khúc tàu Aframax</b></p>	<p>Trái ngược với tình trạng trì trệ ở khu vực Trung Đông, các giao dịch hàng hóa tại khu vực phía Đông – Châu Úc đang diễn ra khá ổn định. Cước tại khu vực Biển Bắc cũng có chiều hướng tăng nhẹ do nguồn cung tàu đang được thắt chặt. Cụ thể, cước trên tuyến x-UKC đang được ký kết quanh mức WS 143 – tăng khoảng 10 điểm so với tuần trước đó.</p> <table border="1" data-bbox="477 1615 1481 1933"> <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>46.570</td> <td>45.260</td> <td style="text-align: center;">↓</td> </tr> <tr> <td>Caribs/USG</td> <td>36.720</td> <td>27.300</td> <td style="text-align: center;">↓</td> </tr> <tr> <td>Châu Á/Úc</td> <td>38.760</td> <td>39.130</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	46.570	45.260	↓	Caribs/USG	36.720	27.300	↓	Châu Á/Úc	38.760	39.130	↑
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	46.570	45.260	↓														
Caribs/USG	36.720	27.300	↓														
Châu Á/Úc	38.760	39.130	↑														

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

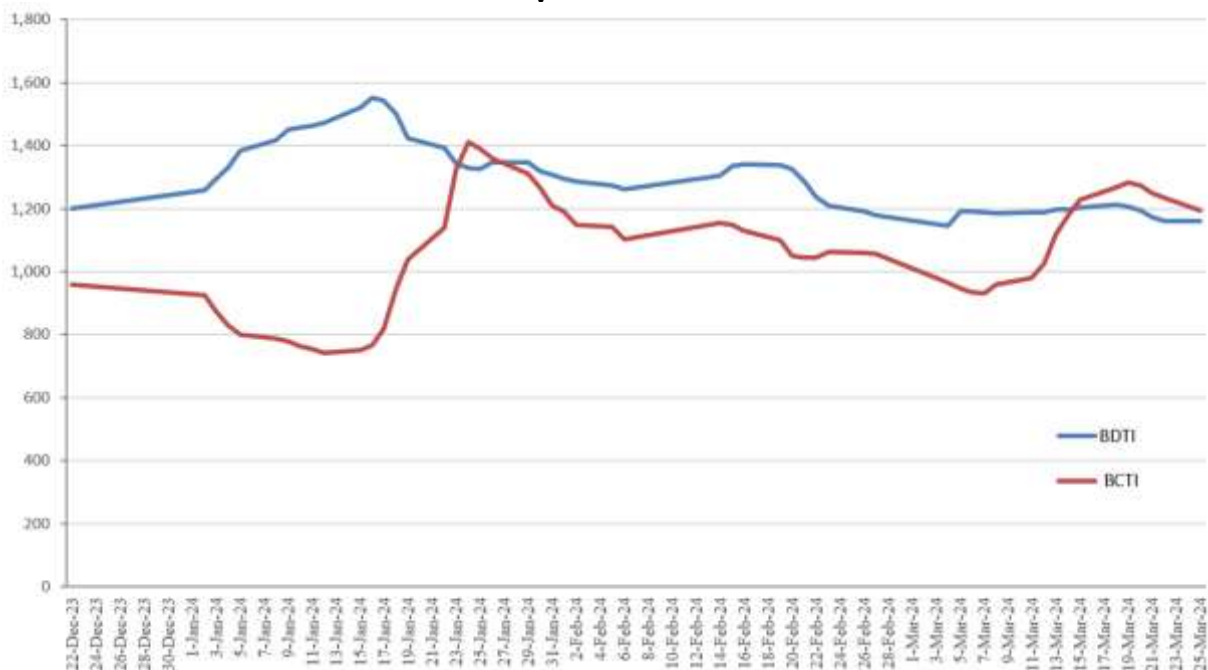
Đối với phân khúc **tàu MR**: Các giao dịch của tàu MR tại Đông Nam Á đang diễn ra khá ổn định do nguồn cung tàu gần đây có xu hướng chạy sang khu vực phía tây để ký kết hàng hóa. Theo ghi nhận, cước trên tuyến Singapore/Đông Úc đang ổn định quanh mức WS 305 – tương đương với khoảng 39.060 đô la Mỹ/ngày. Tại khu vực Trung Đông, cước thị trường vẫn ở mức thấp do nguồn cung hàng hóa giảm và nguồn cung tàu đang vượt quá nhu cầu hiện tại. Tại khu vực Đại Trung Hải, xu hướng thị trường khá ảm đạm với một số ít các giao dịch được ký kết. Cùng với đó, cước trên tuyến Cont/USAC đã giảm khoảng 25 điểm so với tuần trước đó, hiện đang ở mức WS 205 – tương đương với khoảng 24.280 đô la Mỹ/ngày.

**Phân khúc tàu dầu/hóa chất nhỏ**: Các giao dịch đi khu vực phía Bắc tiếp tục xu hướng mềm mỏng trong tuần vừa qua. Thị trường chỉ ghi nhận một ít đơn hàng chở hóa chất cỡ khoảng 4.000 tấn. Tại khu vực Viễn đông, nguồn cung tàu đang khá khan hiếm, nhưng nhìn chung người thuê không quá vội vã như một vài tuần trước đó. Theo ghi nhận, cước chở 10.000 tấn và 3-5.000 tấn BTX từ Hàn Quốc đi trung-bắc Trung Quốc đang lần lượt được ký kết ở mức 25-26 đô la Mỹ/tấn và 35-38 đô la Mỹ/tấn. Đối với đơn hàng 15.000 tấn từ Hàn Quốc đi WCI, cước đang dao động quanh mức 75-76 đô la Mỹ/tấn. Đối với hàng dầu cọ, ghi nhận các đơn hàng 10-12.000 tấn đi ECI và 15-19.000 tấn đi WCI lần lượt dao động quanh mức 36-38 đô la Mỹ/tấn và 47-48 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, xu hướng thị trường thường trầm lắng trong dịp lễ Ramadan, song xu hướng hoàn toàn đổi lập trong năm nay với nguồn cung hàng hóa diễn ra ổn định. Đơn cử, cước chở hàng CSS trên tuyến AG/WCI và x-AG đang lần lượt được ký kết ở mức 47-48 đô la Mỹ/tấn và 525k ls.

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

	Giá thuê tàu định hạn tuần 12/2024			Giá thuê tàu định hạn tuần 11/2024		
	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM
VLCC	52,000	48,000	41,000	52,000	47,000	41,000
SUEZMAX	43,500	39,000	34,000	45,000	39,000	34,000
AFRAMAX	44,000	38,500	33,500	45,500	39,500	33,500
LR-2	45,000	39,000	32,500	45,000	39,000	32,500
LR-1	39,000	31,500	27,500	38,000	31,000	27,000
MR	31,500	27,000	22,500	31,500	27,000	22,500
HANDY	28,000	20,500	18,000	27,500	21,000	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)

STT	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	320		330		340	

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

### MỘT SỐ TÀU PHÁ DỠ GHI NHẬN TRONG TUẦN 11/2024

Name	Type	Blt year	LDT	Demolition place	Price (US\$/lt)	Dwt	Comments
<b>Xin Run 66</b>	Tankers	2004	2,908	Bangladesh	530.00	4,918	
<b>Denak Voyager</b>	Bulker	1996	9,519	Bangladesh	539.00	72,172	
<b>Stride</b>	Container	1997	8,973	Undisclosed	Undisclosed	25,926	As is Houston, sold to US recyclers in fire-damaged condition

### 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.*