



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 34/2023

(15/08/2023 – 21/08/2023)

1. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÃ QUA SỬ DỤNG:

Ở mảng tàu hàng khô, cước thuê tàu tuần qua đã tăng trở lại, trừ phân khúc Capesize. Chỉ số thuê tàu BDI đang ở mức 1.223 điểm so với tuần trước 1.135 điểm. Tuần qua, thời điểm chỉ số cao nhất là 1.247 điểm (ngày 17/8), đã gần 2 tháng nay thị trường mới quay lại mức này (1.240 điểm ngày 22/6). Tuần qua thị trường mua bán chỉ ghi nhận các giao dịch thuộc phân khúc Supramax 5 vạn trở lên. Từ đầu năm đến nay, chỉ có tuần 28 và tuần 34 này là không ghi nhận tàu bán thuộc phân khúc Handy. Trước mắt, do tuần qua cước thuê tăng trở lại nên cần quan sát thêm 1-2 tuần tới để xem xu hướng của thị trường.

Hiện nay thị trường phá dỡ tàu tương đối kém. Kể từ tháng 5/2021, giá phá dỡ tại Ấn Độ lần đầu tiên trở về mức thấp hơn 500 đô la Mỹ/LT, hiện chỉ còn 490 đô la Mỹ/LT (đối với tàu hàng khô). Tổng quan giá phá dỡ đã giảm khoảng 5-10% so với nửa đầu năm nay, riêng Thổ Nhĩ Kỳ tăng khoảng 6%. Nếu so với lúc thị trường cao điểm tháng 4/2022, giá phá dỡ hiện tại: Ấn Độ giảm 26%, Bangladesh giảm 24%, Pakistan giảm 22% và Thổ Nhĩ Kỳ giảm 33%. So với cùng kỳ năm 2022, số lượng các loại tàu phá dỡ đã giảm gần 15% - mức thấp nhất trong 5 năm qua. Từ đầu năm 2023 đến nay, loại tàu chiếm tỷ trọng phá dỡ nhỏ nhất là tàu dầu/hóa chất, ngược lại thị trường chứng kiến sự gia tăng đáng kể số lượng tàu container và tàu hàng khô bán phá dỡ do thị trường kém, cước thuê giảm, khai thác không hiệu quả. (Chi tiết trong trang 9-10)

Ở mảng tàu dầu/hóa chất, tuần qua cước thuê tàu chuyển nhìn chung vẫn tiếp tục đứng yên còn cước thuê tàu định hạn tiếp tục giảm nhẹ trong 2-3 tuần nay. Hiện nay, xu hướng thị trường vẫn chưa rõ ràng. Dù chủ tàu đang kỳ vọng cước thuê và giá tàu tăng trong thời gian tới, song cũng chưa có dấu hiệu nào cho thấy thị trường sẽ sớm bật tăng trở lại. Ở phân khúc MR, có tin tàu pumproom type **Scarlet Ibis** (46.719 dwt, đóng 2004 Nhật, zinc coated, DD/SS 01/2024) được chốt với giá khoảng 15 triệu đô la Mỹ. Tuần qua cũng có tàu MR khác đóng Hàn Quốc là **Gulf Esprit** (46.891 dwt, đóng 2006, zinc silicate coated, máy chính Wartsila, DD 10/2024, SS 11/2026). Tuy mức giá chưa được tiết lộ, song có thể tham chiếu giao dịch tương tự cách đây 2 tháng là tàu chemical **Ridgebury Galileo** (47.872 dwt, đóng 2006 Hàn Quốc, zinc coated, DD 10/2024, SS 05/2026) được bán với giá khoảng 19,5 triệu đô la Mỹ. Các tàu trên đều đã lắp hệ thống xử lý nước dẫn.

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 CARGOES | | | | | | |
| HL Imabari | 2008 | Japan | 206,312 | 21.40 | Undisclosed | BWTS fitted, DD/SS due 10/2023 |
| Lila Lisbon | 2003 | Japan | 176,423 | 12.50 | Chinese | DD/SS due 10/2023 |
| Mount Apo | 2012 | China | 175,800 | 24.50 | Peter Dohle | Scrubber fitted, DD 09/2025, SS 04/2027 |
| Aom Elena | 2010 | Japan | 106,498 | 20.50 | Indonesian | BWTS & scrubber fitted, DD/SS 03/2025 |
| Atlantic Hawk | 2012 | Japan | 95,720 | 22.00 | Chinese | Old sale 07/2023, BWTS fitted, DD 12/2024, SS 01/2027 |
| MBA Giovanni | 2010 | China | 93,361 | 16.75 | Indonesian | BWTS fitted, DD/SS 04/2025 |
| MBA Rosaria | 2011 | China | 93,326 | 16.75 | | BWTS fitted, DD/SS 05/2025 |
| Alam Kekal | 2018 | Japan | 82,079 | 31.80 | Undisclosed | BWTS fitted, DD/SS due 10/2023 |
| Belo Horizonte | 2012 | China | 81,681 | 17.50 | W Marine | BWTS fitted, M/E Wartsila, DD 09/2025, SS 07/2027 |
| Hanton Trader III | 2014 | China | 63,800 | 20.40 | Chinese | BWTS fitted, M/E MAN-B&W, DD/SS 11/2024 |
| Star Globe | 2010 | China | 56,867 | 11.20 | Undisclosed | BWTS fitted, DD/SS 02/2025 |
| Sky Globe | 2009 | China | 56,854 | 10.70 | Undisclosed | BWTS fitted, DD/SS 11/2024 |
| Windsor Adventure | 2008 | Japan | 55,975 | 13.50 | Undisclosed | DD 04/2024, SS 03/2026 |
| Cape Trafalgar | 2014 | Japan | 55,757 | 24.00 | Undisclosed | 2 years BBHP structure, BWTS fitted, M/E Wartsila, DD 07/2024, SS 05/2026 |
| TANKERS | | | | | | |
| Namsen | 2016 | China | 157,543 | 67.00 | Undisclosed | DD 05/2024, SS 11/2026 |
| Gulf Esprit | 2006 | Korea | 46,891 | Undisclosed | Undisclosed | BWTS fitted, chemical IMO III, zinc silicate coated, M/E Wartsila, DD 10/2024, SS 11/2026 |
| Scarlet Ibis | 2004 | Japan | 46,719 | 15.00 | Undisclosed | BWTS fitted, chemical IMO III, zinc silicate, DD/SS 01/2024 |
| Hong Hai 6 | 2012 | China | 16,826 | 12.25 | Indonesian | Old sale 07/2023, palm oil trader, chemical IMO II, epoxy phenolic coated, DD 08/2025, SS 06/2027, HK-based owners |

CONTAINERS

| | | | | | | |
|----------------------|------|---------|--------|-------------|-------|--|
| Ariana | 2006 | Poland | 38,616 | 15.00 | MSC | 2732 teu, BWTS fitted, ice class II, DD/SS 06/2026 |
| Baltic Tern | 2005 | Germany | 15,952 | Undisclosed | Cstar | 1638 teu, hatchless container ship, fully cellular, BWTS fitted, ice class 1A Super, DD/SS 01/2025 |
| Baltic Petrel | 2005 | Germany | 15,933 | Undisclosed | | 1638 teu, hatchless container ship, fully cellular, BWTS fitted, ice class 1A Super, DD/SS 05/2025 |

OTHERS

| | | | | | | |
|-----------------|------|---------|--------|-------------|-------------|--|
| Ah Union | 1995 | Germany | 10,266 | Undisclosed | Undisclosed | MPP, heavy lifter, 598 teu, BWTS fitted, ice strengthened, M/E MaK, no details of present class (non-IACS), Chinese 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 |
|--|--|------|------|------|------|----------|
| | 08/2023 | 1M | 3M | 6M | 12M | |
| CAPESIZE | | | | | | |
| 180k dwt Resale | 61.00 | -4% | -9% | 12% | -4% | 52.75 |
| 180k dwt 5 tuổi | 47.50 | -6% | -14% | 7% | -11% | 37.00 |
| 170k dwt 10 tuổi | 29.50 | -6% | -12% | 0% | -17% | 26.00 |
| 150k dwt 15 tuổi | 18.50 | -5% | -15% | -3% | -20% | 16.50 |
| PANAMAX | | | | | | |
| 82k dwt Resale | 38.00 | -1% | -7% | 1% | -12% | 33.50 |
| 82k dwt 5 tuổi | 31.50 | -2% | -9% | 3% | -14% | 26.50 |
| 76k dwt 10 tuổi | 21.50 | -2% | -16% | -7% | -20% | 17.75 |
| 74k dwt 15 tuổi | 13.50 | -10% | -23% | -11% | -29% | 12.00 |
| SUPRAMAX | | | | | | |
| 62k dwt Resale | 36.00 | -3% | -9% | -1% | -13% | 31.25 |
| 58k dwt 5 tuổi | 29.50 | -2% | -8% | 4% | -11% | 21.50 |
| 56k dwt 10 tuổi | 18.50 | -9% | -16% | -3% | -23% | 15.75 |
| 52k dwt 15 tuổi | 13.50 | -8% | -16% | -11% | -27% | 11.00 |
| HANDYSIZE | | | | | | |
| 37k dwt Resale | 32.00 | -2% | -3% | 8% | -4% | 25.50 |
| 37k dwt 5 tuổi | 24.50 | -4% | -9% | -2% | -16% | 19.00 |
| 32k dwt 10 tuổi | 17.00 | -3% | -13% | 0% | -17% | 12.50 |
| 28k dwt 15 tuổi | 11.00 | -4% | -15% | 0% | -27% | 7.75 |
| VLCC | | | | | | |
| 310k dwt Resale | 126.00 | 0% | 0% | 0% | 15% | 97.50 |
| 310k dwt 5 tuổi | 99.50 | -1% | -1% | -1% | 18% | 73.00 |
| 250k dwt 10 tuổi | 74.50 | -1% | -3% | -3% | 27% | 50.00 |
| 250k dwt 15 tuổi | 58.00 | -1% | -4% | -4% | 43% | 34.75 |
| SUEZMAX | | | | | | |
| 160k dwt Resale | 90.00 | 0% | 5% | 5% | 14% | 66.00 |
| 150k dwt 5 tuổi | 72.50 | -1% | 5% | 6% | 24% | 50.00 |
| 150k dwt 10 tuổi | 58.50 | 0% | 8% | 9% | 36% | 34.75 |
| 150k dwt 15 tuổi | 37.50 | 0% | 9% | 10% | 34% | 21.25 |
| AFRAMAX | | | | | | |
| 110k dwt Resale | 79.50 | 0% | 1% | 5% | 15% | 54.50 |
| 110k dwt 5 tuổi | 64.00 | -2% | 2% | 2% | 20% | 40.50 |
| 105k dwt 10 tuổi | 51.50 | 0% | 2% | 2% | 36% | 27.75 |
| 105k dwt 15 tuổi | 34.50 | 0% | 5% | 5% | 34% | 17.25 |
| MR | | | | | | |
| 52k dwt Resale | 51.00 | 0% | 0% | 5% | 11% | 39.25 |
| 52k dwt 5 tuổi | 40.50 | -2% | -5% | -4% | 8% | 30.00 |
| 45k dwt 10 tuổi | 32.50 | -4% | -7% | -4% | 21% | 20.25 |
| 45k dwt 15 tuổi | 22.50 | -4% | -8% | -2% | 22% | 12.75 |

2. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÓNG MỚI:

| Type | Size | Price (m.usd) | Qty | Yard | Owners | Delivery | Comments |
|--------|-------------|---------------|-----|---------------------|---------------------|----------|----------------|
| LPG | 93,000 cbm | - | 2 | Jiangnan | EPS | 2027 | |
| Tanker | 160,000 dwt | 81.50 | 2 | Japan Marine United | Kyklades Maritime | SH 2026 | Price per unit |
| Tanker | 115,000 dwt | 60.00 | 1 | Yangzijiang | Laskaridis Maritime | FH 2026 | |

| | | | | | | | |
|--------|------------|--------|---|---------------------|----------------------|-------------|---------------------------------|
| Tanker | 75,000 dwt | - | 2 | Yangzijiang | Evalend Shipping | Q2 2026 | |
| Tanker | 25,900 dwt | 43.00 | 2 | Wuchang | Xintong Shipping | 9/2025 | Price per unit, stainless steel |
| Bulker | 82,000 dwt | 35.00 | 4 | New Dayang | Cido Shipping | 2025 – 2026 | Price per unit |
| Bulker | 82,000 dwt | 35.00 | 4 | Jiangsu New Hantong | Cido Shipping | 2025 – 2026 | Price per unit |
| Bulker | 64,000 dwt | 33.00 | 4 | Jiangsu New Hantong | Cido Shipping | 2025 – 2026 | Price per unit |
| PCTC | 9,200 ceu | 107.50 | 4 | CMHI Jiangsu | Wallenius Wilhelmsen | Q3 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) | | | | |
|---|--|-------|-------|--------|--------|
| | 08/2023 | 1M | 3M | 6M | 12M |
| Capesize (180.000 dwt) | 65.0 | 0.00% | 0.78% | 4.84% | -0.76% |
| Panamax (77.000 dwt) | 42.0 | 0.00% | 6.33% | 21.74% | 5.00% |
| Supramax (61.000 dwt) | 38.0 | 0.00% | 2.70% | 18.75% | 1.33% |
| Handysize (37.000 dwt) | 33.0 | 0.00% | 3.13% | 13.79% | -4.35% |

| Giá trị tàu dầu đóng mới (đv: triệu đô la Mỹ) | % thay đổi theo (M (month) = tháng) | | | | |
|--|--|-------|-------|-------|-------|
| | 08/2023 | 1M | 3M | 6M | 12M |
| VLCC (300.000 dwt) | 127.0 | 0.00% | 3.25% | 4.96% | 5.83% |
| Suezmax (170.000 dwt) | 86.0 | 0.00% | 4.24% | 6.17% | 4.88% |
| A.max (115.000 dwt) | 68.5 | 0.00% | 3.01% | 7.03% | 5.38% |
| MR (56.000 dwt) | 47.5 | 0.00% | 3.26% | 6.74% | 7.95% |

3. THỊ TRƯỜNG THUÊ TÀU

3.1. Thị trường thuê tàu hàng khô:

Thị trường hai phân khúc **Ultramax** và **Supramax** tuần qua vẫn mang dấu hiệu tích cực trên khắp các khu vực. Cước trung bình trong tuần đóng cửa ở mức 9.674 đô la Mỹ, tăng 1.666 đô la Mỹ (tương đương 20,8%) so với mức 8.008 đô la Mỹ của tuần trước. Phía Thái Bình Dương, Dai Fu chốt tàu **Bulk Bolivia** (63.465 dwt, đóng 2016) chờ quặng niken đi ngay từ Kwangyang qua Philippines đến phía Nam Trung Quốc với giá khoảng 9.750 đô la Mỹ và thêm lựa chọn trả tàu ở phía Bắc Trung Quốc với giá khoảng 10.600 đô la Mỹ. Đồng thời CCX chốt tàu **Jag Rohan** (52.450 dwt, đóng 2005) đi từ Singapore qua Indonesia đến Trung Quốc với giá khoảng 12.000 đô la Mỹ, tàu **Xin Hai Tong** (55.962 dwt, đóng 2008) được chốt đi từ Port Kelang (17/08) qua Indonesia đến CJK với giá tương tự khoảng 12.000 đô la Mỹ. Đồng thời ở Ấn Độ Dương, Teambulk chốt tàu **Er Maden** (56.522 dwt, đóng 2012) đi ngay từ Mina Saqr đến Bờ Tây Ấn Độ với giá khoảng 10.000 đô la Mỹ. Phía Đại Tây Dương, Orca chốt tàu **CMB Bruegel** (63.667 dwt, đóng 2021) chờ gang từ Santos (24/08) đến Charleston với giá khoảng 19.500 đô la Mỹ.

Cước trung bình phân khúc **Handies** tuần qua đóng cửa ở mức 8.449 đô la Mỹ, tăng 1.053 đô la Mỹ so với mức 7.396 đô la Mỹ của tuần trước. Thị trường đã sôi động hơn trên khắp các đại dương. Cước ở Đông Nam Á tăng mạnh do đang thiếu hụt tàu giao ngay và các người thuê tàu phải tìm tàu ở khu vực khác. Sắp tới có khả năng nhu cầu chờ thép sẽ tăng ở phía Bắc Trung Quốc và Nhật Bản. Tàu **Spinnaker SW** (31.657 dwt, đóng 2012) neo ở Niihama (15-16/08) được chốt đến Đông Nam Á với giá khoảng 7.500 đô la Mỹ, có tin tàu **Centurion Mevia** (38.002 dwt, đóng 2021) neo ở Iloilo (20-22/08) được đàm phán chuyên chạy qua Úc đến Trung Quốc với giá khoảng 12.500 đô la Mỹ. Ở mảng thuê định hạn, tàu **Poavosa Wisdom** (28.324 dwt, đóng 2009) neo ở Singapore (23/08), có tin tàu này được thuê khoảng 3-5 tháng với giá khoảng 7.200 đô la Mỹ/ngày trong 45 ngày đầu tiên và khoảng 8.250 đô la Mỹ/ngày áp dụng cho thời gian thuê còn lại. Phía Đại Tây Dương, cả hai khu vực Continent và Địa Trung Hải điều cho thấy tín hiệu tốt đối với nguồn hàng hoá đã sẵn có và cả thị trường nói chung. Không có nhiều thương vụ được ghi nhận, có tin một tàu khoảng 36.000 dwt được chốt chuyển chở phế liệu từ Continent đến Thổ Nhĩ Kỳ với cước khoảng 9.500 đô la Mỹ. Cước các tàu handies nhỏ hơn đối với các chuyến Đông Địa Trung Hải-Continent được định giá khoảng 7.400-7.600

đô la Mỹ, các chuyến hàng từ Canakkale đến khu vực Biển Đen-Địa Trung Hải cũng đang có cước xấp xỉ. Ghi nhận có ít tàu chở hàng từ Nam Mỹ giai đoạn tháng 8 này. Tàu **Porchard** (37.991 dwt, 2023) chạy ballast từ Abidjan được chốt đến Weco với giá khoảng 19.500 đô la Mỹ, sau đó đi từ Rio Grande đến Bồ Tây Trung Mỹ với giá cao khoảng 19.500 đô la Mỹ. Tàu **Golf** (35.445 dwt, đóng 2011) được chốt đi từ Zona Comun đến Đông Địa Trung Hải với giá khoảng 13.500-13.750 đô la Mỹ. Cước máng thuê định hạn vẫn đang ổn định cùng với nhiều thương vụ được ký, đơn cử tàu **Coreleader OL** (37.118 dwt, đóng 2012) neo ở Georgetown được Norden thuê khoảng 1 năm với giá khoảng 105,5% chỉ số BHSI (cước trung bình phân khúc Handysize).

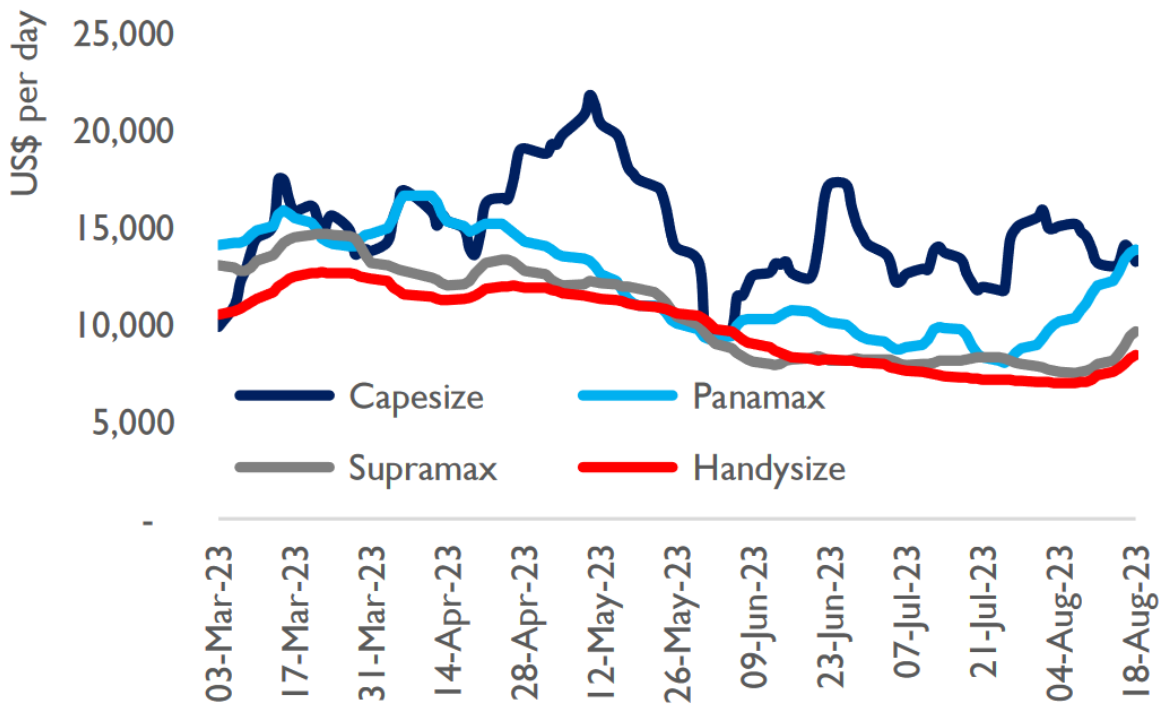
Bảng tham khảo cước một số khu vực trên thế giới trong Tuần 34/2023 vừa qua:

| RATES/PANAMAX (USD/DAY, USD/TON) | TUẦN 34/2023 | TUẦN 33/2023 | Mức thấp nhất năm 2023 (cập nhật tới Tuần 34) | Mức cao nhất năm 2023 (cập nhật tới Tuần 34) |
|-------------------------------------|-----------------|-----------------|---|--|
| TRANSATLANTIC RV | 15,900 | 13,550 | 4,830 | 15,900 |
| TCT CONT/F.EAST | 24,009 | 22,033 | 14,764 | 26,465 |
| TCT F.EAST/CONT | 5,440 | 4,019 | 2,501 | 9,260 |
| TCT F.EAST RV | 10,742 | 9,753 | 6,525 | 14,904 |
| RATES/SUPRAMAX (USD/DAY) | | | | |
| ATLANTIC RV | 9,420 | 8,036 | 6,630 | 17,016 |
| PACIFIC RV | 8,913 | 6,969 | 5,056 | 13,531 |
| TCT CONT/F.EAST | 12,338 | 10,446 | 9,933 | 19,863 |

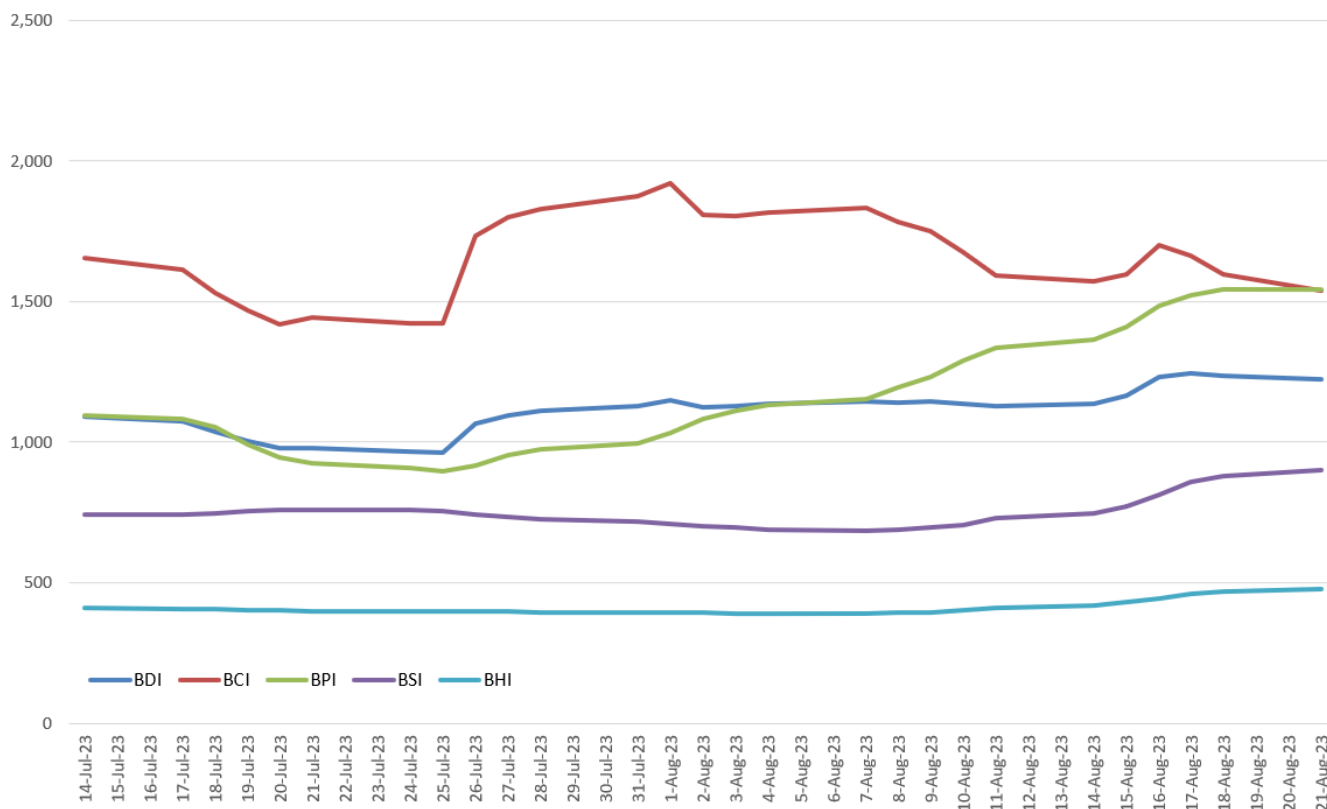
GIÁ THUÊ T/C TRUNG BÌNH TÀU HÀNG KHÔ THAM KHẢO NGÀY 21/08/2023

| | US\$/ngày | ▲/▼ | 2,836 / 1,053 |
|-------------|-----------|-----|---------------|
| SUPRAMAX | 10,844 | ▲ | 2,836 |
| HANDIES 38K | 8,449 | ▲ | 1,053 |

(so sánh với giá trị ngày 14/08/2023)



CHỈ SỐ THỊ TRƯỜNG TÀU HÀNG KHÔ



3.2. Thị trường thuê tàu dầu/hóa chất:

Tại thời điểm báo cáo, giá dầu Brent giảm 34 xu Mỹ, hay 0,4%, xuống 84,46 đô la Mỹ/thùng, trong khi giá dầu thô WTI giảm 53 xu Mỹ, hay 0,65%, và đóng phiên ở mức 80,72 đô la Mỹ/thùng.

Hiện tại, thị trường không còn quá nhiều kỳ vọng về nhu cầu tại Trung Quốc. Theo ghi nhận, lượng dầu xuất khẩu của Ả Rập Xê Út sang Trung Quốc trong tháng Bảy đã giảm 31% so với tháng Sáu, trong khi Nga vẫn là nước cung cấp dầu thô lớn nhất cho quốc gia châu Á này. Giới phân tích dự đoán lượng dầu thô nhập khẩu từ Ả Rập Xê Út của Trung Quốc sẽ tiếp tục giảm xuống trong quý 3 đồng thời dòng chảy dầu thô từ Nga sang Trung Quốc cũng bị hạn chế bởi chính sách cắt giảm xuất khẩu thành viên OPEC+.

3.2.1 Phân khúc tàu chở dầu thô

| Phân khúc tàu VLCC | Nhìn chung, thị trường tàu VLCC tiếp tục theo xu hướng trầm lắng. Hàng hóa tham gia vào thị trường một cách nhỏ giọt trong bối cảnh nguồn cung tàu đang có xu hướng tăng lên do các hợp đồng thuê tàu định hạn đang đi vào thời điểm kết thúc. Theo ghi nhận, cước trên tuyến Trung Đông đi Trung Quốc tiếp tục giảm 1 điểm và hiện đang ở mức WS 45-46. | | | |
|---------------------------|--|-------------------------------------|-----------------------------------|----------------------------|
| | 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 | 19.310 | 17.770 | ↓ |
| | Trung Đông/USG | - 1.670 | - 7.500 | ↓ |

Phân khúc tàu Suezmax

Các đơn hàng được ký kết tại khu vực Tây Phi đã giúp cho nguồn cung tàu tại khu vực giảm một cách rõ rệt. Theo ghi nhận, cước trên tuyến Nigeria/Rotterdam tăng nhẹ lên mức WS 67. Tuy nhiên, một vài ngày gần đây một số tàu ballast qua khu vực Đại Tây Dương đã khiến cho nguồn cung tàu có dấu hiệu tăng trở lại. Cước tại khu vực Địa Trung Hải/Biển Đen không diễn ra nhiều biến động và tiếp tục dao động quanh mức WS 70. Tại khu vực USG, nguồn cung hàng trong tháng 9 đang khá ổn định trên thị trường.

| 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 | 8.890 | 14.450 | ↓ |
| Biển Đen/ Địa Trung Hải | 10.750 | 7.000 | ↓ |

Phân khúc tàu Aframax

Tại khu vực UKC và Baltic, các hoạt động giao dịch diễn ra khá ảm đạm mặc dù nguồn cung tàu đang có xu hướng giảm xuống. Ở khu vực Địa Trung Hải, thị trường có phần sôi động hơn và cước đang được cải thiện. Đơn cử, cước trên tuyến Ceyhan/Lavera đang được ghi nhận ở mức WS 105. Tại khu vực Biển Bắc, nguồn hàng vẫn đang được thắt chặt và không có quá nhiều giao dịch được ký kết trên thị trường. Theo ghi nhận, cước từ Biển Bắc đi Continent đang ở mức WS 95.

| 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 | 28.050 | 23.200 | ↓ |
| Caribs/USG | 8.100 | 17.540 | ↑ |
| Châu Á/Úc | 23.350 | 23.130 | ↓ |

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

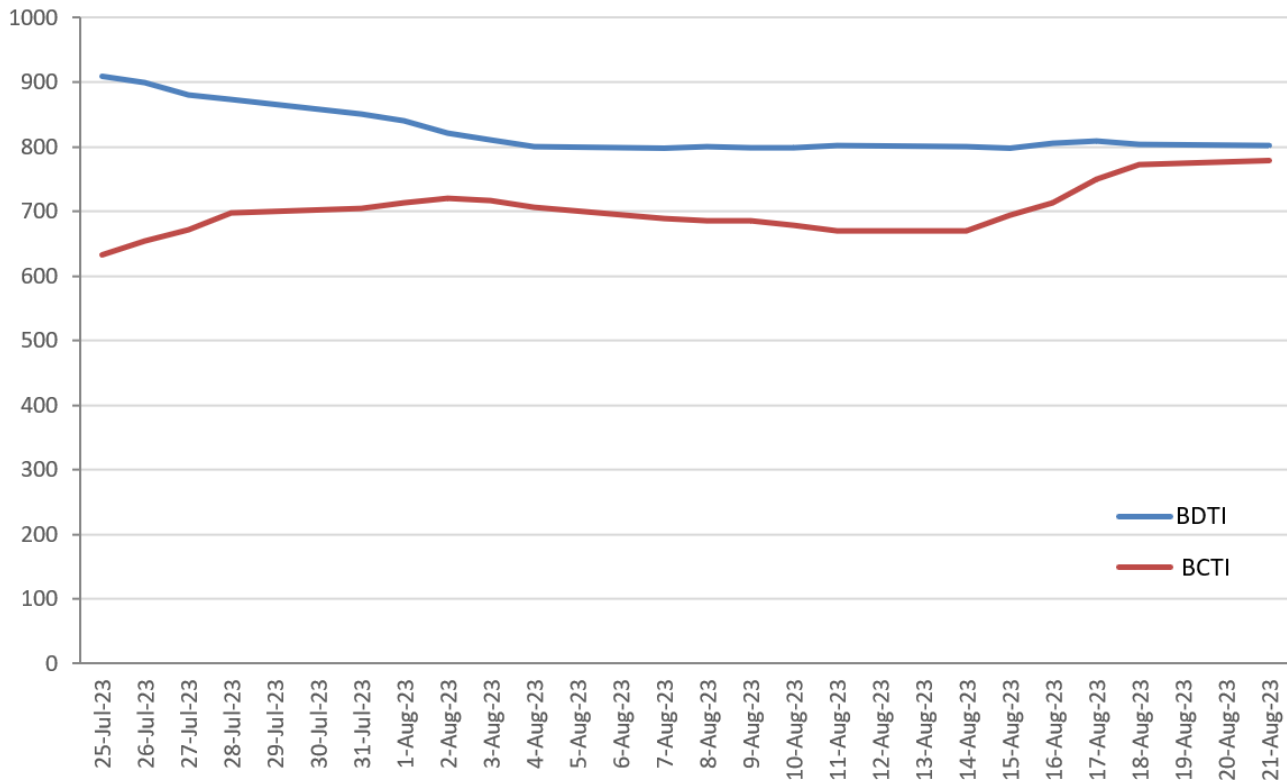
Đối với phân khúc **tàu MR**, các giao dịch của phân khúc tàu MR tại khu vực Bắc Á diễn ra khá trầm lắng trong tuần vừa qua, cước có xu hướng trượt dốc trên hầu hết tất cả các tuyến. Theo ghi nhận, cước trên tuyến Hàn Quốc/Singapore được ký kết quanh mức USD 830 nghìn và dự báo còn tiếp tục giảm trong ngắn hạn. Trong khi đó, xu hướng thị trường Đông Nam Á có phần sôi động hơn. Cước trên tuyến Singapore/Đông Úc đang ở mức WS 210 – tương đương với khoảng 23.400 đô la Mỹ/ngày. Tại khu vực UKC, thị trường cũng dần ổn định hơn với cước trên tuyến UKC/USAC tăng lên mức WS 200, tương đương với khoảng 23.000 đô la Mỹ/ngày.

Phân khúc **tàu chở dầu/ hóa chất nhỏ**: Tại khu vực châu Á: các đơn hàng đi khu vực phía Bắc vẫn khá ổn định trên thị trường tuy nhiên, cước vẫn ở mức thấp. Theo tổng hợp, cước đi khu vực nam/trung Trung Quốc đang lần lượt ở mức 25-26 và 28-29 đô la Mỹ/tấn. Bên cạnh đó, hàng hóa đi hướng phía Nam vẫn khá sôi động (chủ yếu là hàng MTBE và MEAC). Ghi nhận các giao dịch chở 10-15.000 tấn đang được ký kết ở mức 35-37 đô la Mỹ/tấn. Đối với hàng dầu cọ, cước chở 10-12.000 tấn hàng đi bờ đông Ấn Độ đang ở quanh mức 36-37 đô la Mỹ/tấn và 46-48 đô la Mỹ/tấn cho các đơn hàng chở 15-18.000 tấn đi khu vực bờ Tây (cước có thể cao hoặc thấp hơn một vài đô tùy thuộc vào cảng xếp/dỡ hàng). Tại khu vực Trung Đông, các giao dịch trên thị trường diễn ra không quá nổi bật. Các đơn hàng của tháng 9 đang dần đi vào thị trường đơn cử, 13.000 tấn methanol từ Jubail đi Đông Nam Á và cỡ tàu J19 đi khu vực Viễn Đông.

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

| | Giá thuê tàu định hạn tuần 34 | | | Giá thuê tàu định hạn tuần 33 | | |
|---------|-------------------------------|--------|--------|-------------------------------|--------|--------|
| | 1 NĂM | 3 NĂM | 5 NĂM | 1 NĂM | 3 NĂM | 5 NĂM |
| VLCC | 44,000 | 40,000 | 37,500 | 44,500 | 40,500 | 38,500 |
| SUEZMAX | 45,000 | 35,500 | 32,500 | 46,000 | 36,000 | 33,000 |
| AFRAMAX | 44,000 | 36,500 | 31,000 | 45,000 | 37,000 | 31,000 |
| LR-2 | 43,000 | 37,000 | 31,500 | 43,500 | 37,000 | 31,500 |
| LR-1 | 33,500 | 28,500 | 25,000 | 34,000 | 29,000 | 25,500 |
| MR | 26,500 | 23,500 | 21,000 | 26,500 | 24,000 | 21,500 |
| HANDY | 22,500 | 18,000 | 15,000 | 23,000 | 18,000 | 15,000 |

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 | Bangladesh | 500 | ▼ 20 | 520 | ▼ 20 | 540 | ▼ 20 |
| 2 | India | 490 | ▼ 20 | 510 | ▼ 20 | 530 | ▼ 20 |
| 3 | Pakistan | 510 | ▲ 10 | 530 | ▲ 10 | 550 | ▲ 10 |
| 4 | Turkey | 300 | | 310 | | 320 | |

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

MỘT SỐ TÀU PHÁ DỠ GHI NHẬN TRONG TUẦN 34/2023

| Name | Type | Blt year | LDT | Demolition place | Price (US\$/t) | Dwt | Comments |
|-------------------------|-------------|-----------------|------------|-------------------------|-----------------------|------------|--|
| Lila Ningbo | Bulker | 2002 | 24,181 | India | 495.00 | 175,775 | |
| Ming Zhou 58 | Bulker | 1990 | 13,400 | - | 425.00 | 52,580 | As is China, incl an undisclosed amount of bunkers |
| Niko | Bulker | 2000 | 9,743 | - | 540.00 | 73,687 | As is Singapore |
| B H Mally | Bulker | 1997 | 9,379 | - | 465.00 | 73,687 | As is China, incl 200tons of bunkers |
| Jin Yuan Sheng 9 | Bulker | 2007 | 3,000 | Bangladesh | 490.00 | 10,780 | Dely under tow |
| Heng Hui 2 | Container | 1993 | 14,775 | - | 540.00 | 44,510 | As is Colombo, incl excess 100tons of bunkers |
| Sol Hind | Container | 1996 | 7,771 | Bangladesh | 565.00 | 23,403 | Incl 200tons of bunkers |
| Sinokor Akita | Container | 1998 | 4,672 | - | 564.00 | 11,031 | India option Bangladesh, incl 100tons of bunkers |

**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.*