



# 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 35/2023

(22/08/2023 – 28/08/2023)

### 1. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÃ QUA SỬ DỤNG:

Ở mảng tàu hàng khô, chỉ số thuê tàu BDI rớt đều mỗi ngày và hiện chỉ còn 1.078 điểm so với tuần trước 1.237 điểm. Cụ thể: cước thuê tàu ở phân khúc lớn Capesize giảm mạnh 26,5%, Panamax giảm 6%, Supramax giảm nhẹ 3% và ngược lại phân khúc Handysize tăng 8%. Do BDI giảm mạnh khiến hoạt động mua bán tàu quay về trạng thái “nghi hè” như các tuần trước đó. Thị trường tuần qua chỉ ghi nhận dưới 10 giao dịch, trong đó quá nửa là tàu cỡ 9 vạn trở lên. Có không ít tàu được chào ra thị trường hằng ngày, song người Mua khá thờ ơ, chưa thực sự quan tâm. Ở phân khúc tàu Handymax, tuần qua chỉ ghi nhận tàu già **Giving** (45.428 dwt, đóng 1997 Nhật) được bán với giá khoảng 5,5 triệu đô la Mỹ. Tàu đã lắp hệ thống xử lý nước dằn, qua đà tháng 4/2023 nên hạn đà tiếp theo còn rất xa (DD 04/2026, SS 05/2027). Mức giá này khá tốt cho người Bán vì hiện nay các tàu tương tự đang chào bán trong khoảng 4,5 – 5 triệu đô la Mỹ.

Ở mảng tàu dầu/hóa chất, hiện tại chỉ số BDTI giảm gần 2% còn chỉ số BCTI thì tăng 7,6%. Cước thuê tàu chuyên khá phân hóa, còn cước thuê định hạn tương đối ổn định. Hiện nay, ngày càng đa dạng tàu được chào bán ra thị trường, song không ghi nhận nhiều thương vụ thành công. Nhiều chủ tàu còn duy trì giá bán cao nhưng xét mặt bằng chung các giao dịch gần đây thì giá tàu phải mềm hơn 1-2 tháng trước thì mới thu hút được người Mua. Tuần qua tàu chemical **Acamar** (37.583 dwt, đóng 2011 Hàn Quốc, đã lắp hệ thống xử lý nước dằn, DD 04/2024, SS 03/2026) bán với giá khoảng 23,5 triệu đô la Mỹ. Đầu tháng 7 vừa qua, tàu chị em **Leon Poisedon** (37.577 dwt, đóng 2011 Hàn Quốc, đã lắp hệ thống xử lý nước dằn, DD 04/2024, SS 04/2026) bán với giá khoảng 25 triệu đô la Mỹ. Ở phân khúc tàu nhỏ, tàu **At Honor** (10.813 dwt, đóng 2005 Hàn Quốc, đã lắp hệ thống xử lý nước dằn, DD/SS 11/2025) về tay người Mua Indonesia với giá khoảng 7,3 triệu đô la Mỹ. Tuy không ghi nhận nhiều tàu dạng này bán trong thời gian gần đây song mức giá này đối với tàu dầu thành phẩm 18 tuổi thì khá tốt cho Người bán.

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 CARGOES</b>						
Ianthe	2019	Korea	180,018	21.00	Undisclosed	BWTS & Scrubber fitted, DD/SS 09/2024
Sanata Lucia	2006	Japan	176,760	16.35	Turkish	DD 07/2024, SS 08/2026

<b>Yuan Fu Star</b>	2011	China	176,000	23.00	Middle Eastern	BWTS fitted, DD 01/2025, SS 12/2026
<b>Xin Wang Hai</b>	2003	China	174,732	12.80	Chinese	DD/SS due 10/2023
<b>Ulivia</b>	2012	Japan	95,720	22.00	Chinese	BWTS fitted, DD 12/2024, SS 01/2027
<b>IVS Hayakita</b>	2016	Japan	60,402	46.50	Greek	BWTS fitted, DD 05/2024, SS 09/2025
<b>IVS Bosch Hoek</b>	2015	Japan	60,269			BWTS fitted, DD due 11/2023, SS 10/2025
<b>Pythagoras</b>	2012	Japan	56,135	18.20	Greek	BWTS fitted, DD 07/2025, SS 03/2027
<b>Giving</b>	1997	Japan	45,428	5.50	Chinese	BWTS fitted, DD 04/2026, SS 05/2027
<b>TANKERS</b>						
<b>Sea Senior</b>	2006	China	109,647	35.50	Undisclosed	BWTS fitted, DD 03/2025, SS 12/2026
<b>Willow</b>	2003	Japan	106,500	25.00	Malaysian	Old sale, DD 04/2024, SS 04/2026
<b>Lio T</b>	2009	Croatia	72,514	18.00	Greek	DD/SS 06/2024
<b>Brunswick</b>	2010	Japan	45,902	Undisclosed	Far Eastern	BWTS fitted, DD/SS 01/2025
<b>Capt Thanasis</b>	2004	Korea	39,999	18.00	Undisclosed	Chemical IMO II, epoxy coated, DD/SS 10/2024
<b>Ras Maersk</b>	2003	China	34,999	11.50	Undisclosed	M/E MAN-B&W, No class details (LR), Danish owners
<b>Acamar</b>	2011	Korea	37,583	23.50	Undisclosed	BWTS fitted, chemical IMO III, epoxy coated, DD 04/2024, SS 03/2026
<b>Ece Nur K</b>	2009	Turkey	19,988	14.00	Undisclosed	Old sale, chemical IMO II, epoxy coated, DD/SS due 10/2023
<b>At Honor</b>	2005	Korea	10,813	7.30	Indonesian	BWTS fitted, DD/SS 11/2025
<b>Seaven Grace</b>	2005	Korea	5,695	5.70	Greek	BWTS fitted, chemical IMO II, siloxirane coated, M/E Wärtsilä, DD/SS 01/2025
<b>CONTAINERS</b>						
<b>TS Kelang</b>	2007	Korea	53,697	20.80	Chinese	4363 teu, BWTS fitted, DD 02/2026, SS 11/2027

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

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	

#### 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

150k dwt	15 tuổi	18.50	-5%	-15%	-3%	-20%	16.50	250k dwt	15 tuổi	58.00	-1%	-4%	-4%	43%	34.75
<b>PANAMAX</b>							<b>SUEZMAX</b>								
82k dwt	Resale	38.00	-1%	-7%	1%	-12%	33.50	160k dwt	Resale	90.00	0%	5%	5%	14%	66.00
82k dwt	5 tuổi	31.50	-2%	-9%	3%	-14%	26.50	150k dwt	5 tuổi	72.50	-1%	5%	6%	24%	50.00
76k dwt	10 tuổi	21.50	-2%	-16%	-7%	-20%	17.75	150k dwt	10 tuổi	58.50	0%	8%	9%	36%	34.75
74k dwt	15 tuổi	13.50	-10%	-23%	-11%	-29%	12.00	150k dwt	15 tuổi	37.50	0%	9%	10%	34%	21.25
<b>SUPRAMAX</b>							<b>AFRAMAX</b>								
62k dwt	Resale	36.00	-3%	-9%	-1%	-13%	31.25	110k dwt	Resale	79.50	0%	1%	5%	15%	54.50
58k dwt	5 tuổi	29.50	-2%	-8%	4%	-11%	21.50	110k dwt	5 tuổi	64.00	-2%	2%	2%	20%	40.50
56k dwt	10 tuổi	18.50	-9%	-16%	-3%	-23%	15.75	105k dwt	10 tuổi	51.50	0%	2%	2%	36%	27.75
52k dwt	15 tuổi	13.50	-8%	-16%	-11%	-27%	11.00	105k dwt	15 tuổi	34.50	0%	5%	5%	34%	17.25
<b>HANDYSIZE</b>							<b>MR</b>								
37k dwt	Resale	32.00	-2%	-3%	8%	-4%	25.50	52k dwt	Resale	51.00	0%	0%	5%	11%	39.25
37k dwt	5 tuổi	24.50	-4%	-9%	-2%	-16%	19.00	52k dwt	5 tuổi	40.50	-2%	-5%	-4%	8%	30.00
32k dwt	10 tuổi	17.00	-3%	-13%	0%	-17%	12.50	45k dwt	10 tuổi	32.50	-4%	-7%	-4%	21%	20.25
28k dwt	15 tuổi	11.00	-4%	-15%	0%	-27%	7.75	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
Tanker	88,000 cbm	107.50	2	Hyundai H.I.	Solvang	Jul 2027	Price per unit
LPG	40,000 cbm	61.50	2	Nantong CIMSC	Avance Gas	2026	Price per unit
Tanker	155,000 dwt	87.00	4	New Times	Maran Tankers	FH 2027	Price per unit, LNG dual-fueled
Bulker	64,000 dwt	37.75	2	Nihon Shipyard	Globus Maritime	SH 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:

Cước trung bình hai phân khúc **Ultramax** và **Supramax** tuần qua đã ổn định sau 2 tuần tăng vọt. Nguồn cung tàu chở và hàng hoá đường như đã cân bằng hơn. Phía Nam Đại Tây Dương vẫn đang là nơi có cước cao nhất. Cước trung bình trong tuần đóng cửa ở mức 9.993 đô la Mỹ, tăng 319 đô la Mỹ so với mức 9.674 đô la Mỹ của tuần trước. Phía Thái Bình Dương, tàu **Bulk Monaco** (63.33 dwt, đóng 2023) được chốt đi từ Cebu (26-27/08) qua Indonesia đến Đông Nam Á với giá khoảng 14.000 đô la Mỹ và Jade Alliance chốt tàu **Noble Steed** (56.089 dwt, đóng 2008) đi từ Zhanjiang (25/08) đến Đông Nam Á với giá khoảng 7.500 đô la Mỹ. Trong khi đó, ở Ấn Độ Dương, tàu **Artemis Bulker** (63.468 dwt, đóng 2020) được chốt đi ngay từ Bin Qasim đến Bờ Đông Ấn Độ với giá khoảng 14.000 đô la Mỹ, tàu **Sand Topic** (59.914 dwt, đóng 2017) được chốt đi từ Pipavav (19/08) qua Vịnh Ba Tư đến Bờ Tây Ấn Độ với giá khoảng 11.500 đô la Mỹ và tàu **APJ Jad** (52.461 dwt, đóng 2011) được chốt đi từ Tuticorin qua Salalah đến Bờ Đông Ấn Độ với giá khoảng 7.000 đô la Mỹ. Phía Đại Tây Dương, Propel chốt tàu **Navios Christine B** (58.058 dwt, đóng 2009) chở phân

bón đi ngay từ Nouakchott qua Jorf Lasfar đến Bồ Đông Ấn Độ với giá khoảng 15.000 đô la Mỹ, Bunge chốt tàu **Dioni** (58.096 dwt, đóng 2010) đi từ Đèo Tây Nam khoảng cuối tháng 8 đến khu vực Singapore-Nhật Bản với giá khoảng 16.000 đô la Mỹ và tàu **Van Infinity** (56,693 dwt, đóng 2011) được chốt đi từ Ownedo khoảng cuối tháng 8 đến Trung Quốc với giá khoảng 17.000 đô la Mỹ. Ở mảng thuê định hạn, Bunge thuê tàu **Tomini Entity** (63.500 dwt, đóng 2020) khoảng 10-12 tháng, giao tàu ngay ở Durban và trả tàu ở nơi bắt kỳ với giá khoảng 14.000 đô la Mỹ.

Cước trung bình phân khúc **Handies** tuần qua đóng cửa ở mức 9.122 đô la Mỹ, tăng 613 đô la Mỹ so với mức 8.509 đô la Mỹ của tuần trước. Áp lực như được giải tỏa bớt đi, tín hiệu tốt lan rộng toàn khu vực Đại Tây Dương và cước tăng mạnh, nổi bật nhất là khu vực Địa Trung Hải. Phía Continent có khá ít thương vụ, các chuyên chở phế liệu đến trạm hoa tiêu ở Thổ Nhĩ Kỳ đang được chốt khoảng 10.000-11.000 đô la Mỹ/ngày đối với các tàu khoảng 32.000 dwt. Một vài tàu Handy cỡ lớn hơn được chốt chuyển đi từ Continent đến Tây Phi với giá khoảng 10.400-10.600 đô la Mỹ. Centurion chốt tàu **Sea Dolphin C** (33.802 dwt, đóng 2011) để chở hàng cho tập đoàn OCP với cước thuê định hạn khoảng 10.000 đô la Mỹ cho chuyến đi từ Algeria qua Tây Địa Trung Hải đến Continent. Thị trường ở Vịnh Hoa Kỳ cũng nhộn nhịp hơn, một tàu khoảng 37.000 dwt được chốt đi từ Houston đến Bồ Tây Hoa Kỳ với giá khoảng dưới 9.000 đô la Mỹ/ngày. Phía Nam Mỹ, tàu **Yasa Kyoto** (37.402 dwt, đóng 2023) neo ở San Lorenzo được Nova Marine chốt chuyển đi qua Upriver đến Tây Phi với giá khoảng 17.000 đô la Mỹ/ngày. Phía Đông Nam Á vẫn đang thiếu tàu giao ngay, tuy nhiên tại đây cũng chứng kiến vài thương vụ người thuê tàu không chốt tàu do cước quá cao, điều này giúp cước trong khu vực duy trì ở mức ổn định. Mặc dù hiện tại thị trường đã lạc quan hơn, nhưng cả chủ tàu và người thuê vẫn mang tâm lý dè chừng khi chuẩn bị bước vào tháng 9 do nhu cầu vận chuyển đang giảm rõ rệt nên cước có khả năng giảm nhẹ trong tương lai. Có tin tàu **Obrovac** (34.444 dwt, đóng 2010) neo ở Singapore được chốt chở nhôm qua Úc đến Trung Quốc với giá khoảng 9.950 đô la Mỹ. Thêm tin tàu **Ocean Fortune** (37.595 dwt, đóng 2014) neo ở Tarakan được đàm phán chuyển đi qua Indonesia đến Trung Quốc, dự kiến chở than với giá khoảng 10.500 đô la Mỹ. Ở mảng thuê định hạn, người thuê tàu vẫn dành sự quan tâm đối với việc lấy hàng hóa ở nhiều chuyến, có tin tàu **Poavosa Wisdom III** (28.232 dwt, đóng 2011) được thuê khoảng 3-5 tháng giao tàu nguyên trạng vào khoảng đầu tháng 9 ở Viễn Đông với giá khoảng 9.000 đô la Mỹ, thêm tin tàu **IVS Thanda** (37.715 dwt, đóng 2015) neo ở Humen được chốt 2-3 chuyến với giá khoảng 12.000 đô la Mỹ tuy nhiên chi tiết thương vụ không được tiết lộ.

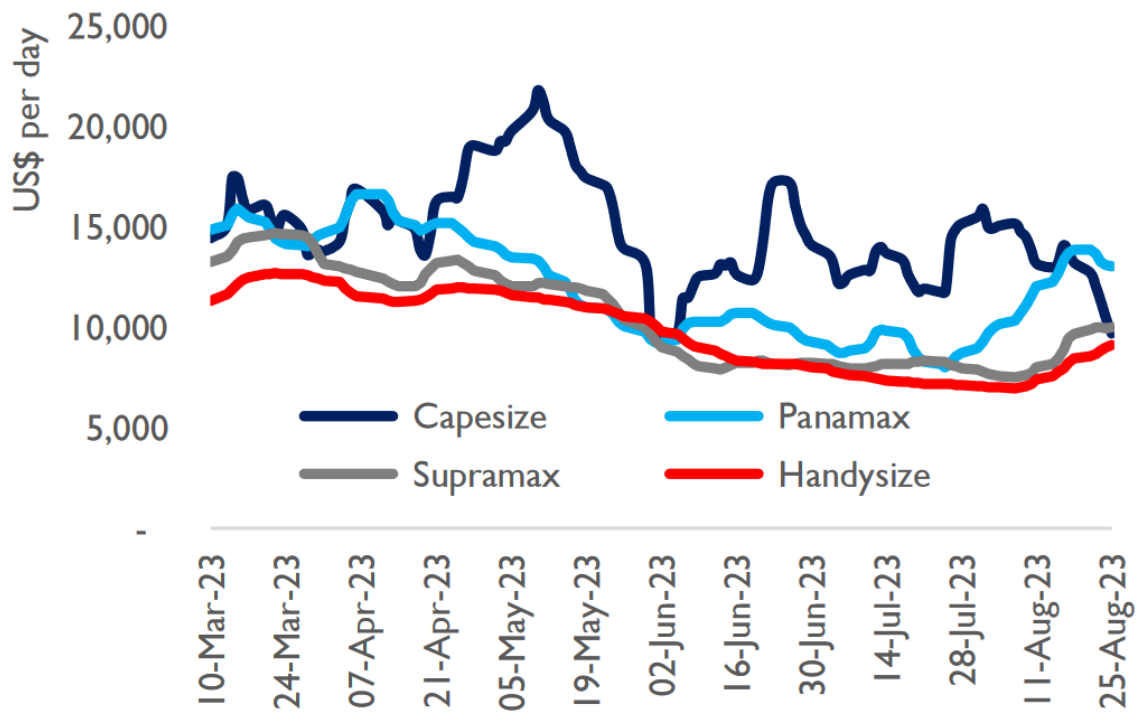
Bảng tham khảo cước một số khu vực trên thế giới trong Tuần 35/2023 vừa qua:

RATES/PANAMAX (USD/DAY, USD/TON)	TUẦN 35/2023	TUẦN 34/2023	Mức thấp nhất năm 2023 (cập nhật tới Tuần 35)	Mức cao nhất năm 2023 (cập nhật tới Tuần 35)
TRANSATLANTIC RV	14,720	15,900	4,830	15,900
TCT CONT/F.EAST	23,077	24,009	14,764	26,465
TCT F.EAST/CONT	5,255	5,440	2,501	9,260
TCT F.EAST RV	9,718	10,742	6,525	14,904
<b>RATES/SUPRAMAX (USD/DAY)</b>				
ATLANTIC RV	10,604	9,420	6,630	17,016
PACIFIC RV	8,313	8,913	5,056	13,531
TCT CONT/F.EAST	14,950	12,338	9,933	19,863

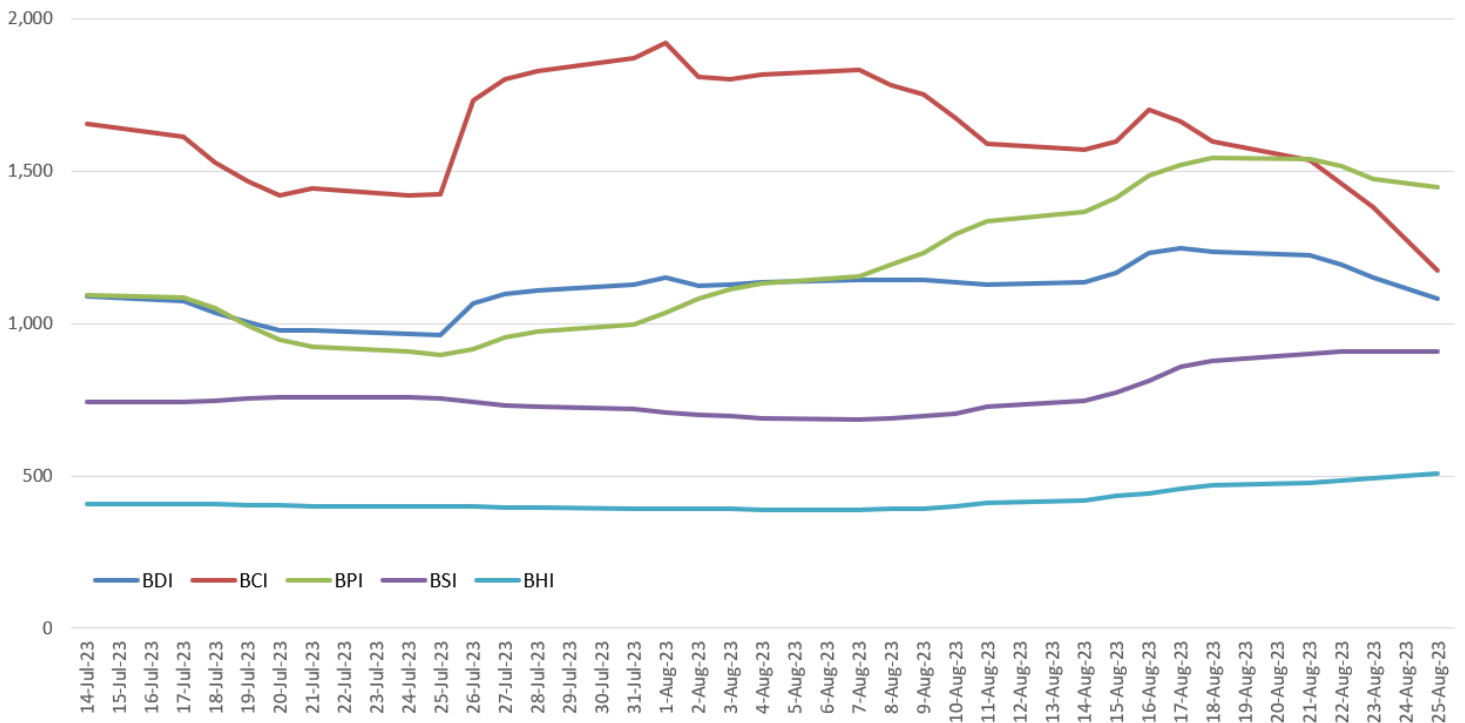
### GIÁ THUÊ T/C TRUNG BÌNH TÀU HÀNG KHÔ THAM KHẢO NGÀY 28/08/2023

	US\$/ngày	▼/▲	
SUPRAMAX	9,993	▼	851
HANDIES 38K	9,122	▲	673

(so sánh với giá trị ngày 21/08/2023)



### CHỈ SỐ THỊ TRƯỜNG TÀU HÀNG KHÔ



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

Tại thời điểm báo cáo, so với phiên giao dịch trước giá dầu thô WTI giảm 0,06% (tương đương giảm 0,05 xu Mỹ), xuống còn 80,04 đô la Mỹ/thùng. Và giá dầu Brent giảm 0,07% (tương đương giảm 0,06 xu Mỹ), xuống còn 84,42 đô la Mỹ/thùng.

Theo các chuyên gia, việc lượng dầu tồn kho giảm và giảm cắt giảm nguồn cung từ các thành viên Tổ chức các nước Xuất khẩu Dầu mỏ và các đồng minh (OPEC+) nên giá dầu vẫn ở trên mức 80 đô la Mỹ/thùng. Tuy nhiên, việc thắt chặt nguồn cung bị xóa mờ bởi triển vọng nới lỏng các biện pháp trừng phạt đối với Iran và Venezuela. Cụ thể, dòng chảy dầu thô từ Venezuela, quốc gia có ngành năng lượng bị ảnh hưởng đáng kể dưới các biện pháp trừng phạt từ Mỹ, được kỳ vọng sẽ phục hồi thêm khoảng 300.000 thùng/ngày cho tới cuối năm 2024 sau khi căng thẳng với Mỹ dịu bớt.

### 3.2.1 Phân khúc tàu chở dầu thô

<p><b>Phân khúc tàu VLCC</b></p>	<p>Việc cắt giảm sản lượng đã ảnh hưởng sâu sắc tới các giao dịch trên tuyến Trung Đông/Trung Quốc khi chứng kiến cước giảm đều qua các tuần. Các chủ tàu đang hy vọng thị trường sẽ có bước hồi phục khi các đơn hàng của tháng chín tham gia vào thị trường, song việc nhập khẩu từ Trung Quốc giảm khiến cho tình hình trở nên khó khăn hơn. Theo ghi nhận, cước trên tuyến Trung Đông đi Trung Quốc tiếp tục giảm 1 điểm và hiện đang ở mức WS 44.</p> <table border="1" data-bbox="491 654 1497 904"> <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>17.770</td> <td>16.700</td> <td style="color: red;">↓</td> </tr> <tr> <td>Trung Đông/USG</td> <td>- 7.500</td> <td>- 6.350</td> <td style="color: blue;">↑</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	17.770	16.700	↓	Trung Đông/USG	- 7.500	- 6.350	↑				
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	17.770	16.700	↓														
Trung Đông/USG	- 7.500	- 6.350	↑														
<p><b>Phân khúc tàu Suezmax</b></p>	<p>Cước trên tuyến Tây Phi đi Châu Âu đã có bước nhảy vọt trong tuần vừa qua. Theo ghi nhận, cước trên tuyến Nigeria/Rotterdam đã tăng lên mức WS 75. Tuy nhiên, sự tăng trưởng này có thể bị hạn chế trong thời gian tới do nguồn cung hàng hóa nhỏ giọt từ hai thị trường Biển Đen và Địa Trung Hải, khiến cho các chủ tàu có xu hướng chạy ballast sang khu vực Tây Phi.</p> <table border="1" data-bbox="491 1137 1497 1388"> <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>14.450</td> <td>19.590</td> <td style="color: blue;">↑</td> </tr> <tr> <td>Biển Đen/Địa Trung Hải</td> <td>7.000</td> <td>9.300</td> <td style="color: blue;">↑</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	14.450	19.590	↑	Biển Đen/Địa Trung Hải	7.000	9.300	↑				
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	14.450	19.590	↑														
Biển Đen/Địa Trung Hải	7.000	9.300	↑														
<p><b>Phân khúc tàu Aframax</b></p>	<p>Phân khúc tàu Aframax đã trải qua một tuần khá sôi động. Tại khu vực Đại Trung Hải và Biển Đen, với nhiều đơn hàng giao ngay với lịch trình thay đổi, các chủ tàu đã cố gắng đàm phán cước ở mức cao hơn. Đơn cử, cước trên tuyến Ceyhan/Lavera đã tăng lên mức WS 108. Tại khu vực Biển Bắc, nguồn cung tàu đang có xu hướng giảm do có khá nhiều tàu chạy ballast ra khỏi khu vực (khoảng 7 tàu chạy sang khu vực Đại Tây Dương và 3 tàu chạy về Địa Trung Hải trong tuần vừa qua).</p> <table border="1" data-bbox="491 1720 1497 2033"> <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>23.200</td> <td>19.400</td> <td style="color: red;">↓</td> </tr> <tr> <td>Caribs/USG</td> <td>17.540</td> <td>18.240</td> <td style="color: blue;">↑</td> </tr> <tr> <td>Châu Á/Úc</td> <td>23.130</td> <td>19.320</td> <td style="color: red;">↓</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	23.200	19.400	↓	Caribs/USG	17.540	18.240	↑	Châu Á/Úc	23.130	19.320	↓
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	23.200	19.400	↓														
Caribs/USG	17.540	18.240	↑														
Châu Á/Úc	23.130	19.320	↓														

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

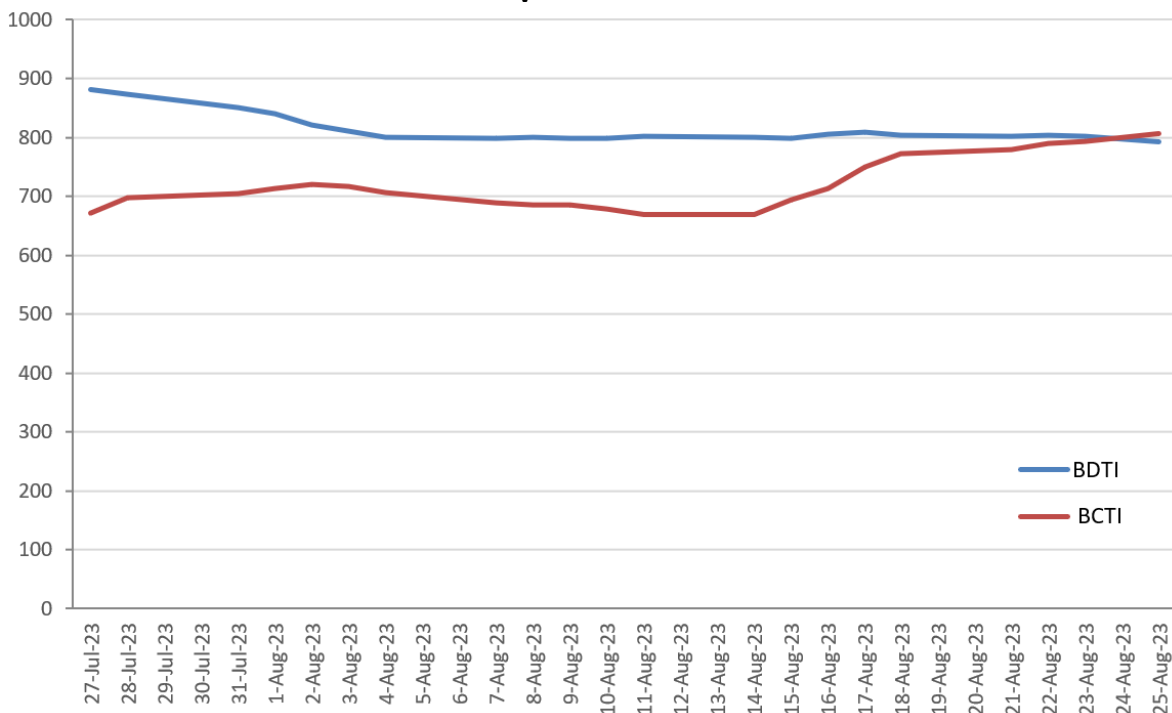
Đối với phân khúc **tàu MR**: Các tàu MR hoạt động tại khu vực Bắc Á đã có một khởi đầu khá ảm đạm và nhiều thách thức khi nhu cầu của người thuê dường như chậm đậy. Vào thời điểm giữa tuần, ghi nhận một số đơn hàng tham gia vào thị trường nhưng cước ở mức cạnh tranh, đơn cử cước trên tuyến trung Trung Quốc/Singapore đang được ký kết ở mức 600.000 đô la Mỹ. Theo dự báo, thị trường vẫn tiếp tục xu hướng trầm lắng trong tuần này. Cùng với đó, thị trường Đông Nam Á cũng gặp nhiều khó khăn do nguồn cung hàng hóa hạn chế. Theo ghi nhận, cước trên tuyến Muara/Úc được ký kết ở mức WS 197,5. Tại khu vực UKC, thị trường diễn ra khá nhiều biến động. Cước trên tuyến UKC/USAC biến động lên xuống quanh mức WS 200. Cước tại khu vực Địa Trung Hải đang được giữ ở mức ổn định khi nguồn cung tàu được thắt chặt ở cả hai phía đông và tây. Theo ghi nhận, cước trên tuyến Algeria/EU-Địa Trung Hải hiện đang ở mức WS 255 tăng 15 điểm so với tuần trước đó.

Đối với phân khúc **tàu dầu/hóa chất nhỏ**: Các hoạt động giao dịch hướng phía Bắc vẫn khá sôi động. Exxon và Petronas đang tìm tàu để chở các lô hàng 8-10.000 tấn BTX và các hóa chất nhẹ đi Trung Quốc. Các giao dịch từ phía Bắc đi Đông Nam Á và Ấn Độ được giữ ở mức ổn định. Ghi nhận các lô hàng trong đầu tháng 9 đã dần được ký kết và nguồn cung tàu tại khu vực đang được thắt chặt. Đối với hàng dầu cọ đi Ấn Độ, ghi nhận khá nhiều đơn hàng đàm phán xong nhưng không được ký kết.

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

	Giá thuê tàu định hạn tuần 35			Giá thuê tàu định hạn tuần 34		
	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM
VLCC	45,000	41,000	38,000	44,000	40,000	37,500
SUEZMAX	44,500	35,500	32,500	45,000	35,500	32,500
AFRAMAX	43,000	36,500	31,000	44,000	36,500	31,000
LR-2	43,000	37,000	31,500	43,000	37,000	31,500
LR-1	33,000	28,500	25,000	33,500	28,500	25,000
MR	27,000	24,000	21,500	26,500	23,500	21,000
HANDY	23,000	18,000	15,000	22,500	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	Pakistan	500	▼	520	▼	540	▼
2	India	490		510		530	
3	Bangladesh	480	▼	500	▼	520	▼
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 35/2023

Name	Type	Blt year	LDT	Demolition place	Price (US\$/lt)	Dwt	Comments
Gloria 1	Bulker	1998	11,167	Pakistan	525.00	77,663	
Yong Ning	Bulker	1996	12,724	Pakistan	500.00	48,139	
Lady Of Luck	Container	1998	11,454	-	545.00	30,730	Subcont options, some bunkers included
Frio Olympic	Reefers	1988	4,698	India	511.00	8,946	
Zefyros Reefer	Reefers	1990	4,656	India	511.00	8,946	

**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.*