



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 45/2023

(31/10/2023 – 06/11/2023)

1. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÃ QUA SỬ DỤNG:

Ở mảng tàu hàng khô, đầu tháng 11 vừa qua chỉ số BDI rớt xuống còn 1.385 điểm song sau đó bật nhẹ lên một chút, hiện đóng cửa ở mức 1.523 điểm. Hiện tượng El Niño năm nay khiến thời tiết tháng 11 nóng hơn mọi năm, đồng thời là nguyên nhân chính dẫn đến tình trạng hạn hán chưa từng có ở kênh đào Panama (lượng mưa giảm gần 41%) khiến chính quyền phải thắt chặt số lượng tàu ra vào hồ Gatun. Cụ thể: từ nay đến tháng 2/2024, số tàu qua kênh mỗi ngày giảm còn 18 tàu/ngày (trung bình giảm gần một nửa công suất so với trước đây là 31 tàu/ngày). Ngoài ra, tình trạng hạn hán cũng đang ảnh hưởng mùa vụ thu hoạch ngũ cốc. Đơn cử tại Brazil, thời tiết khô hạn thất thường có thể làm lùi việc gieo trồng, khiến sản lượng thu hoạch giảm - ảnh hưởng không nhỏ đến thị trường tàu hàng khô. Đối mặt với các tin tức này, cước thuê phân khúc Panamax đã giảm gần 11% so với tuần trước. Các phân khúc còn lại giảm xung quanh mức 5,5-7,5%, riêng Capesize giảm 4,3%. Đối với thị trường mua bán tàu đã qua sử dụng, tuần qua ghi nhận khá nhiều giao dịch mà chiếm đa số là tàu đóng tại Trung Quốc – có thể hiểu rằng một bộ phận người Mua đã chuyển hướng quan tâm sang phương án tàu rẻ, hợp túi tiền vì tàu đóng Nhật, Hàn Quốc vẫn còn neo khá cao. Ở phân khúc Supramax, tàu **Seacon Dalian** (57.005 dwt, đóng 2010 Trung Quốc, DD/SS 08/2025) được chủ tàu Trung Quốc bán với giá khoảng 12,8 triệu đô la Mỹ. Mức giá này cũng khá hợp lý trong thời điểm hiện nay. Tuần trước tàu trọng tải lớn hơn **Rotterdam Pearl** (58.020 dwt, đóng 2010 Trung Quốc, DD/SS 01/2025) được bán với giá khoảng 13,65 triệu đô la Mỹ. Ở phân khúc Handysize, tàu **Pan Jasmine** (32.599 dwt, đóng 2010 Trung Quốc, DD/SS 05/2025) được chủ tàu Hàn Quốc bán với giá khoảng 9,25 triệu đô la Mỹ. Giá này nhìn chung khá rẻ so với tàu tương tự **St. Gregory** (32.688 dwt, đóng 2010 Trung Quốc, DD 12/2025, SS 11/2027, chờ dỡ được) được chủ tàu Hy Lạp bán đầu tháng 10 với giá khoảng 10,5 triệu đô la Mỹ. Hai tàu đều đã lắp hệ thống xử lý nước dằn. Mặc dù cước thuê và giá bán tàu hàng khô đã hồi phục phần nào trong giai đoạn tháng 9-10 sau một mùa hè ảm ảm đạm (dẫn đầu bởi phân khúc Capesize), do đặc thù nhu cầu chuyên chở tăng giai đoạn cuối năm. Song tình hình kinh tế toàn cầu vẫn đang gặp nhiều thách thức, chưa thực sự khả quan cộng thêm yếu tố thời tiết khắc nghiệt bất thường nên khả năng cước thuê và giá bán tàu sẽ còn bị ảnh hưởng trong thời gian tới.

Ở mảng tàu dầu/hóa chất, trong khi chỉ số BCTI (Baltic Clean Tanker Index) bắt đầu ổn định thì chỉ số BDTI (Baltic Dirty Tanker Index) đã giảm nhẹ 18 điểm sau 39 phiên xanh liên tiếp, hiện còn 1.447 điểm. Cước thuê tàu định hạn nhìn chung có phần tăng nhẹ, song cước thuê tàu chuyển thì tuy có lúc tăng nhưng không có xu hướng rõ rệt do bất ổn địa chính trị. Dẫu vậy, gần một tháng qua, số lượng thương vụ mua bán tàu tăng đáng kể, cho thấy tâm lý người Mua khá lạc quan đối với tiềm năng thị trường trong tương lai. Hầu như tuần nào cũng ghi nhận tàu chở dầu VLCC bán, ngược lại hai phân khúc Aframax và MR 40-50k lại khá ít ỏi. Vừa qua chủ tàu Đức đã bán enbloc thành công bộ ba tàu chemical **Chemtrans Leo**, **Chemtrans Mercury** và **Chemtrans Uranus** (37.000 dwt, đóng 2006 Hàn Quốc, hạn đã sớm nhất 8/2024) với giá

khoảng 18 triệu đô la Mỹ/tàu - cơ sở tham chiếu chung hiện nay. Tiếp tục là thương vụ bán enbloc của chủ tàu Maersk cho bộ đôi **Romoe Maersk và Robert Maersk** (34.800 dwt, đóng 2003 Trung Quốc) với giá khoảng 10 triệu đô la Mỹ/tàu. Mức này có thể được xem là “đại hạ giá” để bán nhanh khi cặp tàu cần phải lên đà đầu năm 2024. Cách đây 2 tháng, tàu chị em cùng chủ tàu là Ras Maersk (34.999 dwt, đóng 2003 Trung Quốc) được bán với giá khoảng 11,5 triệu đô la Mỹ. Nhìn chung, đây cũng là một trong những động thái cơ cấu lại tổ chức, hạn chế chi phí khi Maersk có kế hoạch trung hạn cắt giảm hàng ngàn lao động do suy thoái kinh tế (báo cáo tổng doanh thu gần như giảm một nửa so với cùng kỳ năm ngoái, trong đó ảnh hưởng nặng từ mảng tàu container của công ty). Đối với tàu stainless steel, tàu chemical **Bow Emma** (25.594 dwt, đóng 2009 Nhật, đã lắp hệ thống xử lý nước dằn, DD/SS 01/2024) được bán với giá khoảng 24,5 triệu đô la Mỹ. Mức này là rất cao bất chấp tàu có hạn đà cận kề, ngạc nhiên hơn nữa nếu so với tàu tương tự trẻ hơn hai tuổi **RT Star** (26.199 dwt, đóng 2011 Nhật, đã lắp hệ thống xử lý nước dằn, DD 07/2024, SS 06/2026) được bán với giá chỉ khoảng 19,5 triệu đô la Mỹ tháng 7/2023. Đây sẽ được xem là mốc tham chiếu cho tàu dạng này trong thời gian tới. Đối với tàu chemical nhỏ, chủ tàu Singapore chốt bán tàu **Bro Developer** (14.737 dwt, đóng 2007 Trung Quốc, 09/2025, SS 12/2026) cho người Mua nội địa với giá khoảng 10,1 triệu đô la Mỹ. Giá này giảm so với giao dịch hồi tháng 9, tàu già hơn một tuổi **Patnos** (16.714 dwt, đóng 2006 Trung Quốc, DD 09/2024, SS 11/202) được chủ tàu Đức bán với giá khoảng 10,5 triệu đô la Mỹ.

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						
Ocean Corona	2009	Japan	180,220	20.80	Chinese	BWTS fitted, SS 04/2027
Xin Bin Hai	2010	China	180,086	20.70	Undisclosed	DD/SS 03/2025
Xin Yu Long	2000	China	80,226	8.85	Chinese	DD/SS 07/2025
Nestor S	2011	China	75,200	16.20	Greek	DD 01/2025, SS 06/2026
Lambay	2011	China	75,200	16.20		DD passed 06/2023, next DD/SS 03/2026
Shimanami Queen	2011	Japan	61,472	18.50	Undisclosed	BWTS fitted, DD passed 09/2023, next DD/SS 06/2026
FJM Glory	2019	China	61,166	29.60	Undisclosed	BWTS fitted, DD/SS 10/2024, Japanese owners
Seacon Dalian	2010	China	57,005	12.80	Undisclosed	DD/SS 08/2025, Chinese owners
TS Alpha	2015	China	38,872	16.80	Undisclosed	BWTS fitted, log-fitted, M/E Wärtsilä, DD/SS 01/2025, Chinese owners
Darya Jamuna	2012	Korea	36,845	16.00	Greek	BWTS fitted, DD 07/2025, SS 05/2027, Hk-based owners
Ria	2012	Korea	34,039	14.20	Greek	DD 05/2025, SS 03/2027, Greek owners
Pan Jasmine	2010	China	32,599	9.25	Undisclosed	BWTS fitted, DD passed 09/2023, next DD/SS 05/2025, Korean owners

TANKERS

C. Emperor	2004	Korea	314,000	34.50	Undisclosed	Fw dely 02/2024, BWTS & scrubber fitted, DD/SS 03/2024
C. Vision	2004	Korea	314,000	34.50		Fw dely 03/2024, BWTS and scrubber fitted, DD 03/2026, SS 03/2028
C. Spirit	2013	Korea	313,998	67.00	New Shipping	Incl TC at 36,6k/pd less 2% until 10/2024 – 02/2025, BWTS & scrubber fitted, DD 01/2026, SS 04/2028
C. Challenger	2013	China	313,918	65.00		Incl TC at 31k/pd less 1,25% until 04-07/2024, scrubber fitted, DD 02/2026, SS 02/2028
Mars Sun	2006	Japan	115,536	32.00	Undisclosed	Old sale 09/2023, DD/SS 12/2026
STI Amber	2012	Korea	49,937	33.90	Undisclosed	BWTS & scrubber fitted, chemical IMO II, epoxy coated, DD 11/2025, SS 07/2027
Elvira	2010	Korea	37,874	24.75	Undisclosed	<i>Revised the price (last week reported sold at US\$ 24,75M)</i> BWTS fitted, chemical IMO III, epoxy phenolic coated, DD/SS 02/2025
Chemtrans Leo	2006	Korea	37,662			Chemical IMO II/III, epoxy phenolic coated, ice class 1A, DD 11/2024, SS 08/2026
Chemtrans Mercury	2006	Korea	37,623	54.00	UAE	Chemical IMO II/III, epoxy phenolic coated, ice class 1A, DD 08/2024, SS 03/2026
Chemtrans Uranus	2006	Korea	36,713			Chemical IMO II/III, epoxy phenolic coated, ice class 1A, DD 08/2024, SS 04/2026
Romoe Maersk	2003	China	34,806	10.00	Undisclosed	DD/SS due 02/2024, Danish owners
Robert Maersk	2003	China	34,801	10.00		DD/SS due 01/2024, Danish owners
Dictador	2019	Japan	34,747	29.20	Undisclosed	BWTS fitted, chemical IMO III, epoxy phenolic coated, M/E WinD, DD/SS 11/2024
Bow Emma	2009	Japan	25,594	24.00	Taihua	BWTS fitted, chemical IMO II/III, stainless steel, DD/SS due 01/2024
Bro Developer	2007	China	14,737	10.10	Singaporean	Chemical IMO II, epoxy coated, ice class 1C, DD 09/2025, SS 12/2026, Singaporean owners
ST Sara	2007	Turkey	8,019	8.30	Undisclosed	Chemical IMO II, epoxy phenolic coated, M/E MaK, DD 08/2025, SS 01/2027

VS Salma	2008	Turkey	8,011	8.80	Chemical IMO II, epoxy phenolic coated, M/E MaK, DD 11/2025, SS 06/2027
VS Salome	2007	Turkey	7,915	8.30	Chemical IMO II, epoxy coated, M/E MaK, DD/SS passed 01/2023

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
	11/2023	1M	3M	6M	12M	

CAPE SIZE

180k dwt	Resale	65.00	3%	5%	-3%	13%	53.00
180k dwt	5 tuổi	49.00	3%	2%	-11%	3%	37.25
170k dwt	10 tuổi	30.00	2%	0%	-10%	-2%	26.25
150k dwt	15 tuổi	21.00	2%	11%	-3%	8%	16.75

PANAMAX

82k dwt	Resale	38.50	1%	0%	-6%	0%	33.75
82k dwt	5 tuổi	32.50	0%	2%	-6%	3%	26.75
76k dwt	10 tuổi	23.50	4%	7%	-8%	3%	18.00
74k dwt	15 tuổi	16.00	7%	14%	-9%	0%	12.00

SUPRAMAX

62k dwt	Resale	37.00	3%	0%	-6%	-3%	31.50
58k dwt	5 tuổi	30.00	3%	0%	-6%	0%	21.75
56k dwt	10 tuổi	20.50	3%	5%	-7%	-6%	15.75
52k dwt	15 tuổi	14.25	2%	4%	-11%	-11%	11.25

HANDYSIZE

37k dwt	Resale	33.00	0%	2%	0%	12%	25.75
37k dwt	5 tuổi	26.00	4%	4%	-4%	4%	19.25
32k dwt	10 tuổi	17.00	3%	0%	-10%	1%	12.75
28k dwt	15 tuổi	10.50	0%	-5%	-19%	-7%	8.00

Giá trị tàu dầu/hóa chất (đv: triệu đô la Mỹ)	% thay đổi theo (M (month) = tháng)					TB 5 năm
	10/2023	1M	3M	6M	12M	

VLCC

310k dwt	Resale	126.00	0%	0%	0%	6%	98.50
310k dwt	5 tuổi	98.50	0%	-2%	-2%	10%	74.00
250k dwt	10 tuổi	74.50	0%	0%	-3%	12%	51.00
250k dwt	15 tuổi	56.50	0%	-3%	-7%	19%	35.50

SUEZMAX

160k dwt	Resale	96.00	5%	7%	12%	20%	68.00
150k dwt	5 tuổi	78.50	7%	8%	14%	26%	51.00
150k dwt	10 tuổi	61.50	5%	5%	14%	35%	35.75
150k dwt	15 tuổi	39.50	5%	5%	14%	32%	21.75

AFRAMAX

110k dwt	Resale	84.00	6%	6%	7%	15%	55.50
110k dwt	5 tuổi	71.00	11%	11%	13%	23%	41.25
105k dwt	10 tuổi	55.50	8%	8%	10%	31%	28.75
105k dwt	15 tuổi	36.50	6%	6%	11%	30%	18.00

MR

52k dwt	Resale	52.00	2%	2%	2%	9%	39.75
52k dwt	5 tuổi	44.00	7%	9%	4%	11%	30.25
45k dwt	10 tuổi	33.50	6%	5%	-3%	18%	20.75
45k dwt	15 tuổi	24.50	0%	9%	0%	26%	13.25

2. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÓNG MỚI:

Type	Size	Price (m.usd)	Qty	Yard	Owners	Delivery	Comments
Tanker	158,000 dwt	85.40	2	Hyundai H.I.	Hayfin Capital Management	Dec 2025 – Mar 2026	Price per unit
Tanker	75,000 dwt	53.00	2	Yangzijiang	Dynacom Tankers	SH 2026	Price per unit
Bulker	210,000 dwt	Undisclosed	3	Qingdao Beihai	Eastern Pacific	FH 2027	Ammonia fuel propulsion
Ammonia Carrier	93,000 cbm	Undisclosed	10	Hyundai	Maersk Tankers	2027	

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)				
	11/2023	1M	3M	6M	12M
Capesize (180.000 dwt)	65.0	0.00%	0.00%	0.78%	-0.76%
Panamax (77.000 dwt)	42.0	0.00%	0.00%	6.33%	5.00%

Giá trị tàu dầu/hóa chất đóng mới (đv: triệu đô la Mỹ)	% thay đổi theo (M (month) = tháng)				
	11/2023	1M	3M	6M	12M
VLCC (300.000 dwt)	128.0	0.00%	0.79%	4.07%	6.67%
Suezmax (170.000 dwt)	85.5	0.00%	-0.58%	3.64%	4.27%

Supramax (61.000 dwt)	38.0	0.00%	0.00%	2.70%	1.33%	A.max (115.000 dwt)	68.5	0.73%	0.73%	3.76%	6.15%
Handysize (37.000 dwt)	33.0	0.00%	3.03%	6.25%	-1.45%	MR (56.000 dwt)	47.5	0.00%	0.00%	3.26%	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 giảm mạnh trên khắp các lưu vực trừ Vịnh Hoa Kỳ. Điều này là do tình trạng thiếu hụt nguồn cung hàng hoá vào giữa tháng 11, khiến cho số lượng tàu neo đậu tăng và cước giảm. Cước trung bình trong tuần đóng cửa ở mức 12.111 đô la Mỹ, giảm 913 đô la Mỹ (tương đương 7,01%) so với mức 13.024 đô la Mỹ của tuần trước. Phía Thái Bình Dương, **Federal Iris** (63.498 dwt, đóng 2015) được chốt đi ngay từ Gresik qua Bontang đến Bờ Đông Ấn Độ với giá khoảng 15.000 đô la Mỹ, tàu **Fareast Honestly** (56.481 dwt, đóng 2012) được chốt đi ngay từ Manila qua Indonesia đến Thái Lan với giá khoảng 9.000 đô la Mỹ. Cùng lúc ở Ấn Độ Dương, tàu **Kiran China** (63.549 dwt, đóng 2014) được chốt chờ quặng mangan từ Nam Phi đến Trung Quốc với giá khoảng 15.500 đô la Mỹ cộng thêm 155.000 đô la Mỹ chi phí ballast, Norden chốt tàu **Sheng Xin Hai** (57.291 dwt, đóng 2009) đi ngay từ Krishnapatnam đến Vịnh Ả Rập với giá khoảng 9.500 đô la Mỹ. Phía Đại Tây Dương, có tin XO chốt tàu **Pac Ankaa** (63.103 dwt, đóng 2021) neo ở New Orleans (17/11) chở than cốc qua Vịnh Hoa Kỳ đến Ấn Độ với giá khoảng 33,750 đô la Mỹ, Norden chốt tàu **Karpathos Dawn** (56.600 dwt, đóng 2010) chở viên gỗ nén từ Charleston qua Bờ Đông Hoa Kỳ đến Continent với giá khoảng 22.000 đô la Mỹ. Ở mảng thuê định hạn, Western Bulk thuê tàu **DSI Aquila** (60.309 dwt, đóng 2015) đang neo ở Ấn Độ Dương, trả tàu từ 10/11/2024-10/01/2025 với giá khoảng 12.500 đô la Mỹ.

Tuần qua vẫn tiếp tục là một tuần không tích cực đối với phân khúc **Handies** do thiếu nguồn cung hàng mới ở khắp Châu Á. Do đó mà danh sách tàu chờ ngày càng dài thêm và gây áp lực khiến các chủ tàu phải chấp nhận giảm cước thêm nữa. Tình hình này dự kiến còn sẽ tiếp diễn đến tuần sau khi mà các ngày lễ ở Nhật Bản diễn ra. Cước trung bình trong tuần đóng cửa ở mức 11.409 đô la Mỹ, giảm 671 đô la Mỹ so với mức 12.080 đô la Mỹ của tuần trước. Có tin một tàu khoảng 28.000 dwt được chốt đi từ Bờ Đông Ấn Độ đến Nam Trung Quốc với giá khoảng 6.500 đô la Mỹ, tuy nhiên không có thông tin chi tiết. Mặc dù cước giảm, nhu cầu chở hàng mới lại tăng như một tín hiệu đáng khích lệ ở thị trường Bắc Continent và Baltic. Một tàu khoảng 39.000 dwt neo ở Immingham được chốt đi từ Đức đến Vịnh Hoa Kỳ với giá khoảng 13.000 đô la Mỹ, khởi hành sau 8 ngày. Thị trường ở Địa Trung Hải rất yên tĩnh, các chủ tàu có rất ít lựa chọn ngoài việc đành chờ đợi người thuê hoặc chấp nhận hạ cước thấp nữa để cạnh tranh. Tàu **Gant Yria** (37.983 dwt, đóng 2016) neo ở Piraeus được Langlois chốt chờ hàng rời từ Constantza đến khu vực Tây Ban Nha-Bờ Đào Nha với giá khoảng 9.000 đô la Mỹ. Vịnh Hoa Kỳ là nơi ấn tượng nhất khi mà cước tăng đến gần 20,000 đô la Mỹ kể từ đầu tuần. Tàu **Argo B** (34.314 dwt, đóng 2010) được PCL chốt chuyển khứ hồi đi từ thành phố Panama đến khu vực Mỹ-Continent với giá khoảng 20.000 đô la Mỹ. Phía Nam Đại Tây Dương, thị trường giảm mạnh, các chuyến băng qua đại dương này đang có giá khoảng 11.000-12.000 đô la Mỹ đối với các tàu khoảng 32.000 dwt. Tàu **Agia Fotini** (38.140 dwt, đóng 2012) neo ở Rio Grande được Sucden chốt đi từ Santos đến Morocco với giá khoảng 15.000 đô la Mỹ, cùng lúc có tin một tàu khoảng 34.000 dwt được chốt đi từ Santos đến Casa với giá khoảng 13.000 đô la Mỹ.

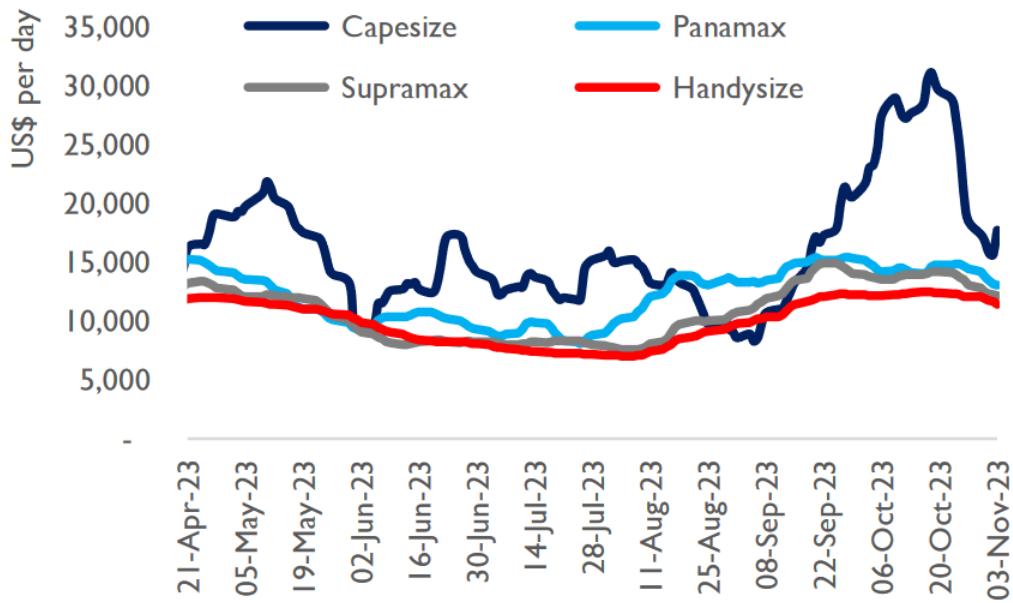
Bảng tham khảo cước một số khu vực trên thế giới trong Tuần 45/2023 vừa qua:

RATES/PANAMAX (USD/DAY, USD/TON)	TUẦN 45/2023	TUẦN 44/2023	Mức thấp nhất năm 2023 (cập nhật tới Tuần 45)	Mức cao nhất năm 2023 (cập nhật tới Tuần 45)
TRANSATLANTIC RV	14,280	16,940	4,830	17,615
TCT CONT/F.EAST	21,973	23,482	14,764	26,465
TCT F.EAST/CONT	4,923	5,319	2,501	9,260
TCT F.EAST RV	12,017	12,998	6,525	14,904
RATES/SUPRAMAX (USD/DAY)				
ATLANTIC RV	17,614	17,270	6,630	17,670
PACIFIC RV	8,125	9,200	5,056	13,310
TCT CONT/F.EAST	20,667	22,392	9,933	25,592

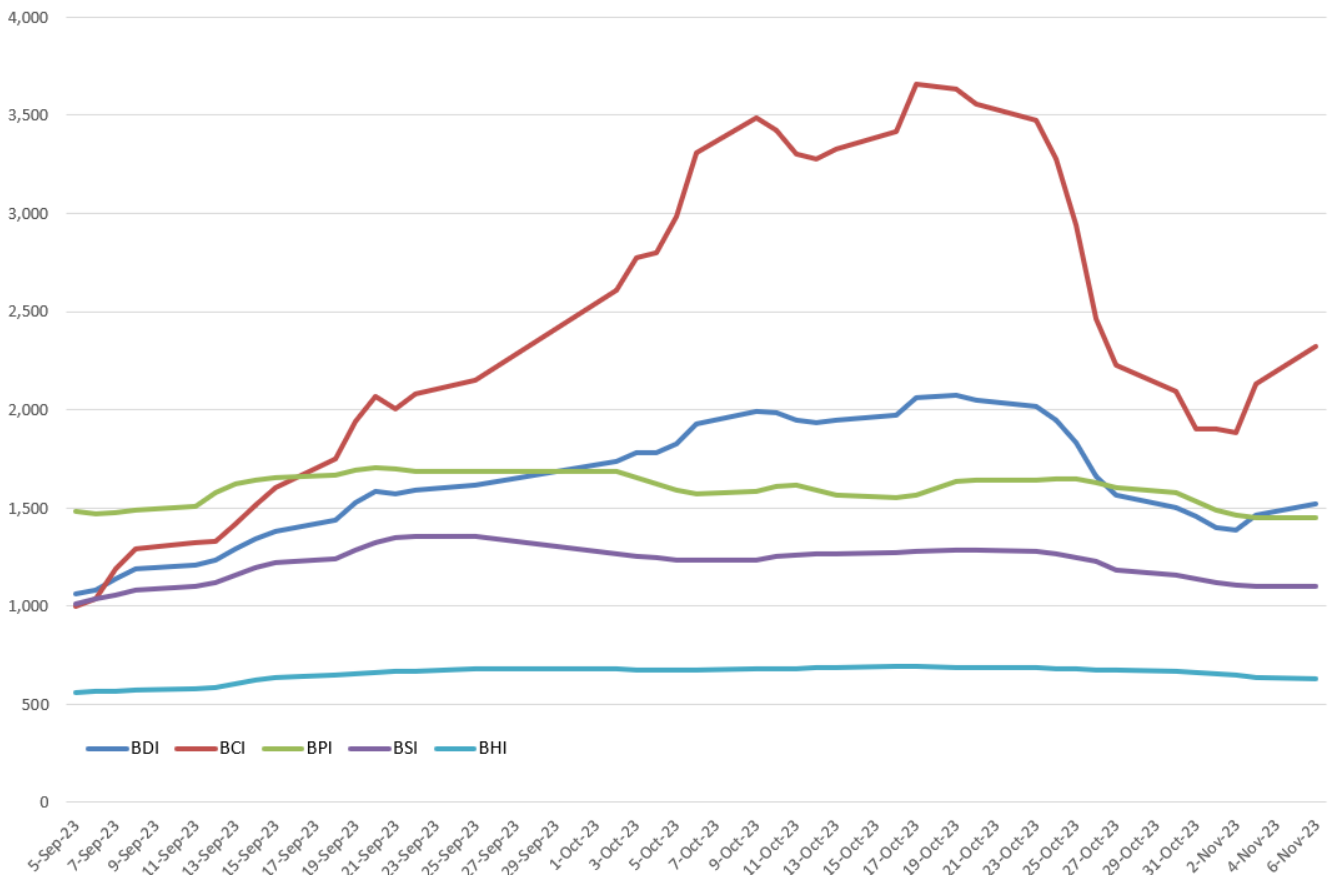
GIÁ THUÊ T/C TRUNG BÌNH TÀU HÀNG KHÔ THAM KHẢO NGÀY 06/11/2023

	US\$/ngày	▼	▲
SUPRAMAX	12,111	▼	▲
HANDIES 38K	11,409	▼	▲

(so sánh với giá trị ngày 30/10/2023)



CHỈ SỐ THỊ TRƯỜNG TÀU HÀNG KHÔ



3.2. Thị trường thuê tàu dầu/hóa chất:

Tại thời điểm báo cáo, giá dầu WTI giao dịch ở mức 80,82 đô la Mỹ/thùng, tăng 0,31 đô la Mỹ/thùng so với đầu giờ sáng qua, trong khi đó dầu Brent giao dịch mức 85,18 đô la Mỹ/thùng, tăng 0,34 đô la Mỹ/thùng.

Theo ghi nhận, giá xăng dầu tăng nhẹ khi các nhà xuất khẩu dầu hàng đầu là Saudi Arabia và Nga tái khẳng định cam kết cắt giảm nguồn cung cho đến cuối năm nay, vì lo ngại nhu cầu giảm và tăng trưởng kinh tế toàn cầu chậm lại. Các nhà phân tích cho rằng thị trường dầu mỏ sẽ dư thừa trong quý I/2024 khiến Nga và Saudi Arabia tiếp tục cắt giảm sản lượng. Đồng thời, nhu cầu tiêu thụ dầu toàn cầu vào mùa đông được dự báo sẽ chững lại và có thể giảm xuống. Đây là yếu tố quan trọng nhất dẫn dắt xu hướng giá dầu trong giai đoạn cuối năm.

3.2.1 Phân khúc tàu chở dầu thô

Phân khúc tàu VLCC	<p>Theo tổng hợp, mặc dù hàng hóa tại khu vực Trung Đông đang có dấu hiệu hạ nhiệt nhưng xu hướng thị trường vẫn được giữ ở mức ổn định nhờ vào sự sôi động của thị trường Đại Tây Dương. Đơn cử, cước trên tuyến Trung Đông đi Trung Quốc đã tăng lên mức WS 71. Nhìn chung, nguồn cung hàng hóa đang có xu hướng tăng lên tại khu vực Châu Mỹ và Châu Phi do đó thị trường được dự báo khá lạc quan trong thời gian tới.</p> <table border="1" data-bbox="491 831 1492 1081"><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>31.480</td><td>51.290</td><td>↑</td></tr><tr><td>Trung Đông/USG</td><td>1.130</td><td>10.900</td><td>↑</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	31.480	51.290	↑	Trung Đông/USG	1.130	10.900	↑
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	31.480	51.290	↑										
Trung Đông/USG	1.130	10.900	↑										
Phân khúc tàu Suezmax	<p>Cước trên tuyến Nigeria/UKC chứng kiến mức tăng đáng kể trong bối cảnh nguồn cung hàng hóa sôi động từ khu vực USG và Brazil. Theo ghi nhận, cước tăng hơn 15 điểm so với tuần trước đó và hiện đang ở mức WS 161. Bên cạnh đó, các giao dịch tại khu vực Địa Trung Hải và Biển Đen cũng có nhiều bước cải thiện, ghi nhận cước trên tuyến CPC/Med tăng 19 điểm so với tuần trước đó và hiện đang dao động quanh mức WS 167. Hiện tại, nguồn cung tàu tại khu vực Đại Tây Dương đang được thắt chặt do xuất khẩu từ Nga tăng lên gần đây, và các chủ tàu có đủ cơ sở để tin rằng thị trường sẽ tiếp tục ổn định trong thời gian tới.</p> <table border="1" data-bbox="491 1491 1492 1758"><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>65.930</td><td>78.740</td><td>↑</td></tr><tr><td>Biển Đen/ Địa Trung Hải</td><td>69.000</td><td>87.000</td><td>↑</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	65.930	78.740	↑	Biển Đen/ Địa Trung Hải	69.000	87.000	↑
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	65.930	78.740	↑										
Biển Đen/ Địa Trung Hải	69.000	87.000	↑										

Phân khúc tàu Aframax

Theo ghi nhận, cước trên tuyến Trung Đông/Singapore đã tăng khoảng 3,5% so với tuần trước đó, do sự thiếu hụt nguồn cung tàu tại khu vực phía đông Suez. Đồng thời, tại khu vực Địa Trung Hải, cước trên tuyến Ceyhan/Lavera cũng tăng mạnh 32 điểm so với tuần trước và hiện đang ở mức WS 252.

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	44.570	45.235	↑
Caribs/USG	76.900	77.750	↑
Châu Á/Úc	39.200	38.920	↓

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

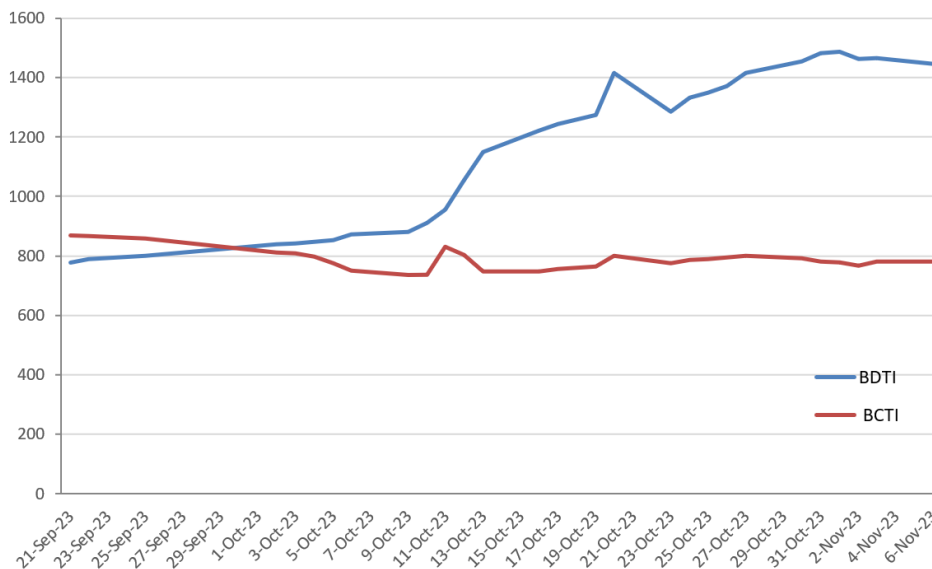
Đối với phân khúc **tàu MR**: xu hướng thị trường tàu MR tại khu vực Bắc Á không có quá nhiều điểm nổi bật được diễn ra trong tuần vừa qua. Hàng hóa được tung ra thị trường một cách nhỏ giọt, tuy nhiên cũng đã góp phần làm giảm nhẹ nguồn cung tàu có sẵn tại khu vực. Theo ghi nhận, cước trên tuyến Đại Liên, Trung Quốc đi Singapore đang được ký kết quanh mức 630k đô la Mỹ. Bên cạnh đó, đây được xem là một tuần không có quá nhiều sự mong đợi tại khu vực Đông Nam Á, hàng hóa hầu như vắng bóng trên thị trường. Theo ghi nhận, cước trên tuyến Singapore/Đông Úc đã giảm xuống mức WS 167.5 – tương đương với khoảng 17.300 đô la Mỹ/ngày. Tại khu vực UKC, các chủ tàu đã có một sự khởi đầu khá suôn sẻ. Cước trên tuyến Cont/USAC được giữ quanh mức WS 165 sau tăng lên WS 175 vào thời điểm cuối tuần, tương đương với khoảng 19.000 đô la Mỹ/ngày.

Đối với phân khúc **tàu dầu/hóa chất nhỏ**: Nhìn chung, các giao dịch đi khu vực phía Bắc diễn ra khá sôi động trong tuần vừa qua đối với cả hai loại hàng dầu cọ và hóa chất. Người thuê đang tìm tàu cho các đơn hàng trong nửa đầu tháng 11. Đối với hàng hóa đi hướng phía Nam, các đơn hàng giữa tháng 11 từ Trung Quốc đi Straits đang được tung ra thị trường. Theo ghi nhận, một số giao dịch chở hàng 10.000 tấn MTBE được ký kết ở mức 48-52 đô la Mỹ/tấn, tăng từ mức 39-43 đô la Mỹ/tấn trong tháng trước đó. Đối với hàng dầu cọ đi Ấn Độ, các đơn hàng tương đối ổn định. Theo ghi nhận, cước từ Straits đi bờ Đông và bờ Tây Ấn Độ/Pakistan đang lần lượt dao động quanh mức 36-38 đô la Mỹ/tấn và 48-49 đô la Mỹ/tấn (cước có thể cao hoặc thấp hơn một vài đô tùy thuộc vào cảng xếp và dỡ hàng). Các đơn hàng chở Baseoil từ Biển đỏ đi bờ tây Ấn Độ vào cuối tháng 11 đang được tung ra thị trường. Theo một số nguồn tin, nhà máy Sikka, Ấn Độ đã chuyển đổi sang sản xuất phần lớn dầu thành phẩm thay cho hóa chất như trước. Nhìn chung, thị trường hóa chất không có nhiều điểm đáng chú ý trong tuần qua, nhu cầu thị trường bị chững lại và theo dự báo xu hướng sẽ tiếp tục ít nhất cho đến thời điểm cuối năm.

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

	Giá thuê tàu định hạn tuần 45			Giá thuê tàu định hạn tuần 44		
	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM
VLCC	47,000	43,500	39,500	46,000	43,000	39,000
SUEZMAX	44,000	37,500	33,500	43,500	37,000	33,500
AFRAMAX	43,000	37,000	32,000	41,000	36,500	31,000
LR-2	42,000	36,500	31,000	42,000	36,500	31,000
LR-1	33,000	28,000	25,000	33,500	28,500	25,500
MR	29,500	24,500	22,000	29,000	24,500	22,000
HANDY	26,000	19,000	16,500	25,500	19,000	16,500

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	510	▼ 5	510	▼ 5	550	▼ 5
2	Bangladesh	505		525		545	
3	Pakistan	500		520		540	
4	Turkey	300	▲ 10	310	▲ 10	320	▲ 10

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

MỘT SỐ TÀU PHÁ DỠ GHI NHẬN TRONG TUẦN 45/2023

Name	Type	Blt year	LDT	Demolition place	Price (US\$/lt)	Dwt	Comments
APJ Uma Kismat	Bulker	2001	10,438	Undisclosed	510.00	74,107	As is Colombo
Xin Dong Guan 3	Bulker	1996	9,700	Undisclosed	473.00	473.00	As is Hong Kong, incl 93tons bunkers
Xin Feng Ning Bo	Container	1995	10,316	Undisclosed	-	35,551	As is Zhoushan
Casablanca A	Container	1996	4,666	Turkey	410.00	9,303	

**CÔNG TY MÔI GIỚI TÀU BIÊN 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.