



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 03/2024

(16/01/2024 – 21/01/2024)

1. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÃ QUA SỬ DỤNG:

Quý 1 năm 2024 đang đi đôi với khá nhiều thách thức. Hiện nay thị trường đang điều chỉnh theo diễn biến xung đột tại khu vực Biển Đỏ. Ảnh hưởng nhiều nhất phải kể đến tàu container: báo cáo ghi nhận có 90% tàu container chở hàng tuyến Châu Á đi Mỹ/Châu Âu phải chạy vòng mũi Hảo Vọng (hành trình tàu tăng ít nhất 10-15 ngày). Cước các tuyến trên leo thang trong bối cảnh hàng hóa cần trung chuyển nhanh chóng trước Tết âm lịch (hiện cước cao hơn 60% so với cuối năm 2023, và tăng 25% so với cùng kỳ 2022). Trong khi đó tại kênh đào Panama, do quy định giới hạn lưu thông, số tàu chờ 2 đầu kênh đào đang ở mức thấp. Cách đây 1 tuần ghi nhận chỉ có khoảng 45 tàu đợi – thấp hơn 50% mức trung bình trong 8 năm qua. Hiện chưa nhận thấy tín hiệu khả quan để quay về trạng thái bình thường, các nhà chức trách hi vọng sẽ cải thiện khi mùa mưa bắt đầu vào tháng 4. Vào thời điểm này, tại khu vực Biển Đỏ chưa tác động nhiều đến lạm phát nhưng nếu căng thẳng không ngừng leo thang thì chuỗi cung ứng sẽ sớm bị gián đoạn nghiêm trọng. Bên cạnh đó, nền kinh tế của gã khổng lồ “Trung Quốc” vẫn đang đối mặt với tình trạng giảm phát, bất kể năm 2023 tăng trưởng GDP nội địa tăng 5,2% (trên thực tế đây là mức đề ra thấp nhất trong nhiều thập kỷ mà chính quyền Trung Quốc đặt ra). Thêm vào đó, việc cắt giảm chi tiêu và nhu cầu tiêu dùng quốc tế khá ảm đạm suốt năm qua khiến số liệu xuất khẩu 2023 của quốc gia này lần đầu tiên giảm sau 7 năm. Nhiều dự báo nhận xét rằng khả năng tăng trưởng kinh tế toàn cầu sẽ tiếp tục đà chậm lại năm thứ ba liên tiếp.

Ở mảng tàu hàng khô, tuần qua chỉ số thuê tàu BDI đã điều chỉnh và tăng trở lại, hiện vượt mốc 1.500 điểm (cụ thể ghi nhận 1.518 điểm ngày 22/1). Chủ yếu do chỉ số thuê tàu Capesize và Panamax lần lượt tăng 17,5% và 10,4% tuần qua, cùng lúc đó thì cước Supramax giảm nhẹ 5% và cước Handysize thì vẫn giằng co quanh mức cũ. Thị trường mua bán tàu tuần qua khá ảm đạm. Hiện nay, số lượng tàu trên thị trường khá nhiều và cũng cạnh tranh nên người Mua có thời gian để xem xét hơn. Ở phân khúc Supramax, tàu **Isabella M** (56.056 dwt, đóng 2006 Nhật, đã lắp hệ thống xử lý nước dằn, DD 03/2025, SS 07/2026) được chốt với giá khoảng 12,5 triệu đô la Mỹ. Mức giá này nhìn chung là khá hợp lý nếu so với tàu trẻ hơn một tuổi **Advance** (55.638 dwt, đóng 2007 Nhật, DD 07/2024, SS 02/2026) bán với giá khoảng 13,8 triệu đô la Mỹ.

Ở mảng tàu dầu/hóa chất, tuần qua chỉ số BCTI (Baltic Clean Tanker Index) bất ngờ tăng gần gấp đôi so với tuần trước, từ mức 751 điểm lên 1.322 điểm – cao hơn bất kỳ chỉ số nào từng ghi nhận trong năm 2023. Ngược lại, chỉ số BDTI (Baltic Dirty Tanker Index) chững lại và giảm 13%, hiện còn 1.343 điểm. Hiện nay giá dầu có xu hướng tăng do chiến tranh Nga – Ukraine và bất ổn khu vực Biển Đỏ làm dấy lo ngại về vấn đề nguồn cung. Tương tự như mảng tàu khô, thị trường tuần qua không có quá nhiều giao dịch bởi vì những thương vụ mua tàu để khai thác tận dụng dịp Tết đều đã chốt từ rất sớm. Lúc này còn khá sớm để đưa ra nhận định về thị trường lúc này. Tàu chemical **Olympic Glory** (36.990 dwt, đóng 2005 Hàn Quốc, DD/SS 05/2027) vừa chốt với giá khoảng 16,5 triệu đô la Mỹ. Đã lâu rồi không có tàu tương tự bán nên đây sẽ là mốc tham chiếu mới.

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 CARGO CARRIERS | | | | | | |
| Kerveros | 2003 | Japan | 76,602 | 9.35 | Undisclosed | BWTS fitted, DD/SS 07/2025 |
| Alpha Afivos | 2001 | Korea | 74,428 | 7.00 | Chinese | DD due 04/2024, SS 03/2026 |
| Lan Hai Sheng Hui | 2011 | China | 56,616 | 12.50 | European | DD 03/2025, SS 12/2026, Chinese owners |
| Hai Yang Zhi Hua | 2011 | China | 56,603 | 12.50 | Undisclosed | DD 12/2024, SS 09/2026 |
| Isabella M | 2006 | Japan | 56,056 | 12.50 | Undisclosed | BWTS fitted, DD 03/2025, SS 07/2026 |
| Amarnath | 2004 | Japan | 53,169 | 7.75 | Undisclosed | DD/SS due 03/2024, Indian owners |
| ZBB Serenity | 2010 | China | 37,302 | 10.20 | Undisclosed | BWTS fitted, ice class 1C, M/E Wartsila, DD/SS 10/2025, Turkish owners |
| TANKERS | | | | | | |
| Wonder Sirius | 2005 | Korea | 115,340 | 34.00 | Chinese | BWTS fitted, DD/SS 07/2025 |
| Mare Oriens | 2008 | Japan | 110,295 | 42.00 | Undisclosed | DD 04/2026, SS 07/2028 |
| Pataris | 2009 | China | 73,774 | 26.00 | Undisclosed | DD/SS due 04/2024 |
| STI Tribeca | 2015 | Korea | 49,990 | 39.10 | KSS Line Korea | BWTS & scrubber fitted, chemical IMO II/III, epoxy phenolic coated, eco M/E, DD/SS 01/2025 |
| Paprika | 2003 | Korea | 40,128 | 15.50 | Undisclosed | Chemical IMO III, epoxy coated, DD 05/2026, SS 01/2028 |
| Olympic Glory | 2005 | Korea | 36,990 | 16.50 | Undisclosed | Chemical IMO II/III, epoxy coated, ice class 1A, DD/SS 05/2027 |
| Patea | 2008 | China | 16,651 | 13.20 | Norwegian | Chemical IMO II, epoxy phenolic coated, ice class 1A, DD 07/2026, SS 05/2028, German owners |
| Liv Knutsen | 2009 | China | 16,585 | 13.80 | Algoma Tankers | Bss BB back to the Sellers until 07-08/2024, BWTS fitted, chemical IMO II, epoxy coated, ice class 1A, <i>Liv Knutsen</i> (DD/SS 08/2024), <i>Eli Knutsen</i> (DD/SS 06/2024), Norwegian owners |
| Eli Knutsen | 2009 | China | 16,544 | 13.80 | | |

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 |
|--|--|----|----|----|-----|----------|
| | 01/2024 | 1M | 3M | 6M | 12M | |

| CAPE SIZE | | 01/2024 | 1M | 3M | 6M | 12M | TB 5 năm |
|-----------|---------|---------|-----|-----|-----|-----|----------|
| 180k dwt | Resale | 72.00 | 5% | 14% | 16% | 32% | 55.25 |
| 180k dwt | 5 tuổi | 55.00 | 6% | 15% | 15% | 24% | 38.75 |
| 170k dwt | 10 tuổi | 35.50 | 13% | 20% | 18% | 20% | 27.25 |
| 150k dwt | 15 tuổi | 23.75 | 13% | 16% | 25% | 25% | 17.50 |

| PANAMAX | | 01/2024 | 1M | 3M | 6M | 12M | TB 5 năm |
|---------|---------|---------|----|-----|-----|-----|----------|
| 82k dwt | Resale | 40.50 | 1% | 7% | 5% | 8% | 35.00 |
| 82k dwt | 5 tuổi | 35.00 | 3% | 8% | 9% | 15% | 28.00 |
| 76k dwt | 10 tuổi | 26.00 | 8% | 16% | 18% | 13% | 19.00 |
| 74k dwt | 15 tuổi | 16.50 | 6% | 10% | 10% | 8% | 12.75 |

| SUPRAMAX | | 01/2024 | 1M | 3M | 6M | 12M | TB 5 năm |
|----------|---------|---------|-----|-----|-----|-----|----------|
| 62k dwt | Resale | 38.00 | 1% | 6% | 3% | 4% | 32.50 |
| 58k dwt | 5 tuổi | 31.50 | 3% | 9% | 5% | 9% | 23.00 |
| 56k dwt | 10 tuổi | 24.00 | 20% | 17% | 20% | 26% | 16.75 |
| 52k dwt | 15 tuổi | 15.25 | 7% | 7% | 5% | 0% | 11.75 |

| HANDYSIZE | | 01/2024 | 1M | 3M | 6M | 12M | TB 5 năm |
|-----------|---------|---------|----|-----|----|-----|----------|
| 37k dwt | Resale | 34.00 | 0% | 3% | 5% | 15% | 27.00 |
| 37k dwt | 5 tuổi | 27.50 | 2% | 8% | 8% | 10% | 20.50 |
| 32k dwt | 10 tuổi | 18.25 | 4% | 7% | 4% | 7% | 13.50 |
| 28k dwt | 15 tuổi | 12.25 | 7% | 17% | 7% | 11% | 8.50 |

| Giá trị tàu dầu/hóa chất (đv: triệu đô la Mỹ) | % thay đổi theo (M (month) = tháng) | | | | | TB 5 năm |
|--|--|----|----|----|-----|----------|
| | 01/2024 | 1M | 3M | 6M | 12M | |

| VLCC | | 01/2024 | 1M | 3M | 6M | 12M | TB 5 năm |
|----------|---------|---------|-----|-----|-----|-----|----------|
| 310k dwt | Resale | 135.00 | 3% | 7% | 7% | 7% | 102.00 |
| 310k dwt | 5 tuổi | 106.00 | 7% | 8% | 7% | 6% | 76.50 |
| 250k dwt | 10 tuổi | 76.00 | 1% | 2% | 2% | -1% | 53.25 |
| 250k dwt | 15 tuổi | 55.50 | -2% | -2% | -4% | -8% | 38.25 |

| SUEZMAX | | 01/2024 | 1M | 3M | 6M | 12M | TB 5 năm |
|----------|---------|---------|----|----|-----|-----|----------|
| 160k dwt | Resale | 96.00 | 0% | 5% | 7% | 12% | 70.75 |
| 150k dwt | 5 tuổi | 79.50 | 1% | 7% | 10% | 16% | 53.25 |
| 150k dwt | 10 tuổi | 63.50 | 3% | 8% | 9% | 19% | 37.75 |
| 150k dwt | 15 tuổi | 40.50 | 3% | 8% | 8% | 19% | 23.00 |

| AFRAMAX | | 01/2024 | 1M | 3M | 6M | 12M | TB 5 năm |
|----------|---------|---------|----|-----|-----|-----|----------|
| 110k dwt | Resale | 84.00 | 0% | 4% | 6% | 11% | 58.25 |
| 110k dwt | 5 tuổi | 72.50 | 2% | 12% | 13% | 15% | 44.00 |
| 105k dwt | 10 tuổi | 57.50 | 4% | 11% | 11% | 16% | 31.25 |
| 105k dwt | 15 tuổi | 37.00 | 1% | 7% | 7% | 16% | 19.50 |

| MR | | 01/2024 | 1M | 3M | 6M | 12M | TB 5 năm |
|---------|---------|---------|----|-----|-----|-----|----------|
| 52k dwt | Resale | 53.50 | 0% | 5% | 5% | 10% | 41.00 |
| 52k dwt | 5 tuổi | 45.00 | 2% | 8% | 8% | 8% | 31.75 |
| 45k dwt | 10 tuổi | 35.75 | 4% | 12% | 7% | 7% | 22.00 |
| 45k dwt | 15 tuổi | 26.50 | 4% | 8% | 13% | 15% | 14.25 |

2. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÓNG MỚI:

| Type | Size | Price (m.usd) | Qty | Yard | Owners | Delivery | Comments |
|----------------|-------------|---------------|-----|---------------------------|-------------------|-----------|---|
| VLAC | 88,000 cbm | 124.50 | 2+2 | Hyundai H.I. | Alpha Gas | Apr 2027 | Price per unit |
| VLAC | 88,000 cbm | 124.50 | 2 | Samsung | Cardiff Marine | SH 2027 | Price per unit |
| VLGC | 88,000 cbm | Undisclosed | 2 | Hyundai Samho | Middle Eastern | Nov 2027 | Price per unit |
| Shuttle Tanker | 158,000 dwt | 130.00 | 3 | DH Shipbuilding | Maran Tankers | 2027 | Price per unit, for Petrobras charters for 10+5 years |
| Tanker | 75,000 dwt | 53.00 | 6 | New Times | Dynacom | 2026-2027 | Price per unit |
| Bulker | 92,000 dwt | Undisclosed | 3 | Nihon Shipyard | K Line | - | Coal carrier, propulsion will be methanol ready |
| Bulker | 40,000 dwt | 32.20 | 2 | Namura Shipyard | Taiwan Navigation | Q2 2026 | Price per unit |
| Container | 13,000 teu | High 160.00 | 12 | Jingnan (6), Yangzhou (6) | ONE | - | Price per unit, methanol-fuelled |
| Container | 1,250 teu | Undisclosed | 2 | Huangpu Wenchong | Eldeich Reederei | SH 2026 | Methanol dual-fuelled |

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) | | | | |
|---|--|-------|-------|-------|--------|
| | 01/2024 | 1M | 3M | 6M | 12M |
| Capesize (180.000 dwt) | 65.0 | 0.00% | 0.00% | 0.00% | 4.84% |
| Panamax (77.000 dwt) | 42.0 | 0.00% | 0.00% | 0.00% | 15.07% |

| Giá trị tàu dầu/hóa chất đóng mới (đv: triệu đô la Mỹ) | % thay đổi theo (M (month) = tháng) | | | | |
|---|--|-------|-------|--------|-------|
| | 01/2024 | 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% |

| | | | | | | | | | | | |
|------------------------|------|-------|-------|-------|--------|---------------------|------|-------|-------|-------|-------|
| Supramax (61.000 dwt) | 38.0 | 0.00% | 0.00% | 0.00% | 10.14% | A.max (115.000 dwt) | 68.5 | 0.00% | 0.73% | 0.73% | 7.81% |
| Handysize (37.000 dwt) | 34.0 | 0.00% | 0.00% | 3.03% | 7.94% | 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:

Tình hình thị trường **Ultramax** và **Supramax** tuần qua không mấy khả quan, ít hoạt động diễn ra. Cước trung bình trong tuần đóng cửa ở mức 11.328 đô la Mỹ, giảm 639 đô la Mỹ (tương đương 5,34%) so với mức 11.967 đô la Mỹ của tuần trước. Tuy nhiên, sự phục hồi đối với các tàu có trọng tải lớn hơn từ Nam Đại Tây Dương là tiềm năng lan tỏa tin tốt đến 2 phân khúc này. Phía Thái Bình Dương, Sunshine chốt tàu **Aleena 1** (56.874 dwt, đóng 2010) được chốt đi ngay từ đèo Suao, Đài Loan qua Indonesia đến Trung Quốc với giá khoảng 8.650 đô la Mỹ, cùng lúc Team Bulk chốt tàu **Vimic Sunrise** (56.057 dwt, đóng 2006) chở clinker đi ngay từ Surabaya qua Indonesia đến Bangladesh với giá khoảng 11.000 đô la Mỹ. Trong khi đó, ở Ấn Độ Dương, tàu **Amorgos** (63.500 dwt, đóng 2023) được chốt chở quặng mangan đi ngay từ Cảng Elizabeth đến Malaysia với giá khoảng 22.000 đô la Mỹ cộng thêm 219.000 đô la Mỹ chi phí ballast, Propel chốt tàu **Spring Sky** (61.413 dwt, đóng 2014) chở quặng mangan từ Cảng Elizabeth (21-26/01) đến Bờ Đông Ấn Độ (Vizag và Haldia) với giá khoảng 20.000 đô la Mỹ và công thêm 200.000 đô la Mỹ chi phí ballast. Phía Đại Tây Dương, Cefetra chốt tàu **Federal Integrity** (63.729 dwt, đóng 2023) đi từ Recalada (25/01) đến Tây Ban Nha với giá khoảng 18.000 đô la Mỹ, Weco chốt tàu **Loch Crinan** (56.108 dwt, đóng 2013) chở phế liệu đi ngay từ Skaw qua Balitc đến Đông Địa Trung Hải với giá khoảng 19.500 đô la Mỹ. Ở mảng thuê định hạn, Stone Shipping thuê tàu **DSI Aquarius** (60.309 dwt, đóng 2016) từ 19/01 đến 01/12/2024 hoặc 01/01/2025, giao từ ở Yuhuan và trả tàu ở bất kỳ đâu với giá khoảng 14.500 đô la Mỹ.

Mặc dù thị trường phân khúc **Handies** tuần có chút chuyển biến tích cực, xong cước trung bình trong tuần vẫn đang giảm. Cụ thể đóng cửa ở mức 10.692 đô la Mỹ, giảm 397 đô la Mỹ so với mức 11.089 đô la Mỹ của tuần trước. Phía Đại Tây Dương, vài tin tốt len lỏi vào trong thị trường Continent và Địa Trung Hải, nhiều nhu cầu chở hàng và lượng tàu chờ giảm. Các chuyến chở phế liệu từ Continent đến Thổ Nhĩ Kỳ đối với các tàu Handy cỡ lớn đang được định giá khoảng 15.000 đô la Mỹ. Ở Địa Trung Hải, một tàu khoảng 37.000 dwt neo ở Hy Lạp được chốt chở xi măng tiwf Canakkale đến Bờ Đông Hoa Kỳ với giá khoảng 13.500 đô la Mỹ. Tàu **Caroline Selmer** (34.900 dwt, đóng 2011) neo ở Alexandria được Allianz Bulk chốt qua Biển Đen đến Morocco với giá khoảng 10.000 đô la Mỹ. Tàu **Global Harmony** (34.519 dwt, đóng 2010) neo ở Annaba được chốt giao nguyên trạng đi từ Pháp đến Địa Trung Hải với giá khoảng 11.000 đô la Mỹ. Chưa có dấu hiệu khả quan đối với khu vực Vịnh Hoa Kỳ khi mà lượng tàu chờ đi ngay vẫn đang tăng. Tàu **Maple Star** (35.322 dwt, đóng 2012) neo ở Brunswick được Cargill chốt khoảng 19.000 đô la Mỹ cho chuyến đi (dự kiến chở viên gỗ nén) đến khu vực Hoa Kỳ-Continent. Tàu **Sea Train** (38.742 dwt, đóng 2021) neo ở New Orleans được chốt đến Ireland với giá khoảng 16.500 đô la Mỹ trong khi có nguồn tin ghi nhận cước khoảng 20.000 đô la Mỹ, thông tin chi tiết vẫn chưa được tiết lộ. Phía Nam Đại Tây Dương có biến động mạnh vào cuối tuần qua, ghi nhận cước tăng vọt. Tàu **Gullwing** (37.009 dwt, đóng 2013) đang dần ballast được chốt chở hàng rời từ Recalada và trả tàu ở Tây Phi với giá khoảng 16.000 đô la Mỹ. Một tàu khoảng 35.000 dwt được chốt đi từ Upriver đến Algeria với giá khoảng 15.000 đô la Mỹ. Phía Nam Phi đang thiếu nguồn hàng, một phần do tuyến tàu than Richards Bay bị gián đoạn, khiến các chủ tàu phải chuyển sang Nam Mỹ. Thị trường Châu Á đang dần ổn định hơn, nhu cầu từ Úc đang giảm dần. Tình hình thị trường ở Bắc Trung Quốc-Nhật Bản vẫn tiếp tục chịu nhiều áp lực do thiết nhu cầu chở hàng. Ít cơ hội cho các tàu phía Bắc, một số tàu được dự kiến chạy ballast về phía Nam để tìm kiếm khách hàng. Có tin tàu **Schuyler Trader** (35,439 dwt, đóng 2013) neo ở Singapore (21-24/01) được Cargill chốt qua Úc đến Hàn Quốc với giá khoảng 8.000 đô la Mỹ. Thêm tin tàu **Dia Well** (31.718 dwt, đóng 2011) neo ở CJK (26-29/01) được Allianz Bulk chốt qua Trung Quốc đến Bờ Đông Ấn Độ với giá khoảng 10.100 đô la Mỹ.

Bảng tham khảo cước một số khu vực trên thế giới trong Tuần 03/2024 vừa qua:

| RATES/PANAMAX (USD/DAY, USD/TON) | TUẦN 03/2024 | TUẦN 02/2024 | Mức thấp nhất năm 2024 (cập nhật tới Tuần 03) | Mức cao nhất năm 2024 (cập nhật tới Tuần 03) |
|-------------------------------------|-----------------|-----------------|---|--|
| TRANSATLANTIC RV | 13,578 | 14,650 | 13,578 | 19,250 |
| TCT CONT/F.EAST | 22,486 | 22,377 | 22,377 | 26,223 |

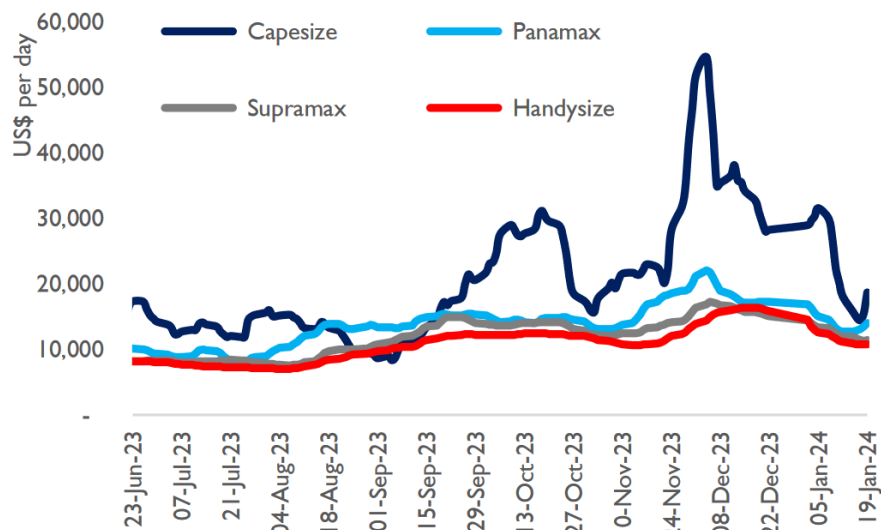
| | | | | |
|---------------------------------|--------|--------|--------|--------|
| TCT F.EAST/CONT | 4,910 | 5,306 | 4,910 | 6,295 |
| TCT F.EAST RV | 10,271 | 10,823 | 10,271 | 13,225 |
| RATES/SUPRAMAX (USD/DAY) | | | | |
| ATLANTIC RV | 14,882 | 17,241 | 14,882 | 20,071 |
| PACIFIC RV | 9,025 | 8,625 | 8,625 | 9,025 |
| TCT CONT/F.EAST | 20,958 | 21,208 | 20,958 | 23,654 |

GIÁ THUÊ T/C TRUNG BÌNH TÀU HÀNG KHÔ THAM KHẢO NGÀY 22/01/2024

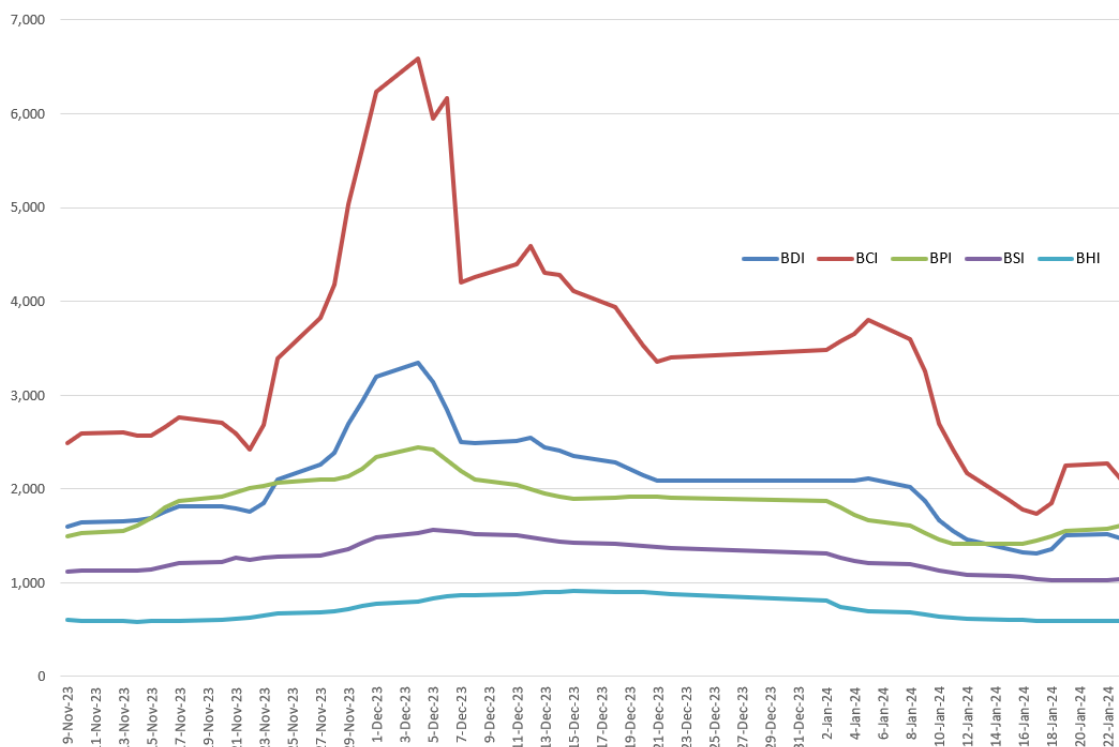
US\$/ngày ▼/▲

| | | | |
|-------------|--------|---|-----|
| SUPRAMAX | 11,328 | ▼ | 639 |
| HANDIES 38K | 10,692 | ▼ | 397 |

(so sánh với giá trị ngày 15/01/2024)



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 3/2024 ở mức 74,69 đô la Mỹ/thùng, giảm 0,07 đô la Mỹ trong phiên và tăng 1,64 đô la Mỹ/thùng so với ngày trước đó. Giá dầu Brent giao tháng 3/2024 đứng ở mức 79,95 đô la Mỹ/thùng, giảm 0,11 đô la Mỹ trong phiên và tăng 1,69 đô la Mỹ/thùng so với phiên giao dịch trước.

Theo ghi nhận, giá dầu có xu hướng tăng trở lại khi cuộc tấn công bằng máy bay không người lái của Ukraine vào kho xuất khẩu nhiên liệu Ust-Luga của Novatek (Công ty sản xuất khí đốt của Nga) làm dấy lên lo ngại về nguồn cung và đẩy giá dầu lên cao. Mặc dù thiệt hại ở các bến bốc hàng tại Ust-Luga chỉ ảnh hưởng ngắn hạn đến xuất khẩu của Nga, nhưng cuộc tấn công này làm tăng nguy cơ chiến tranh Nga-Ukraine chuyển sang giai đoạn mới khi các bên nhắm mục tiêu vào cơ sở hạ tầng năng lượng quan trọng. Thêm vào đó, các cuộc tấn công của nhóm Houthi nhằm vào các tàu thương mại trong và xung quanh khu vực Biển Đỏ đã làm gián đoạn hoạt động vận tải toàn cầu và làm dấy lên lo ngại về lạm phát.

3.2.1 Phân khúc tàu chở dầu thô

| | | | | |
|-----------------------|---|-------------------------------------|------------------------------------|----------------------------|
| Phân khúc tàu VLCC | Nhìn chung, các giao dịch của phân khúc tàu VLCC có xu hướng giảm trên hầu hết tất cả các tuyến. Theo ghi nhận, cước trên tuyến Trung Đông đi Trung Quốc đang được ký kết quanh mức WS 65 – giảm 3 điểm so với tuần trước đó. Nguồn cung tàu đang có chiều hướng tăng trong bối cảnh nguồn cung hàng hóa hạn chế. | | | |
| | 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 | 43.560 | 42.680 | ↓ |
| | USG/Trung Quốc | 51.100 | 49.050 | ↓ |
| Phân khúc tàu Suezmax | Theo ghi nhận, cước trên tuyến Trung Đông đi khu vực Địa Trung Hải có xu hướng tăng so với tuần trước đó và hiện được ký kết quanh mức WS 120 – tương đương với khoảng 57.000 đô la Mỹ/ngày. Với một số ít chủ tàu đồng ý chạy qua khu vực kênh đào Suez với phí bảo hiểm chiến tranh tăng vọt. Đối với các giao dịch từ Địa Trung Hải qua khu vực phía Đông, các chủ tàu lựa chọn tuyến đường vòng xuống mũi Hảo Vọng để tránh tình hình căng thẳng tại khu vực Biển Đỏ. | | | |
| | 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 | 57.000 | 60.620 | ↑ |
| | Biển Đen/ Địa Trung Hải | 64.000 | 67.160 | ↑ |

Phân khúc tàu Aframax

Xu hướng tàu Aframax nhìn chung có sự phân hóa được diễn ra trong tuần vừa qua. Đơn cử, tại khu vực Địa Trung Hải, thị trường diễn ra khá ổn định. Ghi nhận nhiều đơn hàng trên thị trường được ký kết đã giúp nguồn cung tàu tại khu vực giảm đáng kể. Tuy nhiên, động thái thị trường có dấu hiệu giảm vào những ngày cuối tuần. Tại khu vực Biển Đen, cước vẫn được ký kết ở mức ổn định, ghi nhận cước trên tuyến Biển Đen/Địa Trung Hải đang ở mức 78.400 đô la Mỹ/ngày. Trong khi đó, tại khu vực UKC, hàng hóa trên thị trường khá khan hiếm và cước không có nhiều biến động so với tuần trước đó.

| 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 | 48.170 | 45.060 | ↓ |
| Caribs/USG | 97.890 | 83.960 | ↓ |
| Châu Á/Úc | 37.370 | 38.740 | ↑ |

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

Đối với phân khúc **tàu MR**: Nhìn chung, phân khúc tàu MR đã trải qua một tuần khá sôi động. Các đơn hàng trên thị trường diễn ra ổn định trên thị trường. Tại khu vực Đại Tây Dương, cước trên tuyến Cont/USAC tăng lên mức WS 230 – tương đương với khoảng 30.050 đô la Mỹ/ngày. Bên cạnh đó, cước trên tuyến USG/Cont cũng tiếp tục ổn định quanh mức WS 165. Điều đáng chú ý, với thời tiết cực cạnh của mùa đông tại khu vực Baltic vào năm nay, nhu cầu thị trường sẽ hướng tới phân khúc tàu hoạt động được trong điều kiện băng. Tại khu vực Singapore, cước có xu hướng tăng đáng kể trong tuần vừa qua. Theo ghi nhận, cước trên tuyến Singapore/Đông Úc tăng hơn 45 điểm so với tuần trước đó và hiện đang ở mức WS 287.5 – tương đương với khoảng 30.160 đô la Mỹ/ngày. Bên cạnh đó, cước trên tuyến Hàn Quốc/Úc cũng ổn định ở mức WS 280 – tăng khoảng 25 điểm so với tuần trước đó. Theo nhận định, các chủ hàng tại khu vực Bắc Á đang cố gắng ký kết các giao dịch trước kỳ nghỉ Tết âm lịch sắp tới.

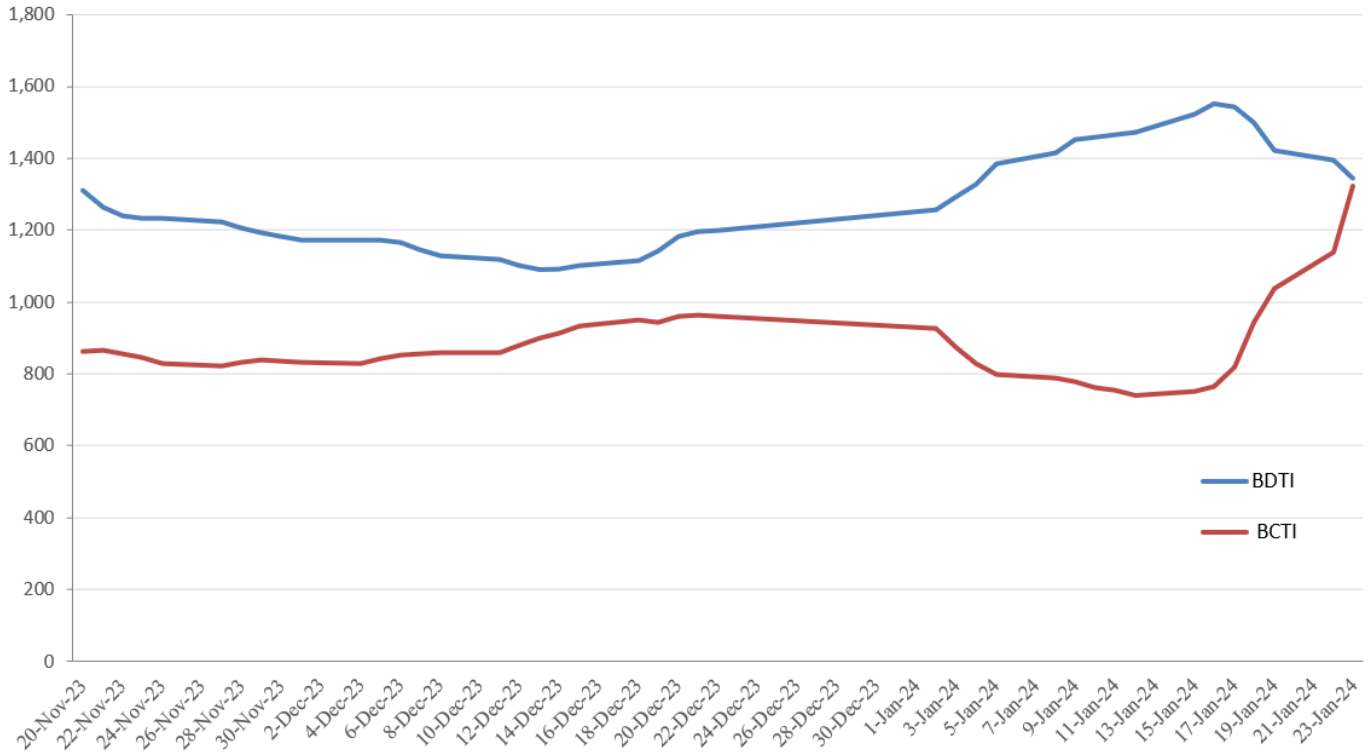
Phân khúc tàu dầu/hóa chất nhỏ: Các giao dịch đi khu vực phía Bắc không có nhiều biến động so với tuần trước đó. Các giao dịch trên thị trường vẫn tiếp tục diễn ra một cách trầm lắng. Đối với các đơn hàng đi hướng phía Nam và khu vực Viễn Đông, BTX và MTBE vẫn là hai mặt hàng chủ đạo. Ghi nhận, các đơn hàng chở 10.000 tấn BTX từ Hàn Quốc đi Trung Đông được ký kết quanh mức 26-28 đô la Mỹ/tấn và 10.000 tấn MTBE từ phía bắc Trung Quốc đi khu vực Đông Nam Á giao dịch quanh mức 46-48 đô la Mỹ/tấn. Đối với hàng dầu cọ, các đơn hàng cho giữa đến cuối tháng hai đi Ấn Độ và Pakistan bắt đầu xuất hiện trên thị trường song cước được ký kết ở mức khá thấp. Đơn cử, các đơn hàng 10-12.000 tấn đi ECI và 18.000 tấn đi WCI/Pakistan lần lượt dao động quanh mức 32-34 đô la Mỹ/tấn và 42-44 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, tình hình phức tạp tại Biển Đỏ đang tiếp tục được xem là điểm nóng của thị trường và đây được xem là một câu hỏi khó trả lời cho các chủ tàu để quyết định lựa chọn tuyến hoạt động. Nhìn chung, cước đi hướng phía đông không bị ảnh hưởng bởi sự thay đổi của thị trường, miễn là các chủ tàu không khai thác gần khu vực vịnh Aden. Với nhu cầu hàng hóa giảm mạnh từ khu vực Ấn Độ và Viễn Đông, chúng ta không ghi nhận nhiều tác động tích cực đến xu hướng thị trường trong thời gian tới.

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

| | Giá thuê tàu định hạn tuần 03/2024 | | | Giá thuê tàu định hạn tuần 02/2024 | | |
|---------|------------------------------------|--------|--------|------------------------------------|--------|--------|
| | 1 NĂM | 3 NĂM | 5 NĂM | 1 NĂM | 3 NĂM | 5 NĂM |
| VLCC | 50,500 | 44,500 | 40,000 | 50,000 | 44,000 | 40,000 |
| SUEZMAX | 45,000 | 38,000 | 33,000 | 45,500 | 38,500 | 33,000 |
| AFRAMAX | 44,000 | 38,000 | 32,500 | 44,000 | 38,000 | 32,500 |
| LR-2 | 44,500 | 38,500 | 33,000 | 43,500 | 37,500 | 32,000 |
| LR-1 | 36,500 | 31,000 | 27,000 | 36,000 | 30,500 | 26,500 |
| MR | 31,500 | 26,000 | 23,000 | 30,500 | 25,500 | 22,500 |
| HANDY | 27,500 | 20,000 | 18,000 | 27,000 | 19,000 | 17,000 |

CHỈ SỐ THỊ TRƯỜNG TÀU DẦU



4. THỊ TRƯỜNG TÀU PHÁ DỠ

GIÁ PHÁ DỠ THAM KHẢO (dành cho tàu có lt > 5.000)

| ST T | Giao tại | Tàu hàng rời | | Tàu dầu | | Tàu container | |
|---------|------------|--------------|-----|---------|-----|---------------|-----|
| | | US\$ | ▼/▲ | US\$ | ▼/▲ | US\$ | ▼/▲ |
| 1 | India | 480 | | 500 | | 520 | |
| 2 | Pakistan | 500 | | 520 | | 540 | |
| 3 | Bangladesh | 490 | | 510 | | 530 | |
| 4 | Turkey | 340 | | 350 | | 360 | |

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

MỘT SỐ TÀU PHÁ DỠ GHI NHẬN TRONG TUẦN 03/2024

| Name | Type | Blt year | LDT | Demolition place | Price (US\$/t) | Dwt | Comments |
|------------------|-----------|----------|--------|------------------|----------------|--------|-------------------------|
| Algoma Transport | Bulker | 1979 | 9,148 | - | - | 34,066 | Dely Canada |
| MSC Uma | Container | 1998 | 10,455 | India | 525.00 | 29,240 | For HKC green recycling |
| General Romulo | Container | 1997 | 2,553 | Bangladesh | 485.00 | 5,250 | Delivered under tow |

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.*