



# PIONEER SHIPBROKERS CO., LTD.

(A MEMBER OF THE VIETNAM SHIPOWNER'S ASSOCIATION)

SHIP SALE & PURCHASE – CHARTERING

No.13, 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 03/2025

(14/01/2025 – 20/01/2025)

### 1. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÁ QUẢ SỬ DỤNG:

Sang năm 2025, có nghĩa là đội tàu toàn cầu đều cộng thêm một tuổi. Tình trạng “lão hóa” đội tàu ngày một tăng, số liệu cụ thể đối với tàu khô như sau: nhóm tàu từ 16-20 tuổi chiếm tỷ lệ 16% (tăng 29% so với cùng kỳ 2024), tàu  $\geq 21$  tuổi trở lên chiếm 13% (tăng 12% so với cùng kỳ năm 2024). Tỷ lệ này còn nghiêm trọng hơn đối với đội tàu dầu toàn cầu: nhóm tàu dầu từ 16-20 tuổi đang chiếm tỷ lệ khoảng 29% (tăng 13% so với cùng kỳ năm 2024), tàu dầu  $\geq 21$  tuổi chiếm khoảng 18% (tăng 12% so với cùng kỳ năm 2024). Nguyên nhân cơ bản là do số lượng đặt đóng tàu container và LNG chiếm đa số tại các xưởng đóng tàu kể từ năm 2020. Với tỷ lệ tàu già nhiều như hiện nay, có lẽ các tổ chức/chính quyền cảng cần phải nới lỏng các hạn chế đối với các tàu già để vận chuyển đường biển được xuyên suốt, không bị thiếu hụt tàu và đảm bảo tính ổn định. Được biết, thỏa thuận ngừng bắn giữa phe Hamas và Israel tại Biển Đỏ có hiệu lực từ ngày 19/1 (không tấn công các tàu thương mại không liên quan đến Israel). Tuy điều này có vẻ “mong manh” và còn nhiều rủi ro, nhưng xét trong một kịch bản tốt nhất, nếu việc đi lại tại kênh đào Suez bình thường trở lại thì cước tàu sẽ phải giảm. Ngoài ra, cần phải quan sát thêm các chính sách của Mỹ dưới nhiệm kỳ mới của tổng thống Donald Trump - sẽ rất khó lường và ảnh hưởng lớn đến thị trường, nhất là trong bối cảnh căng thẳng Mỹ-Trung Quốc ngày càng leo thang.

Ở mảng tàu hàng khô, như dự đoán chỉ số BDI tiếp tục rớt xuống mức 957 điểm (giảm 11,3% so với tuần trước). Cước tàu lúc này khá thấp, tổng quan các phân khúc tuần qua đều giảm như sau: Capesize giảm 17,2%, Panamax giảm 1,4%, Supramax giảm 8,9% và Handysize giảm 9,7%. Đối với mảng mua bán tàu, giá tàu Panamax hiện đang giảm 20-30% trong vòng vài tháng trở lại. Giá tàu Supramax thì nhìn chung chưa có sự khác biệt nhiều. Đơn cử chủ tàu Hy Lạp bán thành công tàu **Protector St. Raphael** (56.873 dwt, đóng 2010 Trung Quốc, DD/SS 07/2025) với giá khoảng 11 triệu đô la Mỹ. Tuần trước, tàu **CS Sonoma** (56.704 dwt, đóng 2010 Trung Quốc, đã lắp hệ thống lọc khí scrubber, DD/SS 03/2026) được chủ tàu Na Uy chốt với giá khoảng 11,3 triệu đô la Mỹ. Đối với tàu Supramax đóng 2012 Nhật, tuần qua ghi nhận tàu **Jasmine** (56.124 dwt, hạn đà DD/SS cận kề 02/2025) được chủ tàu Hy Lạp chốt cho Người mua Indonesia với giá khoảng 17,5 triệu đô la Mỹ. Trước Tết dương lịch, tàu tương tự **Indigo Omega** (56.092 dwt, DD 08/2025, SS 10/2027) được chủ tàu Nhật bán cho Người Mua Hy Lạp với giá 17,4 triệu đô la Mỹ. Đối với phân khúc Handysize, giá tàu đang có xu hướng giảm thêm. Tổng quan giá tàu Handysize trong tuần này cũng giảm mạnh khoảng 10-15% so với 2 tháng trước. Nhiều chủ tàu bắt đầu chấp nhận xu hướng giảm. Tuy nhiên, việc đàm phán mua tàu chưa thực sự dễ dàng vì trên thực tế không phải chủ tàu nào cũng sẵn sàng giảm giá nhiều như mức người Mua mong muốn. Lúc này các chủ tàu có xu hướng rút tàu về không bán nữa, và chờ đợi thị trường tốt trở lại. Số giao dịch mua bán tàu tháng 1/2025 tính tới thời điểm báo cáo là tương đối khiêm tốn.

Ổ máng tàu dầu/hóa chất, chỉ số BCTI (Baltic Clean Tanker Index) tăng mạnh 31% còn chỉ số BDTI (Baltic Dirty Tanker Index) tăng 13,9%. Nguyên nhân chỉ số tăng là do tổng thống Trump ký hàng loạt sắc lệnh cấm vận công ty Nga, đẩy lên quan ngại thiếu hụt nguồn cung. Tuy nhiên, dự đoán giá dầu sẽ sớm ổn định trở lại vì Mỹ tuyên bố sẽ trở lại đường đua và tăng cường sản xuất năng lượng. Đối với giao dịch mua bán tàu, chủ tàu Hàn Quốc bán tàu chemical **Woolim 3** (11.460 dwt, đóng 2018 Hàn Quốc, DD 09/2026 SS 10/2028) với giá khoảng 24 triệu đô la Mỹ. Mức này không khác biệt gì nếu so với tàu tương tự **Sambong Hera** (11.416 dwt, đóng 2018 Hàn Quốc, DD 10/2026, SS 10/2028) được bán thành công tháng 8/2024 với giá cũng khoảng 23,8 triệu đô la Mỹ. Nhìn chung, giá tàu các phân khúc như Aframax và MR đều đang ở mức thấp và chưa có nhiều giao dịch được ghi nhận. Lúc này vẫn còn quá sớm để đưa ra bất kỳ nhận xét nào về thị trường, ít nhất là cho đến khi kết thúc kỳ nghỉ Tết nguyên đán ở Trung Quốc và các động thái mới từ Lầu Năm Góc.

Bảng ghi nhận các giao dịch mua bán tàu đã qua sử dụng trong tuần qua:

Name	Blt Year	Blt Place	Dwt	Price M.USD	Buyers	Comment
<b>BULKERS / GENERAL CARGO CARRIERS</b>						
<b>Salt Lake City</b>	2005	Korea	171,810	16.20	Chinese	BWTS & scrubber fitted, DD/SS 09/2025
<b>Navios Galileo</b>	2006	Japan	76,596	8.00	Chinese	BWTS fitted, DD/SS 05/2025
<b>Sunshine Bliss</b>	2010	Japan	76,441	13.25	Undisclosed	BWTS & scrubber fitted, DD/SS due 02/2025
<b>Giorgos Dracopoulos</b>	2013	Japan	61,398	21.70	Undisclosed	BWTS fitted, DD 10/2026, SS 10/2028
<b>Protector St. Raphael</b>	2010	China	56,873	11.00	Undisclosed	BWTS fitted, M/E MAN-B&W (made in Korea), DD/SS 07/2025
<b>Jag Rishi</b>	2011	China	56,719	11.90	Chinese	BWTS fitted, DD/SS 03/2026
<b>Jasmine</b>	2012	Japan	56,124	17.50	Indonesian	BWTS fitted, DD/SS due 02/2025, Greek owners
<b>Lorentzos</b>	2005	China	53,688	9.00	Undisclosed	Old sale, BWTS fitted, DD 06/2025, SS 04/2027
<b>Blue Union Alpha</b>	2011	Japan	28,386	Undisclosed	Undisclosed	DD/SS 09/2026, Danish owners
<b>TANKERS</b>						
<b>Amax Anthem</b>	2011	Korea	116,087	39.50	Undisclosed	BWTS fitted, DD/SS 09/2026
<b>Amax Avenue</b>	2011	Korea	115,785	39.50		BWTS fitted, DD/SS 06/2025
<b>Woolim 3</b>	2018	Korea	11,460	24.00	Undisclosed	BWTS & scrubber fitted, chemical IMO II, epoxy phenolic coated, DD 09/2026 SS 10/2028, Korea owners (Woolim Shipping)
<b>CONTAINERS</b>						
<b>Seaspan Fraser</b>	2010	China	52,798	21.00	German, Oltmann Schiffahrt	Old sale, on charter to Maersk, 4254 teu, DD/SS 06/2025

<b>Hammonia Berolina</b>	2007	China	34,236	21.00	Greek	Incl TC attached at USD32,75k pd until Q2-3/2025, 2546 teu, BWTS fitted, ice class II, DD 05/2025, SS 03/2027
<b>Diamantis P.</b>	1998	Poland	30,340	13.15	Undisclosed	2008 teu, BWTS fitted, ice class II, DD 10/2026, SS 10/2028
<b>Big Lily</b>	1999	Poland	23,075	6.50	Swiss	1730 teu, DD 06/2025, SS 06/2027
<b>Jan</b>	2010	Japan	21,446	17.50	Meratus	1708 teu, BWTS fitted, DD/SS due 03/2025
<b>Uni-Phoenix</b>	2000	Japan	19,309	8.30	Undisclosed	Old sale, 1618 teu, M/E Sulzer, DD/SS due 01/2025
<b>OTHERS</b>						
<b>Uskudar</b>	2008	Korea	26,466	Undisclosed	MHK Shipping	Old sale, LPG, 34837 cbm, BWTS fitted, DD/SS 07/2028
<b>Clipper Hebe</b>	2007	Germany	18,826	27.50	Indian, Sanmar Group	LPG, 16785 cbm, BWTS fitted, M/E Wartsila, DD 11/2025, SS 07/2027
<b>Helium Gas</b>	1999	Italy	17,779	13.75	Undisclosed	LPG, 17559 cbm, BWTS fitted, M/E Sulzer, DD due

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	
		01/2025	1M	3M	6M		12M
<b>CAPESIZE</b>							
180k dwt	Resale	75.50	0%	-2%	-1%	8%	59.50
180k dwt	5 tuổi	62.00	0%	-3%	-2%	15%	43.25
170k dwt	10 tuổi	43.00	0%	-4%	-3%	28%	30.50
150k dwt	15 tuổi	26.50	0%	-7%	-9%	18%	19.50
<b>PANAMAX</b>							
82k dwt	Resale	40.00	0%	-4%	-7%	-1%	36.75
82k dwt	5 tuổi	34.00	-1%	-7%	-11%	-3%	30.25
76k dwt	10 tuổi	24.50	-2%	-5%	-16%	-4%	21.00
74k dwt	15 tuổi	15.25	-3%	-6%	-20%	-5%	14.00
<b>SUPRAMAX</b>							
62k dwt	Resale	39.00	0%	-5%	-6%	3%	34.50
58k dwt	5 tuổi	32.50	-2%	-9%	-11%	3%	25.75
56k dwt	10 tuổi	23.25	-2%	7%	-17%	11%	18.50
52k dwt	15 tuổi	14.75	-3%	-5%	-11%	2%	12.75
<b>HANDYSIZE</b>							
37k dwt	Resale	34.00	-1%	0%	-1%	0%	28.75
37k dwt	5 tuổi	26.00	-3%	-5%	-7%	-5%	22.50
32k dwt	10 tuổi	18.50	-4%	-8%	-10%	6%	15.00
28k dwt	15 tuổi	11.75	-2%	-6%	-10%	2%	9.50
<b>VLCC</b>							
310k dwt	Resale	148.00	-1%	-1%	2%	11%	111.50
310k dwt	5 tuổi	114.00	-1%	-2%	0%	7%	84.75
250k dwt	10 tuổi	85.00	0%	-1%	1%	12%	60.25
250k dwt	15 tuổi	54.00	0%	-7%	-6%	-4%	43.25
<b>SUEZMAX</b>							
160k dwt	Resale	96.00	-2%	-3%	-3%	0%	77.25
150k dwt	5 tuổi	76.00	-3%	-6%	-8%	-4%	59.50
150k dwt	10 tuổi	58.00	-6%	-12%	-14%	-8%	44.00
150k dwt	15 tuổi	41.00	-11%	-13%	-13%	-4%	28.50
<b>AFRAMAX</b>							
110k dwt	Resale	79.00	-6%	-7%	-7%	-5%	64.50
110k dwt	5 tuổi	64.00	-6%	-12%	-11%	-11%	50.50
105k dwt	10 tuổi	51.50	-3%	-13%	-13%	-10%	37.25
105k dwt	15 tuổi	35.00	-7%	-15%	-15%	-8%	24.50
<b>MR</b>							
52k dwt	Resale	51.00	-6%	-12%	-6%	-5%	44.25
52k dwt	5 tuổi	41.00	-7%	-16%	-13%	-9%	35.00
45k dwt	10 tuổi	31.00	-9%	-23%	-19%	-13%	25.25
45k dwt	15 tuổi	21.50	-7%	-22%	-23%	-19%	17.00

## 2. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÓNG MỚI:

Type	Size	Price (m.usd)	Qty	Yard	Owners	Delivery	Comments
Tanker	115,000 dwt	71.00	6	DSIC China	Asia Pacific Shipping	2027	Price per unit, scrubber fitted
Tanker	115,000 dwt	69.30	2	DSIC China	Asia Pacific Shipping	2027	Price per unit, scrubber fitted
Tanker	73,000 dwt	55.00	3	New Times	Pleaidēs	2028	Price per unit
Tanker	50,000 dwt	45.00	4	Jingjiang Nanyang	Yangzijiang Financial Holding	From 2026-2027	
Tanker	13,000 dwt	30.00	2	Zhoushan Dashengzhou	Marnavi, Italy	Late 2026- Early 2027	Price per unit, chemical tanker, stainless steel
Tanker	6,000 dwt	27.00-28.00	4	China Merchants Jinling	James Fisher, UK	End 2025-2026	Price per unit, product tanker
Bulker	Kamsarmax size	37.50	-	CSSC Chengxi	Hebei Xin Yang Shipping	2028	Price per unit
Bulker	63,500 dwt	34.00-35.00	2	Jiangsu Soto Shipbuilding	Zhejiang Zheshang Financial Leasing	2027	Price per unit
Container	1,900 teu	23.30	2+2	Undisclosed	Elbdeich Reederei	2027	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)				
	01/2025	1M	3M	6M	12M
Capesize (180.000 dwt)	75.0	-1.32%	-1.96%	5.63%	13.64%
Panamax (77.000 dwt)	41.0	-2.38%	-3.53%	-3.53%	0.00%
Supramax (61.000 dwt)	38.3	-1.92%	-1.92%	-0.65%	3.38%
Handysize (37.000 dwt)	33.8	-2.17%	-2.17%	-2.17%	2.27%

Giá trị tàu dầu đầu/hóa chất đóng mới (đv: triệu đô la Mỹ)	% thay đổi theo (M (month) = tháng)				
	12/2024	1M	3M	6M	12M
VLCC (300.000 dwt)	129.0	-0.39%	0.00%	-0.39%	0.78%
Suezmax (170.000 dwt)	90.00	0.00%	0.00%	2.27%	5.26%
A.max (115.000 dwt)	75.0	0.00%	0.00%	1.35%	8.70%
MR (56.000 dwt)	52.0	0.00%	0.00%	1.96%	9.47%

## 3. THỊ TRƯỜNG THUÊ TÀU





### 3.1. Thị trường thuê tàu hàng khô:

Tâm lý thị trường **Ultramax** và **Supramax** tuần qua vẫn tiêu cực trên tất cả các lưu vực. Vịnh Hoa Kỳ và Nam Đại Tây Dương có ít nhu cầu thuê tàu mới so với danh sách tàu chờ vẫn đang tăng. Phía Continent và Địa Trung Hải gặp khó khăn trong việc cung cấp hàng hoá dẫn đến số lượng tàu chạy ballast tăng. Ấn Độ Dương vẫn yên tĩnh và ảm đạm với cước phí dao động quanh mức giao dịch cuối cùng. Tương tự, khu vực Thái Bình Dương đối mặt với sự suy giảm sâu hơn nữa với phần lớn giao dịch than đá Indonesia được chốt đến trạm hoa tiêu. Cước trung bình trong tuần đóng cửa ở mức 9.437 đô la Mỹ, giảm 910 đô la Mỹ so với mức 10.347 đô la Mỹ của tuần trước. Ở Thái Bình Dương, thị trường vẫn giảm, tàu **Nami One** (57.353 dwt, đóng 2011) được Tongli chốt với giá khoảng 5.000 đô la Mỹ, đi ngay từ Đông Kalimantan đến Trung Quốc, cùng lúc Fullinks chốt tàu **Zhong Yang Men** (55.444 dwt, đóng 2016) đi từ Vịnh Weda (16/01) đến Trung Quốc với giá cũng khoảng 5.000 đô la Mỹ. Có tàu tàu **Van Infinity** (56.693 dwt, đóng 2011) được chốt đi từ Lianyungang (20-22/01) và trả tàu ở Biển Đỏ với giá khoảng 10.250 đô la Mỹ. Ở Ấn Độ Dươngm Aequer chốt tàu **Sarika Naree** (63.023 dwt, đóng 2015) đi ngay từ Dharma qua Bờ Đông Ấn Độ chở quặng sắt đến Trung Quốc với giá khoảng 4.750 đô la Mỹ. Oldendorff chốt tàu **Belforest** (61.252 dwt, đóng 2015) đi từ Port Elizabeth cho một chuyến định hạn, trả tàu ở Trung Quốc với giá khoảng 12.250 đô la Mỹ cộng thêm 125.000

đô la Mỹ chỉ phí ballast. Có tin tàu **Josco Binzhou** (64.240 dwt, đóng 2022) được Allianz Bulk chốt đi ngay từ Mina Saqr, chở đá vôi đến Bangladesh với giá khoảng 13.000 đô la Mỹ. Ở Đại Tây Dương, Swire chốt tàu **Belmar** (63.641 dwt, đóng 2021) chở hàng rời từ Đèo Tây Nam và trả tày iwr Bờ Tây Trung Mỹ với giá khoảng 19.500 đô la Mỹ, cùng lúc tàu **Propel Success** (58.655 dwt, đóng 2012) được Oceana Bulk chốt chở than cốc từ Houston đến Ấn Độ với giá khoảng 8.750 đô la Mỹ. Xuống phía Nam, tàu **Jade** (55.090 dwt, đóng 2010) được Centurion chốt đi từ Montevideo (19/01) đến Tây Nam Mỹ với giá khoảng 17.000 đô la Mỹ.

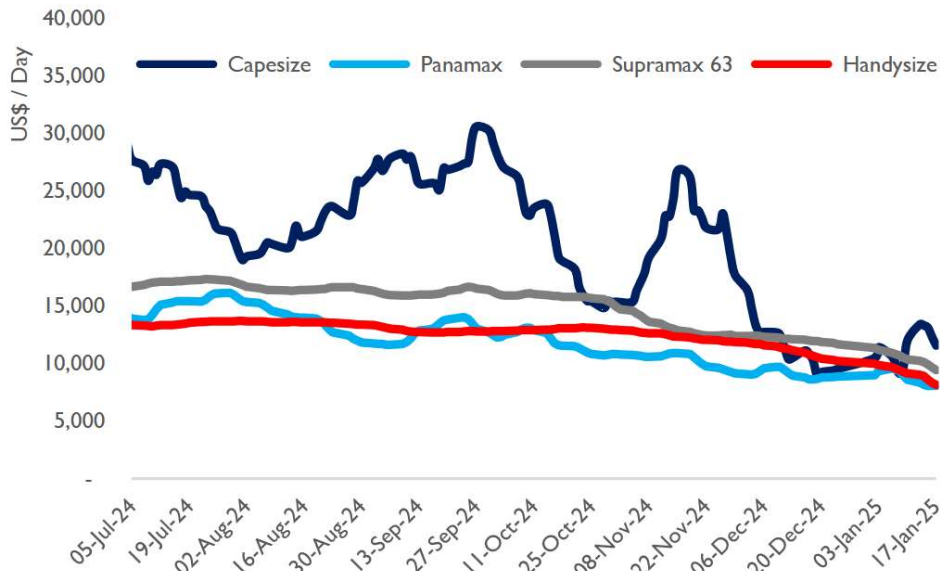
Thị trường **Handies** tuần qua vẫn tiếp tục đầy thử thách khi mà cước giảm trên cả hai lưu vực. Cước trung bình trong tuần đóng cửa ở mức 8.161 đô la Mỹ, giảm 982 đô la Mỹ so với mức 9.143 đô la Mỹ của tuần trước. Xuất hiện dấu hiệu cho thấy Continent có thể đang phục hồi, một loạt các hợp đồng được ký vào cuối tuần với mức giá tốt hơn trước đó. Tuy nhiên, hiện vẫn còn một danh sách dài các tàu chờ trong khu vực khiến cước không thể bật trở lại quá nhanh. Có tin một tàu khoảng 40.000 dwt được chốt với giá khoảng 10.000 đô la Mỹ đi từ Newport, chở phế liệu đến Đông Địa Trung Hải, các tàu có trọng tải nhỏ hơn được chốt khoảng 7.000 đô la Mỹ. Tàu **Yasa Lotus** (40.282 dwt, đóng 2023) neo ở Rotterdam được TMA chốt chở hàng đến Vịnh Hoa Kỳ với giá khoảng 7.500 đô la Mỹ. Ở Địa Trung Hải, có thể nói đây là khu vực thị trường yếu nhất ở Đại Tây Dương, vẫn trì trệ với rất ít tín hiệu cước sẽ tăng. Tàu **Stellar Trader** (35.946 dwt, đóng 2013) neo ở Iskenderun được chốt với giá khoảng 6.000 đô la Mỹ cho chuyến đi đến Vịnh Hoa Kỳ. Tàu **Zante Dawn** (34.146 dwt, đóng 2011) neo ở Otranto được Lauritzen chốt đi từ Tây Ban Nha-Địa Trung Hải đến Morocco với giá khoảng 6.000 đô la Mỹ. Cobelfret chốt tàu **Mother M** (35.856 dwt, đóng 2012) chở chuyến hàng clinke của họ từ Đông Địa Trung Hải đến trạm hoa tiêu Montoir với giá khoảng 4.500 đô la Mỹ. Thị trường Vịnh Hoa Kỳ khá nhộn nhịp với nhiều nhu cầu thuê mới. Tàu **Charles** (37.193 dwt, đóng 2011) neo tại Port Everglades được chốt đi từ Vịnh Hoa Kỳ đến Bờ Đông Mexico với giá khoảng 10.500 đô la Mỹ. Pacnav chốt tàu **Napha Naree** (38.737 dwt, đóng 2015) neo ở Veracruz, chở hàng rời từ Đèo Tây Nam đến Bờ Đông Mexico với giá khoảng 10.500 đô la Mỹ. Có tin Norden đàm phán một tàu khoảng 33.000 dwt đến Đông Địa Trung Hải với giá khoảng 8.000-9.000 đô la Mỹ. Clipper chốt một tàu khoảng 38.000 dwt chở hàng viên gỗ nén của họ từ Đông Mỹ đến Continent với giá khoảng 12.000 đô la Mỹ, cùng lúc Canfornav chốt một tàu khoảng hơn 40.000 dwt với giá khoảng 15.000 đô la Mỹ chạy chuyến hàng tương tự đến Rotterdam. Xa hơn về phía Nam, tàu **Woodgate** (28.219 dwt, đóng 2011) được Axle Marine chạy ballast về phía Nam, chở hàng từ Recalada đến Đông Nam Á với giá khoảng 9.000 đô la Mỹ. Tàu **Aspri** (33.371 dwt, đóng 2014) neo ở Sao Luis được chốt chở hàng từ Bắc Brazil đến Sông Mississippi với giá khoảng 9.500 đô la Mỹ. Một tàu khoảng 38.000 dwt neo ở Upriver được Norden chốt chở hàng từ Recalada đến Chile với giá khoảng 17.000 đô la Mỹ. Thị trường vẫn còn ảm đạm, không có tín hiệu tốt hơn. Có suy đoán rằng thị trường dường như đã chạm đáy, với hy vọng cước sẽ bật trở lại trước Tết. Tuy nhiên, với sự mất cân bằng đáng kể, sự phục hồi như vậy có vẻ là điều không khả thi, thị trường Châu Á vẫn kéo dài sự tiêu cực. Ở Viễn Đông, tàu **Erna Oldendorff** (38.330 dwt, đóng 2016) neo ở Tianjin, có tin tàu này được chốt đến Đông Nam Á với giá khoảng 6.000 đô la Mỹ. Thêm tin một tàu khoảng 32.000 dwt neo ở Yeosu được chốt chở thép đến Đông Ấn Độ với giá khoảng 9.000 đô la Mỹ. Một tàu khoảng 32.000 khác neo ở Nhật Bản, có tin tàu được chốt đến Đông Nam Á với giá khoảng 7.400-7.600 đô la Mỹ. Ở Đông Nam Á, có tin tàu **Nedim** (38.675 dwt, đóng 2013) neo ở Singapore được Cargill chốt chở hàng qua Tây Úc đến khu vực Singapore-Nhật Bản với giá khoảng 8.000 đô la Mỹ. Một tàu khoảng 28.000 dwt neo ở Indonesia được đàm phán với giá khoảng 7.400-7.600 đô la Mỹ cho chuyến hàng đến Đông Ấn Độ, tuy nhiên thương vụ không được chốt. Một tàu khoảng 28.000 dwt khác neo ở Indonesia, có tin tàu này được chốt chở hàng đến Philippines với giá khoảng 5.000-5.300 đô la Mỹ.

## GIÁ THUÊ T/C TRUNG BÌNH TÀU HÀNG KHÔ THAM KHẢO NGÀY 20/01/2025

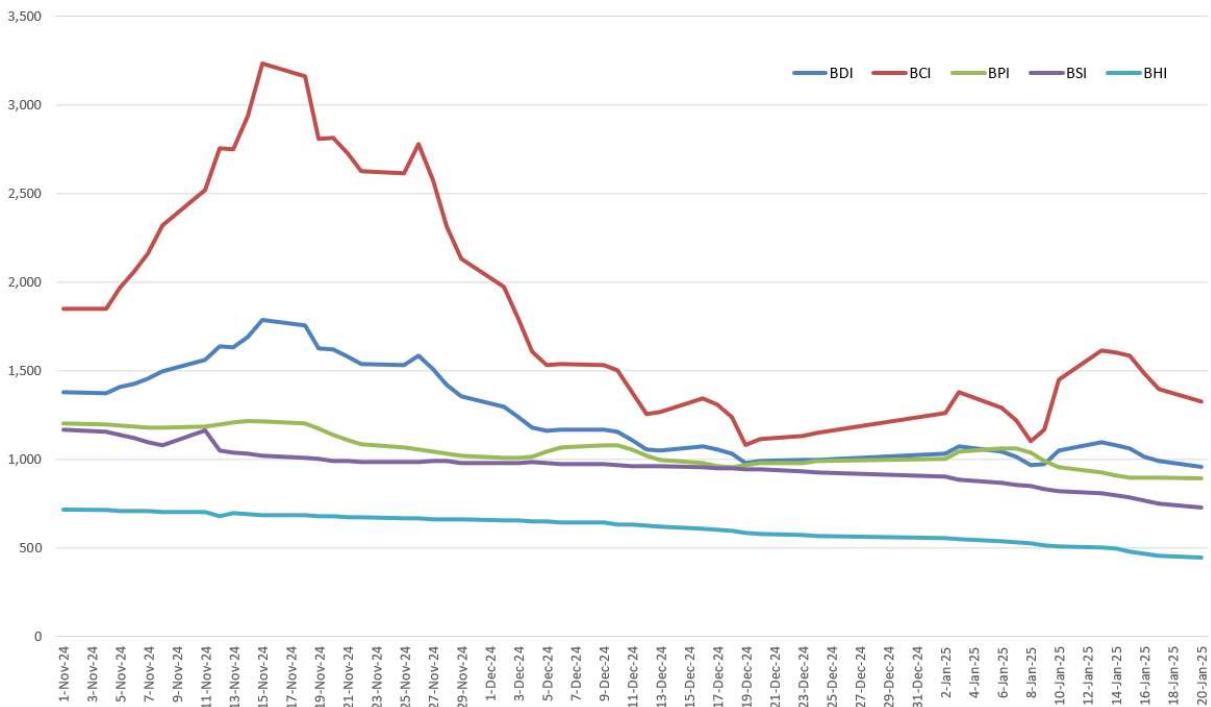
	US\$/ngày		
SUPRAMAX	7,403		741
HANDIES 38K	8,161		982

(so sánh với giá trị ngày 13/01/2025)





### CHỈ SỐ THỊ TRƯỜNG TÀU HÀNG KHÔ



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

Theo ghi nhận, kết thúc phiên giao dịch đầu tiên của tuần (ngày 20/1), giá dầu giảm tốc sau khi Tổng thống Mỹ Donald Trump tuyên thệ nhậm chức lần thứ hai và cho biết ông sẽ ngay lập tức ban bố tình trạng khẩn cấp về năng lượng quốc gia, cam kết sẽ lấp đầy kho dự trữ chiến lược và xuất khẩu năng lượng của Mỹ trên toàn thế giới. Đơn cử, giá dầu Brent giảm 64 cent, tương đương 0,8%, xuống mức 80,15 đô la Mỹ/thùng. Giá dầu WTI giảm gấp đôi so với dầu Brent, trượt dốc 1,3 đô la Mỹ, tương đương 1,7%, xuống mức 76,58 đô la Mỹ/thùng. Hợp đồng dầu WTI giao tháng 3 giảm 91 cent, tương đương 1,2%, xuống mức 76,48 đô la Mỹ/thùng.

### 3.2.1 Phân khúc tàu chở dầu thô

<p><b>Phân khúc tàu VLCC</b></p>	<p>Các giao dịch tại khu vực Trung Đông trải qua một tuần khá tích cực khi cước tăng đều trong tuần, nguyên nhân nhờ vào nhu cầu tăng lên cho các chuyến hàng cuối tháng một, cùng với sự cải thiện về thị trường ở Tây Phi và USG. Các lệnh trừng phạt của Mỹ đối với 183 tàu chở dầu của Nga có thể đã góp phần vào việc tăng mức cước do tâm lý lo ngại về gián đoạn cung ứng trong tương lai. Đơn cử, cước cho tuyến MEG/Trung Quốc đã tăng gần 28 điểm lên mức WS 77. Dự đoán cước sẽ tiếp tục tăng khi thị trường vẫn giữ được vị thế thuận lợi cho các chủ tàu.</p> <table border="1" data-bbox="526 466 1461 724"> <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>27.143</td> <td>57.589</td> <td>↑</td> </tr> <tr> <td>USG/Trung Quốc</td> <td>27.435</td> <td>55.519</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	27.143	57.589	↑	USG/Trung Quốc	27.435	55.519	↑
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	27.143	57.589	↑										
USG/Trung Quốc	27.435	55.519	↑										
<p><b>Phân khúc tàu Suezmax</b></p>	<p>Cước cho phân khúc Suezmax tại thị trường Tây Phi có nhiều biến động trong tuần. Cước giảm vào đầu tuần do số lượng tàu dư thừa khá cao, nhưng đến cuối tuần thị trường dần ổn định. Sự phục hồi này chủ yếu được cho là nhờ vào cước VLCC tăng mạnh, giúp giảm bớt áp lực về số lượng tàu có sẵn. Đơn cử, cước cho tuyến Nigeria / UKC hiện ở mức WS 86 – tăng 20 điểm so với tuần trước. Tại khu vực MEG, cước cũng đã tăng lên cho tuyến MEG / Med đạt mức WS 97.</p> <table border="1" data-bbox="526 1033 1461 1312"> <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>22.038</td> <td>32.492</td> <td>↑</td> </tr> <tr> <td>Guyana / UKC</td> <td>21.372</td> <td>28.226</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	22.038	32.492	↑	Guyana / UKC	21.372	28.226	↑
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	22.038	32.492	↑										
Guyana / UKC	21.372	28.226	↑										

<b>Phân khúc tàu Aframax</b>	Phân khúc Aframax tại khu vực Trung Đông có xu hướng đi ngược lại với tàu VLCC và Suezmax, khi cước giảm xuống dưới mức WS 130 do nhu cầu đảm đạm kéo dài từ tháng 12 năm ngoái. Tại khu vực Địa Trung Hải, lô hàng từ Ceyhan đến Lavera đã cải thiện 22 điểm lên mức WS 122. Dù triển vọng cho thấy điều kiện thị trường vẫn tiếp tục sẽ ảm đạm và không có sự cải thiện đáng kể về nhu cầu, nhưng cần lưu ý rằng đang có hơn 50% tàu Aframax bị trùng phạt của Nga và xu hướng sẽ có sự chuyển biến trong thời gian tới.			
	Tuyến	Cước TCE tuần trước (đô la Mỹ/ngày)	Cước TCE tuần này (đô la Mỹ /ngày)	Xu hướng so với tuần trước
	UKC / UKC	19.845	20.317	↑
	Med / Med	18.203	29.970	↑
	USG / Cont	42.176	27.378	↓
EC Mex / USG	37.701	25.359	↓	

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

Đối với phân khúc **tàu MR-Handy**: Thị trường MR tại khu vực Trung Đông đã có một tuần vô cùng sôi động. Nguyên nhân một phần do sự tích cực tại thị trường LR đã tạo động lực cho các chủ tàu MR đẩy cước lên cao hơn do tâm lý thị trường hiện rất mạnh mẽ. Đơn cử, cước cho tuyến Trung Đông/Đông Phi hiện giao dịch ở mức WS 217,5 vào thứ hai – tăng 7,5 điểm so với tuần trước, và đến cuối tuần, cước tăng vọt và ổn định ở mức WS 230, có lúc đạt đến WS 250. Tuy nhiên, thị trường phía Đông có vẻ yên tĩnh hơn, với mức cước WS 190 được ký kết cho lô hàng từ Sikka đến Singapore và tuyến WCI / Japan hiện dao động ở mức WS 155 – 160. Hơn nữa, với sự cải thiện của thị trường Singapore, có thể nhận thấy rằng số lượng tàu rời xuất phát từ Viễn Đông sẽ giảm đi, đặc biệt là các chủ tàu chuyên tuyến về phía Đông. Thị trường cho các tuyến phía Tây và tuyến ngắn hạn đều trên đà tăng. Đơn cử, sự chênh lệch cho tuyến WCI / AG tăng thêm 100.000 đô la Mỹ so với tuần trước, trong khi đó thị trường chuyên tuyến phía Tây hiện ở mức 2,4 triệu đô la Mỹ, cao nhất kể từ đợt tăng mạnh ngắn hạn vào tháng 10 năm ngoái. Bên cạnh đó, thị trường MR tại khu vực UKC trải qua một tuần khá đặc biệt. Mặc dù số lượng hợp đồng ít, nhưng số lượng tàu tại khu vực cũng không cao ngay từ đầu tuần, nguyên nhân do đã trải qua một tuần giao dịch sôi động vừa rồi. Điều này đã tạo nên sự kỳ vọng về lợi nhuận do chênh lệch giá nhiên liệu ULSD cho các tuyến giữa Bắc Mỹ và châu Âu. Hơn nữa, các người thuê sẵn sàng trả mức cước cao hơn cho các lô hàng để kịp thời gian, góp phần giúp cước tuyến Cont / USAC tăng lên mức WS 175. Cước tại khu vực WAF có thể thu được mức cao hơn khoảng 25 điểm so với tuyến Bắc Mỹ - châu Âu. Thị trường Handy tại khu vực tây bắc Âu cũng trải qua một tuần khá tích cực, mặc dù số lượng hàng hóa trong khu vực không cao nhưng cước vẫn tăng do sự thiếu hụt nguồn cung tàu tại khu vực. Đầu tuần cước bắt đầu ở mức WS 150 và kết thúc ở mức WS 190+, với số lượng tàu vô cùng hạn chế. Dự đoán cho tuần tới, thị trường sẽ phụ thuộc vào sự hoạt động của phân khúc MR và hi vọng rằng nhu cầu tiếp tục duy trì ở mức cao, giữ cho thị trường tàu Handy không bị tình trạng dư thừa.

**Phân khúc tàu dầu/hóa chất nhỏ:** Các giao dịch trên tuyến từ AI Jubail đến Ulsan giảm 2 đô la Mỹ/tấn so với tuần trước, trong khi thị trường Viễn Đông vẫn tiếp tục tình trạng ảm đạm, do số lượng tàu dư thừa vẫn còn cao. Khởi đầu năm mới với các giao dịch ở Trung Đông khá chậm chạp, với số lượng tàu dư thừa vượt quá nhu cầu trong nửa đầu tháng 1. Dù vậy, một số dấu hiệu tích cực từ phân khúc CPP có thể ảnh hưởng đến thị trường này trong nửa cuối tháng 1. Tuần qua, tuyến Rotterdam/Houston ghi nhận sự trầm lắng với các hoạt động giao dịch diễn ra hạn chế và cước không có sự thay đổi, tuy nhiên dự báo rằng sắp tới cước sẽ chịu áp lực giảm. Hiện tại, vẫn có một số tàu trống cho các lô hàng vào tháng 1, nhưng hiện đã tập trung vào nửa đầu tháng 2. Cước vận chuyển từ Houston đến Rotterdam / Địa Trung Hải giảm từ 2 – 9 đô la Mỹ/tấn trong tuần

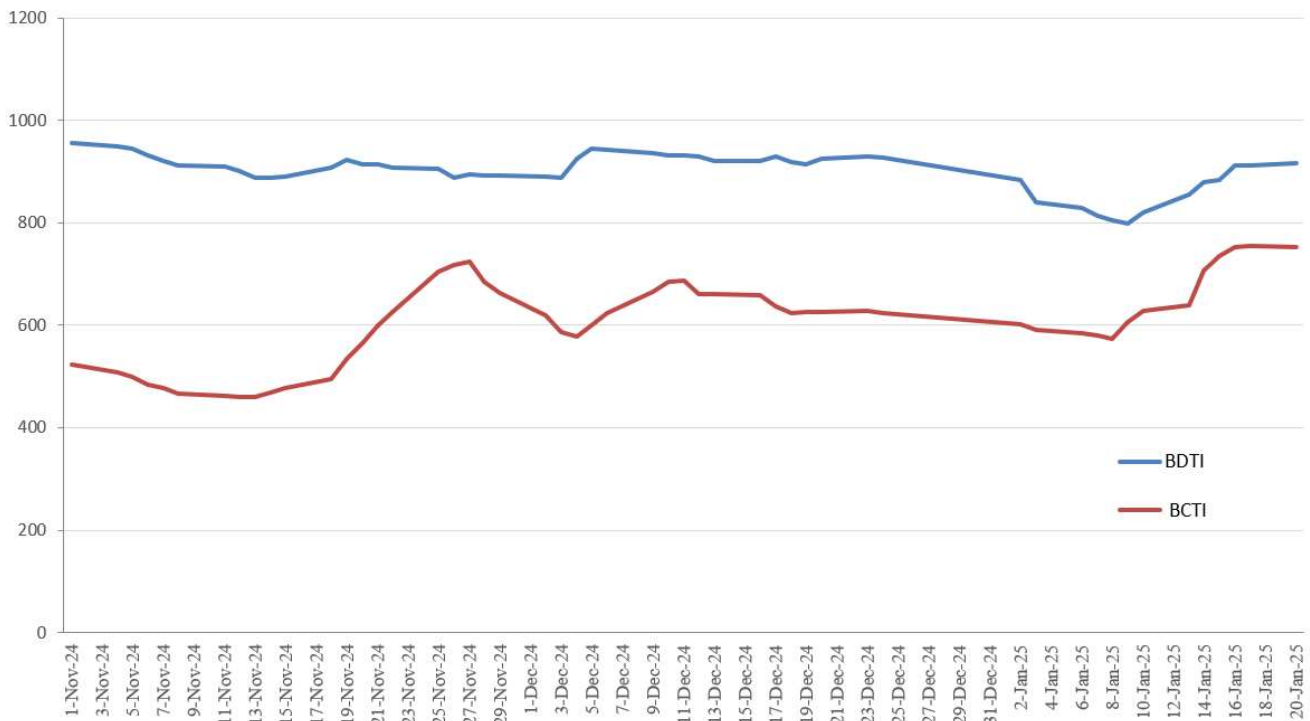


này, với nhiều tàu đang được chào trên thị trường, khiến cho người thuê có lợi thế trong việc đàm phán cước. Một số người thuê đã bắt đầu tìm tàu cho tháng 2. Bối cảnh chính trị tại Mỹ với việc Tổng thống Trump chuẩn bị nhậm chức vào ngày thứ hai khiến thị trường có nhiều biến động không chắc chắn. Cước cho tuyến từ Houston đến Santos cho các lô hàng 5.000 tấn giảm 1 đô la Mỹ/tấn, trong khi các lô hàng 10.000 tấn lại tăng 1 đô la Mỹ/tấn, dựa trên các hợp đồng vận chuyển gần đây. Bên cạnh đó, cước vận chuyển dầu đậu nành từ Argentina đến Ấn Độ tăng 0,5 đô la Mỹ/tấn trong tuần này do sự phục hồi của thị trường CPP tại khu vực phương Tây. Thị trường dầu cò hiện cũng âm ảm không kém, khi cước TCE giảm xuống đến 1,750 đô la Mỹ/ ngày.

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

	Giá thuê tàu định hạn tuần 03/2025			Giá thuê tàu định hạn tuần 02/2025		
	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM
VLCC	45,500	48,000	48,000	43,500	47,000	47,500
SUEZMAX	36,000	38,000	39,000	37,000	39,000	40,000
AFRAMAX	32,500	34,000	35,500	33,000	35,000	36,500
LR-2	33,000	34,000	35,000	33,500	35,000	35,500
LR-1	25,000	24,000	25,000	24,500	25,500	26,500
MR	22,500	22,000	22,000	21,500	22,500	22,500
HANDY	19,500	20,000	20,000	19,500	21,000	21,000

### 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	450		470		480	
2	Bangladesh	450	▼ 10	470	▼ 10	480	▼ 10
3	India	445	▼ 10	465	▼ 10	475	▼ 10
4	Turkey	310		320		330	

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

##### MỘT SỐ TÀU PHÁ DỠ GHI NHẬN TRONG TUẦN 03/2025

Name	Type	Blt year	LDT	Demolition place	Price (US\$/lt)	Dwt	Comments
Golden Orient	Bulker	1998	10,644	-	418.00	73,326	As is Hong Kong
Rong Yuan	Bulker	1997	9,165	Bangladesh	460.00		
Luiz	Bulker	1994	9,100	Turkey	-	42,815	

**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.*