



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

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 08/2025

(18/02/2025 – 24/02/2025)

1. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÃ QUA SỬ DỤNG:

Kể từ sau thời điểm ông Donald Trump nhậm chức tổng thống, nước Mỹ gần như “khuấy đảo” thị trường mỗi ngày, mỗi tuần với các đề xuất chấn động. Mới nhất là Cơ quan Đại diện thương mại Mỹ (USTR) đề xuất phí cảng cao ngất ngưỡng (lên đến 1,5 triệu đô la Mỹ) đối với các tàu đóng Trung Quốc/công ty đặt đóng tàu tại Trung Quốc khi ghé bất kỳ cảng nào tại Mỹ. Đề xuất này được ví như “một cơn ác mộng” đối với ngành vận tải biển toàn cầu vì số lượng tàu Trung Quốc chiếm trung bình: 47,3% số lượng tàu khô; 34,9% tàu container; 19,9% tàu dầu thô; 22,6% tàu dầu thành phẩm/hóa chất; lần lượt chiếm 15,5% và 8,9% đối với tàu LPG và LNG. Đây chỉ là thông kê chưa bao gồm số tàu đang đặt đóng mới, nên tỷ lệ thực tế sẽ còn cao hơn vì xưởng đóng tàu Trung Quốc đang chiếm ưu thế thị phần những năm gần đây. Tuy USTR đang lấy ý kiến, nhưng đang có rất nhiều câu hỏi đang được đặt ra lúc này. Việc nước Mỹ dán nhãn “cạnh tranh không lành mạnh” khi các xưởng tàu Trung Quốc nổi lên tương đối nhạy cảm, vì Mỹ hầu như không có bất kỳ động thái nào giai đoạn xưởng tàu Nhật và Hàn Quốc lên ngôi (trong khi đó, các xưởng tàu tại Mỹ đã không đóng bất kỳ tàu chở dầu nào kể từ năm 2017 hay không đóng bất kỳ tàu LNG nào kể từ năm 1980). Bên cạnh đó, một mặt, Mỹ đang có nhiều thỏa thuận hòa bình quan trọng với Nga – cụ thể như khôi phục quan hệ song phương và vấn đề xung đột Ukraine. Đối với về thứ hai, cần theo dõi thêm vì cả Ukraine và các quốc gia có liên quan trong Liên minh Châu Âu đều không tham dự buổi họp này. Mặt khác, Mỹ tiếp tục giáng nhiều đòn trừng phạt lên Iran nhằm kìm hãm sản lượng xuất khẩu dầu của nước này (Iran là quốc gia sản xuất lớn thứ 3 thế giới thuộc OPEC), qua đó thúc đẩy giá dầu tăng cao. Các lệnh trừng phạt này cũng nhắm vào các nhà điều hành và quản lý tàu ở Ấn Độ, Trung Quốc hay UAE, Hong Kong nếu mua và vận chuyển dầu từ Iran...

Ở mảng tàu hàng khô, chỉ số BDI bật mạnh từ 841 điểm lên 1.002 điểm (tăng 161 điểm, tương đương 19%). Tổng quan chỉ số thuê tàu các phân khúc tuần qua tăng đồng đều như sau: Capesize lợi ngược dòng tăng thêm 282 điểm (tương đương 37%), Panama tăng 135 điểm (tương đương 13%), Supramax và Handysize cũng lần lượt tăng thêm 82 điểm (tương đương 10%) và 41 điểm (tương đương 8,2%). Mảng mua bán tàu tuần qua có phần sôi nổi và dàn đều các phân khúc. Đối với cỡ tàu Supramax, chủ tàu Nhật thành công tàu **Pacific Infinity** (56.104 dwt, đóng 2012 Nhật, DD 06/2025, SS 04/2027) với giá khoảng 16,85 triệu đô la Mỹ. Hai tàu tương tự đóng 2012 Nhật bán gần đây là **Indigo Omega** (56.092 dwt, DD 08/2025, SS 10/2027) được chủ tàu Nhật chốt với giá khoảng 17,4 triệu đô la Mỹ tháng 12/2024 và tàu **Jasmine** (56.124 dwt, DD/SS 02/2025) được chủ tàu Hy Lạp bán với giá khoảng 17,5 triệu đô la Mỹ tháng 1/2025. Như vậy có thể thấy giá tàu 56k dwt 13 tuổi đóng Nhật chỉ còn giảm trung bình 5% trong vòng ít nhất hai tháng trở lại đây. Tuy nhiên tàu đóng tại Trung Quốc thì xu hướng giảm giá nhiều hơn, đơn cử tàu **Spar Lynx** (53.162 dwt, đóng 2005 Trung Quốc, DD/SS 03/2025) được chủ tàu Na Uy bán với giá khoảng 8 triệu đô la Mỹ. Tháng 7/2024, chủ tàu này cũng chốt tàu chị em với giá 10,3 triệu đô la Mỹ còn đầu năm 2025 này ghi nhận tàu tương tự **Lorentzos** (53.688 dwt, đóng 2005 Trung Quốc, DD 06/2025, SS 04/2027) được bán với giá khoảng 9 triệu đô la Mỹ. Đối với

phân khúc Handysize, ghi nhận chủ tàu Nhật chốt tàu **Indigo March** (38.200 dwt, đóng 2012 Nhật, DD 05/2025, SS 03/2027) cho người Mua Thổ Nhĩ Kỳ giá khoảng 13,8 triệu đô la Mỹ. Giá tàu này rẻ nhất trong phân khúc 37-38k dwt, do tàu tương tự đóng Hàn Quốc **Western Fedora** (37.405 dwt, đóng 2012 Hàn Quốc, DD 07/2025, SS 07/2027) đã nhận được chào giá trên 14 triệu đô la Mỹ. Cặp tàu **DL Marigold** và **DL Tulip** (33k dwt, đóng 2012 xưởng Samjin đặt tại Trung Quốc, chờ gỡ được, DD 08-09/2025, SS 04-05/2027) cũng vừa về tay Người mua Hy Lạp với giá enbloc khoảng 9,8 triệu đô la Mỹ/tàu. Mức này không cao vì tàu đóng tại xưởng Samjin đặt tại Trung Quốc, nhưng thiết bị máy móc chính vẫn tốt hơn tàu đóng thuần xưởng Trung Quốc.

Ở mảng tàu dầu/hóa chất, chỉ số tương đương có xu hướng chững lại và biến động nhẹ. Cụ thể chỉ số BDTI (Baltic Dirty Tanker Index) lại giảm 1,35% (hiện ở mức 888 điểm) còn chỉ số BCTI (Baltic Clean Tanker Index) gần như đứng yên (705 điểm). Những thay đổi liên tục về chính sách thương mại và căng thẳng giữa các quốc gia lớn như Mỹ, Trung Quốc... đang định hình lại các tuyến vận chuyển truyền thống và ảnh hưởng giá cước, đặc biệt là đội tàu VLCC (ngày càng có nhiều tàu bị áp lệnh trừng phạt). Thị trường lúc này tương đối khó lường làm ảnh hưởng tâm lý chung đối với các bên liên quan trong ngành vận tải biển. Ở phân khúc MR, giá tàu cỡ này đã giảm nhiều và hiện ở mức cân bằng. Chủ tàu Ý vừa bán tàu chemical **PS Sydney** (47.499 dwt, đóng 2019 Hyundai-Vinashin Việt Nam, đã lắp máy lọc khí (scrubber) và hệ thống xử lý nước dằn, DD 11/2026, SS 01/2029) với giá khoảng 38,7 triệu đô la Mỹ. Đối với tàu chemical 13k, giá tàu hiện nay bắt đầu có xu hướng giảm về mức hợp lý hơn. Cụ thể tàu chemical 13k dwt **Clyde Fisher** (12.984 dwt, đóng 2005 Hàn Quốc, DD/SS 02/2025) được chủ tàu Singapore chốt với giá khoảng 7 triệu đô la Mỹ. Tháng 12/2024, tàu già hơn một tuổi **Cumbrian Fisher** (12.921 dwt, đóng 2004 Hàn Quốc, DD/SS 03/2025) được bán với giá khoảng 7,15 triệu đô la Mỹ tháng 12/2024. Hai tàu đề cập trên đều cận kề hạn đà.

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						
Oriental Dragon	2014	Japan	207,842	49.20	Undisclosed	BWTS & scrubber fitted, DD/SS 11/2026
Frontier Garland	2011	Japan	181,480	31.00	Undisclosed	BWTS fitted, DD 01/2027, SS 01/2029
Thalassini Avra	2011	Tsuneishi Cebu, Philippines	180,643	29.85	Undisclosed	BWTS & scrubber fitted, DD/SS 05/2026
Cora Oldendorff	2012	China	93,005	13.80	Chinese	BWTS & scrubber fitted, DD/SS due 04/2025
Petalon	2010	China	87,328	10.90	Chinese	BWTS fitted, DD/SS due 04/2025
Ellina	2008	Tsuneishi Zhoushan, China	82,612	12.75	Chinese	BWTS fitted, DD 07/2026, SS 10/2028
Isabelle M	2024	Japan	63,695	Undisclosed	Norwegian, Belships	Delivered, purchase option declaration, DD 02/2027, SS 02/2029
Bittern	2009	China	57,809	11.50	Undisclosed	BWTS & scrubber fitted, DD 11/2027, SS 10/2029
Pacific Infinity	2012	Japan	56,104	16.85	Undisclosed	OBHS, BWTS fitted, DD 06/2025, SS 04/2027
Evropi	2005	China	53,702	7.50	Undisclosed	BWTS fitted, DD/SS due 04/2025

Spar Lynx	2005	China	53,162	8.00	Chinese	BWTS fitted, DD/SS due 03/2025, Norwegian owners
Indigo March	2012	Japan	38,200	13.80	Turkish	OHBS, BWTS fitted, DD due 05/2025, SS 03/2027
DL Marigold	2012	Samjin Weihai, China	33,752	9.80	Greek	BWTS fitted, log-fitted, DD 09/2025, SS 05/2027
DL Tulip	2012	Samjin Weihai, China	33,694	9.80		BWTS fitted, log-fitted, DD 08/2025, SS 04/2027
TANKERS						
Great Lady	2005	Korea	308,930	41.00	Chinese	BWTS & scrubber fitted, DD 10/2026, SS 10/2028
Princess Alexia	2004	Japan	306,352	37.00	Taiwanese	BWTS fitted, DD 07/2026, SS 07/2028
Front Brage	2011	China	156,557	42.00	Undisclosed	BWTS & scrubber fitted, DD/SS 03/2026
Zeno I	2003	Korea	151,848	20.00	Undisclosed	BWTS fitted, DD 08/2026, SS 06/2028
Chemtrans Polaris	2005	China	72,291	12.00	Chinese	BWTS fitted, DD/SS due 02/2025
PS Sydney	2019	Hyundai-Vinashin, Vietnam	47,499	38.70	Undisclosed	BWTS & scrubber fitted, chemical IMO II/III, epoxy phenolic coated, DD 11/2026, SS 01/2029, Italian owners
Asterion	2011	Korea	37,583	17.00	Greek	BWTS fitted, epoxy phenolic coated, chemical IMO III, DD/SS 06/2026
Clyde Fisher	2005	Korea	12,984	7.00	UAE-based owner	BWTS fitted, chemical IMO, epoxy phenolic coated, DD/SS due 02/2025, Singaporean owners
Philippa	2000	Japan	8,319	4.80	Indonesian	Chemical IMO II/III, stainless steel, DD/SS due 05/2025, Thai owners
CONTAINERS						
Aydogan	1999	Poland	23,026	8.00	Chinese	1730 teu, DD 12/2027, SS 11/2029
Alejandrina	2008	Korea	21,260	17.00	Chinese	BWTS fitted, 1758 teu, DD 10/2026, SS 09/2028
Evi	2008	China	17,350	12.70	Undisclosed	BWTS fitted, 1345 teu, ice strengthened, DD 07/2025, SS 09/2028, UK-based owners

Bảng minh họa giá trị tàu đã qua sử dụng cập nhật theo số liệu gần nhất và so sánh với 5 năm qua (số liệu dựa trên chuẩn là tàu đóng tại Nhật:

Giá trị tàu hàng khô (đv: triệu đô la Mỹ)		% thay đổi theo (M (month) = tháng)					TB 5 năm
		02/2025	1M	3M	6M	12M	
CAPE SIZE							
180k dwt	Resale	75.50	0%	-1%	-1%	2%	59.75
180k dwt	5 tuổi	62.00	0%	-2%	-2%	11%	43.50
170k dwt	10 tuổi	43.00	0%	-2%	-3%	16%	30.50
150k dwt	15 tuổi	26.25	-1%	-6%	-9%	7%	19.50
PANAMAX							
82k dwt	Resale	38.00	-5%	-6%	-14%	-6%	36.75
82k dwt	5 tuổi	32.00	-6%	-9%	-18%	-9%	30.25
76k dwt	10 tuổi	24.50	0%	-3%	-17%	-8%	21.00
74k dwt	15 tuổi	14.25	-7%	-12%	-25%	-14%	14.00
SUPRAMAX							
62k dwt	Resale	37.00	-5%	-8%	-11%	-3%	34.50
58k dwt	5 tuổi	30.50	-6%	-12%	-16%	-5%	25.75
56k dwt	10 tuổi	22.00	-5%	-11%	-21%	-14%	18.75
52k dwt	15 tuổi	14.25	-3%	-10%	-14%	-8%	12.75
HANDYSIZE							
37k dwt	Resale	33.00	-3%	-4%	-4%	-3%	28.75
37k dwt	5 tuổi	25.50	-2%	-6%	-9%	-7%	22.75
32k dwt	10 tuổi	17.00	-8%	-13%	-17%	-11%	15.00
28k dwt	15 tuổi	11.00	-6%	-12%	-15%	-12%	9.50

Giá trị tàu dầu/hóa chất (đv: triệu đô la Mỹ)		% thay đổi theo (M (month) = tháng)					TB 5 năm
		02/2025	1M	3M	6M	12M	
VLCC							
310k dwt	Resale	146.00	-1%	-2%	1%	5%	112.00
310k dwt	5 tuổi	112.00	-2%	-3%	-2%	3%	85.25
250k dwt	10 tuổi	83.00	-2%	-3%	-2%	4%	60.75
250k dwt	15 tuổi	53.00	-2%	-4%	-8%	-4%	43.50
SUEZMAX							
160k dwt	Resale	94.00	-2%	-5%	-5%	-4%	77.50
150k dwt	5 tuổi	74.00	-3%	-8%	-10%	-10%	59.75
150k dwt	10 tuổi	58.00	0%	-11%	-14%	-11%	44.25
150k dwt	15 tuổi	41.00	0%	-12%	-13%	-5%	28.75
AFRIMAX							
110k dwt	Resale	75.00	-5%	-12%	-12%	-10%	64.75
110k dwt	5 tuổi	62.50	-2%	-11%	-13%	-13%	50.75
105k dwt	10 tuổi	50.00	-3%	-13%	-16%	-13%	37.50
105k dwt	15 tuổi	34.00	-3%	-15%	-17%	-13%	24.75
MR							
52k dwt	Resale	51.00	0%	-11%	-6%	-5%	44.25
52k dwt	5 tuổi	41.00	0%	-13%	-13%	-10%	35.00
45k dwt	10 tuổi	31.00	0%	-16%	-19%	-17%	25.25
45k dwt	15 tuổi	21.50	0%	-17%	-23%	-19%	17.00

2. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÓNG MỚI:

Type	Size	Price (m.usd)	Qty	Yard	Owners	Delivery	Comments
LNG	20,000 cbm	56.00	2+4	Ningbo Xinle Shipbuilding	SeaKapital Holdings, Hong Kong	2027	Price per unit
LNG	7,800 cbm	-	1	RMK Shipyard, Turkiye	Sirus Shipping, Sweden	2027	To be employed by Gasum, Finland
Tanker	158,000 dwt	87.50	2	Hyundai H.I.	Sonangol	2027	Scrubber fitted, price per unit
Tanker	50,000 dwt	43.50	2+2	New Dayang	Adhart Shipping Pte	2027-2028	Price per unit
Bulker	181,000 dwt	75.00	2+2	-	U-Ming, Taiwan	Jul-Aug 2027	Price per unit, scrubber fitted
Bulker	82,000 dwt	37.00	4	Hengli H.I,	Doun Kisen	2027	Price per unit
Container	21,700 teu	220.00	4+4	Zhoushan Changhong	MSC	2027-2028	Price per unit, LNG dual fuel

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)				
	02/2025	1M	3M	6M	12M
Capesize (180.000 dwt)	74.0	-1.33%	-2.63%	2.07%	12.12%
Panamax (77.000 dwt)	37.0	-9.76%	-11.90%	-12.94%	-9.76%
Supramax (61.000 dwt)	34.5	-9.80%	-11.54%	-11.54%	-6.76%
Handysize (37.000 dwt)	30.5	-9.63%	-11.59%	-11.59%	-7.58%

Giá trị tàu dầu/hóa chất đóng mới (đv: triệu đô la Mỹ)	% thay đổi theo (M (month) = tháng)				
	02/2025	1M	3M	6M	12M
VLCC (300.000 dwt)	126.5	-1.94%	-1.94%	-2.69%	-1.17%
Suezmax (170.000 dwt)	88.5	-1.67%	-1.67%	-1.67%	3.51%
A.max (115.000 dwt)	75.0	0.00%	0.00%	0.00%	7.91%
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:

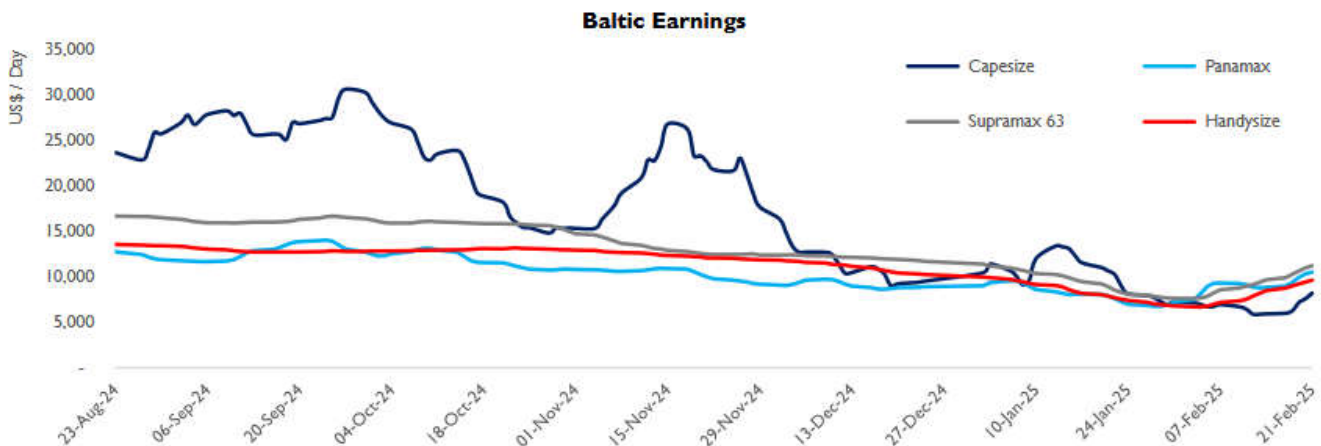
Cước trung bình phân khúc **Handies** tuần qua đóng cửa ở mức 8.498 đô la Mỹ, tăng 1.334 đô la Mỹ so với mức 7.164 đô la Mỹ của tuần trước. Khu vực Đại Tây Dương phục hồi mạnh mẽ, đặt biệt ở Continent và Địa Trung Hải với sự gia tăng các chuyến chở phết liệu, cước hiện đang ở mức hơn 10.000 đô la Mỹ đến Thổ Nhĩ Kỳ. Thị trường Nam Đại Tây Dương ổn định với nhiều nhu cầu chở hàng. Tuyến HSE từ Brazil đến Skaw- Passero đã tăng thêm 2.000 đô la Mỹ so với mức ghi nhận từ tuần trước đó. Vịnh Châu Mỹ vẫn ổn định, cước vẫn đang ở mức cao. Nhu cầu thuê định hạn tiếp tục tăng, các chủ tàu hiện đang yêu cầu mức hơn 10.000 đô la Mỹ cho các hợp đồng ngắn hạn trong khu vực Đại Tây Dương. Ở Thái Bình Dương, thị trường vẫn trên đang tăng, cước trên hầu hết các tuyến đều được ghi nhận với mức cao hơn trước đó và xuất hiện thêm nhiều nhu cầu thuê mới. Thời tiết xấu ở Đông Nam Trung Quốc đã ảnh hưởng xấu đến lịch tàu chạy và gây sự chậm trễ. Cộng thêm tình trạng thiếu tàu đi ngay ở Bắc Thái Bình Dương đã khiến một số người thuê tàu buộc phải chốt tàu ngay lập tức với mức cước cao. Nhìn chung, đây là một thị trường được cải thiện đáng kể với nhiều hoạt động hơn trên tất cả các tuyến đường.

Cước trung bình phân khúc **Handies** tuần qua đóng cửa ở mức 9.616 đô la Mỹ, tăng 1.118 đô la Mỹ so với mức 8.498 đô la Mỹ của tuần trước. Ở Đại Tây Dương, tâm lý thị trường vẫn tích cực, nhiều hợp đồng được chốt ở mức cước cải thiện. Continent đang thiếu tàu dạng hầm hàng hộp-nắp mở rộng cho các chuyến đi ngay, điều này khiến các người thuê tàu phải tìm tàu ở khu vực Địa Trung Hải. Cước các chuyến chở phết liệu đến Thổ Nhĩ Kỳ hiện đang tăng vượt mức 16.500 đô la Mỹ. Ở Nam Đại Tây Dương, nhiều hoạt động vận tải và nguồn cung tàu ổn định, nhu cầu chở hàng mới tăng giúp giá cước tăng nhẹ. Trong khi đó, thị trường Vịnh Châu Mỹ vẫn trầm lắng, cơ bản không có nhiều biến động. Nhu cầu thuê định hạn tiếp tục tăng, các chủ tàu hiện đang yêu cầu cước trên 10.000 đô la Mỹ cho kỳ hạn ngắn đối với cỡ tàu khoảng 32.000 dwt. Ở Thái Bình Dương, thị trường tăng điều. Nguồn cung tàu hạn chế ở Bắc Thái Bình Dương và sự gián đoạn bởi thời tiết vẫn diễn ra ở Đông Nam Trung Quốc, điều này gây sự chậm trễ lịch trình của tàu. Do đó, một số bên thuê tàu đang đảm bảo các tàu giao sớm ở mức cao. Mặc dù nhu cầu thuê tàu mới ở Úc giảm, nhưng các bên thuê tàu giao ngay ở Đông Nam Á đã chấp nhận mức cước tăng, giữ cho mức giá khá cao trong khu vực. Nhu cầu thuê định hạn cũng tăng, một tàu khoảng 28.000 dwt neo ở Trung Quốc, được thuê khoảng 2-5 tháng với giá khoảng 9.000 đô la Mỹ.

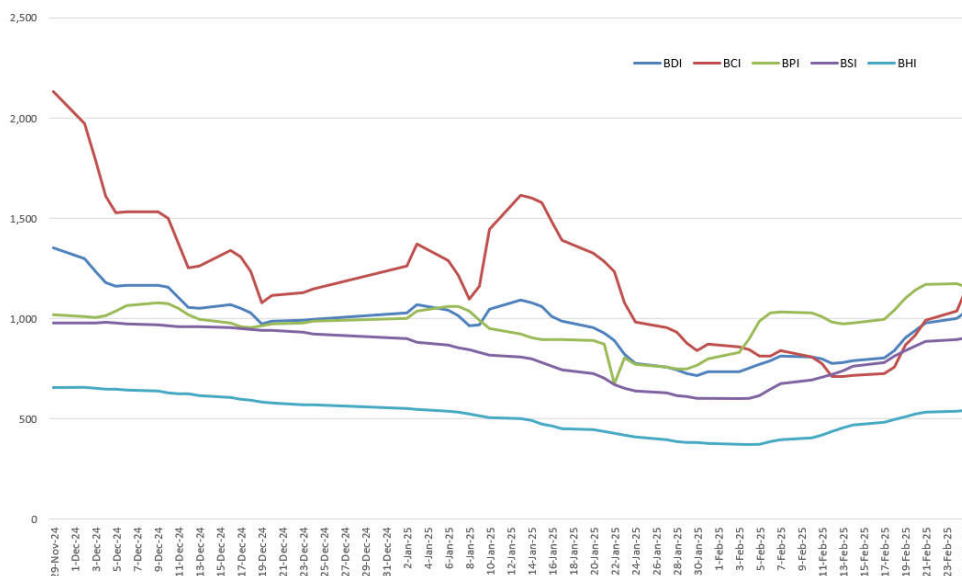
GIÁ THUÊ T/C TRUNG BÌNH TÀU HÀNG KHÔ THAM KHẢO NGÀY 24/02/2025

	US\$/ngày	▲/▼
SUPRAMAX	9,171	▲ 1,537
HANDIES 38K	9,616	▲ 1,118

(so sánh với giá trị ngày 17/02/2025)



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 dịch ở ngưỡng 70,95 đô la Mỹ/thùng - tăng 0,35% so với phiên giao dịch trước đó. Trong khi giá chuẩn Brent dừng lại ở mức 74,98 đô la Mỹ/thùng - tăng 0,27%. Kết thúc phiên giao dịch đầu tiên của tuần, giá dầu quay đầu tăng nhẹ, khi lệnh trừng phạt mới của Mỹ đối với Iran và cam kết bù đắp tình trạng sản xuất dư thừa của Iraq làm gia tăng lo ngại thiếu hụt nguồn cung trong ngắn hạn. Bộ Tài chính Mỹ đã áp đặt lệnh trừng phạt đối với hơn 30 cá nhân và tàu thuyền vì bán và vận chuyển các sản phẩm liên quan đến dầu mỏ của Iran thuộc "hạm đội bóng tối" của nước này. Các lệnh trừng phạt mới nhất nhắm vào các nhà điều hành và quản lý tàu chở dầu ở Ấn Độ và Trung Quốc; các công ty môi giới dầu mỏ ở Các Tiểu vương quốc Ả Rập Thống nhất (UAE) và Hồng Kông và người đứng đầu Công ty Dầu khí Quốc gia Iran. Bên cạnh đó, ExxonMobil và các đối tác tại Gippsland Basin ngoài khơi đông nam Úc đang đầu tư gần 200 triệu đô la Mỹ vào việc phát triển một dự án khí đốt tự nhiên mới, sẽ giúp đáp ứng nhu cầu trong nước của Úc.

3.2.1 Phân khúc tàu chở dầu thô

Phân khúc tàu VLCC	Thị trường tàu VLCC tại khu vực Trung Đông chứng kiến những sự thay đổi được diễn ra vào thời điểm đầu tuần. Để cân bằng lượng cung cầu trên thị trường, người thuê tàu đã điều chỉnh lại lịch trình hàng hóa của mình. Điều này dẫn đến cước có chiều hướng giảm nhẹ, đặc biệt là ảnh hưởng đến các chuyến vào đầu tháng 3. Đơn cử, cước cho tuyến MEG/China hiện giảm 6 điểm xuống mức WS 64 so với thời điểm đầu tuần. Mặc dù mức cước giảm nhưng không ảnh hưởng quá nhiều đến tâm lý thị trường.		
	Tuyến	Cước TCE tuần trước (đô la Mỹ/ngày)	Cước TCE tuần này (đô la Mỹ /ngày)
	Trung Đông/ Trung Quốc	38.682	41.739
	USG/Trung Quốc	42.173	41.827
			Xu hướng so với tuần trước ↑ ↓

<p>Phân khúc tàu Suezmax</p>	<p>Theo ghi nhận, cước tàu Suezmax tiếp tục xu hướng trầm lắng mặc dù số lượng tàu có phần hạn chế. Tâm lý các chủ tàu khá tích cực với hi vọng cước sẽ tăng, song người thuê tàu hiện đã hạn chế khối lượng hàng hóa giao dịch khiến cho cước hiện không được như mong đợi. Đơn cử, cước trên tuyến Nigeria/UKC hiện đã giảm 2 điểm, xuống mức WS 91 vào giữa tuần do một phần ảnh hưởng đến từ sự điều chỉnh của xu hướng tàu VLCC. Tuy nhiên, triển vọng thị trường vẫn lạc quan với nhu cầu mạnh mẽ ở các khu vực Biển Đen và Địa Trung Hải.</p> <table border="1" data-bbox="526 365 1458 646"> <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>38.810</td> <td>36,391</td> <td style="text-align: center;">↓</td> </tr> <tr> <td>Guyana / UKC</td> <td>35.475</td> <td>33,657</td> <td style="text-align: center;">↓</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	38.810	36,391	↓	Guyana / UKC	35.475	33,657	↓								
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	38.810	36,391	↓																		
Guyana / UKC	35.475	33,657	↓																		
<p>Phân khúc tàu Aframax</p>	<p>Theo đánh giá, phân khúc Aframax có cùng chung xu hướng với hai phân khúc trên, cước tại thị trường Trung Đông bắt đầu tuần mới với xu hướng âm ảm. Tại Biển Bắc, cước cho tuyến x-UKC tăng 2,5 điểm lên WS 110 vào cuối tuần. Ghi nhận, hiện số lượng tàu di chuyển về khu vực này đang tăng dần, tâm lý thị trường có thể yếu hơn. Tuy nhiên, ở khu vực Địa Trung Hải, số lượng tàu có sẵn vượt quá nhu cầu đã khiến cho cước giảm, cước cho tuyến Ceyhan/Lavera giảm xuống chỉ còn mức WS 130 – giảm khoảng 15 điểm so với tuần trước.</p> <table border="1" data-bbox="526 953 1458 1352"> <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>UKC / UKC</td> <td>26.568</td> <td>28,265</td> <td style="text-align: center;">↑</td> </tr> <tr> <td>Med / Med</td> <td>41.516</td> <td>32,235</td> <td style="text-align: center;">↓</td> </tr> <tr> <td>USG / Cont</td> <td>31.428</td> <td>31,967</td> <td style="text-align: center;">↑</td> </tr> <tr> <td>EC Mex / USG</td> <td>17.294</td> <td>23,249</td> <td style="text-align: center;">↑</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	UKC / UKC	26.568	28,265	↑	Med / Med	41.516	32,235	↓	USG / Cont	31.428	31,967	↑	EC Mex / USG	17.294	23,249	↑
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	26.568	28,265	↑																		
Med / Med	41.516	32,235	↓																		
USG / Cont	31.428	31,967	↑																		
EC Mex / USG	17.294	23,249	↑																		

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

Đối với phân khúc **tàu MR-Handy**: Thị trường tàu MR tại khu vực Đông Nam Á bắt đầu tuần mới với tâm lý mạnh mẽ cho các tuyến hành trình dài, được hỗ trợ bởi sự thiếu hụt tàu có sẵn. Tuy nhiên, đến giữa tuần, hoạt động trên thị trường đã giảm rõ rệt, không có giao dịch mới hay các hợp đồng nào được ký kết. Thị trường trở nên trầm lắng hơn và áp lực giảm cước bắt đầu được mở rộng. Kết thúc tuần với sự yên ắng, vẫn không có thỏa thuận nào được ký kết và cước vẫn giữ ổn định ở mức WS 195. Dự đoán rằng nếu nhu cầu vẫn tiếp tục thấp, cước có thể sẽ giảm trong nhiều tuần tới. Bên cạnh đó, phân khúc MR tại thị trường Châu Âu trong tuần này khá âm ảm, tuy nhiên nhờ vào số lượng tàu khá hạn chế và các hoạt động tăng lên mạnh mẽ vào cuối tuần, dẫn đến tâm lý thị trường có phần vững vàng hơn. Đơn cử, tuyến Cont/USAC được ký kết ở mức WS 160, nhưng có khả năng cước sẽ tăng cao hơn trong tuần tới. Cước cho các tuyến Tây Phi và Brazil cũng đã tăng, và hiện ở mức WS 185. Thị trường phân khúc Handy tại khu vực Địa Trung Hải bắt đầu tuần mới với sự bận rộn và thiếu hụt tàu nghiêm trọng, điều này đã khiến cước tăng cao đạt đến mức WS 225 vào cuối ngày thứ ba. Sau đó, các hoạt động giao dịch dần trở nên hạn chế và số lượng tàu hiện tại có vẻ đủ cho các ngày vào đầu tháng ba, trong khi người thuê tàu có thể sẽ đợi đến đầu tuần sau mới có thể đưa ra mức cước mong

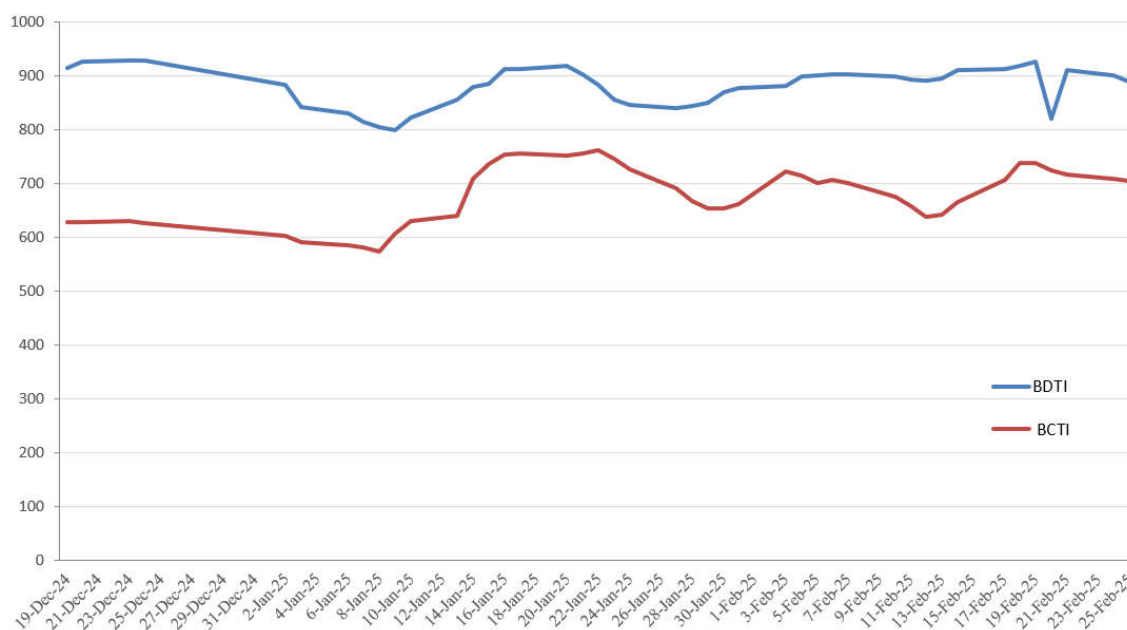
muốn. Đơn cử, một chuyến từ Sines đến UKC đã được chốt mới mức cước WS 205 và mức WS 195 cho tuyến Algeria / EU Med. Tuy nhiên, cho đến khi các mức kể trên được thực hiện lại thì cước trung bình vẫn được ghi nhận quanh mức WS 210.

Phân khúc tàu dầu/hóa chất nhỏ: Các giao dịch đi hướng phía Bắc vẫn tiếp tục xu hướng trầm lắng khi số lượng tàu vẫn có xu hướng tăng mạnh tại khu vực Đông Nam Á, có khoảng 20 tàu có trọng tải từ 8.000 – 19.000 DWT ghi nhận tại khu vực. Do đó, mức cước vẫn rất cạnh tranh, với nhiều sự lựa chọn cho các nhà thuê tàu. Thị trường Viễn Đông duy trì sự ổn định, hầu hết các tàu đã được cho thuê ký kết tới giữa tháng ba, nhưng cước vẫn ở mức thấp. Các chuyến hàng 10.000 – 12.000 tấn BTX được ký kết quanh mức 18 – 20 đô la Mỹ/tấn, trong khi một số tàu có trọng tải lớn hơn từ 19.000 - 26.000 tấn cũng được thuê với mức tương tự. Các giao dịch vận chuyển về phía Nam có vẻ tiếp tục dấu hiệu tăng từ tuần trước, ghi nhận một vài hợp đồng được ký kết chờ hàng MTBE và CSS. Các chuyến hàng 10.000 đến 12.000 tấn MTBE/MEAC từ Bắc Trung Quốc đi Straits được ký kết ở mức 33 – 35 đô la Mỹ/tấn, trong khi các chuyến hàng CSS có trọng tải tương tự từ Viễn Đông vào Bahudopi/ Đảo Obi chỉ được ký kết quanh mức 27 – 29 đô la Mỹ/tấn. Thị trường dầu cọ tiếp tục bị ảnh hưởng bởi sự cạnh tranh về giá của mặt hàng dầu đậu nành, khi cả Ấn Độ và Trung Quốc tăng cường nhập khẩu dầu đậu nành hơn thay vì sản phẩm dầu cọ. Các chuyến 8.000 – 12.000 tấn từ Straits vào bờ đông Ấn Độ đã được ký kết quanh mức 25 – 28 đô la Mỹ/tấn, trong khi các chuyến hàng lớn hơn đi bờ tây Ấn Độ vẫn duy trì ở mức 32 – 35 đô la Mỹ/tấn.

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

	Giá thuê tàu định hạn tuần 07/2025			Giá thuê tàu định hạn tuần 06/2025		
	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM
VLCC	50,000	48,500	47,500	-	-	-
SUEZMAX	35,000	34,500	34,500	-	-	-
AFRAMAX	31,000	30,000	29,000	-	-	-
LR-2	30,000	30,500	29,000	-	-	-
LR-1	23,500	22,000	21,000	-	-	-
MR	21,500	21,500	20,500	-	-	-
HANDY	19,000	18,000	18,000	-	-	-

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	430		450		460	
2	Bangladesh	440		460		470	
3	India	435		455		465	
4	Turkey	280		290		300	

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

MỘT SỐ TÀU PHÁ DỠ GHI NHẬN TRONG TUẦN 08/2025

Name	Type	Blt year	LDT	Demolition place	Price (US\$/lt)	Dwt	Comments
Lakatamia	Tanker	2000	10,081	Bangladesh	520.50	48,683	Old sale, arrived
Wang	Bulker	1993	9,614	Bangladesh	465.50	69,235	Old sale, arrived
Eponyma	MPP	1999	2,689	-	415.00	6,013	As is Singapore

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.*