



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 09/2025

(25/02/2025 – 03/03/2025)

1. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÃ QUA SỬ DỤNG:

Tổng thống Mỹ Donald Trump, trong bài phát biểu mới nhất của mình, tuyên bố sẽ thành lập văn phòng mới chuyên về đóng tàu tại Nhà Trắng nhằm cạnh tranh trực diện với Trung Quốc. Đáng nói là hiện nay Mỹ xếp thứ 19 toàn cầu trong lĩnh vực đóng tàu thương mại với chưa đầy 5 tàu/năm trong khi Trung Quốc đóng 1.700 tàu/năm. Do đó, ngành đóng tàu Trung Quốc là một phần quan trọng trong logistic toàn cầu. Nếu xét số lượng tàu đã đóng và đang đóng mới tại Trung Quốc thì sự thống lĩnh này trước mắt sẽ không thể dịch chuyển hay thay thế. Trong khi đó, các xưởng đóng tàu Nhật Bản và Hàn Quốc, vô cùng thức thời, đã mở rộng hợp tác với các xưởng đóng tàu Trung Quốc để chia sẻ thiết kế và kỹ thuật để duy trì khả năng cạnh tranh trên thị trường bấy lâu nay. Trường hợp đề xuất áp phí cảng đối với tàu Trung Quốc ghé cảng Mỹ của Cơ quan Đại diện thương mại Mỹ (USTR) được thông qua sẽ tạo ra sự gián đoạn đáng kể trên thị trường vận tải biển toàn cầu. Hơn nữa, nhiều chủ tàu có thể cố tránh ghé cảng Mỹ khiến cước vận tải cao hơn, thúc đẩy lạm phát và tăng áp lực và chi phí hậu cần cho các doanh nghiệp Mỹ - phản đòn lên chính quốc gia này. Một mặt, các đối tác thương mại của Mỹ như Trung Quốc và Canada cũng bắt đầu áp thuế trả đũa lên Mỹ - mở ra những cuộc xung đột thương mại mới. Ngoài ra, tổng thống Mỹ cũng nhấn mạnh quyết tâm giành lại quyền kiểm soát kênh đào Panama (năm 1997, Mỹ và Panama ký hiệp ước chung về việc bàn giao hoàn toàn kênh đào cho Panama và chính thức bàn giao toàn bộ năm 1999). Một nhiệm kỳ tổng thống Mỹ có thời gian 4 năm, đến nay chỉ mới hơn 1 tháng nhưng thị trường đã có rất nhiều biến động và xung đột thương mại. Liệu “Giấc mơ Mỹ” có thật sự trở lại?

Ở mảng tàu hàng khô, chỉ số BDI tiếp tục tăng thêm 237 điểm (tương đương 22,8%) – chỉ số 1.229 điểm hiện tại đang ở mức cao nhất trong 3 tháng trở lại. Tổng quan chỉ số thuê tàu các phân khúc tuần qua tăng đồng đều như sau: Capesize tăng phi mã 821 điểm (tương đương 70,8%) do hoạt động khai thác quặng sắt ở Úc trở lại tạo động lực thúc đẩy thị trường, thì Panamax giảm 111 điểm (9,6%), còn Supramax và Handysize nhìn chung có xu hướng đi ngang, chỉ biến động nhẹ. Cước tăng nên các chỉ số thuê tàu đều tăng, nên ghi nhận giá bán tàu nhích nhẹ hơn so với tuần trước. Các hoạt động đàm phán mua bán tàu đang vô cùng tích cực, nhiều ứng viên mới và tỷ lệ cạnh tranh cũng khá cao. Đối với phân khúc Supramax, có tin chủ tàu UAE chốt tàu **Dubai Knight** (55.418 dwt, đóng 2007 Nhật, DD 04/2025, SS 03/2027) với giá khoảng 10,5 triệu đô la Mỹ nhưng tin này không đúng. Do thị trường sôi động trở lại nên hiện chủ tàu nhắm mức trên 11 triệu đô la Mỹ mới bán. Hai tàu Supramax khác đóng Trung Quốc là **Mesk** và **Avra I** (~56.000 dwt, đóng 2010) cũng lần lượt được bán thành công với giá khoảng 10,65 triệu đô la Mỹ và 11 triệu đô la Mỹ. Mức này hơi mềm do cần phải lên đà trong năm nay. Đối với phân khúc Handysize, cách đây một tuần có thông tin chủ tàu Nhật rao bán tàu **Nord Nanami** (38.204 dwt, đóng 2012 Nhật, DD/SS 06/2025) với giá khoảng 13,5 triệu đô la Mỹ, song nhiều người Mua cạnh tranh đẩy giá lên cao và cuối cùng có bên trả gần 14 triệu để chốt thành công. Tuy nhiên mức này vẫn rẻ nếu so sánh với tàu tương tự đóng ở Hàn Quốc là **Western Fedora** (37.405 dwt,

đóng 2012 Hàn Quốc, DD 07/2025, SS 07/2027) cũng được chốt ở mức khoảng 14,2 triệu đô la Mỹ. Đối với tàu Handysize đóng Trung Quốc, ghi nhận chủ tàu Na Uy chốt bán tàu **Vega Dablam** (35.112 dwt, đóng 2011, DD 06/2025, SS 11/2026) với giá khoảng 9,5 triệu đô la Mỹ và chủ tàu Anh chốt tàu tương tự **Seastar Explorer** (34.569 dwt, đóng 2012, DD 04/2025, SS 01/2027) khoảng 9,8 triệu đô la Mỹ. Giá hai tàu này cũng mềm do hạn đà trung gian cận kề nên chủ tàu chốt bán nhanh. Tàu già **Despina** (28.354 dwt, đóng 2007 Nhật, DD 12/2025, SS 11/2027) về tay Người mua Trung Đông với giá khoảng 7,2 triệu đô la Mỹ. Đã lâu rồi mới ghi nhận tàu già 18 tuổi đóng Nhật bán nên đây sẽ là mốc tham chiếu cho các tàu tương tự trong thời gian tới.

Ở mảng tàu dầu/hóa chất, thị trường có xu hướng trầm lắng trước các biến động địa chính trị xoay quanh nước Mỹ với các chính sách khó lường và các lệnh trừng phạt tiềm ẩn. Cụ thể chỉ số BDTI (Baltic Dirty Tanker Index) lại giảm 2,85% (hiện ở mức 881 điểm) còn chỉ số BCTI (Baltic Clean Tanker Index) giảm thêm 6,5% (656 điểm). Tuy vậy, các chuyên gia trong ngành vẫn khá lạc quan khi xét yếu tố dài hạn do đội tàu dầu/hóa chất toàn cầu ngày càng già đi và lượng tàu đóng mới để thay thế còn hạn chế. Hoạt động mua bán tàu tuần qua hiển nhiên vẫn xung quanh các cỡ tàu quen thuộc như Suezmax, Aframax và MR (chiếm đại đa số là các tàu đóng Hàn Quốc). Ngày càng có thêm nhiều tàu trẻ được chào ra thị trường và thiết lập các mốc tham chiếu mới. Ở phân khúc MR, sau khi bán thành công 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 tuần trước, thì chủ tàu Ý tiếp tục chốt tàu trẻ **PS Milano** (49.999 dwt, đóng 2018 Hàn Quốc, DD 07/2026, SS 07/2028) với giá khoảng 37,5 triệu đô la Mỹ. Cặp tàu chemical 15 tuổi **NH Erle** và **NH Siri** (49.999 dwt, đóng 2010 Hàn Quốc, DD/SS 9-12/2025) cũng vừa bán với giá khoảng 22 triệu đô la Mỹ/tàu – giá này hơi mềm so với mặt bằng chung của thị trường do hạn đà hai tàu cũng cận kề.

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						
Mount Austin	2010	Japan	178,623	26.75	Chinese	BWTS & scrubber fitted, DD/SS 06/2025
Bulk Northville	2010	Korea	169,126	21.25	Undisclosed	DD/SS due 05/2025
Dream Star	2014	Japan	81,782	20.50	Brave Maritime	BWTS & scrubber fitted, DD 06/2027, SS 04/2029
Maria D	2009	Japan	78,821	11.20	Undisclosed	BWTS fitted, DD due 03/2025, SS 12/2026
Ice Queen	2002	Japan	76,598	6.00	Undisclosed	BWTS fitted, DD due 03/2025, SS 02/2027
Antigoni	2000	Japan	75,122	5.25	Undisclosed	BWTS fitted, DD/SS due 04/2025
Aegea	2000	Japan	75,115	5.25		BWTS fitted, DD/SS due 03/2025
Graecia Universalis	2005	Japan	73,902	8.20	Undisclosed	BWTS fitted, DD/SS due 04/2025
Western Fuji	2020	China	63,597	28.00	Undisclosed	BWTS & scrubber fitted, DD/SS due 06/2025
Nord Magellan	2020	Japan	63,547	29.80	Chinese	DD/SS 04/2025
Mesk	2010	China	56,988	10.65	Greek	BWTS fitted, DD/SS due 10/2025

Avra I	2010	China	56,698	11.00	Undisclosed	BWTS fitted, DD/SS due 05/2025, Greek owners
Podhale	2005	China	38,995	6.00	Undisclosed	BWTS fitted, ice class 1C, DD/SS due 07/2025, Polish owners
Nord Nanami	2012	Japan	38,204	13.80	Undisclosed	BWTS fitted, DD/SS due 06/2025
Western Fedora	2012	Korea	37,405	14.20	Undisclosed	BWTS fitted, DD 07/2025, SS 07/2027
Antarctic Ocean	2010	Samjin, China	36,009	9.00	Undisclosed	Log-fitted, DD/SS 11/2025, UK-based owners
Vega Dablam	2011	China	35,112	9.50	Undisclosed	BWTS fitted, semi boxed, DD due 06/2025, SS 11/2026, Norwegian owners
Seastar Explorer	2012	China	34,569	9.80	Undisclosed	BWTS fitted, DD due 04/2025, SS 01/2027, UK-based owners
Despina	2007	Japan	28,534	7.20	Middle Eastern	BWTS fitted, DD 12/2025, SS 11/2027
TANKERS						
Penta I	2003	Korea	319,175	29.25	Undisclosed	BWTS fitted, DD 01/2027, SS 02/2028
Onisilos	2004	Korea	159,100	25.00	Undisclosed	DD 04/2027, SS 01/2029
Diamondway	2016	Korea	154,966	68.00	NAT	BWTS & scrubber fitted, DD/SS 06/2026
Goldway	2016	Korea	154,781	68.00		BWTS & scrubber fitted, DD/SS 06/2026
Prostar	2019	Korea	115,643	63.00	Teekay	BWTS fitted, DD 12/2026, SS 01/2029
Raffles Harmony	2013	Korea	105,405	41.90	Chinese	BWTS & scrubber fitted, DD 04/2026, SS 01/2028
NH Erle	2010	Korea	49,999	22.00	Champion Tankers	BWTS fitted, chemical IMO II/III, epoxy phenolic coated, DD/SS due 09/2025
NH Siri	2010	Korea	49,999	22.00		BWTS fitted, chemical IMO II/III, epoxy phenolic coated, DD/SS 12/2025
PS Milano	2018	Korea	49,999	37.50	Greek	BWTS fitted, chemical IMO II/III, epoxy phenolic coated, eco M/E, DD 07/2026, SS 07/2028
Valle Di Cordoba	2005	Korea	40,218	12.50	Dubai	BWTS fitted, DD/SS due 04/2025

SC Taipei

2000

Spain

22,377

8.80

Undisclosed

BWTS fitted,
chemical IMO
II/III, stainless
steel, DD/SS
08/2025, Chinese
owners

CONTAINERS

CMA CGM Africa One

2010

HHIC,
Philippines

51,634

CMA CGM

3650 teu, BWTS
fitted, DD/SS
08/2025

CMA CGM Africa Four

2010

HHIC,
Philippines

51,619

CMA CGM

3650 teu, BWTS
fitted, DD/SS
10/2025

CMA CGM Africa Two

2010

HHIC,
Philippines

51,608

CMA CGM

3650 teu, BWTS
fitted, DD/SS
08/2025

CMA CGM Africa Three

2010

HHIC,
Philippines

51,604

CMA CGM

3650 teu, BWTS
fitted, DD/SS
09/2025

Kumasi

2002

China

30,453

12.75

MSC

2207 teu, DD/SS
03/2027

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

Giá trị tàu hàng khô (đv: triệu đô la Mỹ)		% thay đổi theo (M (month) = tháng)					TB 5 năm
	02/ 2025	1M	3M	6M	12M		

CAPE SIZE

180k dwt	Resale	75.50	0%	-1%	-1%	1%	59.75
180k dwt	5 tuổi	62.00	0%	-2%	-2%	7%	43.50
170k dwt	10 tuổi	43.00	0%	-2%	-3%	15%	30.50
150k dwt	15 tuổi	26.25	-1%	-6%	-9%	5%	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	-4%	-8%	-11%	-5%	34.50
58k dwt	5 tuổi	30.50	-5%	-12%	-16%	-8%	25.75
56k dwt	10 tuổi	22.00	-4%	-11%	-21%	-14%	18.75
52k dwt	15 tuổi	14.25	-3%	-10%	-14%	-8%	12.75

HANDYSIZE

37k dwt	Resale	33.00	-1%	-4%	-4%	-3%	28.75
37k dwt	5 tuổi	25.50	0%	-6%	-9%	-7%	22.75
32k dwt	10 tuổi	17.00	-3%	-13%	-17%	-11%	15.00
28k dwt	15 tuổi	11.00	0%	-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%	112.25
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
DP2 shuttle tanker	158,000 dwt	1.300	9	Samsung	Transpetro Brazil Tsakos	2027 (2) - 2028 (7)	

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 đầu/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:

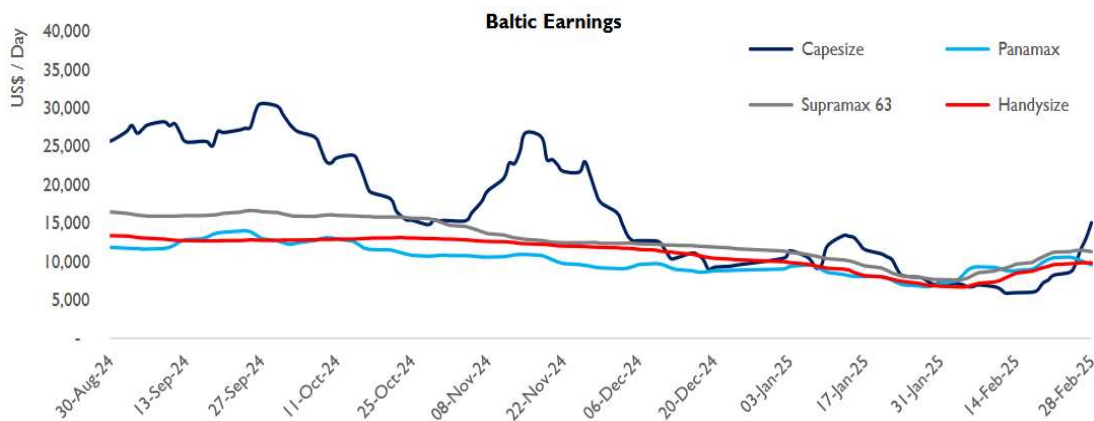
Thị trường **Supramax** tuần qua khởi đầu ổn định và sau đó không có nhiều biến động, trải qua một tuần yên tĩnh với đà tăng gần đây, thị trường dường như tạm thời chững lại. Cuộc trung bình trung tuần đóng cửa ở mức 11.309 đô la Mỹ, tăng nhẹ 104 đô la Mỹ so với mức 11.205 đô la Mỹ của tuần trước. Tâm lý bị quan bao trùm Đại Tây Dương với việc thiếu nhu cầu thuê mới, đây được xem là yếu tố chính ở cả phía bắc và phía nam lưu vực, có nhận định cho rằng Vịnh Châu Mỹ chỉ đơn giản là đang trầm lắng. Ở Thái Bình Dương, thị trường nhiều biến động, cuộc giảm ở các khu vực phía bắc, trong khi phía nam có nhiều sự lạc quan hơn một chút. Ở Ấn Độ Dương, thị trường vẫn chưa có dấu hiệu khởi sắc, sự ịch kéo dài.

Thị trường **Handies** tuần qua có nhiều biến động, cuộc trung bình trong tuần đóng cửa ở mức 9.844 đô la Mỹ, tăng 228 đô la Mỹ so với mức 9.616 đô la Mỹ của tuần trước. Cuộc ở Coninent-Địa Trung Hải vẫn giữ vững, trong khi Vịnh Châu Mỹ có những dấu hiệu cải thiện hơn nữa. Sau một loạt các thương vụ thuê định hạn được chốt vào tuần trước, sự quan tâm đã giảm nhiệt, dù vậy các tàu vẫn có thể đạt được mức khoảng 10.500 đô la Mỹ cho các hợp đồng ngắn hạn. Ở Thái Bình Dương, mặc dù các hoạt động vận tải còn đang hạn chế, thị trường nhìn chung vẫn đang duy trì kỳ vọng. Nguồn cung tàu ở Đông Nam Á và Bắc Thái Bình Dương tiếp tục được giải phóng, làm thắt chặt thêm danh sách tàu và thúc đẩy các bên thuê tàu chấp nhận cước tăng, đặc biệt là đối với các tàu đi ngày. Tình hình chung các chủ tàu vẫn tiếp tục giữ vững giá cước yêu cầu.

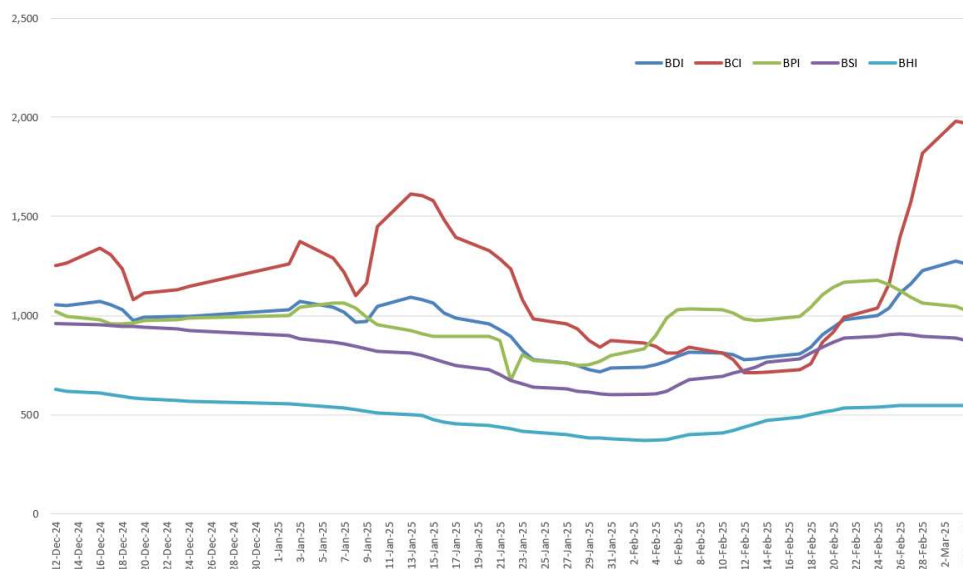
GIÁ THUÊ T/C TRUNG BÌNH TÀU HÀNG KHÔ THAM KHẢO NGÀY 04/03/2025

	US\$/ngày	▲/▼
SUPRAMAX	9,275	▲
HANDIES 38K	9,844	▲

(so sánh với giá trị ngày 24/02/2025)



CHỈ SỐ THỊ TRƯỜNG TÀU HÀNG KHÔ



3.2. Thị trường thuê tàu dầu/hóa chất:

Tại thời điểm báo cáo, giá dầu thô Mỹ WTI giao dịch ở ngưỡng 67,98 đô la Mỹ/thùng - giảm 0,57% so với phiên giao dịch trước đó, trong khi giá chuẩn Brent dừng lại ở mức 71,06 đô la Mỹ/thùng - giảm 0,78%. Kết thúc phiên giao dịch đầu tuần, giá dầu giảm khoảng 2% xuống mức thấp nhất trong 12 tuần, sau khi thị trường tiếp nhận thông tin OPEC+ sẽ tiến hành tăng sản lượng dầu theo kế hoạch vào tháng 4, và lo ngại thuế quan của Mỹ có thể gây tổn hại đến tăng trưởng kinh tế toàn cầu và nhu cầu dầu. Cuối cùng, OPEC+ đã quyết định thực hiện đợt tăng sản lượng dầu vốn bị trì hoãn từ lâu, thêm khoảng 138.000 thùng mỗi ngày vào kế hoạch khai thác bắt đầu từ tháng 4. Theo ghi nhận, Quyết định của OPEC được đưa ra khi Tổng thống Mỹ Donald Trump tiếp tục kêu gọi hạ giá dầu, gây sức ép buộc Ả Rập Xê-út và các đồng minh của nước này phải bơm thêm dầu. Bên cạnh đó, lượng dầu chảy vào Châu Á thấp hơn dự kiến đã khiến một số người đặt câu hỏi về tính chính xác của dự báo nhu cầu dầu trong năm nay. Theo báo cáo, lượng nhập khẩu thực tế đã giảm 780.000 thùng/ngày vào tháng 1 và tháng 2 so với cùng kỳ năm ngoái - báo hiệu đây sẽ là một năm đầy biến động.

3.2.1 Phân khúc tàu chở dầu thô

Phân khúc tàu VLCC

Thị trường tàu VLCC có một tuần tương đối ảm đạm khi cước trên tuyến Trung Đông/Trung Quốc đã giảm xuống chỉ còn gần mức WS 57 sau khi đã trải qua một tuần tăng mạnh mẽ, nguyên nhân do các chuyến đầu tháng 3 đã được ký kết từ cuối tháng 2. Tại khu vực Đại Tây Dương, cước trên tuyến WAF/Trung Quốc giảm xuống còn ở mức WS 59. Tuy nhiên, tâm lý chủ tàu vẫn đang khá tích cực khi khối lượng hàng hóa có dấu hiệu tăng lên. Theo một vài nhận định, trong tuần tới cước sẽ có xu hướng tăng và ổn định trở lại khi bắt đầu tháng mới.

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	41.739	37.233	↓
USG/Trung Quốc	41.827	41.239	↓

Phân khúc tàu Suezmax

Theo ghi nhận, cước tàu Suezmax tiếp tục xu hướng trầm lắng mặc dù thị trường Tây Phi đã có sự cải thiện vào đầu tuần do hoạt động mạnh mẽ đến từ khu vực Địa Trung Hải và Biển Đen. Tuy nhiên, cước đã giảm nhẹ khi nhu cầu dần yếu đi. Đơn cử, cước cho tuyến Nigeria/UKC giảm xuống còn WS 85. Bên cạnh đó, cước tại khu vực Đại Tây Dương không mấy khả quan khi giảm xuống mức WS 85 – giảm 10 điểm so với tuần trước.

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	36.391	33.827	↓
Guyana / UKC	33.657	33.333	↓

Phân khúc tàu Aframax

Theo đánh giá, phân khúc tàu Aframax có cùng chung xu hướng với hai thị trường nói trên. Ghi nhận, các hoạt động giao dịch tại khu vực Trung Đông đang ở mức trầm lắng do nhu cầu suy yếu ở cả hai khu vực. Bên cạnh đó, tại khu vực Địa Trung Hải cước trên tuyến Ceyhan/Lavera giảm xuống mức WS 122, nguyên nhân chủ yếu do nguồn cung tàu sẵn có trong khu vực khá cao, dẫn đến cạnh tranh về cước. Tuy nhiên, vào cuối tuần thị trường có dấu hiệu phục hồi, một số lô hàng được ký kết ở quanh mức WS 130.

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	28.265	28.824	↑
Med / Med	32.235	30.729	↓
USG / Cont	31.967	38.568	↑
EC Mex / USG	23.249	28.819	↑

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 hiện vẫn tiếp tục xu hướng trầm lắng, với nhu cầu hiện tại không mấy khả quan và tâm lý thị trường tương đối ảm đạm. Do đó, cước trên tuyến Sing/Đông Úc đã có sự điều chỉnh, hiện giảm xuống mức WS 180 – tương đương với khoảng 18.450 đô la Mỹ/ngày và cước trên tuyến x-Singapore cũng đã giảm xuống dưới mức 200.000 đô la Mỹ. Tuy nhiên, triển vọng và tâm lý chủ tàu vẫn rất tích cực khi có dấu hiệu nhu cầu đã tăng lên trở lại, dự kiến rằng nhiều lô hàng sẽ được ký kết vào cuối tuần này. Bên cạnh đó, thị trường tại khu vực AG đang có dấu hiệu ổn định, dự kiến cước sẽ tăng tại khu vực này khi số lượng tàu và hàng hóa đang dần có sự cân bằng trong khu vực. Mặc dù nhu cầu hiện tại không cao trong suốt sự kiện Tuần lễ năng lượng quốc tế, cước vẫn duy trì ổn định tại khu vực UKC. Tuy nhiên, các hoạt động có phần chậm lại vào cuối tuần đã tác động lên mức cước và xu hướng bắt đầu giảm. Đơn cử, cước trên tuyến Cont/USAC hiện chỉ giao dịch ở mức WS 150. Tại khu vực Địa Trung Hải, thị trường vẫn duy trì sự ổn định nhờ sự cân đối giữa số lượng tàu và hàng hóa. Theo báo cáo, hiện các nhu cầu về Naphtha là khá lớn, mặc dù vậy cước vẫn giảm nhẹ trong suốt tuần và hiện tại cước trên tuyến Med/TA dao động ở mức WS 165. Đối với phân khúc Handy, thị trường Tây Bắc Âu hiện cũng chung xu hướng ảm đạm do sự kiện Tuần lễ năng lượng tại London. Mặc dù vậy, do số lượng tàu trong khu vực khá

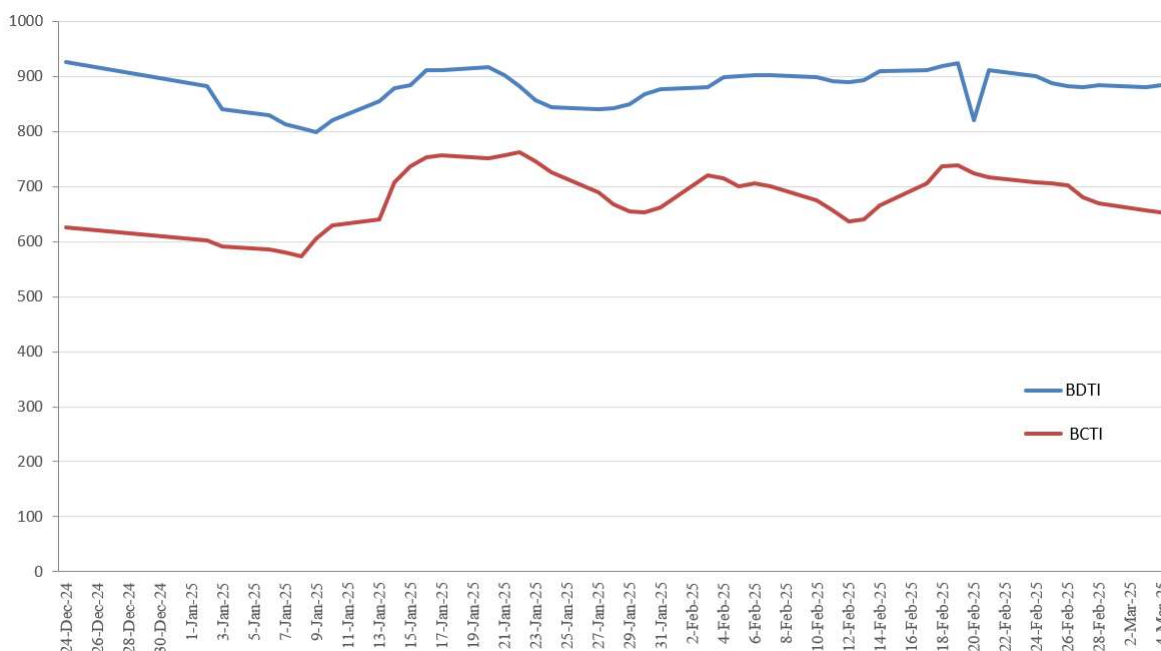
hạn chế nên hiện cước vẫn giữ ổn định quanh mức WS 200, ghi nhận một số hàng hóa cũng đã tìm các tuyến khác bằng cách chuyển sang tàu MR hoặc thậm chí là các tàu có kích thước nhỏ hơn. Bên cạnh đó, phân khúc Handy ở Địa Trung Hải cũng có một tuần khá trầm lắng. Mặc dù có một vài giao dịch nhỏ được ký kết và số lượng tàu trong khu vực đã giảm đi từ thứ Hai, tuy nhiên điều này không đủ để ngăn việc cước giảm xuống mức WS 155 cho tuyến Algeria/EU Med.

Phân khúc tàu dầu/hóa chất nhỏ: Các giao dịch khu vực Bắc Á vẫn tiếp tục xu hướng trầm lắng với việc Hengyi và Petronas đã ký kết hợp đồng cho một số lô hàng vào tháng 3 với mức cước cạnh tranh. Đơn cử, 18.000 tấn Benzene của Hengyi từ Muara đến trung Trung Quốc đã được ký kết ở mức 22 – 24 đô la Mỹ/tấn, trong khi các lô hàng từ 6.000 – 8.000 tấn của Petronas được ký kết mức 34 – 35 đô la Mỹ/tấn cho tuyến từ Kerteh đến 2 cảng miền Trung Trung Quốc. Bên cạnh đó, các hoạt động ở khu vực Nam Á hiện đang dần ổn định, theo ghi nhận các đơn hàng cỡ 10.000 – 12.000 tấn MTBE/MEAC được giao dịch trong tuần qua. Mức cước có xu hướng tăng nhẹ, đơn cử, 10.000 tấn MTBE từ Bắc Trung Quốc đến Straits được ký kết quanh mức 430.000 đô la Mỹ. Tuy nhiên, các hoạt động vận chuyển CSS vẫn khá ảm đạm, với cước hiện giảm xuống chỉ còn mức 28– 32 đô la Mỹ/tấn trên tuyến từ Nhật Bản hoặc Trung Quốc đi đến Obi/Weda. Theo ghi nhận, thị trường dầu cò hiện đang tương đối ổn định, khi các báo cáo cho thấy có nhiều lô hàng được ký kết từ giữa tháng 3 đến giữa tháng 4. Tuy nhiên, mức cước hiện vẫn thấp khi các nhà giao dịch tiếp tục gây áp lực để duy trì biên lợi nhuận thương mại của họ.

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	49,000	47,500	46,000	50,000	48,500	47,500
SUEZMAX	34,500	35,000	35,000	35,000	34,500	34,500
AFRAMAX	31,000	29,500	29,000	31,000	30,000	29,000
LR-2	29,000	30,000	29,500	30,000	30,500	29,000
LR-1	24,000	22,500	22,000	23,500	22,000	21,000
MR	21,500	21,000	20,000	21,500	21,500	20,500
HANDY	18,500	17,500	17,500	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 09/2025

Name	Type	Blt year	LDT	Demolition place	Price (US\$/lt)	Dwt	Comments
Repubblica Argentina	PCC	1998	17,528	Turkey	340.00	23,882	Old sale in Jan/2025
Winne	Bulker	2000	21,216	Bangladesh	-	172,571	
Elan	Tanker	2004	13,395	India	-	72,854	
Bluefins	Tanker	2001	12,997	India	-	68,467	

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.*