



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 11/2025

(11/03/2025 – 17/03/2025)

1. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÃ QUA SỬ DỤNG:

Sau khi Liên minh Châu Âu phản đòn trả đũa Mỹ (Mỹ áp thuế 25% lên mặt hàng nhôm và thép), thì Mỹ tiếp tục khơi mào đe dọa áp thuế lên mặt hàng rượu vang và rượu nhập khẩu từ châu Âu. Nhiều hiệp hội kinh doanh ở cả hai bờ Đại Tây Dương đều kêu gọi lãnh đạo các nước chấm dứt leo thang căng thẳng. Chuỗi trả đũa “ăn miếng, trả miếng” này khiến các nhà đầu tư, doanh nghiệp và người tiêu dùng hoang mang. Tình trạng này có thể đe dọa chuỗi cung ứng toàn cầu, làm tăng nguy cơ suy thoái kinh tế.

Ở mảng tàu hàng khô, tuần qua chỉ số BDI duy trì xu hướng leo dốc và tích lũy thêm 245 điểm (↑17,2%) lên mức 1.669 điểm. Thị trường thuê tàu tuần qua hoạt động khá nhộn nhịp nên chỉ số thuê tàu các phân khúc đều tăng như sau: Capesize tăng 379 điểm (↑15,3%, hiện ở mức 2.857 điểm), Panamax tăng 351 điểm (↑34,6%, hiện ở mức 1.365 điểm - mức cao nhất trong vòng 5 tháng qua), Supramax tăng 66 điểm (↑7,6%, hiện ở mức 930 điểm), Handysize cũng tăng 1,9% (trung bình nhích nhẹ chưa đầy 5% mỗi tuần nhưng nhìn chung đã tăng 53,7% kể từ đầu tháng 2/2025). Hoạt động mua bán tuần qua trở lại vô cùng sôi động. Ở phân khúc Supramax, ghi nhận chủ tàu Bồ Đào Nha bán tàu **Port Macau** (58.730 dwt, đóng 2008 xưởng Tsuneishi Zhoushan, Trung Quốc, DD 05/2026, SS 05/2028) với giá khoảng 11,8 triệu đô la Mỹ. Nếu so với tàu **Dubai Knight** (55.418 dwt, đóng 2007 Nhật, DD 04/2025, SS 03/2027) được chủ tàu nhắm mức khoảng 11 triệu đô la Mỹ hai tuần trước thì giá tàu **Port Macau** nay đã thiết lập mốc tham chiếu mới. Tàu khác đóng Nhật là **Strange Attractor** (55.742 dwt, đóng 2006, đã lắp hệ thống lọc khí (scrubber), DD 07/2025, SS 10/2026) cũng vừa được chủ tàu Hy Lạp chốt thành công với giá khoảng 9,3 triệu đô la Mỹ. Tháng trước tàu tương tự nhưng già hơn một tuổi (đóng 2005 Nhật) cũng được chốt xung quanh 10 triệu đô la Mỹ nên giá tàu **Strange Attractor** khá mềm, do cũng sắp đến hạn đà trung gian. Ở phân khúc Handysize, người Mua Thổ Nhĩ Kỳ chốt bộ ba tàu hoán cải (từ ~35.000 dwt → 38.700 dwt) là **Erhan**, **Nedim** và **Orhan** (đóng 2013 Hàn Quốc) với giá trung bình 15 triệu đô la Mỹ/tàu. Mức này không quá cao nếu so giao dịch tương tự là tàu **Western Fedora** (37.405 dwt, đóng 2012, DD 07/2025, SS 07/2027) được bán thành công cách đây hơn 2 tuần với giá khoảng 14,2 triệu đô la Mỹ. Tàu 32k dwt **Lion** (32.256 dwt, đóng 2007 Nhật, hầm hàng hộp, DD 01/2026, SS 01/2027) được chủ tàu Thổ Nhĩ Kỳ chốt với giá khoảng 10 triệu đô la Mỹ - mức khá cao trong thời điểm hiện nay.

Ở mảng tàu dầu/hóa chất, tuần qua chỉ số BDTI (Baltic Dirty Tanker Index) tuần qua tăng 6,8% hiện ở mức 946 điểm và chỉ số BCTI (Baltic Clean Tanker Index) cũng tăng thêm 11,7% hiện ở mức 765 điểm. Mới đây, cơ quan Năng lượng Quốc tế (IEA) cảnh báo chính sách thuế quan khắc nghiệt của Mỹ có thể làm suy yếu nhu cầu dầu toàn cầu vào năm 2025 kéo theo sự bất ổn trong ngành vận tải biển. Dự báo nguồn cung sẽ sớm vượt nhu cầu, dẫn đến giá dầu cũng như cước tàu có thể chịu áp lực giảm. Tuy vậy, mặt tích cực ở đây là các chủ tàu/người thuê có thể hưởng lợi do giảm phần nào chi phí vận hành tàu. Cước thuê tàu thô và cước thuê tàu dầu/thành phẩm nhìn chung tương đối trầm lắng. Đối với thị trường mua bán, giá tàu đã “nguội” đi phần nào và trở nên hợp lý hơn. Do đó Người mua lúc này đã sẵn sàng đầu tư và ngày càng ghi nhận nhiều mặt bằng

tham chiếu mới. Đơn cử như tàu Aframax **Southport** (115.462 dwt, đóng 2008 Hàn Quốc, DD 10/2026, SS 09/2028) vừa về tay người Mua Trung Quốc với giá khoảng 35 triệu đô la Mỹ. Giá này giảm trung bình 10-15% so với 3-5 tháng trước. Ở phân khúc MR, chủ tàu Nhật chốt tàu dầu thành phẩm **Centennial Matsuyama** (47.165 dwt, đóng 2008 Nhật, DD 11/2026, SS 11/2028) với giá khoảng 16,5 triệu đô la Mỹ - mức này mềm và hợp lý hơn nhiều so với 3-4 tháng trước. Đơn cử tháng 11/2024, tàu già hơn 3 tuổi **Jag Padma** (47.999 dwt, đóng 2005 Nhật) bán thành công với giá 17,2 triệu đô la Mỹ. Đối với phân khúc tàu 13k dwt, ghi nhận chủ tàu Trung Quốc chốt tàu chemical **Heng Xin** (13.968 dwt, đóng 2010 Trung Quốc) với giá khoảng 12 triệu đô la Mỹ. Mức này hơi mềm nhưng hợp lý vì tàu sắp đến hạn lên đà đặc biệt. Ngoài ra, hiện có thông tin tàu **Challenge Procyon** (45.996 dwt, đóng 2011 Nhật, DD/SS 11/2025) đang được đàm phán xung quanh 20 triệu đô la Mỹ - ở giai đoạn cao điểm giá tàu dạng này lên đến 28-29 triệu đô la Mỹ (giá giảm trung bình 30%).

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						
Bulk Providence	2011	Korea	180,491	28.00	Chinese	DD/SS 11/2026
Rosemary	2010	Korea	179,742	25.00	Undisclosed	DD/SS due 04/2025
Sea Poseidon	2011	China	176,371	25.70	Chinese	BWTS fitted, DD/SS 01/2026
Maran Odyssey	2006	Korea	171,681	18.60	Lila Global	BWTS & scrubber fitted, DD/SS 04/2026
Maran Sailor	2006	Korea	171,680	18.60		BWTS & scrubber fitted, DD 05/2026, SS 05/2026
Julia	2005	Japan	88,174	9.00	Undisclosed	BWTS fitted, DD/SS due 05/2025, Greek owners
Energy Hope	2012	Japan	82,122	17.00	Greek	DD 01/2025, SS 02/2027
YM Endeavour	2011	Japan	82,205	14.00	Undisclosed	Old sale, BWTS fitted, DD/SS 05/2025, SS 12/2025
Am Buchanan	2013	China	81,795	60.00	Undisclosed	BWTS fitted, DD 09/2026, SS 07/2028
Am Krakow	2013	China	81,752			BWTS fitted, DD 05/2027, SS 08/2028
Am Zenica	2014	China	76,089			Scrubber fitted, DD 10/2027, SS 10/2029
Am Annaba	2013	China	76,079			DD 09/2026, SS 09/2028
Ivestos I	2004	Japan	76,801	8.10	Undisclosed	BWTS fitted, DD 07/2027, SS 07/2029
Magic Eclipse	2011	Japan	74,940	13.50	Greek	BWTS fitted, DD/SS 02/2026
Johnny P	2001	Korea	74,540	6.50	Chinese	BWTS fitted, DD/SS 02/2026
Western Singapore	2020	China	63,688	28.00	Undisclosed	BWTS & scrubber fitted, DD/SS 04/2025
Indigo Flora	2013	Japan	58,724	Undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted, DD 02/2026, SS 06/2028
Indigo Luffy	2012	Japan	58,051			BWTS & scrubber fitted, DD 07/2025, SS 07/2028

Port Macau	2008	Tsuneishi Zhoushan, China	58,730	11.80	Undisclosed	BWTS fitted, DD 05/2026, SS 05/2028, Portuguese owners
Strange Attractor	2006	Japan	55,742	9.30	Undisclosed	BWTS & scrubber fitted, DD 07/2025, SS 10/2026
New Venture	2009	China	53,390	10.00	Undisclosed	DD 01/2027, SS 01/2029
Sirina	2001	Japan	50,170	6.85	Undisclosed	DD 11/2025, SS 11/2027, Greek owners
Erhan	2013	Korea	38,700	15.00	Turkish	Remeasure (original 35k dwt), BWTS fitted, DD 02/2026, SS 02/2028
Nedim	2013	Korea	38,700	15.00		Remeasure (original 35k dwt), BWTS fitted, DD 06/2026, SS 08/2028
Orhan	2013	Korea	38,700	15.00		Remeasure (original 35k dwt), BWTS fitted, DD 03/2026, SS 05/2028
Fortune Hero	2012	China	35,000	Undisclosed	Undisclosed	Auction sale, BWTS fitted, DD/SS 01/2027, Chinese owners
Tate J	2012	Korea	34,439	13.80	Undisclosed	BWTS fitted, DD due 06/2025, SS 01/2027
Lion	2007	Japan	32,256	10.00	Undisclosed	OHBS, BWTS fitted, DD 01/2026, SS 01/2027, Turkish owners
TANKERS						
DHT Lotus	2011	China	320,142	53.70	Chinese	BWTS & scrubber fitted, DD/SS 01/2026
Australis	2003	Japan	299,095	28.00	Seacon	FSU, DD 10/2026, SS 11/2028
Yinghao Spirit	2009	China	296,481	51.00	Chinese	BWTS fitted, DD 09/2026, SS 02/2029
Pentathlon	2009	Korea	158,475	40.50	Undisclosed	BWTS fitted, DD 08/2027, SS 08/2029
Southport	2008	Korea	115,462	35.00	Chinese	DD 10/2026, SS 09/2028
Centennial Matsuyama	2008	Japan	47,165	16.50	Undisclosed	DD 11/2026, SS 11/2028, Japanese owners
Eco Fleet	2015	Hyundai- Vinashin, Vietnam	39,208	30.00	Navigazione Montanari	BWTS fitted, chemical IMO II/III, epoxy coated, DD/SS due 07/2025
Yash	2002	Korea	37,320	8.20	Undisclosed	Chemical IMO III, epoxy coated, DD 08/2025, SS 05/2027
TTC Vishaka	2012	China	18,041	13.10	Undisclosed	BWTS fitted, chemical IMO III, epoxy phenolic coated, DD/SS 01/2026, UAE- based owners

Heng Xin	2010	China	13,968	12.00	Undisclosed	BWTS fitted, chemical IMO II/III, epoxy phenolic coated, DD/SS due 07/2025, Chinese owners
CONTAINERS						
Charleston	2011	Korea	102,518	80.00	Zim	8586 teu, BWTS & scrubber fitted, DD 10/2025, SS 01/2026
Shenzhen	2011	Korea	102,517	80.00		8586 teu, BWTS & scrubber fitted, DD 08/2025, SS 01/2026
Haris	2015	China	25,160	31.00	Neptune Pacific Direct Line	2194 teu, BWTS fitted, DD/SS 11/2025, Greek owners
As Fabiana	2007	China	18,278	10.97	European	1296 teu, BWTS fitted, CR2X45T, ice class II, DD/SS 09/2026
As Franziska	2005	China	17,350	10.03		1345 teu, CR 2X45T, ice class II, DD/SS due 05/2025

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)								Giá trị tàu dầu/hóa chất (đv: triệu đô la Mỹ)							
		03/ 2025	% thay đổi theo (M (month) = tháng)				TB 5 năm			03/ 2025	% thay đổi theo (M (month) = tháng)				TB 5 năm
			1M	3M	6M	12M					1M	3M	6M	12M	
CAPESIZE															
180k dwt	Resale	76.00	1%	1%	-1%	1%	59.75	310k dwt	Resale	146.00	-1%	-2%	1%	3%	112.25
180k dwt	5 tuổi	63.00	2%	2%	-1%	2%	43.75	310k dwt	5 tuổi	112.00	-2%	-3%	-3%	0%	85.50
170k dwt	10 tuổi	44.00	2%	2%	-1%	4%	30.75	250k dwt	10 tuổi	83.00	-2%	-3%	-2%	0%	61.00
150k dwt	15 tuổi	27.50	2%	4%	-5%	2%	19.50	250k dwt	15 tuổi	53.00	-2%	-4%	-9%	-7%	43.50
PANAMAX															
82k dwt	Resale	38.00	-3%	-5%	-12%	-8%	36.75	160k dwt	Resale	94.00	-2%	-4%	-5%	-5%	77.75
82k dwt	5 tuổi	32.00	-3%	-7%	-16%	-10%	30.25	150k dwt	5 tuổi	77.00	1%	-1%	-7%	-7%	59.75
76k dwt	10 tuổi	24.00	-2%	-4%	-16%	-11%	21.00	150k dwt	10 tuổi	62.00	7%	0%	-8%	-8%	44.50
74k dwt	15 tuổi	14.25	-2%	-10%	-23%	-19%	14.00	150k dwt	15 tuổi	41.00	0%	-11%	-13%	-11%	28.75
SUPRAMAX															
62k dwt	Resale	37.00	0%	-5%	-10%	-10%	34.50	110k dwt	Resale	75.00	-5%	-11%	-12%	-10%	64.75
58k dwt	5 tuổi	30.50	0%	-8%	-16%	-10%	25.75	110k dwt	5 tuổi	62.50	-2%	-8%	-13%	-13%	50.75
56k dwt	10 tuổi	22.00	0%	-7%	-20%	-17%	18.75	105k dwt	10 tuổi	50.00	-3%	-6%	-16%	-13%	37.50
52k dwt	15 tuổi	14.25	-2%	-7%	-11%	-8%	12.75	105k dwt	15 tuổi	34.00	-3%	-9%	-18%	-13%	24.75
HANDYSIZE															
37k dwt	Resale	33.00	0%	-4%	-4%	-3%	28.75	52k dwt	Resale	51.00	0%	-7%	-9%	-5%	44.25
37k dwt	5 tuổi	25.50	0%	-5%	-9%	-7%	22.75	52k dwt	5 tuổi	41.00	0%	-9%	-16%	-10%	35.25
32k dwt	10 tuổi	17.00	3%	-9%	-15%	-13%	15.00	45k dwt	10 tuổi	31.00	0%	-11%	-23%	-17%	25.50
28k dwt	15 tuổi	11.00	0%	-8%	-12%	-12%	9.50	45k dwt	15 tuổi	21.50	5%	-2%	-20%	-15%	17.00
MR															

2. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÓNG MỚI:

Type	Size	Price (m.usd)	Qty	Yard	Owners	Delivery	Comments
Tanker	25,900 dwt	44.00-45.00	2	Jinling Dingheng	Rongtua Shipping	Dec 2027 – Mar 2028	Price per unit, stainless steel chemical tanker
Bulker	210,000 dwt	77.00-79.00	2	CSBC Taiwan	CMT Taiwan		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)				
	03/ 2025	1M	3M	6M	12M
Capesize (180.000 dwt)	74.0	-0.67%	-2.63%	-1.33%	10.45%
Panamax (77.000 dwt)	37.0	0.00%	-11.90%	-12.94%	-11.90%
Supramax (61.000 dwt)	34.5	0.00%	-11.54%	-11.54%	-9.21%
Handysize (37.000 dwt)	30.5	0.00%	-11.59%	-11.59%	-10.29%

Giá trị tàu dầu dầu/hóa chất đóng mới (đv: triệu đô la Mỹ)	% thay đổi theo (M (month) = tháng)				
	03/ 2025	1M	3M	6M	12M
VLCC (300.000 dwt)	125.5	-1.18%	-2.71%	-2.71%	-2.33%
Suezmax (170.000 dwt)	88.0	-1.68%	-2.22%	-2.22%	2.33%
A.max (115.000 dwt)	74.5	-0.67%	-0.67%	-0.67%	7.19%
MR (56.000 dwt)	51.0	-1.92%	-1.92%	-1.92%	6.25%

3. THỊ TRƯỜNG THUÊ TÀU

3.1. Thị trường thuê tàu hàng khô:

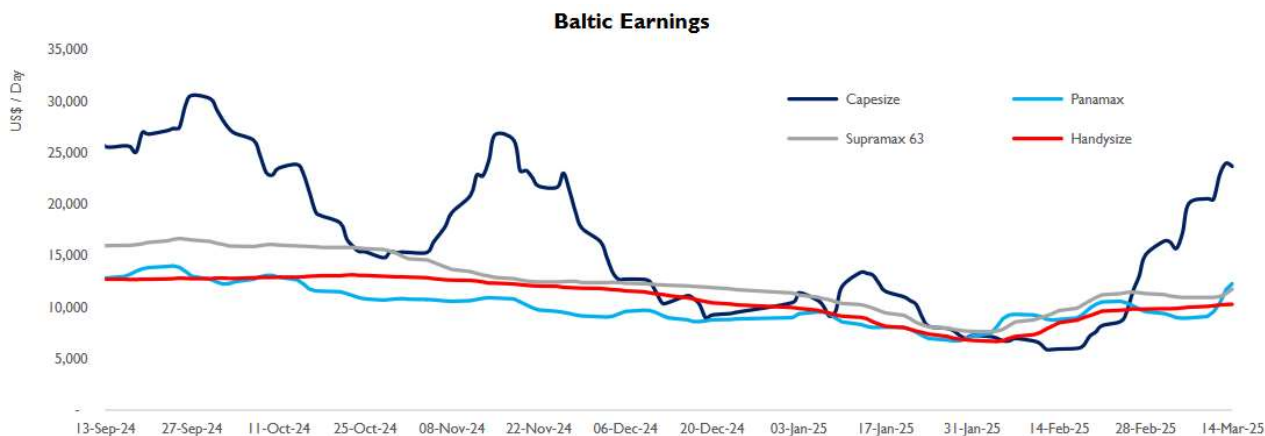
Thị trường **Supramax** tuần qua đầy tích cực với nhiều nhu cầu thuê ở cả khu vực Đại Tây Dương và Châu Á. Cước trung bình trong tuần đóng cửa ở mức 11.752 đô la Mỹ, tăng đáng mừng 1.459 đô la Mỹ so với mức 10.293 đô la Mỹ của tuần trước. Nhu cầu thuê tàu ở Continent-Địa Trung Hải tăng mạnh, đi kèm với cước cũng tăng và lượng hàng hoá dồi dào. Khu vực Thái Bình Dương cũng cải thiện đáng kể hơn. Bắc Thái Bình Dương được hỗ trợ bởi nguồn cung thép trên thị trường và sự thiếu hụt các tàu đóng khác ngoài Trung Quốc, trong khi phía Nam có nguồn than đá Indonesia tăng ô ạt trở lại.

Chỉ số cước trung bình phân khúc **Handies** tuần qua đóng cửa ở mức 10.928 đô la Mỹ, tăng 295 đô la Mỹ so với mức 10.003 đô la Mỹ của tuần trước. Khu vực Continent và Địa Trung Hải vẫn đang tích cực, nhu cầu thuê vượt quá nguồn cung tàu giao ngay giúp đẩy cước tăng. Khúc vực Vịnh châu Mỹ và Nam Đại Tây Dương chịu nhiều áp lực do lượng tàu chờ tăng lên, một số tàu chạy ballast rời Hoa Kỳ để tìm hàng. Thị trường Thái Bình Dương diễn ra ổn định nhưng yên ắng. Nhìn chung, thị trường châu Âu cho thấy cước tăng nhẹ, trong khi các chủ tàu ngày càng miễn cưỡng di chuyển đến châu Mỹ do lo ngại về thuế quan và sự khó lường về những gì chính quyền Trump sẽ làm tiếp theo.

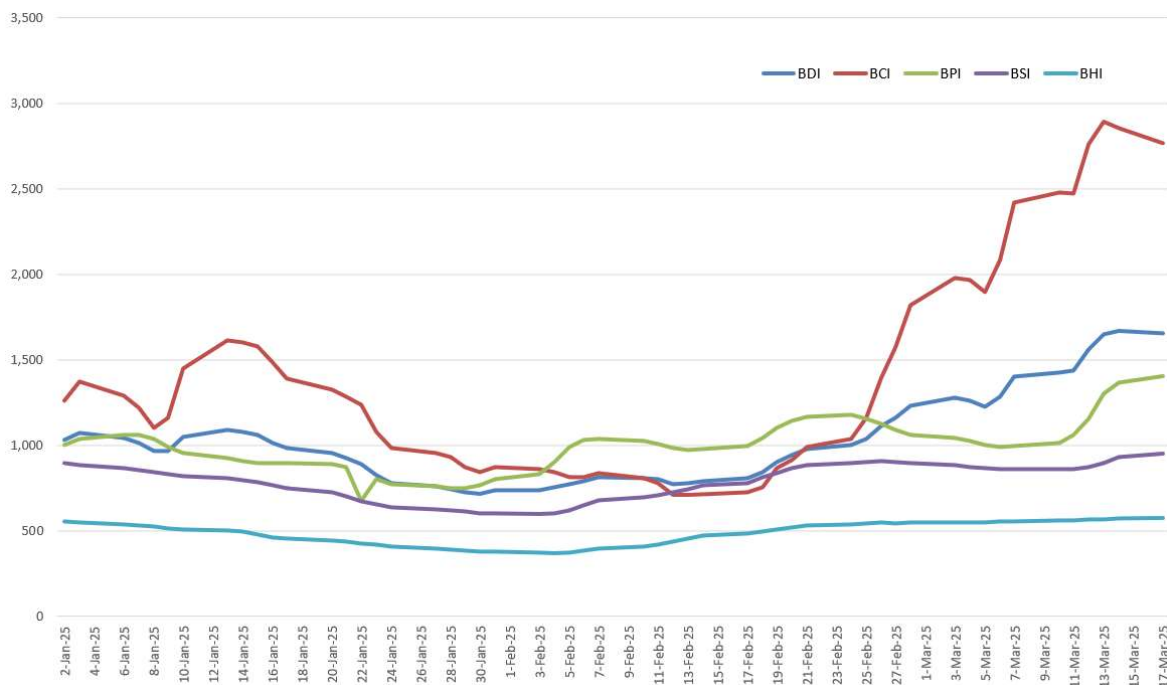
GIÁ THUÊ T/C TRUNG BÌNH TÀU HÀNG KHÔ THAM KHẢO NGÀY 17/03/2025

	US\$/ngày	
SUPRAMAX	9,718	829
HANDIES 38K	10,298	295

(so sánh với giá trị ngày 10/03/2025)



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 67,5 đô la Mỹ/thùng - giảm 0,12% so với phiên giao dịch trước, trong khi giá chuẩn Brent dừng lại ở mức 70,97 đô la Mỹ/thùng - giảm 0,14%. Trước đó, kết thúc phiên giao dịch đầu tiên của tuần, giá dầu tăng nhẹ, được hỗ trợ bởi tuyên bố của Mỹ sẽ tiếp tục tấn công lực lượng Houthi của Yemen cho đến khi nhóm liên kết với Iran này chấm dứt các cuộc tấn công vào các tàu trên Biển Đỏ, và dữ liệu kinh tế của Trung Quốc làm dấy lên hy vọng về nhu cầu cao hơn. Bên cạnh đó, nguồn cung dầu thô của Ấn Độ đang bị ảnh hưởng bởi các lệnh trừng phạt của phương Tây đối với Nga. Để giải quyết vấn đề này, Ấn Độ, một trong những quốc gia nhập khẩu dầu khí lớn nhất thế giới, tương tự Trung Quốc, đang chuyển hướng sang các nguồn cung khác, đặc biệt là châu Phi. Theo ghi nhận, lượng dầu thô nhập khẩu của Trung Quốc đã giảm 5% trong hai tháng đầu năm 2025 so với cùng kỳ năm ngoái.

3.2.1 Phân khúc tàu chở dầu thô

Phân khúc tàu VLCC	Cước tàu VLCC tại khu vực Trung Đông dự kiến đang dần có dấu hiệu yếu đi khi số lượng hàng hóa tích lũy đang giảm dần, do đó phần lớn các tàu chuyển hướng và tập trung về phía Tây của kênh đào Suez. Đơn cử, cước trên tuyến Trung Đông/Trung Quốc được ký kết ở mức WS 58. Tại khu vực Đại Tây Dương, cước trên tuyến Tây Phi/Trung Quốc có dấu hiệu tăng nhẹ lên mức WS 59, nguyên nhân do người thuê tàu tiếp tục chiến lược sử dụng các tàu già để duy trì giá cước ổn định.			
	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	38.196	39,850	↑
	USG/Trung Quốc	36.187	36,739	↑

Phân khúc tàu Suezmax

Theo ghi nhận, cước tàu Suezmax tiếp tục chứng kiến các dấu hiệu tích cực trong tuần qua. Các hoạt động thuê tàu diễn ra khá sôi động vào giữa tuần, cước hiện duy trì ở mức ổn định, mặc cho số lượng hàng hóa có phần hạn chế. Đơn cử, cước cho tuyến Nigeria/UKC và Bắc Âu đã tăng lên mức WS 98 – tăng thêm 10 điểm vào cuối tuần. Triển vọng tích cực cũng được báo cáo tại Trung Đông với các tuyến đến Địa Trung Hải khi cước được ký kết ở mức trên WS 92.

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	36.921	45,287	↑
Guyana / UKC	35.228	41,490	↑

Phân khúc tàu Aframax

Theo đánh giá, phân khúc Aframax tiếp tục xu hướng trầm lắng tại khu vực Trung Đông. Nguyên nhân chủ yếu là do nhu cầu ảm đạm trên toàn khu vực phía Đông kênh đào Suez. Bên cạnh đó, cước cho tuyến Ceyhan/Lavera cũng chứng kiến sự trì trệ khi kết thúc tuần ở mức WS 115 – giảm 5 điểm so với tuần trước. Khu vực biển Bắc cũng không mấy khả quan, khi cước vẫn duy trì ở mức thấp, điều này cho thấy tình trạng thiếu hụt hàng hóa kéo dài.

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	26.248	26,337	↑
Med / Med	29.298	26,217	↓
USG / Cont	33.327	30,591	↓
EC Mex / USG	23.052	23,538	↑

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

Đối với phân khúc **tàu MR-Handy**: Thị trường tàu MR ở khu vực phía Tây tương đối ổn định. Tuy nhiên, các báo cáo lưu ý rằng một số chủ tàu Trung Quốc đã có sự ngần ngại khi thỏa thuận các hợp đồng đi qua các tuyến xuyên Đại Tây Dương, nguyên nhân do lo ngại về chi phí và thuế quan. Theo ghi nhận, cước có sự biến động khi tuyến Cont/USAC dao động ở mức WS 145 – 150, trong khi cước cho tuyến Cont/WAF có phần ảm đạm hơn chỉ ở mức WS 170. Bên cạnh đó, phân khúc Handy tại khu vực Tây Bắc Âu hiện khá ổn định và có phần sôi động, khi số lượng tàu trong khu vực vô cùng khan hiếm, kết hợp với sự ổn định của phân khúc MR trong tuần, tâm lý thị trường vô cùng tốt, điều này giúp cước duy trì ở mức WS 195 cho các hợp đồng được ký kết trên tuyến Ex – Cont và WS 200 cho các tuyến Ex – North Spain đến Cont. Tuy nhiên, đến thứ Sáu, thị trường MR có dấu hiệu trầm lắng dần, điều này dẫn đến phân khúc Handy cũng sẽ bị ảnh hưởng, nguyên nhân do nguồn cung tàu vào 10 ngày cuối cùng của tháng có dấu hiệu tăng cao dẫn đến dư thừa tàu ở cả 2 phân khúc.

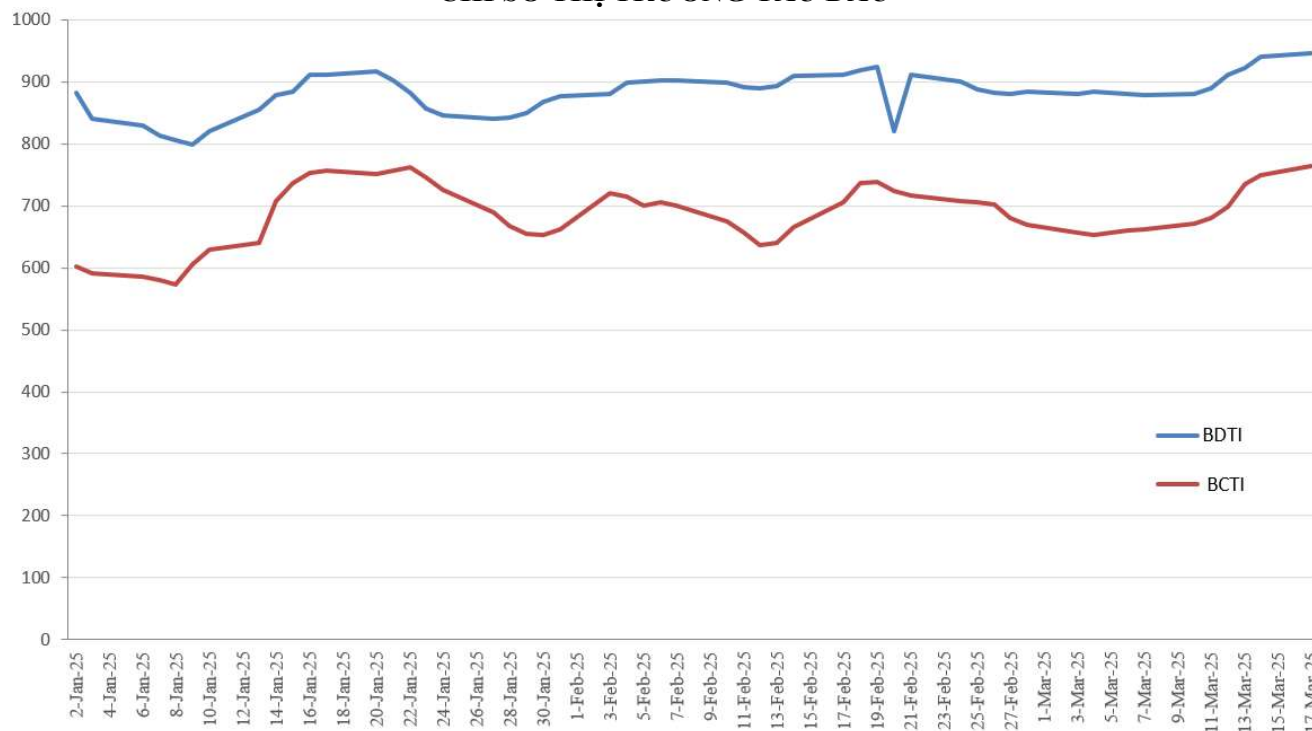
Phân khúc tàu dầu/hóa chất nhỏ: Các giao dịch khu vực Bắc Á vẫn tiếp tục xu hướng trầm lắng, chỉ ghi nhận các lô hàng của Hengyi và Petronas từ tuần trước. Theo báo cáo, Hengyi đang tìm kiếm mức cước dưới 25 đô la Mỹ/tấn để ký kết vận chuyển các lô hàng vào nửa đầu tháng 4 từ Muara đến trung Trung Quốc. Số lượng tàu dư thừa tại khu vực Đông Nam Á từ nay đến cuối tháng 3 hiện vẫn ở mức cao. Cùng chung xu hướng, các

giao dịch tại khu vực Viễn Đông cũng không mấy khả quan, khi chỉ có 2 lô hàng BTX từ 6.000 đến 9.000 tấn được thỏa thuận vào cuối tháng 3 và nửa đầu tháng 4. Cước hiện vẫn ở mức 22 – 25 đô la Mỹ/tấn cho các lô hàng này. Bên cạnh đó các giao dịch đi hướng phía Nam cũng không có nhiều sự biến động, một số nhà giao dịch chào bán các lô hàng MTBE hoặc MEAC với số lượng từ 5.000 đến 10.000 tấn từ Bắc Trung Quốc đến Đông Nam Á. Tuy nhiên, những lô hàng này không được ký kết bởi các tàu có size nhỏ, mà được gộp thành các lô hàng lẻ trên phân khúc MR, điều này mang lại hiệu quả kinh tế tốt hơn. Theo ghi nhận, thị trường dầu cò khó có thể phục hồi trong thời gian tới, do cả mùa vụ thu hoạch có phần yếu kém và các loại dầu thay thế rẻ hơn hiện đang kìm hãm hoạt động của thị trường này. Đơn cử, các lô hàng từ 10.000 đến 12.000 tấn cho tuyến Straits đến ECI và các lô hàng từ 16.000 – 18.000 tấn đến bờ biển WCI được ký kết ở mức cước lần lượt là 24 – 25 đô la Mỹ/tấn và 30 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 11/2025			Giá thuê tàu định hạn tuần 10/2025		
	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM
VLCC	48,000	47,500	47,000	48,500	47,000	46,000
SUEZMAX	34,500	35,000	34,000	35,000	35,500	35,000
AFRAMAX	31,500	29,500	28,500	30,500	29,000	28,000
LR-2	29,500	29,000	29,000	28,500	30,000	29,500
LR-1	23,500	22,500	22,000	23,500	22,500	22,000
MR	20,500	21,000	20,500	21,000	20,500	20,000
HANDY	18,000	17,000	17,000	18,000	17,500	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)

STT	Giao tại	Tàu hàng rời			Tàu dầu			Tàu container		
		US\$	▼/▲		US\$	▼/▲		US\$	▼/▲	
1	Pakistan	435	▲	5	455	▲	5	465	▲	5
2	Bangladesh	440			460			470		
3	India	430	▼	5	450	▼	5	460	▼	5
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 11/2025

Name	Type	Blt year	LDT	Demolition place	Price (US\$/lt)	Dwt	Comments
Trader III	LNG	2002	29,101	Bangladesh	496.00	75,849	
Run Fu 6	Bulker	1995	6,297	India/Bangladesh	435.00	28,294	
Sunny Linden	Container	1995	2,216	-	443.00	5,845	As is Korea
Seaworld Marine	Roro	1997	5,541	-	450.00	5,601	As is Korea

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.