



PIONEER SHIPBROKERS CO., LTD.

(A MEMBER OF THE VIETNAM SHIPOWNER'S ASSOCIATION)
SHIP SALE & PURCHASE – CHARTERING – SHIP EVALUATION

No.32, Ngan Long villas, Nguyen Huu Tho Street, Nha Be District, HCMC

Tel: 028-38817289

www.pioneershipbrokers.com.vn

Nhằm phục vụ nhu cầu của khách hàng và cập nhật thông tin thị trường ngày càng tốt hơn, công ty môi giới hàng hải Tiên Phong (Pioneer Shipbrokers) giới thiệu đến quý khách hàng ứng dụng **Pioneer Shipbrokers** có trên **iOS và Android**, công cụ hữu ích cho khách hàng quan tâm lĩnh vực mua bán tàu biển và thông tin thị trường

TÌNH HÌNH THỊ TRƯỜNG

TUẦN 14/2023

(28/03/2023 – 03/04/2023)

1. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÃ QUA SỬ DỤNG:

Ở mảng tàu hàng khô, chỉ số BDI tiếp tục giảm còn 1.412 điểm, giảm 77 điểm so với tuần trước. Sau đợt tăng phi mã đầu tháng 2 thì thị trường lại có phần trầm hơn giai đoạn kể từ giữa tháng 3 đến nay. Tuần qua cước thuê giảm nhẹ ở hầu hết các phân khúc. Dầu vậy, thị trường mua bán vẫn rất nhộn nhịp với gần 20 tàu được ghi nhận trong tuần qua. Tuy nhiên giá tàu chưa điều chỉnh và vẫn đang neo ở mức cao. Ở phân khúc handysize 34k dwt, tàu **Aphrodite M** (34.399 dwt, 2011 Hàn Quốc, DD 03/2025, SS 10/2026) được bán với giá khoảng 14 triệu đô la Mỹ. Mức giá này nhìn chung là hợp lý nếu so với tàu già hơn một tuổi **Clipper Palma** (34.399 dwt, đóng 2010 Hàn Quốc, đã lắp hệ thống xử lý nước dằn, DD 03/2023, SS 01/2025) bán với giá khoảng 13,25 triệu đô la Mỹ. Cũng trong tuần qua, chủ tàu Đan Mạch bán tàu **Taizhou Pioneer** (32.453 dwt, đóng 2011 Trung Quốc, đã lắp hệ thống xử lý nước dằn, chở được gỗ, DD 10/2024, SS 09/2026) cho người Mua Hy Lạp với giá khoảng 11,8 triệu đô la Mỹ. Mức này đã thiết lập mốc tham chiếu mới cho các tàu tương tự khi cao hơn hẳn tàu **Sea Plan I** (32.663 dwt, đóng 2011 Trung Quốc, đã lắp hệ thống xử lý nước dằn, DD 09/2024, SS 08/2026) được chủ tàu Hong Kong bán cách đây 2 tuần với giá khoảng 11,2 triệu đô la Mỹ. Nhìn chung tuy cước thuê hiện nay có giảm song mức giảm nhẹ, sức ảnh hưởng chưa nhiều đến thị trường mua bán tàu. Thời gian tới liên tục có nhiều ngày nghỉ lễ trên thế giới (6/4 Hy Lạp, 3-5/4 Trung Quốc và Đài Loan, Lễ phục sinh 9/4, Lễ Ramadan (đã bắt đầu, kéo dài một tháng từ ngày 22/3 đến 21/4 nên các quốc gia hồi giáo, đặc biệt vùng Trung Đông sẽ tương đối ít hoạt động...). Do đó hoạt động trên thị trường sẽ chậm hơn bình thường, trước mắt dự đoán trong thời gian này lượng tàu nằm chờ nhiều sẽ khiến cước thuê cũng giảm theo.

Ở mảng tàu dầu/hóa chất, bất chấp nhiều dự đoán rằng xu hướng tăng giá tàu sẽ không kéo dài thì thị trường vẫn đang chứng minh điều ngược lại. Trong khi thị trường hàng khô đang cố gắng duy trì xu hướng tăng nhưng gặp khó khăn bởi lượng hàng hóa không ổn định, thì thị trường tàu dầu/hóa chất vẫn đang hoạt động hiệu quả. Cước tiếp tục duy trì ở mức ổn định và tốt cho chủ tàu. Việc trừng phạt các sản phẩm dầu mỏ Nga gây ra nhiều bất lợi, song thị trường đã liên tục ứng biến và giải quyết các bài toán khó khăn, tạo ra nhiều tuyến đường vận chuyển mới và mang lại nhiều cơ hội cho các đội tàu chuyên chở mới. Chủ tàu Hy Lạp bán tàu chemical **Naftilos An** (37.379 dwt, đóng 2003 Hàn Quốc, DD/SS 07/2023) với giá khoảng 15 triệu đô la Mỹ. Mức này hoàn toàn áp đảo cặp tàu **Baltic Wave** và **Batic Wind** (37.300 dwt, đóng 2003 Hàn Quốc, DD/SS 08/2023) bán cách đây 1 tháng với giá khoảng 13 triệu đô la Mỹ/tàu. Trong khi đó tàu chemical 37k trẻ **Norviken** (37.874 dwt, đóng 2010 Hàn Quốc, DD/SS 02/2025) bán với giá khoảng 24 triệu đô la Mỹ. Cách đây 2 tuần tàu trẻ hơn một tuổi **Atria** (37.583 dwt, đóng 2011 Hàn Quốc, DD 08/2024, SS 07/2026) bán với giá khoảng 23 triệu đô la Mỹ. Nhìn chung, tuần qua giá bán các tàu tuần qua lại tiếp tục thiết lập mốc tham chiếu mới cho các tàu tương tự. Các tàu kể trên đều đã lắp hệ thống xử lý nước dằn.

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						
MP The Harrison	2021	China	208,213	63.00	Greek, TMS Dry	BWTS & scrubber fitted, incl TC to 08/2025, SS 02/2026
MP The Vinatieri	2021	China	208,213	63.00		BWTS & scrubber fitted, incl TC to 08/2025, SS 03/2026
Star Borealis	2011	HHIC, Philippines	179,678	32.50	Norden	BWTS & scrubber fitted, DD 02/2024, SS 09/2026
Star Polaris	2011	HHIC, Philippines	179,546	32.50	Norden	BWTS & scrubber fitted, DD 06/2024, SS 11/2026
Rosebank	2010	China	177,029	23.00	Middle Eastern	BWTS fitted, DD/SS 08/2025
Maran Innovation	2004	Korea	171,681	Undisclosed	Undisclosed	Scrubber fitted, DD/SS 03/2024
Luck Fortune	2002	Japan	76,662	9.80	Undisclosed	Bss ppt TC/free dely mid 04/2023, BWTS fitted, DD 09/2025, SS 04/2027
Sun	2013	China	63,672	23.50	Undisclosed	BWTS fitted, DD 05/2025, SS 02/2027
Carmencita	2009	Tsuneishi Cebu, Philippines	58,773	Undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted, DD/SS 05/2024
Amis Leader	2010	Tsuneishi Zhoushan, China	58,107	18.00	Undisclosed	Bss dely 07-08/2023, BWTS fitted, DD due 08/2023, SS 08/2025
Haut Brion	2011	China	57,075	14.30	Undisclosed	BWTS fitted, DD 10/2024, SS 12/2026
Super Odegaard	2011	Japan	55,628	Undisclosed	Greek	BWTS fitted, DD 10/2024, SS 10/2026
Maestro Pearl	2015	Japan	36,920	22.50	Deval	OHBS, BWTS fitted, DD due 07/223, SS 07/2025
Kalixenos	2010	China	35,925	10.90	Undisclosed	BWTS fitted, log-fitted, DD due 06/2023, SS 04/2025, UK-based owner
Jia Tai He	2012	China	35,045	12.70	Turkish	BWTS fitted, DD 03/2024, SS 06/2027, Chinese owner
Aphrodite M	2011	Korea	34,399	14.00	Undisclosed	DD 03/2025, SS 10/2026
Taizhou Pioneer	2011	China	32,453	11.80	Greek	BWTS fitted, log-fitted, DD 10/2024, SS 09/2026, Danish owner
En Ocean	1997	Japan	27,865	4.50	Undisclosed	BWTS fitted, log-fitted, DD/SS passed 02/2023, next DD 02/2026, SS 12/2027
TANKERS						
Baltic Glory	2005	Korea	309,316	Undisclosed	Undisclosed	
Nectar Sea	2008	Japan	105,370	37.00	Undisclosed	BWTS & scrubber fitted, DD/SS due 04/2023
Nordic Geneva	2009	China	73,766	23.50	Undisclosed	DD/SS 01/2024

Doric Pioneer	2013	Korea	51,565	34.00	Undisclosed	Chemical IMO II/III, epoxy phenolic coated, DD 01/2026, SS 01/2028
Elandra Blu	2008	Korea	50,696	24.00	Viken Shipping	BWTS fitted, chemical IMO III, epoxy coated, DD/SS due 07/2023
Elandra Corallo	2008	Korea	50,607	24.00		BWTS fitted, chemical IMO II/III, epoxy coated, DD/SS due 07/2023
Grace Lucrum	2006	Korea	51,371	22.80	Undisclosed	BWTS fitted, chemical IMO III, epoxy phenolic coated, ice class 1B, DD 01/2025, SS 06/2026
Wisby Pacific	2017	China	49,686	43.50	Middle Eastern	BWTS fitted, chemical IMO II, stainless steel, DD 12/2025, SS 12/2027
Wisby Atlantic	2017	China	49,614	43.50		BWTS fitted, chemical IMO II, stainless steel, DD 02/2025, SS 12/2027
Celsius Ravenna	2010	Japan	47,366	26.00	Undisclosed	BWTS fitted, DD due 06/2023, SS 05/2025
Sanmar Songbird	2003	Japan	47,094	Undisclosed	Undisclosed	Bss waving inspection, dely 05/2023, BWTS fitted, DD 05/2025, SS 01/2027
Celsius Randers	2010	Korea	46,046	27.00	Middle Eastern	BWTS fitted, chemical IMO III, epoxy phenolic coated, DD due 11/2023, SS 10/2025
Ridgebury John B	2007	Japan	45,975	23.00	Undisclosed	BWTS fitted, DD 04/2025, SS 01/2027
Norient Saturn	2007	Romania	40,435	19.65	Sea Transport	BWTS fitted, chemical IMO III, epoxy coated, DD 11/2025, SS 12/2027
Voge Trust	2009	China	38,349	19.00	Undisclosed	Fw dely 06/2023, BWTS fitted, chemical IMO III, epoxy phenolic coated, DD/SS 12/2024, German owner
Voge Dignity	2009	China	38,334	19.00		Fw dely 06/2023, BWTS fitted, chemical IMO III, epoxy coated, DD/SS 05/2024, German owner
Norviken	2010	Korea	37,874	24.00	Viken Shipping	BWTS fitted,, chemical IMO III, epoxy phenolic coated, DD/SS 02/2025
Naftilos An	2003	Korea	37,379	15.00	Undisclosed	BWTS fitted, chemical IMO III, epoxy coated, DD/SS due 07/2023
Rosy	2008	China	20,610	12.75	Undisclosed	BWTS due 06/2023, chemical IMO II, epoxy coated, ice class 1A, DD/SS due 06/2023, Canadian owner

CONTAINER

Amoliani	2013	Korea	80,163	60.00	French, CMA CGM	6881 teu, M/E Wartsila, DD 01/2026, SS 01/2028
TS Hong Kong	2006	China	20,643	8.30	Middle Eastern	1574 teu, BWTS fitted, ice class 1A, M/E Wartsila, DD 08/2024, SS 07/2026, HK-based owner
Batam Trader	2002	Singapore	16,794	6.90	UAE-based	1078 teu, BWTS fitted, fully cellular, CR 2X40T, DD 06/2024, SS 06/2026, UK-based owner
Michelangelo Trader	2004	Netherland	12,890	6.75	Turkish	1096 teu, fully cellular, CR 2X40T, ice class II, DD 10/2024, SS 10/2026

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
	03/2023	1M	3M	6M	12M	

CAPESIZE

180k dwt	Resale	63.50	17%	19%	9%	5%	52.00
180k dwt	5 tuổi	53.00	19%	22%	10%	15%	36.25
170k dwt	10 tuổi	32.00	8%	12%	5%	0%	25.75
150k dwt	15 tuổi	21.00	11%	14%	12%	0%	16.25

PANAMAX

82k dwt	Resale	39.00	4%	4%	3%	-10%	33.25
82k dwt	5 tuổi	32.00	5%	5%	2%	-11%	26.25
76k dwt	10 tuổi	24.25	5%	10%	5%	-7%	17.50
74k dwt	15 tuổi	15.75	3%	3%	-5%	-10%	11.75

SUPRAMAX

62k dwt	Resale	38.00	4%	4%	1%	-7%	30.75
58k dwt	5 tuổi	30.50	7%	11%	3%	0%	21.00
56k dwt	10 tuổi	21.00	11%	14%	-2%	-9%	15.50
52k dwt	15 tuổi	16.00	5%	5%	0%	-11%	10.75

HANDYSIZE

37k dwt	Resale	31.00	5%	9%	-2%	-6%	25.25
37k dwt	5 tuổi	26.50	6%	10%	-2%	-7%	18.75
32k dwt	10 tuổi	19.00	12%	15%	3%	0%	12.25
28k dwt	15 tuổi	12.50	14%	19%	9%	-4%	7.50

Giá trị tàu hàng khô (đv: triệu đô la Mỹ)	% thay đổi theo (M (month) = tháng)					TB 5 năm
	03/2023	1M	3M	6M	12M	

VLCC

310k dwt	Resale	126.00	0%	1%	8%	29%	95.75
310k dwt	5 tuổi	100.50	0%	6%	14%	39%	71.50
250k dwt	10 tuổi	76.50	0%	9%	19%	51%	48.50
250k dwt	15 tuổi	60.50	0%	3%	27%	70%	33.25

SUEZMAX

160k dwt	Resale	86.00	0%	1%	4%	25%	65.75
150k dwt	5 tuổi	68.50	0%	6%	10%	38%	48.75
150k dwt	10 tuổi	53.50	0%	13%	18%	60%	33.50
150k dwt	15 tuổi	34.00	0%	8%	13%	66%	20.25

AFRAMAX

110k dwt	Resale	78.50	3%	5%	8%	34%	53.00
110k dwt	5 tuổi	63.00	0%	6%	10%	38%	39.00
105k dwt	10 tuổi	50.50	0%	13%	19%	80%	26.50
105k dwt	15 tuổi	33.00	0%	14%	18%	86%	16.25

MR

52k dwt	Resale	48.50	0%	0%	2%	18%	38.50
52k dwt	5 tuổi	42.00	0%	4%	4%	38%	29.25
45k dwt	10 tuổi	33.50	3%	10%	14%	72%	19.50
45k dwt	15 tuổi	22.50	5%	5%	15%	80%	12.25

2. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÓNG MỚI:

Type	Size	Price (m.usd)	Qty	Yard	Owners	Delivery	Comments
LNG	175,000 cbm	235.00	2	Jiangnan	Chinese leasing company	2027	Price per unit , against 15 year BB charter to Shandong Marine Energy
LNG	174,000 cbm	295.50	2	Hyundai Samho	Capital Gas	03/2027	Price per unit
Tanker	115,000 dwt	67.50	1	Hyundai Vinashin	Metrostar	-	
Tanker	18,500 dwt	-	8	Mawei & Wuhu	Union Maritime	2025	

Tanker	18,500 dwt	-	2	Wuchang	Athenian Tankers	-
Tanker	18,500 dwt	-	4	Wuhu	EGPN, China	-
Bulker	210,000 dwt	-	2	Cosco H.I.	Cardiff Marine	Q4 2025
Bulker	63,000 dwt	-	2	Cosco Zhoushan	Century Bulk Carriers	2025
Wood pulp carrier	85,000 dwt	1,000.00 (1 billion)	20	Chengxi (10), Coso H.I. (5), Shanhaiguan (5)	Cosco Shipping	2025

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/ 2023	1M	3M	6M	12M
Capesize (180.000 dwt)	62.5	2.46%	-2.34%	-4.58%	1.63%
Panamax (77.000 dwt)	34.5	1.47%	-11.54%	-13.75%	-4.17%
Supramax (61.000 dwt)	33.0	4.76%	-9.59%	-12.00%	0.00%
Handysize (37.000 dwt)	30.0	3.45%	-10.45%	-13.04%	-1.64%

Giá trị tàu dầu đóng mới (đv: triệu đô la Mỹ)	% thay đổi theo (M (month) = tháng)				
	03/ 2023	1M	3M	6M	12M
VLCC (300.000 dwt)	121.0	0.00%	0.00%	0.83%	4.31%
Suezmax (170.000 dwt)	81.0	0.00%	-1.22%	-1.22%	3.85%
A.max (115.000 dwt)	64.0	0.00%	-1.54%	-1.54%	4.92%
MR (56.000 dwt)	45.5	2.25%	2.25%	3.41%	8.33%

3. THỊ TRƯỜNG THUÊ TÀU

3.1. Thị trường thuê tàu hàng khô:

Thị trường 2 phân khúc **Ultramax** và **Supramax** tuần qua không mấy tích cực, cụ thể cước trung bình trong tuần đóng cửa ở mức 13.175 đô la Mỹ, giảm 1.482 đô la Mỹ (tương đương 11%) so với mức 14.657 đô la Mỹ. Phía Thái Bình Dương, Tata NYK chốt tàu **Ocean Ambition** (63.500 dwt, đóng 2020) đi từ Fangcheng (01/04), qua Indonesia đến Bờ Tây Ấn Độ với giá khoảng 13.250 đô la Mỹ, Pacific Basin chốt tàu **Pac Adhil** (63.500, đóng 2021) chờ lưu huỳnh từ Incheon (30/03) qua Bắc Thái Bình Dương đến Đông Nam Á với giá khoảng 15.000 đô la Mỹ và Translink chốt tàu **BBG Leader** (63.241 dwt, đóng 2015) chờ quặng sắt từ Caldera, Costa Rica (khoảng 31/03-04/04) qua Peru đến Trung Quốc với giá khoảng 20.250 đô la Mỹ. Trong khi đó ở Ấn Độ Dương, Norden chốt tàu **Dolce Vita** (61.616 dwt, đóng 2012) đi từ Vịnh Richards (giữa tháng 4), chở than đến Dakar với giá khoảng 17.000 đô la Mỹ. Bainbridge chốt tàu **Star Pisces** (60.916 dwt, đóng 2015) đã lắp hệ thống lọc khí thải, đi từ Coega đến Trung Quốc với giá khoảng 20.500 đô la Mỹ cộng thêm 210.000 đô la Mỹ chi phí ballast, tàu **Emmanuel C** (58.837 dwt, đóng 2008) được chốt giao tàu ngay, đi từ Visakhapatnam qua Bờ Đông Ấn Độ đến Trung Quốc với giá khoảng 14.250 đô la Mỹ. Phía Đại Tây Dương, ITG chốt tàu giao ngay **Astakos** (58.722 dwt, đóng 2012) neo ở Nigeria, đi qua Tây Phi đến Ấn Độ với giá khoảng 20.000 đô la Mỹ, có tin tàu **Global Hope** (57.295 dwt, đóng 2010) neo ở Antwerp được đàm phán chuyển chở sắt vụn đến phía Đông Địa Trung Hải, giao tàu ngay với giá khoảng 13.000 đô la Mỹ. Ở mảng thuê định hạn, IMC thuê tàu **DSI Drammen** (63.498, đóng 2016) hạn 1 năm, giao tàu ở Busan 03-04/04.

Phân khúc **Handies** ở Thái Bình Dương tuần qua thiếu chở hàng mới, các chủ tàu lần lượt giảm cước nhanh chóng. Thị trường ở Đại Tây Dương đang dần chậm lại do sắp đến Lễ Phục Sinh, nhiều khả năng cước ở đây sẽ giảm nhanh ở các tuần tới. Cước trung bình trong tuần đóng cửa ở mức 12.358 đô la Mỹ, giảm 294 đô la Mỹ so với mức 12.652 đô la Mỹ của tuần trước. Thị trường Continent liên tục giảm trong cả tuần qua, EMR chốt tàu **Transamerica** (25.019 dwt, đóng 2010) chở sắt vụn từ Cardiff đến Thổ Nhĩ Kỳ với giá khoảng 13.750 đô la Mỹ. Một tàu khoảng 37.000 dwt được chốt chở hàng rời từ Rouen đến Abidjan với giá khoảng 13.000 đô la Mỹ. Cước có sự chênh lệch lớn ở khu vực Địa Trung Hải, nhiều chuyến tàu trong khu vực này được chốt với giá khoảng 10.000-13.000 đô la Mỹ. Tàu **GMB Eternity** (31.796 dwt, đóng 2012) neo ở

Iskenerun được chốt đi từ Canakkale qua Bulgaria đến Tunisia với giá khoảng 13.750 đô la Mỹ. Tàu **Sea Dolphin C** (33.802 dwt, đóng 2011) được Cargill chốt chờ khoáng sản từ Canakkale qua khu vực Thổ Nhĩ Kỳ-Biển Đen đến Vịnh Hoa Kỳ với giá khoảng 12.250 đô la Mỹ. Số lượng lớn tàu chờ neo đậu ở Vịnh Hoa Kỳ làm cước ở đây giảm sâu. Tàu **Parity** (37.152 dwt, đóng 2012) neo ở cảng Everglades được chốt chờ hàng rời từ Norfolk (khoảng đầu tháng 4) và trả tàu ở vùng Mỹ-Ireland với giá khoảng 13.750-14.000 đô la Mỹ. Phía Bờ Tây Nam Mỹ, thị trường tuy không khả quan hơn nhưng cước vẫn đang mức 14.000-17.000 đô la Mỹ cho các chuyến xuyên Đại Tây Dương. Tàu **Manzanillo** (34.426 dwt, đóng 2010) neo ở Bahia Blanca được chốt đi từ Recalada, chờ hàng rời và trả tàu ở Morocco với giá khoảng 14.000 đô la Mỹ. Tàu **Apogee Spirit** (29.638 dwt, đóng 2011) được chốt chờ than từ Buenos Aries đến Fortaleza với giá khoảng 14.000 đô la Mỹ. Ở mảng thuê định hạn, tàu **Evangelia L** (38.167, đóng 2015) được Centurion thuê khoảng 3-5 tháng, giao tàu ở Canakkale với giá khoảng 13.500 đô la Mỹ. Phía Thái Bình Dương, thị trường lao dốc bởi số lượng tàu giao ngay ngày càng tăng nhanh song lại thiếu nhu cầu chờ hàng. Tuy nhiên, có nhiều dấu hiệu cho thấy vào giữa tháng 4, nhu cầu chờ hàng sẽ tăng trở lại. Tàu **Pacific Hope** (28.200 dwt, đóng 2011) neo ở Bintulu, có tin tàu này được chốt giao ngay, chờ xi măng đi trong khu vực Thái Bình Dương với giá khoảng 6.750 đô la Mỹ. Phía Bờ Tây Ấn Độ, có tin một tàu khoảng 33.000 dwt được thuê khoảng 3-5 tháng với giá khoảng 12.500 đô la Mỹ, tuy nhiên không có thông tin chi tiết thương vụ.

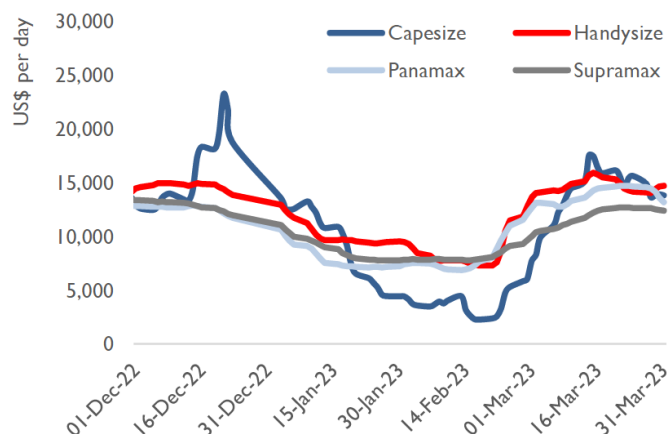
Bảng tham khảo cước một số khu vực trên thế giới trong Tuần 14/2023 vừa qua:

RATES/PANAMAX (USD/DAY, USD/TON)	TUẦN 14/2023	TUẦN 13/2023	Mức thấp nhất năm 2023 (cập nhật tới Tuần 14)	Mức cao nhất năm 2023 (cập nhật tới Tuần 14)
TRANSATLANTIC RV	12,160	12,145	4,830	16,570
TCT CONT/F.EAST	22,395	21,959	14,764	23,277
TCT F.EAST/CONT	8,916	8,963	3,818	9,869
TCT F.EAST RV	14,298	14,180	6,763	16,208
RATES/SUPRAMAX (USD/DAY)				
ATLANTIC RV	14,625	15,579	6,630	17,016
PACIFIC RV	11,194	13,069	5,056	13,531
TCT CONT/F.EAST	19,863	19,500	12,642	19,863

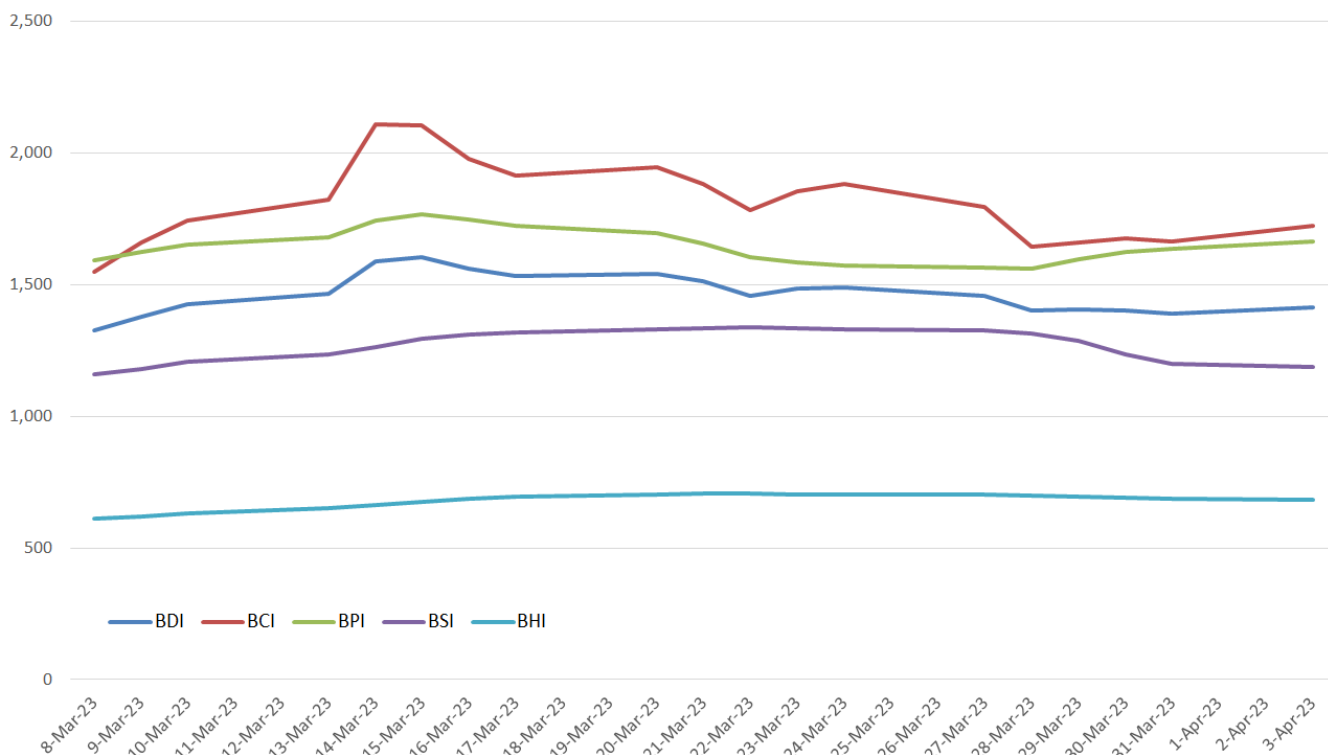
GIÁ THUÊ T/C TRUNG BÌNH TÀU HÀNG KHÔ THAM KHẢO NGÀY 31/03/2023

	US\$/ngày	▼/▲	
SUPRAMAX	13,296	▼	121
HANDIES 38K	12,361	▲	3

(so sánh với giá trị ngày 24/03/2023)



CHỈ SỐ THỊ TRƯỜNG TÀU HÀNG KHÔ



3.2. Thị trường thuê tàu dầu/hóa chất:

Theo một số nguồn tin, giá dầu dự kiến sẽ tăng lên 8% trong tuần này với nguyên nhân từ việc xuất khẩu dầu của Iraq đang bị gián đoạn sau khi Thổ Nhĩ Kỳ tạm khóa đường ống dẫn dầu từ các mỏ ở Kirkuk do chính quyền khu tự trị người Kurd (KRG) quản lý đến cảng Ceyhan của nước này vào hôm 25 tháng 3. Nguyên nhân là do Ankara thua trong một vụ kiện do Baghdad đứng đơn, trong đó chính phủ liên bang Iraq cáo buộc Thổ Nhĩ Kỳ vi phạm thỏa thuận đường ống năm 1973 khi cho phép KRG xuất khẩu dầu mà thiếu sự đồng ý của Baghdad trong khoảng thời gian 2014-2018. Sự việc này khiến thị trường dầu mất khoảng 450.000 thùng/ngày, tuy chỉ chiếm khoảng 0,5% nguồn cung dầu toàn cầu song cũng góp phần đẩy giá dầu tuần trước lên mức gần 80 Đô la Mỹ/thùng.

Ngoài ra, Ấn Độ đã gia hạn lệnh hạn chế xuất khẩu dầu diesel và xăng - vốn hết hạn vào ngày 31 tháng 3 vừa qua với mục đích bảo đảm nguồn cung cho thị trường trong nước. Động thái này có thể khiến một số hãng tinh chế dầu trong nước, chủ yếu là công ty tư nhân, hạn chế mua nhiên liệu Nga để tái xuất khẩu sang các nước khác, bao gồm nhiều nước ở châu Âu.

Việc vận chuyển hàng hóa từ tàu sang tàu (STS) hiện đang trở thành một mối quan tâm rất lớn tại Tây Ban Nha do một lượng lớn hàng hóa từ Nga tới khu vực Châu Á thông qua việc STS. Để giải quyết vấn đề trên, kể từ tháng sau, các hoạt động STS gần khu vực phải được xác nhận bởi chính quyền cảng Tây Ban Nha. Ngoài ra, tổ chức IMO cũng đang họp bàn về việc kiểm soát vận chuyển hàng hóa bằng phương thức STS để hạn chế những môi nguy hại cho môi trường.

3.2.1 Phân khúc tàu chở dầu thô

Phân khúc tàu VLCC

Theo ghi nhận trong tuần vừa qua, nguồn cung tàu tại khu vực Trung Đông đang được giữ ở mức khá cân bằng. Tuy nhiên, cước tàu chở 270.000 tấn từ Trung Đông đi Trung Quốc giảm 7,5% xuống mức WS 80 gần tương đương với mức 80.000 Đô la Mỹ /ngày. Theo đánh giá, thị trường vẫn đang được duy trì ở mức ổn định và không có quá nhiều biến động trong tuần này

Phân khúc tàu Suezmax	Thị trường tàu Suezmax có sự phân hóa được ghi nhận trong tuần vừa qua. Đơn cử, các hoạt động giao dịch tại khu vực Địa Trung Hải và USG được diễn ra khá sôi động, trong khi thị trường Tây Phi và Châu Âu có xu hướng dịu đi. Tại thời điểm báo cáo, cước tuyến Nigeria đi Hà Lan giảm xuống mức WS 140. Các cuộc đình công trên diện rộng đang diễn ra tại Pháp khiến cho nhu cầu dầu thô tại khu vực sụt giảm.
Phân khúc tàu Aframax	Nguồn cung tàu tại khu vực phía Đông Suez đang có dấu hiệu giảm xuống do sự tăng trưởng mạnh mẽ của khu vực Đại Tây Dương. Theo ghi nhận, cước trên tuyến Trung Đông/Đông Nam Á tăng 5.6% so với tuần trước. Trong khi đó, cước tàu chở 70.000 tấn hàng từ bờ đông Mexico đi USG giảm mạnh xuống mức WS 285. Cùng với đó, cước từ USG đi Hà Lan giảm xuống mức WS 200.

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

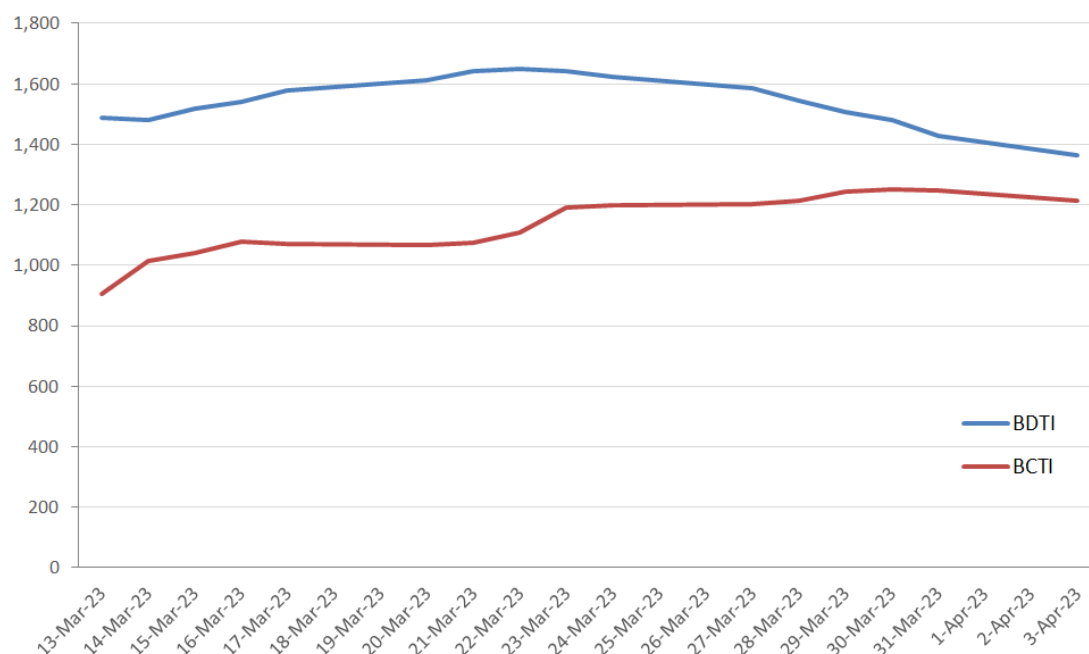
Phân khúc tàu MR tại khu vực Bắc Á đã trải qua một tuần thật sự sôi động. Theo ghi nhận, cước chở 40.000 tấn hàng từ Hàn Quốc đi Singapore tăng 50% so với tuần trước đó và hiện đang ở quanh mức 60.000 đô la Mỹ trên ngày. Theo dự báo, với nguồn cung tàu tại khu vực đang được thắt chặt, nếu nguồn hàng tiếp tục ổn định như trong tuần vừa qua thì chủ tàu có quyền tin tưởng rằng cước sẽ tăng thêm trong tuần này. Tại khu vực Singapore, ghi nhận cước trên tuyến Singapore/Đông Úc tăng 25 điểm lên mức WS 245 tương đương với khoảng 31.000 đô la Mỹ/ngày. Các giao dịch tàu MR tại khu vực Tây Bắc Châu Âu khá trầm lắng trong tuần vừa qua. Tuy nhiên, với các hoạt động giao dịch sôi động tại Địa Trung Hải đã góp phần giữ sự ổn định cho mức cước trong khu vực. Đơn cử, cước trên tuyến UKC/USAC tăng 15% trong tuần vừa qua lên mức hơn 47.000 Đô la Mỹ một ngày.

Đối với phân khúc tàu nhỏ chở dầu/hóa chất, tại khu vực Châu Á thị trường vẫn duy trì xu hướng ảm đạm, ghi nhận một số ít các giao dịch vận chuyển dầu với khối lượng 5.000 - 10.000 tấn đi lên phía Bắc. Với thị trường dầu cọ, ghi nhận nhu cầu của người thuê giảm xuống rõ rệt do đợt điều chỉnh giảm về giá nên người mua đang có động thái chờ đợi giá sẽ giảm xuống mức thấp hơn trước khi ký hợp đồng mua bán. Các giao dịch đi xuống khu vực phía Nam dường như ổn định hơn, ghi nhận một số giao dịch chở Baseoil đi Đông Nam Á và Ấn Độ giúp cho nguồn cung tàu tại khu vực Bắc Á giảm xuống. Tại khu vực Viễn Đông, các giao dịch diễn ra khá trầm lắng do nhu cầu vận chuyển từ Trung Quốc vẫn còn ở mức thấp. Đối với thị trường Trung Đông, tháng Ramadan đang diễn ra là nguyên nhân chính khiến cho lượng hàng tại khu vực giảm đi rất nhiều trong tuần vừa qua. Theo ghi nhận, một số ít hợp đồng COA được ký kết chở 9.000-13.000 tấn hóa chất đi Đông Nam Á với cước giao động quanh mức 58-62 đô la Mỹ /tấn. Ngoài ra, ghi nhận cước tàu 19.000-dwt chở đầy tải hàng lube oil từ khu vực Biển Đỏ đi bờ Tây Ấn Độ đang được ký kết ở mức khoảng 48 Đô la Mỹ /tấn, giảm từ mức 65 đô la Mỹ / tấn vào thời điểm đầu năm. Theo ghi nhận, có một lượng khá lớn các tàu đang chờ tại khu vực Trung Đông để xếp hàng và điều này khiến cho các chủ tàu sẽ đối mặt với việc cạnh tranh về giá trong thời gian sắp tới.

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

	Giá thuê tàu định hạn tuần 14			Giá thuê tàu định hạn tuần 13		
	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM
VLCC	47,000	40,000	36,000	46,500	39,000	36,000
SUEZMAX	44,000	35,000	31,000	44,000	34,500	31,000
AFRAMAX	45,000	35,000	28,500	44,500	34,000	28,500
LR-2	43,500	34,000	29,500	43,000	33,000	29,500
LR-1	38,500	28,500	25,000	38,500	28,500	25,000
MR	33,000	24,000	22,500	32,500	24,000	22,500
HANDY	26,500	18,500	17,000	26,000	18,000	16,500

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	Bangladesh	610		630		650	
2	India	570		580		600	
3	Pakistan	540		550		560	
4	Turkey	330		340		350	

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

MỘT SỐ TÀU PHÁ DỠ GHI NHẬN TRONG TUẦN 12/2023

Name	Type	Blt year	LDT	Demolition place	Price (US\$/lt)	Dwt	Comments
MSC Veronique	Container	1988	-	India	550.00	84,090	HKC recycling, 4437 teu

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.