



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 mời 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 14/2025

(01/04/2025 – 07/04/2025)

1. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÃ QUA SỬ DỤNG:

Ngày 2/4/2025 vừa qua đã đánh dấu một bước ngoặt cho nền kinh tế toàn cầu: Mỹ chính thức chấm ngòi cuộc chiến thương mại bằng việc sử dụng “vũ khí thuế quan” lên gần như phần còn lại của thế giới (hơn 180 quốc gia và vùng lãnh thổ). Các quốc gia Châu Á là nơi chịu ảnh hưởng lớn nhất khi là trung tâm chuỗi cung ứng toàn cầu (như Trung Quốc, Singapore) và quy tụ nhiều nền kinh tế phụ thuộc vào xuất khẩu. Trung Quốc cũng công khai đối đầu Mỹ - một khi hai siêu cường quốc đối đầu với nhau thì các quốc gia khác cũng không tránh khỏi ảnh hưởng. Một kỷ nguyên toàn cầu hóa dựa trên thương mại tự do, thông lệ quốc tế có lẽ sắp kết thúc để bước vào một kỷ nguyên mới mang tính “tùy tiện, bảo hộ và nguy hiểm” hơn. Đối với riêng ngành vận tải biển, các chính sách mà nước Mỹ tung ra để “bảo vệ nền công nghiệp Mỹ” có thể làm suy yếu các nền công nghiệp mới khác như công nghệ xanh và năng lượng sạch. Đi ngược lại với chính quyền cựu tổng thống Joe Biden trước đây, nước Mỹ hiện đã quay lưng với “tiến trình khử carbon trong ngành vận tải” và còn phát công hàm ngoại giao “cảnh báo” xem xét áp dụng các biện pháp đối ứng nếu tàu Mỹ bị áp phí liên quan đến phát thải khí nhà kính (GHG), vốn được cho là nguyên nhân gây biến đổi khí hậu.

Ở mảng tàu hàng khô, chỉ số BDI giảm 197 điểm (↓12,3%) hiện ghi nhận ở mức 1.259 điểm. Tâm lý thị trường chùng xuống, chuỗi cung ứng trở nên mong manh, cước thuê tàu bắt đầu chao đảo và đồng loạt sụt giảm, cụ thể như sau: Capesize giảm 448 điểm (↓18,17%) còn 2.017 điểm, trong khi đó Panamax giảm 145 điểm (↓9,7%) còn 1.356 điểm, Supramax giảm nhẹ 23 điểm (↓2,3%) còn 954 điểm và Handysize giảm 8 điểm (↓1,3%) còn 606 điểm). Quý 1/2025 vừa kết thúc cho thấy sự chậm lại đáng kể của hoạt động mua bán tàu đã qua sử dụng. Với các bất ổn địa chính trị ngày càng gia tăng, khả năng thị trường sẽ chậm lại trong thời gian tới. Trước mắt giá tàu hiện chưa ảnh hưởng nhiều và thị trường cần thêm một thời gian nữa để điều chỉnh, tất nhiên tất cả đều phụ thuộc vào việc các quốc gia đàm phán về thuế quan. Ở phân khúc Supramax, người Mua Trung Quốc chốt tàu **Emmanuel C** (58.837 dwt, đóng 2008 tại xưởng Tsuneishi đặt tại Trung Quốc, DD/SS 06/2026) với giá khoảng 11,8 triệu đô la Mỹ. Mức này khá hợp lý nếu so với tàu già hơn một tuổi **Lowlands Opal** (55.381 dwt, đóng 2007 Nhật, DD/SS 09/2025) được bán giá khoảng 11,4 triệu đô la Mỹ cách đây hơn 2 tuần. Tàu khác trẻ hơn đóng Trung Quốc là **Volissos** (57.022 dwt, đóng 2010) được bán với giá khoảng 10,7 triệu đô la Mỹ, hạn đà cận kề (DD/SS 7/2025). Sang phân khúc Handysize, ghi nhận tàu **African Halcyon** (32.245 dwt, đóng 2007 Nhật, DD 09/2025, SS 08/2027) được chủ tàu Hà Lan chốt với giá khoảng 10 triệu đô la Mỹ. Giá này cũng tương tự tàu bán hai tuần trước cho người Mua Trung Quốc là **Lion** (32.256 dwt, đóng 2007 Nhật, DD 01/2026, SS 012/2027). Tàu 28k dwt **Italida** (28.509 dwt, đóng 2009 Nhật, DD 03/2028, SS 096/2029) được chốt với giá khoảng 9,5 triệu đô la Mỹ. Mức giá này khá hợp lý trong thời điểm hiện nay và được biết chủ tàu Hy Lạp bảo quản khá tốt, tàu cũng vừa qua đà 3/2025.

Ở mảng tàu dầu/hóa chất, tuần qua chỉ số BDTI (Baltic Dirty Tanker Index) tuần qua giảm nhẹ 6 điểm (↓0,5%) còn 1.101 điểm và chỉ số BCTI (Baltic Clean Tanker Index) tiếp tục giảm 82 điểm (↓10,8%) xuống còn 676

điểm. Hiện giá dầu đã giảm về dưới mức 70 đô la Mỹ/thùng (giảm khoảng 6% chỉ trong 2 ngày sau ngày Mỹ công bố đòn thuế quan) - mức thấp nhất kể từ đầu năm 2024. Hiện nhiều cảng thông báo lượng tàu nằm chờ hàng khá nhiều và sang tuần sau danh sách này sẽ còn dài thêm. Điều này phản ánh tâm lý tiêu cực toàn cầu: cắt giảm sản xuất, giảm tiêu dùng. Thị trường khá ảm đạm và tương đối chặt vật, nên mảng mua bán tàu cũng đang chững lại và không có giao dịch nào đáng chú ý. Giá tàu lúc này cũng bắt đầu mềm hơn so với 1 tháng trước, ví dụ như VLCC giảm trung bình 3-5%, MR giảm khoảng 5% còn Aframax giảm xung quanh 5-10% (đối với tàu đóng Nhật). Tuần qua ghi nhận một tàu 13k stainless steel vừa chót thành công qua hình thức đấu giá tại Trung Quốc là **DH Honesty** (130148 dwt, đóng 2021 Trung Quốc, DD/SS 03/2026). Cuối năm 2024, tàu này được đấu giá và chót ở mức 25,6 triệu đô la Mỹ. Đến nay tàu lại được mang ra đấu giá và chót ở mức 20,5 triệu đô la Mỹ (tương đương giảm 20%).

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						
Jubilant Devotion	2016	Japan	117,549	26.50	Greek, Alberta Shipmanagement	Scrubber fitted, DD/SS 05/2026
Clemens Oldendorff	2012	COSCO, China	92,759	13.30	Greek	Scrubber fitted, DD/SS due 05/2025
Sea Marathon	2015	China	81,945	18.00	Greek	DD/SS 12/2025
Golden Ioanari	2011	Korea	81,827	16.30	Greek	DD/SS 09/2026
Golden Keen	2012	Korea	81,586	17.30	Greek	DD/SS 07/2029
Santa Maria	2008	China	78,825	10.50	Undisclosed	Ice class 1C, DD 09/2026, SS 08/2028
Miyama	2005	Japan	75,777	9.45	Undisclosed	DD/SS due 04/2025
Sea Charm	2003	Japan	75,932	7.70	Chinese	DD/SS 04/2026
Nantong Xiangyu Hull XY134	2025	China	63,550	35.00	Seacon	Dely 09/2025
Emmanuel C	2008	Tsuneishi Zhoushan, China	58,837	11.80	Chinese	DD/SS 06/2026
Volissos	2010	China	57,022	10.70	Chinese	DD/SS due 07/2025
Arietta	2009	Japan	55,818	Undisclosed	Chinese	M/E Wartsila, DD 05/2027, SS 07/2029
CL Seven	2011	Japan	50,630	14.00	Undisclosed	OHBS, DD/SS 05/2026
Lago Di Cancano	2014	China	37,666	14.00	Undisclosed	Ice class 1C, DD 11/2026, SS 01/2029, UAE-based owners
Ansac Green River	2018	Japan	33,358	20.00	Greek	OHBS, DD 10/2026, SS 10/2028
African Halcyon	2007	Japan	32,245	10.00	Undisclosed	OHBS, DD 09/2025, SS 08/2027
Italida	2009	Japan	28,509	9.50	Undisclosed	Log-fitted, DD freshly passed 03/2025, next DD 03/2028, SS 09/2029

TANKERS						
Nierus	2003	Korea	317,972	30.00	Chinese	DD 04/2026, SS 02/2028
Hansika	2006	Japan	298,495	46.00	Chinese	Scrubber fitted, DD/SS 06/2026
Symphony	2009	China	297,572	49.00	Chinese	DD 07/2027, SS 05/2029
Omera Legacy	2005	Korea	107,091	24.50	Chinese	DD/SS due 05/2025
DH Honesty	2021	China	13,148	20.50	Undisclosed	Online bidding, chemical IMO II, stainless steel, ice class II, DD/SS 03/2026
CONTAINERS						
Northern Jubilee	2009	Korea	108,770	Undisclosed	MSC	Old sale, 8814 teu, ice class II, DD 12/2027, SS 096/2029
Seaspan Chiba	2011	Korea	58,200	52.00	Zim	4250 teu, DD/SS 05/2026
Xin Xin Tian 2	2007	Japan	33,662	25.00	Undisclosed	2553 teu, DD 04/2025, SS 04/2027
Nordic Hamburg	2010	China	13,000	13.00	European	1036 teu, ice class 1A, DD/SS due 05/2025
A Suwa	2024	Japan	11,817	25.00	Undisclosed	1096 teu, DD 04/2027, SS 04/2029
Diana J	2006	Germany	11,005	9.70	Undisclosed	974 teu, CR 2X45T, ice class II, M/E MaK, DD/SS 03/2026
OTHERS						
Simoon	2004	Korea	151,174	26.00	Chinese	Old sale, Shuttle tanker, DD 06/2027, SS 04/2029
BW Chinook	2015	China	53,660	75.00	Undisclosed	LPG, 83000 cbm, DD/SS 09/2025
BW Pampero	2015	China	53,503	75.00		LPG, 81340 cbm, DD/SS 10/2025
Fatime	2010	Japan	5,261	-	Undisclosed	LPG, 5261 cbm, DD/SS 08/2025

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)		% thay đổi theo (M (month) = tháng)					TB 5 năm
	03/2025	1M	3M	6M	12M		

CAPE SIZE

180k dwt	Resale	76.00	1%	1%	-1%	1%	60.00
180k dwt	5 tuổi	63.00	2%	2%	-2%	2%	44.00
170k dwt	10 tuổi	45.00	5%	5%	0%	6%	30.75
150k dwt	15 tuổi	28.50	9%	8%	0%	0%	19.50

PANAMAX

82k dwt	Resale	38.00	1%	-4%	-8%	-10%	36.75
82k dwt	5 tuổi	32.50	2%	-4%	-12%	-12%	30.25

Giá trị tàu dầu/hóa chất (đv: triệu đô la Mỹ)		% thay đổi theo (M (month) = tháng)					TB 5 năm
	03/2025	1M	3M	6M	12M		

VLCC

310k dwt	Resale	144.00	-1%	-3%	-3%	1%	112.75
310k dwt	5 tuổi	112.00	0%	-2%	-3%	0%	85.75
250k dwt	10 tuổi	83.00	0%	-2%	-3%	-2%	61.00
250k dwt	15 tuổi	53.00	0%	-2%	-9%	-7%	43.75

SUEZMAX

160k dwt	Resale	94.00	0%	-3%	-5%	-5%	77.75
150k dwt	5 tuổi	77.00	4%	0%	-6%	-7%	60.00

76k dwt	10 tuổi	25.00	2%	2%	-6%	-12%	21.00	150k dwt	10 tuổi	62.00	7%	3%	-7%	-8%	44.75
74k dwt	15 tuổi	15.75	11%	3%	-10%	-17%	14.00	150k dwt	15 tuổi	41.00	0%	-9%	-13%	-11%	28.75
SUPRAMAX								AFRAMAX							
62k dwt	Resale	38.00	3%	-3%	-8%	-7%	34.75	110k dwt	Resale	75.00	0%	-9%	-12%	-10%	65.00
58k dwt	5 tuổi	31.50	3%	-3%	-13%	-7%	25.75	110k dwt	5 tuổi	62.50	0%	-7%	-14%	-13%	51.00
56k dwt	10 tuổi	23.50	7%	1%	-6%	-11%	18.75	105k dwt	10 tuổi	50.00	0%	-4%	-15%	-13%	37.75
52k dwt	15 tuổi	15.25	7%	3%	-5%	-2%	12.75	105k dwt	15 tuổi	34.00	0%	-8%	-17%	-13%	25.00
HANDYSIZE								MR							
37k dwt	Resale	33.00	0%	-4%	-3%	-3%	28.75	52k dwt	Resale	51.00	-2%	-4%	-14%	-7%	44.25
37k dwt	5 tuổi	25.50	0%	-3%	-7%	-7%	22.75	52k dwt	5 tuổi	41.00	0%	-2%	-16%	-10%	35.25
32k dwt	10 tuổi	17.75	4%	-7%	-13%	-11%	15.00	45k dwt	10 tuổi	31.00	0%	-3%	-23%	-17%	25.50
28k dwt	15 tuổi	12.00	9%	0%	-4%	-4%	9.50	45k dwt	15 tuổi	21.00	-2%	-2%	-24%	-21%	17.00

2. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÓNG MỚI:

Type	Size	Price (m.usd)	Qty	Yard	Owners	Delivery	Comments
LNG	180,000 cbm	262.00	1	Hyundai Samho	Purus Marine, London	12/2027	
LNG	20,000 cbm	-	1	CIMC SOE	Somtrans	-	
Bulker	180,000 dwt	75.00	2	Qingdao Beihai H.I.	U-Ming Marine, Taiwan	2028	Price per unit
Ropax	3,500 lane meters – 2,500 pax	160.00	2	GSI, China	MSC’ Grandi Navi Veloci	2027	Price per unit, 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)				
	03/2025	1M	3M	6M	12M	
Capesize (180.000 dwt)	74.0	0.00%	-2.63%	-3.27%	8.03%	
Panamax (77.000 dwt)	37.0	0.00%	-1.33%	-1.33%	-1.33%	
Supramax (61.000 dwt)	34.5	0.00%	-0.72%	-1.43%	1.43%	
Handysize (37.000 dwt)	30.5	0.00%	-10.29%	-11.59%	-10.29%	

Giá trị tàu dầu đầu/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	-0.79%	-3.10%	-3.10%	-2.72%	
Suezmax (170.000 dwt)	88.0	-0.57%	-2.78%	-2.78%	1.74%	
A.max (115.000 dwt)	74.5	-0.67%	-1.33%	-1.33%	6.47%	
MR (56.000 dwt)	51.0	-4.81%	-4.81%	-4.81%	3.13%	

3. THỊ TRƯỜNG THUÊ TÀU

3.1. Thị trường thuê tàu hàng khô:

Chỉ số cước trung bình hai phân khúc **Ultramax** và **Supramax** tuần qua đóng cửa ở mức 12.278 đô la Mỹ, giảm 298 đô la Mỹ so với mức 12.576 đô la Mỹ của tuần trước. Thị trường Đại Tây Dương vẫn tương đối chậm, với tâm lý tích cực mờ dần ở Bắc Đại Tây Dương. Tại khu vực Continent - Địa Trung Hải, các chủ tàu cho thấy sự kháng cự gia tăng đối với các chuyến hàng khứ hồi, gây áp lực tăng lên đối với giá cước. Ở phía Nam, giá cước cho các chuyến fronthaul từ Bồ Đông Nam Mỹ cho thấy một số cải thiện, mặc dù các tuyến xuyên Đại Tây Dương vẫn không đổi. Tàu **Mea Mare** (64.035 dwt, đóng 2024) được chốt chở hàng từ Recalada đến Đông Nam Á với giá khoảng 14.500 đô la Mỹ cộng thêm chi phí ballast khoảng 450.000 đô la Mỹ. Nhu cầu vận chuyển từ Bắc Thái Bình Dương và các chuyến hàng khứ hồi từ châu Á trong tuần này khá hạn chế, dẫn đến tâm lý thị trường vẫn trì trệ. Mặc dù một số ý kiến cho rằng các chủ tàu sẵn sàng đi đến Ấn Độ đang nhận được mức giá cao hơn. Pan Ocean chốt tàu **Newseas Crystal** (63.548 dwt, đóng 2013) giao tại Bayuquan chở thép từ Trung Quốc qua Vịnh Oman đến Continent với giá khoảng 16.500 đô la Mỹ, cùng lúc ASL chốt tàu **SSI Aurora** (63.728 dwt, đóng 2023) đi từ Puerto Quetzal chở hàng đến Bắc Thái Bình Dương và trả tàu ở Nam Trung Quốc với giá 16.500 đô la Mỹ.

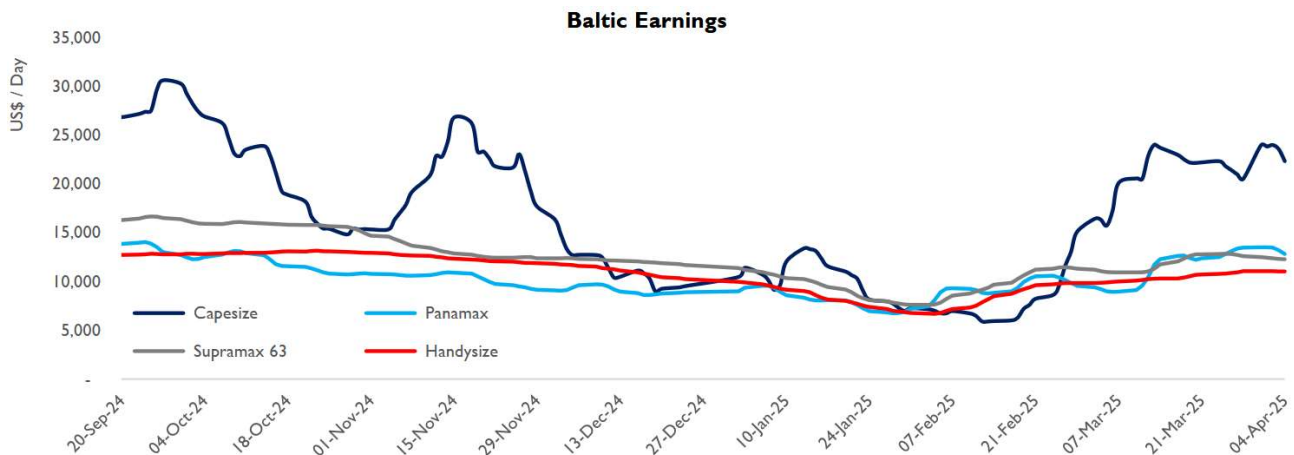
Cước trung bình phân khúc **Handies** tuần qua đóng cửa ở mức 11.207 đô la Mỹ, tăng 155 đô la Mỹ so với mức 11.052 đô la Mỹ của tuần trước. Tại khu vực Contient và Địa Trung Hải, các yếu tố cơ bản của thị trường vẫn

chưa khả quan hơn, cước tiếp tục giảm nhẹ và không có nhiều hoạt động được ghi nhận. Thị trường Nam Đại Tây Dương và Vịnh Châu Mỹ cũng cho thấy các hoạt động vận tải biển chỉ ở mức tối thiểu, điều này gây thêm áp lực lên giá cước, chưa kể đến sự bất ổn lớn xung quanh tất cả các giao dịch của Mỹ. Mức cước thuê định hạn cho các tàu Handysize nhỏ giao tại Đại Tây Dương dao động quanh mức 10.000 - 11.000 đô la Mỹ. Thị trường ở Thái Bình Dương đã bắt đầu tuần một cách trầm lắng do có các ngày lễ rơi vào thứ Hai và thứ Sáu. Ở phía Bắc, số lượng tàu chờ sẵn ngay lập tức đang tăng lên bởi một số tàu không đạt được thỏa thuận. Các chuyến đi đến Đông Nam Á đang gặp khó khăn trong việc duy trì mức cước trên mức 10.000 đô la Mỹ. Thị trường Đông Nam Á cũng chịu áp lực giảm do có ít yêu cầu thuê tàu mới từ Úc. Oldendorff chốt tàu **Tabit** (40.004 dwt, đóng 2024) chở hàng spodumene từ Kwinana ngày 13 tháng 4, trả tàu tại Trung Quốc với giá khoảng 16.000 đô la Mỹ. Bất chấp tâm lý thị trường đang suy yếu, thị trường thuê định hạn vẫn giữ được vị thế của mình. Có tin tàu **Glengyle** (37.679 dwt, đóng 2015) vừa qua Đà Zhoushan, Trung Quốc, từ ngày 2 đến 5 tháng 4 đã được thuê khoảng 4 - 6 tháng với giá khoảng 13.500 đô la Mỹ, cùng lúc tàu **Warrior** (40.053 dwt, đóng 2024) neo tại Humen từ ngày 1 đến 5 tháng 4 đã được thuê ngắn hạn với giá 15.000 đô la Mỹ.

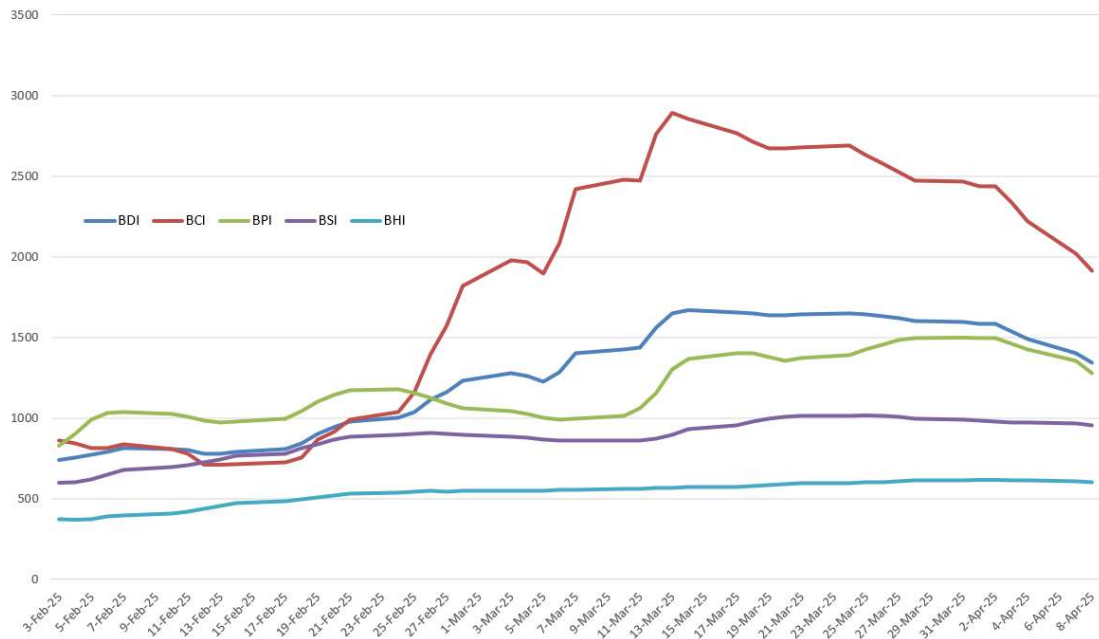
GIÁ THUÊ T/C TRUNG BÌNH TÀU HÀNG KHÔ THAM KHẢO NGÀY 07/04/2025

	US\$/ngày	▼ / ▲
SUPRAMAX	10,244	▼ 298
HANDIES 38K	11,027	▼ 25

(so sánh với giá trị ngày 31/03/2025)



CHỈ SỐ THỊ TRƯỜNG TÀU HÀNG KHÔ



3.2. Thị trường thuê tàu dầu/hóa chất:

Tại thời điểm báo cáo, giá dầu thô WTI giao dịch ở mức 61,54 đô la Mỹ/thùng, tăng 0,84 đô la Mỹ/thùng (tương đương 1,38%) trong phiên. Giá dầu Brent giao dịch ở mức 64,91 đô la Mỹ/thùng, tăng 0,72 đô la Mỹ/thùng (tương đương 1,12%) trong phiên. Nhìn chung, giá dầu thế giới phục hồi nhẹ sau đợt bán tháo mạnh trong các phiên gần đây, trong bối cảnh thị trường lo ngại về thuế quan của Mỹ, có thể làm giảm nhu cầu và dẫn đến suy thoái toàn cầu.

Tổng thống Donald Trump cho rằng mức thuế quan mới đối với tất cả hàng nhập khẩu vào Mỹ, sẽ tạo điều kiện phục hồi cơ sở công nghiệp của nước này mà trước đó đã suy giảm do nhiều thập kỷ tự do hóa thương mại. Trong khi nhiều quốc gia đang tìm kiếm sự miễn trừ hoặc ít nhất là giảm thuế quan, một số quốc gia, bao gồm Trung Quốc, nền kinh tế lớn thứ hai thế giới, đã công bố kế hoạch áp dụng thuế quan tương hỗ. Tổng thống Trump cho biết ông sẽ áp thuế mạnh tay hơn nữa đối với Trung Quốc nếu Bắc Kinh không rút lại các biện pháp trả đũa. Ngoài ra, ủy ban châu Âu cũng đã đề xuất áp thuế trả đũa 25% đối với một loạt hàng hóa của Mỹ để đáp trả lệnh áp thuế thép và nhôm của ông Trump.

3.2.1 Phân khúc tàu chở dầu thô

Phân khúc tàu VLCC	Thị trường tàu VLCC tại khu vực Trung Đông có xu hướng trầm lắng khi nhu cầu giảm dần do các hợp đồng vận chuyển vào đầu tháng tư đã được ký kết. Đơn cử, cước trên tuyến Trung Đông/Trung Quốc hiện được ký kết ở mức WS 57. Bên cạnh đó, tại khu vực Đại Tây Dương cũng không mấy tích cực khi cước cho tuyến Tây Phi/Trung Quốc giảm xuống mức WS 59.			
	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	39,868	37,658	↓
	USG/Trung Quốc	47,028	47,357	↑

Phân khúc tàu Suezmax

Theo ghi nhận, cước tàu Suezmax tại khu vực Tây Phi hiện đang khá trì trệ khi không có nhiều giao dịch trên thị trường được ký kết. Do đó, cước thị trường đang có xu hướng giảm. Theo báo cáo, cước cho tuyến Nigeria/UKC giảm xuống mức WS 94 – giảm hơn 15 điểm so với tuần trước. Bên cạnh đó, cước cho tuyến MEG/Med giảm xuống WS 90.

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	45,044	41,204	↓
Guyana / UKC	43,506	41,104	↓

Phân khúc tàu Aframax

Theo đánh giá, phân khúc Aframax đã có một tuần với nhiều biến động. Theo ghi nhận, cước tàu tăng mạnh tại khu vực Địa Trung Hải và Biển Đen đã kéo theo cước tại MEG cùng tăng. Lợi thế thị trường tại các khu vực nói trên đang thuộc về các chủ tàu. Nhiều tàu tại khu vực phía Đông đang chuyển hướng sang thị trường phía Tây. Tuy nhiên, cước cho tuyến USG/UKC giảm xuống chỉ còn mức WS 185.

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	46,424	53,626	↑
Med / Med	67,856	54,692	↓
USG / Cont	50,085	46,732	↓
EC Mex / USG	51,394	64,341	↑

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

Đối với phân khúc **tàu MR-Handy**: Nhìn chung, phân khúc tàu MR tiếp tục đã trải qua một tuần với nhiều sự biến động, ghi nhận thị trường vẫn tiếp tục thiếu hụt tàu có sẵn nhưng các báo cáo chỉ ra rằng vào thời gian sắp tới số lượng tàu sẽ dồi dào hơn, điều này sẽ ảnh hưởng đến sự điều chỉnh về cước. Theo dự báo, tuần tới sẽ giới hạn lại mức tăng cước của phân khúc này. Ghi nhận, cước trên tuyến Cont/USAC đang tiếp tục có xu hướng giảm. Trong khi đó, cước trên tuyến Địa Trung Hải/Đại Tây Dương hiện vẫn ổn định quanh mức WS 175. Phân khúc Handy vào tuần này khá trầm lắng ở khu vực Địa Trung Hải. Do đó, cước đã giảm đến 40 điểm xuống chỉ còn WS 165 cho các lô hàng 30.000 tấn. Tuy nhiên, có một điểm tích cực cho các chủ tàu khi phần lớn người thuê tàu nghĩ rằng thị trường sẽ chốt vào cuối tuần với mức cước thấp hơn nhiều do sự yếu kém hiện tại, khi có một vài lô hàng được chốt ở mức WS 155 vào thứ tư. Thế nhưng, kể từ đó, các chủ tàu đã giữ vững lập trường và cố gắng duy trì quanh mức cước WS 165. Nhìn chung, tâm lý thị trường đang được hy vọng khi bước sang tuần tới là sự ổn định với các giao dịch sôi động từ phía các chủ tàu.

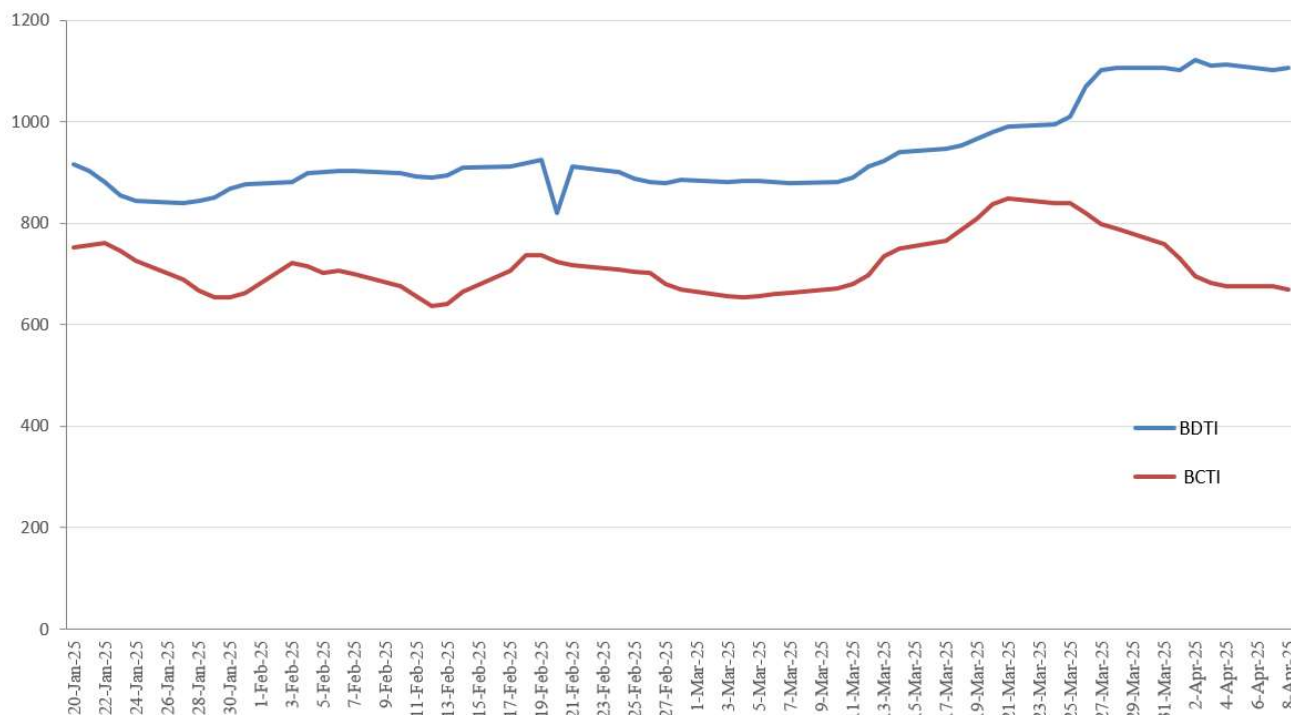
Phân khúc tàu dầu/hóa chất nhỏ: Nhìn chung, không có bất kỳ sự cải thiện nào được diễn ra ở khu vực châu Á trong tuần vừa qua. Các giao dịch đi khu vực phía Bắc vẫn diễn ra một cách trầm lắng, với nguồn cung tàu sẵn có đang tiếp tục xu hướng tăng tại khu vực Đông Nam Á. Với lịch tàu trong nửa đầu tháng 4, dự kiến có khoảng 50 tàu ở khu vực này, trong đó có khoảng 28 tàu đã sẵn sàng để ký kết hàng hóa. Nhu cầu nhập khẩu từ Trung Quốc đang có dấu hiệu giảm. Ghi nhận, một số người mua quyết định cắt giảm khoảng 10% sản lượng

polyester. Bên cạnh đó, các hoạt động đi hướng phía Nam cũng không mấy khả quan hơn. Ghi nhận cước tiếp tục giảm và nhiều tàu có xu hướng chạy ballast từ khu vực Đông Nam Á lên phía Bắc. Theo báo cáo, cước chở 10.000-12.000 tấn CSS từ bắc Trung Quốc đi Bahudopi, Indonesia và MTBE đi khu vực Striats đang lần lượt được ký kết quanh mức 32-33 đô la Mỹ/tấn và 34-37 đô la Mỹ/tấn. Đối với các giao dịch chở dầu cò, các giao dịch có phần tăng nhẹ trong tuần vừa qua do tăng nhu cầu người mua Ấn Độ, song về tổng thể thị trường vẫn ở mức trầm lắng với nguyên nhân từ nguồn cung tàu. Ghi nhận, các đơn hàng 10.000 – 12.000 tấn đi khu vực ECI được ký kết với mức cước từ 23 – 25 đô la Mỹ/tấn, các lô hàng lớn hơn 16.000 – 18.000 tấn đi bờ tây vẫn được ký kết với mức cước từ 26 – 30 đô la Mỹ/tấn. Tại khu vực Trung Đông, nguồn cung tàu có phần được thắt chặt hơn tuy nhiên cước vẫn ở mức thấp. Ảnh hưởng của kỳ nghỉ lễ EID khiến tình hình thị trường thêm trầm lắng hơn. Theo ghi nhận, một vài lô hàng hiếm hoi chở CSS x-AG được ký kết quanh mức 250k đô la Mỹ.

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

	Giá thuê tàu định hạn tuần 14/2025			Giá thuê tàu định hạn tuần 13/2025		
	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM
VLCC	49,500	47,500	46,000	50,000	48,500	47,000
SUEZMAX	34,500	33,000	33,000	35,000	33,500	33,000
AFRAMAX	30,000	28,500	27,000	30,500	29,000	27,500
LR-2	28,000	27,000	26,000	28,500	28,000	27,000
LR-1	23,000	22,500	21,500	23,500	22,000	21,500
MR	20,000	19,000	18,000	20,000	19,500	18,500
HANDY	18,500	17,000	16,000	18,000	17,000	16,000

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	445		465	▼	475	▼
2	Bangladesh	450	▼	470	▼	480	▼
3	India	440		460		470	
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 14/2025

Name	Type	Blt year	LDT	Demolition place	Price (US\$/lt)	Dwt	Comments
Dukhan	LNG	2004	32,467	-	613.00	-	<i>Revise the price to our previous weekly report 13/2025 (USD610 to USD613)</i> As is Labuan, subcont, LDT incl st. turbine main engine, 3000t aluminum content, 2000t bunkers
Futong Express	Woodchip carrier	1995	8,858	-	420.00	43,294	

CÔNG TY MÔI GIỚI TÀU BIỂN TIỀN 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.*