



# 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](http://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 20/2023

(09/05/2023 – 15/05/2023)

### 1. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÃ QUA SỬ DỤNG:

Ở mảng tàu hàng khô, chỉ số BDI hiện tại chỉ còn 1.476 điểm, giảm 86 điểm so với tuần trước 1.558 điểm. Tuần qua cước thuê ở mức thấp nhưng giá tàu vẫn còn cao, nên không có quá nhiều giao dịch được ghi nhận và chủ yếu tập trung ở các cỡ tàu từ 8 vạn trở lên. Ở phân khúc Handysize, tuần qua chỉ ghi nhận duy nhất tàu **Pacific Island** (38.218 dwt, đóng 2012 Nhật, đã lắp hệ thống xử lý nước dằn, DD 07/2024, SS 06/2026) bán giá khoảng 18,3 triệu đô la Mỹ. Mới vừa tuần trước, tàu trẻ hơn một tuổi **Olivian Confidence** (38.090 dwt, đóng 2013 Nhật, đã lắp hệ thống xử lý nước dằn, DD 01/2024, SS 12/2025) bán với giá khoảng 20 triệu đô la Mỹ. Có thông tin tàu **Portland Bay** (28.446 dwt, đóng 2004 Nhật, đã lắp hệ thống xử lý nước dằn, chờ được gỡ, DD/SS 01/2024) được bán với giá khoảng 8,8 triệu đô la Mỹ song không thành công. Tàu đang được chào bán lại, song cũng có thể xem đây là mốc tham khảo. Tuy nhiên dựa trên xu hướng hiện nay thì khả năng cao vài tuần tiếp theo thị trường sẽ tiếp tục giảm, do đó các chủ tàu sẽ phải cân nhắc điều chỉnh giá bán tàu về lại mức hợp lý hơn.

Ở mảng tàu dầu/hóa chất, chỉ số tiếp tục phân hóa mạnh mẽ khi chỉ số BDTI tiếp tục tăng còn BCTI lại giảm. Xu hướng thị trường tương đối khó phán đoán. Thị trường mua bán diễn ra đều đặn ở hai phân khúc Suezmax và Aframax. Ở phân khúc tàu MR, tàu chemical **Jenny I** (40.128 dwt, đóng 2003 Hàn Quốc, đã lắp hệ thống xử lý nước dằn, DD/SS 06/2024) bán với giá khoảng 17,5 triệu đô la Mỹ. Tháng 4/2023, tàu tương tự **SW Julia I** (40.246 dwt, đóng 2003 Hàn Quốc, đã lắp hệ thống xử lý nước dằn, DD/SS 09/2023) bán với giá khoảng 15,5 triệu đô la Mỹ. Mức này khá ấn tượng nếu so với khoảng thời gian 1 tháng gần đây mức tăng giá size MR dường như đã chững lại. Tàu hóa chất nhỏ **Blue Trader** (37.270 dwt, đóng 2005 Hàn Quốc, đã lắp hệ thống xử lý nước dằn, DD 07/2023, SS 03/2025) được bán với giá khoảng 18,2 triệu đô la Mỹ. Có thể lấy đây làm mốc tham chiếu vì mức giá này cũng khá tốt trong thời điểm hiện nay. Tiêu điểm tuần qua phải kể đến thương vụ chủ tàu Trung Quốc bán 7 tàu nhỏ 7k dwt chờ dầu thành phẩm, 10 tuổi đóng Trung Quốc với giá khoảng 48,3 triệu đô la Mỹ (bình quân 6 triệu đô la Mỹ/tàu). Được biết đa số tàu đều cận đà hoặc quá đã hạn lên đà nên mức giá này cũng khá hợp lý.

Bảng ghi nhận các giao dịch mua bán tàu đã qua sử dụng trong tuần:

Name	Blt Year	Blt Place	Dwt	Price M.USD	Buyers	Comment
<b>BULKERS</b>						
Victorius	2004	Korea	171,314	17.00	Undisclosed	
Olympius	2004	Korea	171,314	17.00		

<b>FPMC B 103</b>	2011	Korea	106,668	25.00	Undisclosed	BWTS & scrubber fitted, SS 11/2026
<b>Claire Z</b>	2009	China	93,313	16.30	Chinese	BWTS fitted, SS 06/2024
<b>Sea Proteus</b>	2013	China	81,762			DD/SS due 07/2023
<b>Sea Pluto</b>	2013	China	81,007	70.50	Undisclosed	DD/SS due 11/2023
<b>Sea Venus</b>	2013	China	80,888			DD/SS due 10/2023
<b>Sweet Lydia</b>	2012	China	79,469	17.35	Lomar Shipping	BWTS fitted, DD 07/2025, SS 07/2027
<b>Sweet Irina</b>	2011	China	79,467	16.65		BWTS fitted, DD 08/2024, SS 08/2026
<b>Sweet Venus</b>	2012	China	79,452	17.35		BWTS fitted, DD 03/2025, SS 04/2027
<b>Sweet Melissa</b>	2011	China	79,445	16.65		BWTS fitted, DD 11/2024, SS 11/2026
<b>Hong Cheng</b>	2011	China	75,081	17.20	Greek	DD 12/2024, SS 10/2026
<b>Bulk Electra</b>	2015	Japan	66,604	27.00	Undisclosed	BWTS fitted, wide beam 36m, DD 11/2023, SS 12/2025
<b>Vokaria</b>	2020	China	63,614	30.00	Korean	BWTS & scrubber fitted, DD/SS 03/2025
<b>Federal Iris</b>	2016	Japan	63,498	30.00	Undisclosed	BWTS fitted, DD 07/2024, SS 06/2026
<b>Pacific Island</b>	2012	Japan	38,218	18.30	Undisclosed	BWTS fitted, DD 11/2023, SS 11/2025
<b>TANKERS</b>						
<b>Baltic Sunrise</b>	2005	Korea	309,373	51.50	Undisclosed	<i>Revised the price (last week update at low 50M, scrubber fitted, DD/SS 11/2025)</i>
<b>Amoroza</b>	2001	Korea	159,168	33.00	Undisclosed	SS 12/2025
<b>Agape Soul</b>	2001	Korea	159,165	29.00	Undisclosed	DD 08/2024, SS 01/2026
<b>Navigare Tolero</b>	2011	China	156,516	High 30.00	Advantage Tankers	Old sale 04/2023, incl TC at 27k pd until A1/2024, scrubber fitted, SS 04/2026,
<b>Ampleforth</b>	2008	Korea	108,912	36.00	Undisclosed	DD/SS due 08/2023
<b>Southern Glory</b>	2019	Japan	108,411	67.75	Undisclosed	BWTS & scrubber fitted, DD 10/2024, SS 06/2027
<b>Aframax Riviera</b>	2005	Japan	107,113	35.00	UAE-based	DD 06/2023, SS 03/2025
<b>Lumen N</b>	2008	Korea	63,599	22.50	Chinese	BWTS fitted , DD/SS 08/2023
<b>MTM Hudson</b>	2004	Korea	51,319	18.00	Undisclosed	BWTS fitted, chemical IMO III, epoxy phenolic coated, SS 06/2024
<b>Jenny I</b>	2003	Korea	40,128	17.50	European	BWTS fitted, chemical IMO III, epoxy coated, DD/SS 06/2024
<b>Blue Trader</b>	2005	Korea	37,270	18.20	Undisclosed	BWTS fitted, chemical IMO III, epoxy coated, ice class 1B, DD 07/2023, SS 03/2025

<b>Super Infinity</b>	2009	Romania	15,004			BWTS fitted, chemical IMO II, epoxy phenolic coated, ice class 1A, DD/SS 08/2024
<b>Super Hero</b>	2009	Romania	14,984	36.00	Undisclosed	BWTS fitted, chemical IMO II, epoxy phenolic coated, ice class 1A, DD/SS 07/2024
<b>Super Eastern</b>	2010	Korea	12,825			BWTS fitted, chemical IMO II, epoxy phenolic coated, DD/SS 09/2024
<b>Super Forte</b>	2010	Korea	12,814			BWTS fitted, chemical IMO II, epoxy phenolic coated, DD/SS 01/2025
<b>Tradewind Legend</b>	2008	China	7,739	5.80	Undisclosed	Chemical IMO II, epoxy phenolic coated, M/E MaK, DD/SS due 07/2023, Spanish owners
<b>Guang Hui 628</b>	2013	China	7,036			DD/SS due 06/2023
<b>Guang Hui 619</b>	2013	China	7,023			DD/SS overdue
<b>Guang Hui 636</b>	2013	China	7,020			DD/SS due 06/2023
<b>Guang Hui 626</b>	2013	China	7,004	48.30	Greek	DD 01/2025, SS 01/2028
<b>Guang Hui 616</b>	2013	China	6,993			DD/SS withdrawn (overdue)
<b>Guang Hui 629</b>	2013	China	6,989			No class details
<b>Guang Hui 618</b>	2013	China	6,987			DD/SS due 06/2023
<b>CONTAINER</b>						
<b>Northern Magnum</b>	2003	Korea	85,832	Undisclosed	Swiss	6732 teu, BWTS fitted, ice class II, DD/SS 11/2023
<b>X-Press Euphrates</b>	2002	China	39,228	Undisclosed	Swiss, MSC	2824 teu, BWTS fitted, DD 09/2024, SS 09/2026
<b>Corona J</b>	2002	China	16,794	Undisclosed	UAE-based	Old sale 04/2023, 1209 teu, ice class II, fully cellular, CR 2X45T, M/E B&W, DD 03/2026, SS 12/2027
<b>Sentosa Trader</b>	2002	Singapore	16,794	Undisclosed	Undisclosed	1078 teu, fully cellular, CR 2X40T, DD 02/2025, SS 05/2027
<b>OTHERS</b>						
<b>BW Everett</b>	2003	Korea	77,410	45.00	Eddie Steamship	LNG 135267 cbm, DD/SS due 06/2023

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
	04/2023	1M	3M	6M	12M	

#### CAPESIZE

180k dwt	Resale	65.00	3%	19%	13%	4%	52.25
180k dwt	5 tuổi	54.00	2%	21%	14%	11%	36.50
170k dwt	10 tuổi	33.00	3%	12%	8%	-4%	25.75
150k dwt	15 tuổi	21.25	1%	12%	9%	-3%	16.25

#### PANAMAX

82k dwt	Resale	40.50	4%	8%	5%	-8%	33.25
82k dwt	5 tuổi	33.50	5%	10%	6%	-8%	26.25
76k dwt	10 tuổi	24.75	2%	8%	9%	-10%	17.50
74k dwt	15 tuổi	16.25	3%	7%	2%	-12%	11.75

#### SUPRAMAX

62k dwt	Resale	39.50	4%	8%	4%	-5%	31.00
58k dwt	5 tuổi	32.00	5%	10%	7%	3%	21.25
56k dwt	10 tuổi	22.00	5%	16%	2%	-6%	15.50
52k dwt	15 tuổi	16.00	0%	5%	2%	-15%	11.00

#### HANDYSIZE

37k dwt	Resale	32.50	5%	10%	8%	-3%	25.25
37k dwt	5 tuổi	26.75	1%	7%	5%	-8%	18.75
32k dwt	10 tuổi	19.00	0%	12%	9%	-5%	12.25
28k dwt	15 tuổi	12.75	2%	16%	11%	-4%	7.75

Giá trị tàu hàng khô (đv: triệu đô la Mỹ)	% thay đổi theo (M (month) = tháng)					TB 5 năm
	04/2023	1M	3M	6M	12M	

#### VLCC

310k dwt	Resale	126.00	0%	0%	7%	26%	96.25
310k dwt	5 tuổi	100.50	0%	0%	14%	35%	71.75
250k dwt	10 tuổi	76.50	0%	0%	17%	49%	48.75
250k dwt	15 tuổi	60.50	0%	0%	17%	70%	33.75

#### SUEZMAX

160k dwt	Resale	86.00	0%	0%	8%	21%	66.00
150k dwt	5 tuổi	69.00	1%	1%	14%	37%	49.00
150k dwt	10 tuổi	54.00	1%	1%	21%	57%	33.75
150k dwt	15 tuổi	34.50	1%	1%	19%	60%	20.50

#### AFRAMAX

110k dwt	Resale	78.50	0%	3%	8%	30%	53.25
110k dwt	5 tuổi	63.00	0%	0%	10%	35%	39.25
105k dwt	10 tuổi	50.50	0%	2%	19%	68%	26.75
105k dwt	15 tuổi	33.00	0%	3%	18%	81%	16.50

#### MR

52k dwt	Resale	51.00	5%	5%	7%	24%	38.75
52k dwt	5 tuổi	42.50	1%	1%	8%	31%	29.25
45k dwt	10 tuổi	34.50	3%	3%	21%	60%	19.75
45k dwt	15 tuổi	24.50	9%	7%	26%	81%	12.25

## 2. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÓNG MỚI:

Type	Size	Price (m.usd)	Qty	Yard	Owners	Delivery	Comments
Ammonia carriers	93,000 cbm	-	4	Jiangnan	Eastern Pacific	-	LPG dual fuel propulsion
Tanker	115,000 dwt	62.00	3	Jiangsu New Hantong	Transport Recovery Fund	SH 2025	Price per unit
Tanker	115,000 dwt	-	1	Yangzijiang	Minerva	2026	
Tanker	37,000 dwt	46.50	4	Hyundai Mipo	Algoma Central	SH 2026	Chem/product tanker, price per unit
Tanker	13,000 dwt	-	2	Murakami Hide	Christiania Shipping	SH 2024	
Bulker	82,000 dwt	-	3+3	Jiangsu New Hantong	Oldendorff	2025	
Container	8,000 teu	115.00	8+4	Yangzijiang	Maersk	End 2025	Price per unit, methanol dual-fuel propulsion
Container	5,900 teu	60.00	2	Qingdao Yangfan	Danaos	End 2025	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)				
	04/ 2023	1M	3M	6M	12M
Capesize (180.000 dwt)	62.5	2.46%	0.81%	-4.58%	1.63%
Panamax (77.000 dwt)	34.5	1.47%	-5.48%	-13.75%	-5.48%
Supramax (61.000 dwt)	33.0	4.76%	-4.35%	-12.00%	-1.49%
Handysize (37.000 dwt)	30.0	3.45%	-4.76%	-13.04%	-1.64%

Giá trị tàu dầu đóng mới (đv: triệu đô la Mỹ)	% thay đổi theo (M (month) = tháng)				
	04/ 2023	1M	3M	6M	12M
VLCC (300.000 dwt)	121.0	0.00%	0.00%	0.83%	4.31%
Suezmax (170.000 dwt)	81.5	0.62%	0.62%	-0.61%	4.49%
A.max (115.000 dwt)	65.0	1.56%	1.56%	0.00%	6.56%
MR (56.000 dwt)	45.5	0.00%	2.25%	3.41%	8.33%

### 3. THỊ TRƯỜNG THUÊ TÀU

#### 3.1. Thị trường thuê tàu hàng khô:

Phân khúc **Ultramax** và **Supramax** vẫn đang chững lại suốt tuần qua. Thị trường dường như chạm đáy và đang đợi sự tác động mạnh để chuyển biến. Tình trạng dư thừa nguồn cung tàu chạy vẫn đang diễn ra. Nhìn chung, vẫn chưa mấy khả quan nhưng khả năng cao sẽ cải thiện hơn ngay khi nguồn hàng hoá xuất hiện. Cước trung bình trong tuần đóng cửa ở mức 12.160 đô la Mỹ, tăng 107 đô la Mỹ (tương đương 0,89%) so với mức 12.053 đô la Mỹ của tuần trước. Phía Thái Bình Dương, tàu **Great Pioneer** (63.411 dwt, đóng 2015) được chốt đi ngay từ Quinzhou, chở clinker đến Bangladesh với giá khoảng 16.250 đô la Mỹ. AMC chốt tàu **Zhou Shan Hai** (56.987 dwt, đóng 2009) chở quặng niken từ CJK (10/05) qua Philippines với giá khoảng 10.000 đô la Mỹ, cùng lúc có tàu **Heilan Journey** (56.900 dwt, đóng 2011) được chốt đi từ Gresik (14-15/05) qua Indonesia đến Bắc Trung Quốc, Chinaland chốt tàu **Bold Voyager** (56.118 dwt, đóng 2010) đi từ Dalian (15/05) qua Tianjin đến Địa Trung Hải với giá khoảng 9.500 đô la Mỹ. Trong khi đó ở Ấn Độ Dương, Uniwell chốt tàu **Federal Ibuki** (63.386 dwt, đóng 2018) đi từ Visakhapatnam (05-10/05) qua Bờ Đông Ấn Độ đến Trung Quốc với giá khoảng 10.750 đô la Mỹ, Cofco chốt tàu **Texel Island** (61.453 dwt, đóng 2012) đi từ Durban (23-25/05) chở hàng rời đến Nhật Bản với giá khoảng 20.000 đô la Mỹ cộng thêm 200.000 đô la Mỹ chi phí ballast. Norden chốt tàu **DSI Pegasus** (60.508 dwt, đóng 2015) đi ngay từ Cảng Elizabeth đến vùng Viễn Đông với giá khoảng 19.000 đô la Mỹ cộng thêm 190.000 đô la Mỹ chi phí ballast. Phía Đại Tây Dương, Norden chốt tàu **Swan** (53.487 dwt, đóng 2006) chở clinker, đi ngay từ Ai Cập-Địa Trung Hải đến Tema với giá khoảng 12.500 đô la Mỹ.

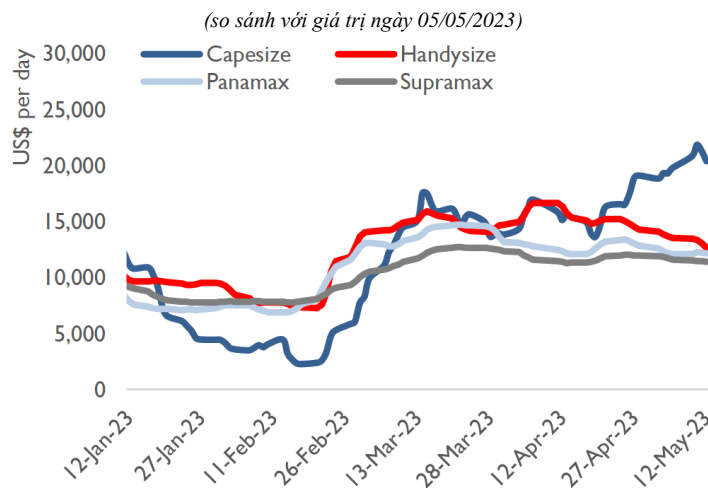
Trong tuần qua, thị trường phân khúc **Handies** tiếp tục đi xuống, cước trung bình trong tuần đóng cửa ở mức 11.371 đô la Mỹ, giảm 234 đô la Mỹ so với mức 11.605 đô la Mỹ của tuần trước. Phía Continent và Địa Trung Hải đang thiếu nhu cầu chở hàng mới và tồn đọng số lượng lớn tàu neo chờ. Có tin tàu **Western Maple** (32.492 dwt, đóng 2010) được chốt qua Skaw đến Địa Trung Hải với giá khoảng 13.000 đô la Mỹ. Cước các tàu chở sắt vụn đi từ Continent đến Thổ Nhĩ Kỳ đang có giá khoảng 10.000-13.000 đô la Mỹ. Các chuyến chở hàng rời từ phía Bắc nước Pháp đến Tây Địa Trung Hải và cảng Moroccan được định giá khoảng 10.000 đô la Mỹ. Ở Biển Đen, tàu **Kouros Pride** (34.146 dwt, đóng 2011) neo ở Kromon được chốt chở hàng rời qua Varna, trả tàu ở Algeria, Tây Ban Nha-Địa Trung Hải và Portugal với giá khoảng 10.000 đô la Mỹ. Maxima chốt một tàu Handy cỡ nhỏ, giao nguyên trạng, đi từ Tây Phi qua Paranagua, trả tàu ở Tây Phi với giá khoảng 10.500 đô la Mỹ. Khu vực Bờ Đông Nam Mỹ đang thiếu nhu cầu chở hàng, cùng lúc các khu vực khác ở Đại Tây Dương vẫn chưa thể đưa ra nhận định cụ thể. Nova Marine chốt tàu **Rostrum America** (40.007 dwt, đóng 2022) neo ở Santos, đi đến khu vực Morocco-Địa Trung Hải với giá khoảng 18.500 đô la Mỹ. Tàu **Devbulk Saliha** (30.142 dwt, đóng 2011) được Baltic chốt giao tàu nguyên trạng, đi từ Itaqui với giá khoảng 14.000 đô la Mỹ. Ở phía Đông, xuất hiện những dấu hiệu cho thấy thị trường ở Thái Bình Dương đang dần tăng trở lại. Bằng chứng ghi nhận nhu cầu vận tải ở Úc và khu vực Bắc Trung Quốc-Nhật Bản tăng nhẹ. Tín hiệu tích cực đối với các tàu ở Đông Nam Á cũng được thấy rõ. Tàu **Olympia Logger** (33.263 dwt, đóng 2010) neo ở Geelong được chốt qua Adelaide đến Đông Nam Á, chở hàng rời với giá khoảng 15.500 đô la Mỹ. Tàu **Boston Harmony** (38.561 dwt, đóng 2015) neo ở CJK, có tin tàu này được chốt đến Bờ Đông Trung Mỹ với giá khoảng 10.000 đô la Mỹ, tuy nhiên không có thông tin chi tiết thương vụ. Tàu **HPC Future** (32.701 dwt, đóng 2010) được Bulk Asia chốt chuyển đi duyên hải từ Gangavaram qua Visakhapatnam và trả tàu ở Bờ Đông Ấn Độ với giá khoảng 10.500 đô la Mỹ.

Bảng tham khảo cước một số khu vực trên thế giới trong Tuần 20/2023 vừa qua:

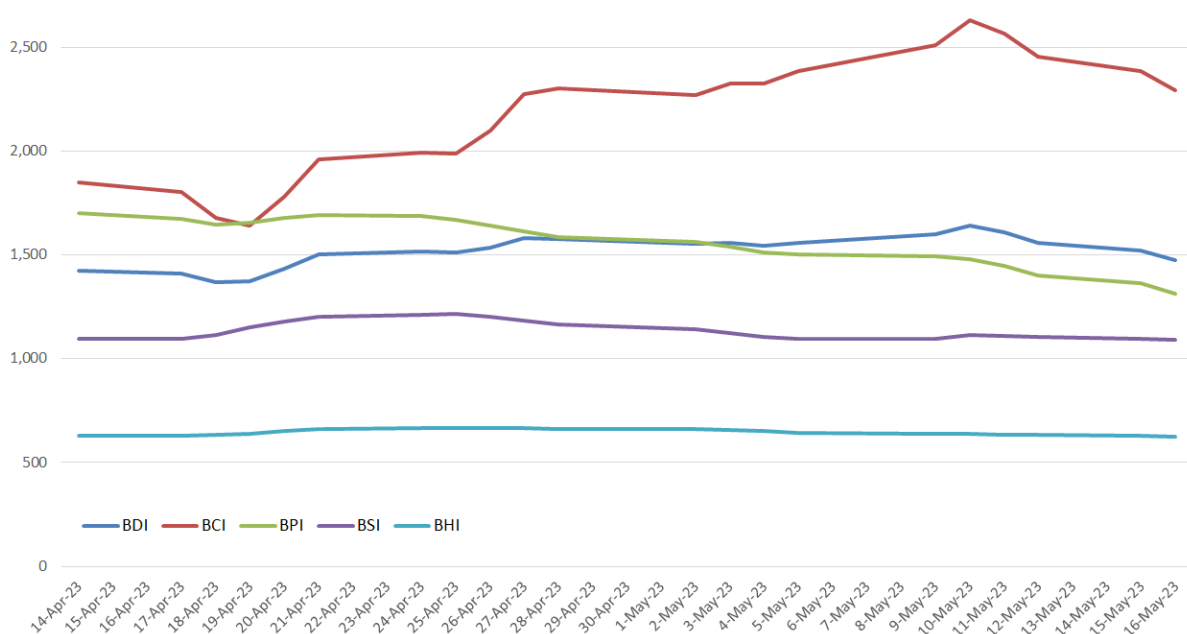
RATES/PANAMAX (USD/DAY, USD/TON)	TUẦN 20/2023	TUẦN 19/2023	Mức thấp nhất năm 2023 (cập nhật tới Tuần 20)	Mức cao nhất năm 2023 (cập nhật tới Tuần 20)
TRANSATLANTIC RV	10,630	11,775	4,830	15,233
TCT CONT/F.EAST	21,032	22,741	14,764	26,465
TCT F.EAST/CONT	4,989	7,036	3,818	9,260
TCT F.EAST RV	10,307	12,250	6,763	14,904
<b>RATES/SUPRAMAX (USD/DAY)</b>				
ATLANTIC RV	14,159	14,257	6,630	17,016
PACIFIC RV	8,994	9,093	5,056	13,531
TCT CONT/F.EAST	17,650	18,813	12,642	19,863

### GIÁ THUÊ T/C TRUNG BÌNH TÀU HÀNG KHÔ THAM KHẢO NGÀY 12/05/2023

	US\$/ngày	▼/▲	
SUPRAMAX	12,160	▼	107
HANDIES 38K	11,371	▼	234



### CHỈ SỐ THỊ TRƯỜNG TÀU HÀNG KHÔ





### 3.2. Thị trường thuê tàu dầu/hóa chất:

Vào ngày 11/5 vừa qua, Công ty Dầu mỏ Nhà nước Libya (NOC) đã công bố thông tin rằng một mỏ dầu mới đã được phát hiện bên trong lưu vực Ghadames giáp biên giới với Algeria và Tunisia. Kết quả thử nghiệm khai thác lần đầu tiên cho thấy, giếng cung cấp sản lượng không đổi là 1.870 thùng dầu thô/ngày. Chưa có thông tin nào về kế hoạch khai thác hay mục tiêu khai thác đã được công bố. Tuy nhiên, đây là phát hiện dầu thứ 3 ở lưu vực Ghadames trong vài tháng trở lại đây.

Tuần qua, giá dầu thế giới ghi nhận tuần giảm thứ 4 liên tiếp. Giá dầu Brent đã giảm khoảng 6,67%, giá dầu WTI giảm khoảng 7,05%. Tuy giá dầu đã giảm 4 tuần liên tiếp nhưng các chuyên gia vẫn kỳ vọng giá sẽ sớm tăng trở lại. Theo báo cáo Triển vọng Năng lượng Ngắn hạn Tháng 5 vừa được xuất bản, Cơ quan Thông tin Năng lượng Mỹ (EIA) đã hạ dự báo dầu Brent cho năm 2023 xuống còn 78,65 USD/thùng, thấp hơn nhiều so với mức bình quân 85 USD/thùng dự báo vào tháng 4. Nhu cầu của thế giới về nhiên liệu lỏng, nhất là của Trung Quốc và Ấn Độ, dự kiến sẽ tăng lên 1,6 triệu thùng/ngày trong năm 2023 do Trung Quốc đã cắt giảm hạn ngạch xuất khẩu đợt 2 đối với những sản phẩm dầu mỏ tinh chế, nhằm chuyển hướng tập trung vào việc đáp ứng nhu cầu địa phương và thúc đẩy doanh số bán hàng nội địa trong giai đoạn bảo trì nhà máy lọc dầu.

#### 3.2.1 Phân khúc tàu chở dầu thô

<b>Phân khúc tàu VLCC</b>	Các giao dịch của phân khúc tàu VLCC trong tuần vừa qua có xu hướng giảm xuống. Theo ghi nhận, cước từ khu vực Trung Đông đi Trung Quốc đã giảm 5 điểm so với tuần trước đó và hiện đang ở mức WS 40 tương đương mới 15.500 đô la Mỹ/ngày. Việc cắt giảm sản lượng của tổ chức OPEC+ khiến cho nguồn cung hàng hóa bị hạn chế hơn và nguồn cung tàu dự kiến sẽ tiếp tục tăng lên trên hầu hết tất cả các khu vực trong thời gian tới. Tại khu vực USG, có khá nhiều đơn hàng đi khu vực phía Đông xuất hiện vào thời điểm cuối tuần khiến cho cước tại khu vực tăng lên một cách nhanh chóng. Theo ghi nhận, cước từ khu vực USG đi Trung Quốc đã vượt mức 7 triệu đô la Mỹ.
<b>Phân khúc tàu Suezmax</b>	Mặc dù hàng hóa hạn chế nhưng cước tàu Suezmax từ khu vực Tây phi đi Châu Âu vẫn tăng lên so với tuần trước đó, do nguồn cung tàu tại khu vực đang được thắt chặt. Ghi nhận, cước trên tuyến Nigeria/Rotterdam tăng 3,1% lên mức WS 116 tương đương với khoảng 50.600 đô la Mỹ/ngày. Tại khu vực Địa Trung Hải, các giao dịch diễn ra khá ổn định trong tuần vừa qua. Cước từ khu vực Biển Đen đi Đại Trung Hải hiện đang ở mức WS 126 tương đương với khoảng 55.700 đô la Mỹ/ngày.
<b>Phân khúc tàu Aframax</b>	Khu vực Địa Trung Hải trải qua một khởi đầu khá trầm lắng với nguồn cung tàu vượt quá nhu cầu vận chuyển. Tuy nhiên, với sự sôi động của thị trường Mỹ từ khoảng thứ năm đã góp phần làm giảm sức ép lên mức cước ở khu vực. Tại khu vực Biển Bắc, nguồn cung tàu khá khan hiếm trên thị trường khiến cho cước trên tuyến Biển Bắc/Continent tăng 5 điểm so với tuần trước đó và hiện đang ở mức WS 135. Trong khi đó, cước trên tuyến từ Trung Đông/Đông Nam Á đã giảm 6,3% so với tuần trước đó mà nguyên nhân do sự sụt giảm sản lượng tiêu thụ của các nhà máy tinh chế tại khu vực. Theo ghi nhận, cước trên tuyến Trung Đông/Singapore đang ở mức WS 180.

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

Đối với phân khúc **tàu MR**, các giao dịch tại khu vực Bắc Á có xu hướng giảm trong tuần vừa qua. Người thuê có nhiều sự lựa chọn hơn do nhiều chủ tàu đã bỏ qua cơ hội để ký kết hàng hóa trong tuần trước đó. Theo ghi nhận, các chủ tàu đã đồng ý ký kết ở mức 915.000 đô la Mỹ chở hàng từ Hàn Quốc đi Singapore do nguồn cung tàu tại khu vực đang có xu hướng tăng lên. Theo dự báo, cước trong tuần này sẽ theo chiều

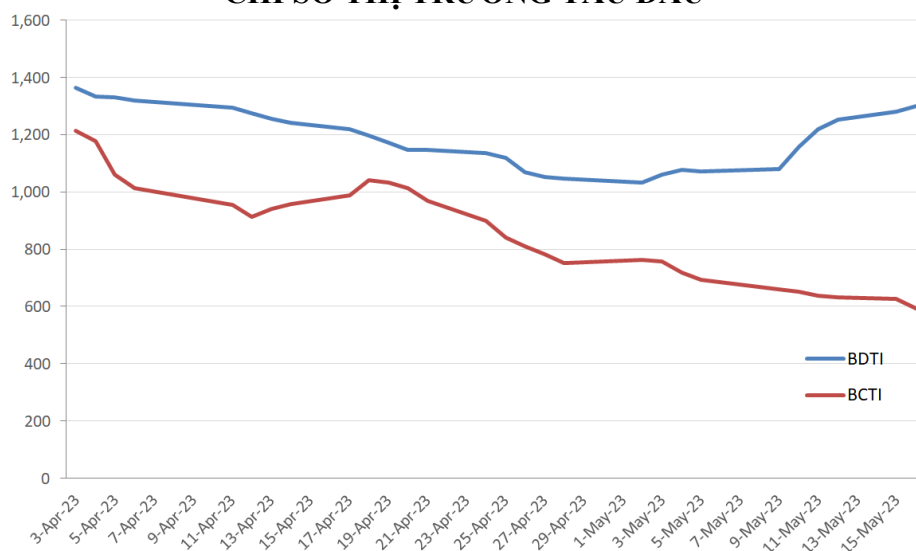
hướng đi ngang hoặc giảm xuống do nguồn cung hàng hóa trên thị trường hầu như đã được ký kết. Tại khu vực Singapore, các giao dịch có phần ổn định vào thời điểm đầu tuần song các hoạt động giảm mạnh vào cuối tuần. Theo tổng hợp, cước trên tuyến Singapore/Đông Úc đang được các chủ tàu cố gắng duy trì ở mức WS 250 tương đương với 32.700 đô la Mỹ/ngày. Tại khu vực Tây Bắc Âu, thị trường đã trải qua một tuần khá ảm đạm với nguồn cung tàu tại khu vực tăng mạnh khiến cho mức cước vẫn chuyển đang phải chịu nhiều sức ép. Đơn cử, cước trên tuyến UKC/USAC giảm 20 điểm so với tuần trước đó hiện đang ở mức WS 125 tương đương với mức 10.200 đô la Mỹ/ngày. Cùng với đó, thị trường USG cũng đang có dấu hiệu suy yếu. Một số chủ tàu đã quyết định chạy ballast về khu vực Châu Âu để tìm hàng hóa đi qua khu vực phía Đông.

**Phân khúc tàu chở dầu/ hóa chất nhỏ:** Tại khu vực Châu Á: Các giao dịch đi khu vực phía Bắc vẫn duy trì ở mức ổn định như tuần trước đó. Ghi nhận một số lô hàng cỡ 5-10.000 tấn hóa chất đi Trung Quốc song cước vẫn ở mức khá thấp. Đối với dầu cọ, các giao dịch có phần tăng nhẹ so với những tuần trước đó. Tuy nhiên, liên quan đến vấn đề tồn kho nên các đơn hàng đi khu vực phía đông Ấn Độ vẫn đang khan hiếm trên thị trường. Theo tổng hợp, cước tàu chở 12-18.000 tấn dầu cọ đi bờ tây Ấn Độ đang dao động quanh mức 43-44 đô la Mỹ/tấn và cước chở 10-12.000 tấn đi bờ đông được ký kết quanh mức 34-35 đô la Mỹ/tấn (cước có thể cao hoặc thấp hơn một vài đô tùy thuộc vào cảng xếp dỡ). Bên cạnh đó, các giao dịch chở CSS đi khu vực phía nam vẫn ổn định nhưng mức cước không quá hấp dẫn. Đơn cử, cước chở 10.000 tấn CSS từ Trung Quốc đi khu vực Strait đang dao động quanh mức 25-29 đô la Mỹ/tấn. Tại khu vực Trung Đông, nguồn cung tàu tăng lên đáng kể và đang vượt quá nhu cầu từ người thuê. Nhìn chung, các giao dịch đi cả hai hướng Đông và Tây đều khá ảm đạm. Tại khu vực Châu Âu: Các hoạt động giao dịch có phần giảm hơn so với tuần trước đó. Các đơn hàng qua khu vực phía Đông được ghi nhận chủ yếu là chở dầu thực vật từ Biển Đen đi Ấn Độ với mức cước không quá cao. Tuy nhiên, đây được xem là một trong những bài toán tối ưu nhất cho các chủ tàu vào thời điểm hiện tại. Đối với các tuyến hoạt động hướng phía Tây, ghi nhận nhiều đơn hàng chở SUA từ Châu Âu đi khu vực USG và Nam Mỹ.

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

	Giá thuê tàu định hạn tuần 20			Giá thuê tàu định hạn tuần 19		
	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM
VLCC	45,000	41,000	35,500	46,000	42,000	36,500
SUEZMAX	45,000	36,000	30,000	45,000	36,500	31,000
AFRAMAX	47,000	37,000	30,000	47,500	37,000	31,000
LR-2	48,000	37,000	31,000	48,000	37,500	32,000
LR-1	39,000	30,000	26,000	39,000	31,000	27,000
MR	31,000	24,500	22,500	32,000	25,000	23,000
HANDY	27,000	20,500	18,000	28,000	21,000	18,500

### 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	580		610		630	
2	India	520		540		560	
3	Pakistan	500		520		540	▼ 20
4	Turkey	320	▼ 10	330	▼ 10	340	▼ 10

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

### MỘT SỐ TÀU PHÁ DỠ GHI NHẬN TRONG TUẦN 20/2023

Name	Type	Blt year	LDT	Demolition place	Price (US\$/lt)	Dwt	Comments
Shandon Express	Bulker	1989	8,658	Bangladesh	605.00	43,661	Woodchip carrier, sale incl 360mt bunkers ROB
Ever Diadem	Container	1998	21,387	-	514.00 (price net)	55,604	As is Singapore, likely to India for HKC green recycling
Pablo	Container	2000	7,362	Bangladesh	535.00	26,518	Old sale

CÔNG TY MÔI GIỚI TÀU BIỂN TIÊN PHONG  
PIONEER SHIPBROKERS  
MUA – BÁN – THUÊ TÀU

Email: [snp@pioneershipbrokers.com.vn](mailto: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.*