



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 22/2025

(27/05/2025 – 02/06/2025)

1. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÃ QUA SỬ DỤNG:

Kể từ ngày 4/6/2025, Mỹ chính thức áp thuế nhập khẩu 50% (gấp đôi so với mức 25% trước đây) đối với mặt hàng nhôm, thép với lý do “bảo vệ nền công nghiệp Mỹ”. Trừ Anh được miễn và vẫn giữ mức 25%, động thái này của Mỹ ngay lập tức đã gia tăng căng thẳng với các đối tác thương mại. Được biết, Mỹ là quốc gia nhập khẩu thép lớn nhất thế giới, năm 2023 sản lượng thép nhập khẩu chiếm khoảng 30% tổng lượng tiêu thụ nội địa. Giá thép tại Mỹ vốn đang cao hơn giá trung bình thế giới (khoảng 900 đô la Mỹ/tấn) và được dự báo sẽ còn tăng nữa sau chính sách thuế quan này. Theo Tổ chức Hợp tác và phát triển kinh tế (OECD) các chuyên gia nhận định sự thiếu ổn định về các chính sách sẽ làm chùn bước nhà đầu tư và đồng thời sẽ gia tăng lạm phát và gây gián đoạn chuỗi cung ứng toàn cầu.

Ở mảng tàu hàng khô, chỉ số BDI tuần qua tăng thêm 126 điểm (↑9,7%) lên mức 1.422 điểm. Nhìn chung tổng quan các chỉ số thuê tàu các phân khúc đều đặn duy trì mức cũ: Capesize tăng mạnh 491 điểm (↑27%) lên 2.300 điểm, Panamax giảm 101 điểm (↓8,36%) còn 1.107 điểm, Supramax giảm nhẹ 23 điểm (↓8,3%) trong khi đó Handysize nhích thêm 12 điểm (↑2%) lên 599. Hoạt động mua bán tàu tuần qua khá đa dạng và trải đều các phân khúc. Thời gian gần đây do nguồn cung sắt thép dồi dư cộng thêm rào cản thuế quan như trên nên hoạt động thuê tàu Panamax khá bó buộc, giá tàu Panamax cũng khá mềm và trở nên hợp lý hơn, số lượng giao dịch mua bán cũng ghi nhận nhiều. Ở phân khúc Supramax, chủ tàu Na Uy chốt tàu **Ingwar Selmer** (58.018 dwt, đóng 2011 Trung Quốc, DD/SS 03/2026) với giá khoảng 11,6 triệu đô la Mỹ. Mức này khá mềm nếu so sánh vs tàu tương tự là **Star Petrel** (57.809 dwt, đóng 2011 Trung Quốc, DD/SS 07/2026) được chủ tàu Star Bulk chốt tuần trước với giá khoảng 12,5 triệu đô la Mỹ. Sang phân khúc Handysize, tàu 37k già **UBC Tokyo** (37.865 dwt, đóng 2005 Nhật, có hầm hàng hộp, chở được container (1.153 teu)) được bán với giá khoảng 8 triệu đô la. Tuy giá hơi mềm do sắp lên đã DD/SS 10/2025, nhưng đã lâu mới ghi nhận tàu 37k tương tự bán nên đây sẽ là mốc tham chiếu trong thời gian tới. Tàu nhỏ hơn là **ID Pioneer** (35.534 dwt, đóng 2012 Trung Quốc, DD 11/2025, SS 11/2027) trước đây có thông tin được chốt khoảng 8,5 triệu đô la Mỹ song không chính xác. Nay tàu được báo cáo bán với giá khoảng 10,1 triệu đô la Mỹ. Cặp tàu tương tự trẻ hơn đóng Hàn Quốc là **DL Lavender** (35.194 dwt, đóng 2014, DD 01/2027, SS 01/2029) và **DL Olive** (35.194 dwt, đóng 2013 Hàn Quốc, DD 11/2026, SS 12/2028) được bán với giá lần lượt là 14 triệu đô la Mỹ và 13 triệu đô la Mỹ (27 triệu đô la Mỹ/cặp) - đây sẽ là mốc tham chiếu cho dòng tàu 35k trẻ xung quanh 10 tuổi đóng Hàn Quốc trong thời gian tới.

Ở mảng tàu dầu/hóa chất, tuần qua hai chỉ số đã hoán đổi vị trí tuần 21 cho nhau: trong khi chỉ số BCTI (Baltic Clean Tanker Index) quay đầu giảm 54 điểm (↓7,6%) còn 656 điểm thì chỉ số BDTI (Baltic Dirty Tanker Index) tăng nhẹ 23 điểm (↑2,4%) lên 952 điểm. Đối với mảng thuê tàu, sự trầm lắng vẫn đang kéo dài ở hầu hết các khu vực và không có phân khúc tàu nào là ngoại lệ. Nhìn chung, đứng trước nhu cầu suy yếu nên thị trường chưa nhìn thấy tín hiệu phục hồi nào. Đối với mảng mua bán tàu, hoạt động mua bán cũng đang trong

tình cảnh nhỏ giọt, trong đó chiếm đa số là phân khúc MR. Bắt đầu với cặp tàu chemical **Clearocean Maria** và **Clearocean Mary** (49.999 dwt, đóng 2014 Hàn Quốc, DD 07/2027, SS 08/2029) được bán với giá khoảng 30 triệu đô la Mỹ/tàu. Do thương vụ enbloc nên giá hơi mềm nếu so với tàu **STI Regina** (49.999 dwt, đóng 2014 Hàn Quốc) được bán riêng rẽ tuần trước giá khoảng 31 triệu đô la Mỹ. Cuối cùng là tàu **PS Capri** (47.499 dwt, đóng 2011 Hàn Quốc, DD/SS 08/2026) về tay Người mua Hy Lạp với giá khoảng 18,1 triệu đô la Mỹ. Tuần trước tàu chị em **Glenda Melody** (47.238 dwt, đóng 2011 Hàn Quốc) được bán với giá khoảng 17,9 triệu đô la Mỹ - khá mềm vì tàu cần sớm lên đà DD/SS 10/2025. Vì vậy, có thể thấy giá tàu **PS Capri** cùng hạn đà DD/SS 8/2026 là khá hợp lý để làm mốc tham chiếu cho các tàu tương tự.

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						
Imperator Australis	2012	China	176,387	24.80	Chinese	DD/SS 03/2027
Cape Veni	2007	China	173,764	Undisclosed	Undisclosed	DD due 10/2025, SS 07/2027
Bastions	2011	Japan	119,376	16.50	Undisclosed	DD/SS 01/2026
Toro	2008	Japan	76,636	12.20	Undisclosed	DD due 10/2025, SS 01/2026
Ivestos 7	2008	China	75,093	9.80	Undisclosed	DD/SS 05/2026
Protefs	2004	China	73,630	7.00	Undisclosed	DD due 07/2025, SS 06/2027
Izmir	2013	China	63,200	18.25	Undisclosed	DD 04/2026, SS 04/2028
Konya	2013	China	63,200	18.25		DD 08/2026, SS 07/2028
Ingwar Selmer	2011	China	58,018	11.60	Undisclosed	DD/SS 03/2026, Norwegian owners
Oriole	2011	China	57,809	12.80	Chinese	Old sale, DD/SS 05/2026
Annita	2005	China	53,688	8.50	Undisclosed	DD 10/2025, SS 11/2027
Bunun Orchid	2021	Japan	37,875	25.00	Stealth	DD/SS 03/2026, Taiwanese owners
UBC Tokyo	2005	Japan	37,865	8.00	Undisclosed	OHBS, 1153 teu, DD/SS due 09/2025
ID Pioneer	2012	China	35,534	10.10	Chinese	Log-fitted, M/E engine, DD due 11/2025, SS 11/2027, Danish owners
DL Lavender	2014	Korea	35,194	27.00	Undisclosed	DD 01/2027, SS 01/2029
DL Olive	2013	Korea	35,194			DD 11/2026, SS 12/2028
TANKERS						
M. Star	2008	Japan	313,798	47.00	GMS	Scrubber fitted, DD 10/2026, SS 12/2028

Clearocean Maria	2014	Korea	49,999	30.00	Undisclosed	Chemical IMO II, epoxy phenolic coated, DD 07/2027, SS 08/2029
Clearocean Mary	2014	Korea	49,999	30.00		Chemical IMO II, epoxy phenolic coated, DD 01/2028, SS 10/2029
Nord Joy	2018	Japan	49,900	74.00	Paragon Mobility	Exercised purchase options, scrubber fitted, chemical IMO II/III, epoxy phenolic coated, SS 01/2028
Nord Jewel	2018	Japan	49,900		Paragon Mobility	Exercised purchase options, scrubber fitted, chemical IMO II/III, epoxy phenolic coated, SS 11/2028
CL Fugou	2017	Korea	49,709	Undisclosed	Undisclosed	Chemical IMO II/III, epoxy phenolic coated, DD/SS 02/2027
CL Huaiyang	2017	Korea	49,688	Undisclosed		Chemical IMO II/III, epoxy phenolic coated, DD/SS 01/2027
PS Capri	2011	Korea	47,499	18.10	Greek	Chemical IMO II/III, epoxy phenolic coated, DD/SS 08/2026
CONTAINERS						
Marcos V	2005	Japan	72,968	50.00	Undisclosed	6350 teu, DD/SS due 10/2025
H Mercury	2022	China	24,468	34.50	Undisclosed	Incl TC, 1781 teu, ice class II, DD/SS 04/2027
Shui Spirit	2000	Korea	21,614	8.90	European	1679 teu, ice class II, DD/SS 04/2027
OTHERS						
Navigator Gemini	2009	Korea	23,317	31.80	Undisclosed	LPG 20750 cbm, DD 03/2027, SS 03/2029
Forbin	2011	Japan	5,072	11.00	Erasmus	LPG 4915 cbm, DD/SS 01/2026

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
		05/2025	1M	3M	6M	12M	

CAPESIZE

180k dwt	Resale	76.00	0%	1%	-1%	1%	60.25
180k dwt	5 tuổi	63.00	0%	2%	-2%	0%	44.25
170k dwt	10 tuổi	45.00	0%	5%	0%	1%	31.00
150k dwt	15 tuổi	29.00	0%	10%	2%	0%	19.75

PANAMAX

82k dwt	Resale	38.50	0%	-1%	-4%	-10%	36.75
82k dwt	5 tuổi	32.50	0%	-2%	-7%	-12%	30.25
76k dwt	10 tuổi	25.00	0%	2%	-1%	-12%	21.00
74k dwt	15 tuổi	16.00	0%	10%	-2%	-16%	14.00

SUPRAMAX

62k dwt	Resale	38.00	0%	3%	-5%	-8%	34.75
58k dwt	5 tuổi	31.00	-2%	2%	-10%	-11%	26.00
56k dwt	10 tuổi	23.50	0%	7%	-5%	-15%	18.75
52k dwt	15 tuổi	15.25	0%	7%	-3%	-8%	12.75

HANDYSIZE

37k dwt	Resale	33.00	0%	0%	-4%	-4%	29.00
37k dwt	5 tuổi	25.50	0%	0%	-6%	-7%	22.75
32k dwt	10 tuổi	18.50	3%	7%	-6%	-11%	15.25
28k dwt	15 tuổi	12.00	0%	9%	-4%	-4%	9.75

Giá trị tàu dầu/hóa chất (đv: triệu đô la Mỹ)		% thay đổi theo (M (month) = tháng)					TB 5 năm
		05/2025	1M	3M	6M	12M	

VLCC

310k dwt	Resale	145.00	1%	-1%	-3%	0%	113.25
310k dwt	5 tuổi	115.00	3%	2%	-1%	0%	86.25
250k dwt	10 tuổi	85.00	2%	1%	-1%	1%	61.50
250k dwt	15 tuổi	58.00	9%	9%	5%	1%	43.75

SUEZMAX

160k dwt	Resale	94.00	0%	0%	-5%	-5%	78.25
150k dwt	5 tuổi	77.00	0%	3%	-4%	-7%	60.50
150k dwt	10 tuổi	62.00	0%	7%	-5%	-8%	45.00
150k dwt	15 tuổi	41.00	0%	0%	-12%	-13%	29.00

AFRIMAX

110k dwt	Resale	75.00	0%	-5%	-12%	-11%	65.00
110k dwt	5 tuổi	62.50	0%	-2%	-11%	-13%	51.25
105k dwt	10 tuổi	50.00	0%	-3%	-13%	-16%	38.00
105k dwt	15 tuổi	34.00	0%	-3%	-15%	-15%	25.00

MR

52k dwt	Resale	49.00	-2%	-4%	-14%	-8%	44.50
52k dwt	5 tuổi	39.00	-5%	-5%	-17%	-14%	35.25
45k dwt	10 tuổi	30.00	-3%	-3%	-19%	-20%	25.50
45k dwt	15 tuổi	21.00	0%	-2%	-19%	-21%	17.25

2. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÓNG MỚI:

Type	Size	Price (m.usd)	Qty	Yard	Owners	Delivery	Comments
LPG	86,700 cbm	-	4	Kawasaki H.I.	Mitsui OSK	-	Old order
LPG	86,700 cbm	-	2	Namura	Mitsui OSK	-	Old order
Tanker	LR2 size	66.00	3	Changhong	Polembros	SH 2026	Price per unit
				COSCO Shipping			
Tanker	9,200 dwt	25.00	1	Energy Transportation (CSET)	Wuchang	SH 2027	Price per unit, stainless steel
Tanker	6,600 dwt	-	3	Wuhu	Dingheng Shipping	FH 2027	Price per unit, chemical tanker
Bulker	40,300 dwt	35.00	1	Imabari	Seacon Shipping	Q1 2028	
Container	8,800 teu	140.00	2	Hyundai Samho	Capital Maritime	FH 2028	LNG dual-fuelled, price per unit
Container	8,400 teu	600.00	5	GSI	Tailwind Shipping Lines	FH 2028	Price per unit
Container	1,900 teu	32.00	4+2	Huangpu Wenchong	Jiangsu Ocean Shipping	SH 2027	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/ 2025	1M	3M	6M	12M
Capesize (180.000 dwt)	73.0	0.00%	0.67%	-1.32%	4.90%
Panamax (77.000 dwt)	37.0	1.37%	0.00%	-0.67%	-1.33%
Supramax (61.000 dwt)	34.0	0.00%	-1.45%	-2.16%	0.00%
Handysize (37.000 dwt)	30.0	0.00%	-1.64%	-1.64%	-0.83%

Giá trị tàu dầu đầu/hóa chất đóng mới (đv: triệu đô la Mỹ)	% thay đổi theo (M (month) = tháng)				
	05/ 2025	1M	3M	6M	12M
VLCC (300.000 dwt)	128.0	0.79%	-0.78%	-2.29%	-2.29%
Suezmax (170.000 dwt)	86.0	0.00%	0.00%	-0.58%	3.61%
A.max (115.000 dwt)	74.0	-0.67%	-3.27%	-3.27%	0.68%
MR (56.000 dwt)	52.0	-0.00%	-4.59%	-4.59%	2.97%

3. THỊ TRƯỜNG THUÊ TÀU

3.1. Thị trường thuê tàu hàng khô:

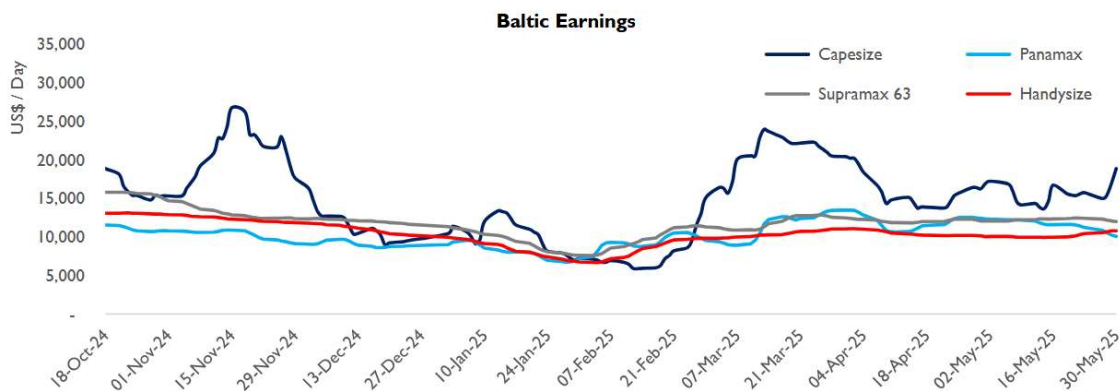
Cước trung bình phân khúc **Supramax** tuần qua đóng cửa ở mức 12.026 đô la Mỹ, giảm 400 đô la Mỹ so với mức 12.426 của tuần trước. Thị trường tiếp tục chịu áp lực giảm, với tâm lý tiêu cực bao trùm cả Đại Tây Dương và Châu Á. Lượng tàu dư thừa ngày càng tăng kết hợp với số lượng yêu cầu thuê tàu hạn chế đã tạo ra những điều kiện đầy thách thức trên tất cả các tuyến chính, cước giảm xuống thấp hơn mức trước đây. Các kỳ nghỉ lễ khác nhau trên khắp châu Âu cũng góp phần làm giảm hoạt động trong tuần. Ở Thái Bình Dương, nhu cầu than đá của Indonesia tiếp tục giảm và gần như ngừng hẳn đối với các điểm đến ở Trung Quốc. Xu hướng này không còn mới đối với phân khúc này, các bên liên quan trên thị trường chắc hẳn đã quen với quỹ đạo đi ngang này.

Cước trung bình phân khúc **Handies** tuần qua đóng cửa ở mức 10.813 đô la Mỹ, tăng 329 đô la Mỹ so với mức 10.484 đô la Mỹ của tuần trước. Thị trường đã trải qua một tuần tích cực, với cước phí tăng ở cả lưu vực Đại Tây Dương và Thái Bình Dương. Tâm lý thị trường ở Đại Tây Dương vẫn ổn định, với sự quan tâm đến các hợp đồng thuê dài hạn đang tăng dần. Một tàu khoảng 37.000 dwt được chốt chờ hàng xi măng rời đi từ Canakkale đến Bờ Đông Hoa Kỳ, với giá khoảng 11.000 đô la Mỹ/ngày cộng thêm phí vệ sinh hầm hàng khoảng 175.000 đô la Mỹ. Thị trường Hoa Kỳ đã tăng trở lại mạnh mẽ. Trong khi thị trường Nam Đại Tây Dương không có nhiều thay đổi. Châu Á có một tuần tích cực, các nguồn cung và cầu cân bằng hơn, đặc biệt ở Đông Nam Á. Nhìn chung, có nhiều hoạt động hơn cho thấy dấu hiệu cải thiện của thị trường. Nguồn cung tàu có vẻ khan hiếm ở khu vực Bắc Trung Quốc, trong khi ở Đông Nam Á, cước các tàu giao ngay đang tăng dần.

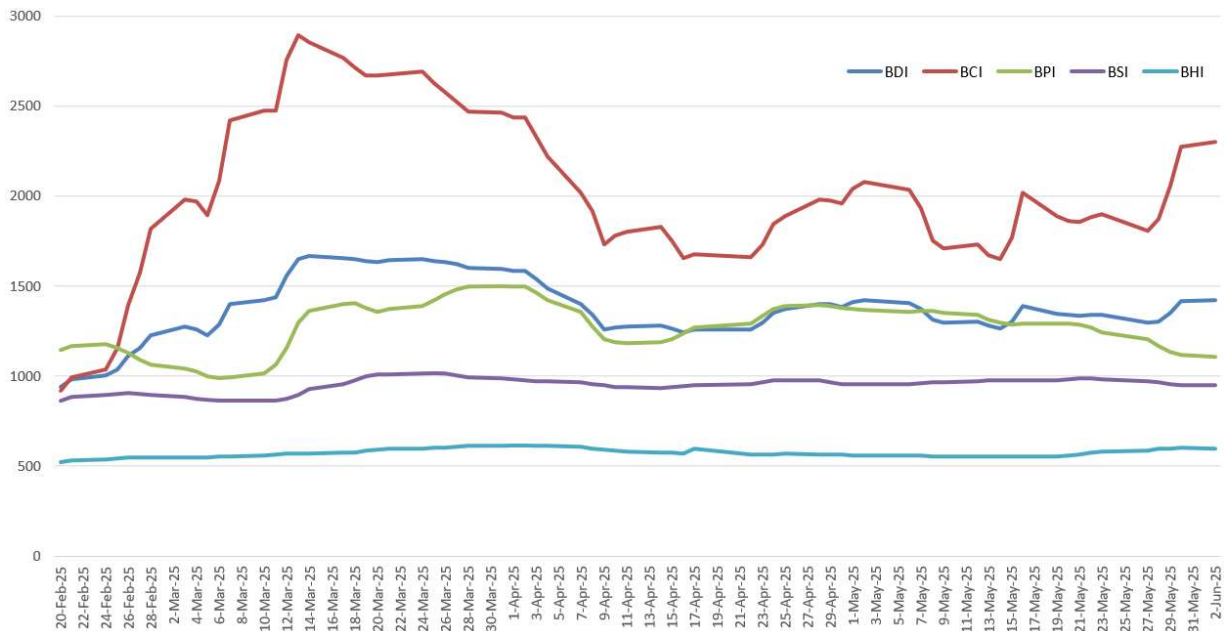
GIÁ THUÊ T/C TRUNG BÌNH TÀU HÀNG KHÔ THAM KHẢO NGÀY 02/06/2025

	US\$/ngày	▲/▼
SUPRAMAX	9.992	▼ 400
HANDIES 38K	10.813	▲ 362

(so sánh với giá trị ngày 26/05/2025)



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 63,05 đô la Mỹ/thùng - tăng 0,85% so với phiên giao dịch trước đó, trong khi giá chuẩn Brent dừng lại ở mức 65,12 đô la Mỹ/thùng - tăng 0,76%. Sau hai tuần giảm liên tiếp, giá dầu Brent và dầu WTI đều ghi nhận mức tăng mạnh hơn 3%, bất chấp việc OPEC+ giữ nguyên kế hoạch tăng sản lượng vào tháng 7. Theo báo cáo, giá dầu tăng một phần là bởi cháy rừng ở tỉnh bang Alberta, trung tâm khai thác dầu của Canada, dẫn đến đe dọa đến nguồn cung. Ngoài ra, giá dầu cũng bị ảnh hưởng bởi nguy cơ địa chính trị gia tăng sau các cuộc tấn công bằng máy bay không người lái của Ukraine vào Nga vào cuối tuần vừa qua. Trước đó, Tổ chức các nước xuất khẩu dầu mỏ (OPEC) và các đối tác (OPEC+), đã quyết định sẽ tăng sản lượng thêm 411.000 thùng/ngày vào tháng 7 nhằm giành lại thị phần và trừng phạt các thành viên đã vượt hạn ngạch.

3.2.1 Phân khúc tàu chở dầu thô

Phân khúc tàu VLCC	Thị trường tàu VLCC tại khu vực Trung Đông tiếp tục chứng kiến sự trầm lắng trong tuần khi làn sóng hàng hóa vào đầu tháng 6 gần như đã kết thúc. Theo đánh giá, các lô hàng mới tham gia vào thị trường giảm dần trong khi nguồn cung tàu có sẵn lại tiếp tục tăng cao, cùng với đó người thuê tàu hiện đang có nhiều chiến lược thận trọng hơn. Theo ghi nhận, cước trên tuyến Trung Đông/Trung Quốc hiện giảm xuống mức WS 52 vào cuối tuần.		
	Tuyến	Cước TCE tuần trước (đô la Mỹ/ngày)	Cước TCE tuần này (đô la Mỹ /ngày)
	Trung Đông/Trung Quốc	41.782	31,812
	USG/Trung Quốc	42.358	35,977
			Xu hướng so với tuần trước
			↓
			↓

Phân khúc tàu Suezmax

Theo ghi nhận, cước tàu Suezmax tại khu vực Tây Phi tiếp tục chịu áp lực giảm trong suốt tuần, không có dấu hiệu phục hồi nào khi nhu cầu trong khu vực ngày càng ít. Đồng thời, xu hướng thị trường khu vực USG và Biển Đen cũng gặp khó khăn tương tự, sự trầm lắng về nhu cầu tại các khu vực giao thương hàng hóa chính cho thấy áp lực giảm sẽ còn tiếp diễn. Đơn cử, cước cho tuyến Nigeria/UKC hiện duy trì quanh mức WS 77.

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	29.752	31,758	↑
Guyana / UKC	28.826	29,790	↑

Phân khúc tàu Aframax

Theo đánh giá, phân khúc tàu Aframax tại khu vực Trung Đông, thị trường hiện tại như một cán cân nghiêng hoàn toàn về phía người thuê tàu khi nhu cầu hàng hóa tại khu vực vô cùng trầm lắng, trong khi số lượng tàu di chuyển từ thị trường Nam Á sang khu vực này ngày càng tăng, gây áp lực lớn về sự dư thừa tàu trong thời gian tới. Tại khu vực Địa Trung Hải, ghi nhận cước tuyến Ceyhan/Lavera giảm còn WS 119.

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	38.759	36,052	↓
Med / Med	31.391	24,638	↓
USG / Cont	25.429	36,255	↑
EC Mex / USG	22.267	25,751	↑

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

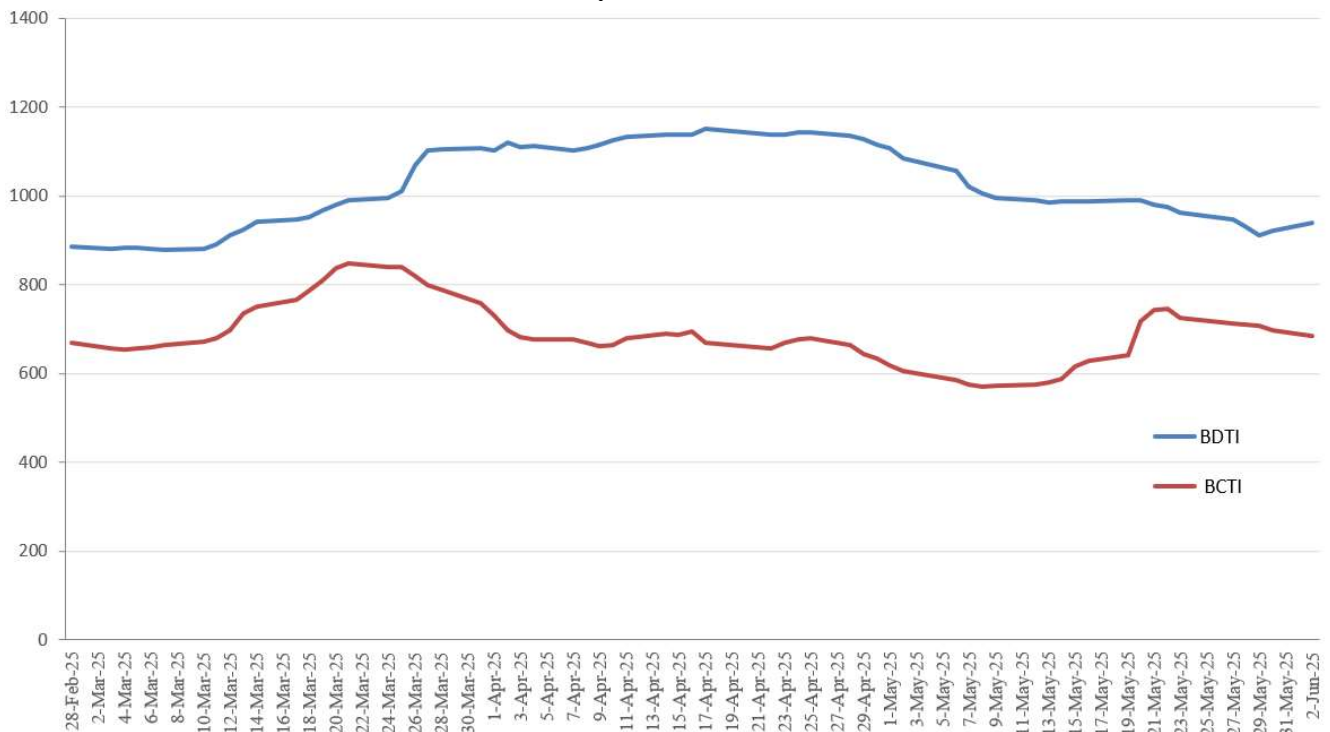
Đối với phân khúc **tàu MR-Handy**: Thị trường tàu MR tại khu vực phía Tây hiện đang khá trầm lắng, với một lô hàng từ Tây Phi được ký kết quanh mức WS 150 – điều này phản ánh sự suy giảm đáng kể của thị trường. Bên cạnh đó, tuyến TA dự kiến cũng sẽ giảm theo, mặc dù hiện tại cước đang chênh lệch khoảng 20 điểm so với thị trường phía Tây, nhưng dự kiến rằng mức này sẽ dần thu hẹp lại. Theo dự báo, cước sẽ được ký kết quanh mức WS 140 cho các giao dịch trên tuyến Cont/USAC cho các giao dịch tiếp theo. Bên cạnh đó, khu vực Địa Trung Hải cũng khá ảm đạm khi không ghi nhận được lô hàng mới nào chào ra thị trường. Hiện tại, giao dịch gần nhất được ký kết ở mức WS 140 cho tuyến Sines/TA. Dự đoán vào tuần tới, sẽ có một số tàu sẵn sàng để xếp hàng trong khoảng thời gian 5 – 10 tháng 6 và một số thì hiện đang di chuyển đến khu vực châu Âu. Dự đoán rằng với tình trạng dư thừa tàu và số lượng hàng hóa ít ỏi, thị trường tiếp tục chịu áp lực điều chỉnh cước. Thị trường Handy đi ngược xu hướng với phân khúc trên, khi nguồn cung tàu ngày càng giảm và tâm lý thị trường đang khá ổn định, với cước trên tuyến X-Med đang tiến dần tới mức WS 185. Theo báo cáo, thị trường Địa Trung Hải hiện khá yên ắng, với một lô hàng hiện đã rút khỏi thị trường và chỉ còn lại một chuyến vẫn chưa được ký kết, được cho là sẽ thỏa thuận lại vào tuần sau. Giao dịch gần nhất được báo cáo ở mức WS 200 cho tuyến X-Med. Tuy nhiên, dự báo mức này sẽ chịu áp lực giảm trong tuần tới, khi khung thời gian giao hàng sẽ rơi vào những ngày cuối cùng của khoảng đầu tháng 6, thời điểm được cho là số lượng tàu dư thừa sẽ tăng cao – gây áp lực về cước

Phân khúc tàu dầu/hóa chất nhỏ: Các giao dịch tại khu vực Trung Đông nhìn chung vẫn duy trì sự ổn định, không có nhiều sự biến động về cước, mặc dù số lượng tàu có sẵn trong khu vực đang thắt chặt dần. Bên cạnh đó, tuyến Rotterdam/Houston hiện chưa ghi nhận nhiều thay đổi đáng kể về mức cước trong tuần qua, giữa bối cảnh nhu cầu hàng hóa tri trệ nhưng nhìn chung cước vẫn chưa có dấu hiệu giảm. Qua đó, các giao dịch cũng khá hạn chế do ảnh hưởng bởi các kỳ nghỉ lễ ở một số khu vực. Khối lượng hàng hóa đi về hướng Đông từ Rotterdam duy trì sự ổn định trong tuần này. Tuy nhiên, cước cho lô hàng 5.000 tấn trên tuyến Rotterdam/Ulsan đã giảm nhẹ 1 đô la Mỹ/tấn so với tuần trước, xuống còn 100 đô la Mỹ/tấn, chủ yếu do chi phí nhiên liệu giảm. Ngược lại, cước cho tuyến Houston/Rotterdam vẫn bền vững cho tất cả các lô hàng. Theo ghi nhận, nhu cầu hàng hóa của tuyến ex-USG hiện duy trì ở mức thấp, với số lượng tàu có sẵn vẫn cao cho các lô hàng dưới 10.000 tấn giảm nhẹ 1 đô la Mỹ/tấn so với tuần trước. Khu vực châu Á hiện vẫn không có sự thay đổi về mức cước, sau khi đã tăng mạnh vào tuần trước nhờ vào nhu cầu vận chuyển hàng hóa cao. Trong khi đó, đối với cỡ tàu J19 mới, cước theo hình thức thuê chuyến định hạn vận chuyển dầu cò tiếp tục tăng, cước tăng thêm 1.250 đô la Mỹ/ngày so với tuần trước, lên quanh mức 17.750 đô la Mỹ/ngày – mức cao nhất trong 6 tuần qua.

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

	Giá thuê tàu định hạn tuần 22/2025			Giá thuê tàu định hạn tuần 21/2025		
	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM
VLCC	49,000	49,000	48,000	50,000	49,500	48,000
SUEZMAX	34,000	33,000	32,000	34,500	33,000	32,000
AFRAMAX	30,000	29,500	28,000	30,000	30,000	28,000
LR-2	29,000	29,500	28,000	29,000	29,000	27,000
LR-1	24,000	22,500	22,000	24,000	22,500	22,000
MR	20,000	19,000	18,500	20,000	19,000	18,500
HANDY	18,000	17,000	17,000	18,000	17,000	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	430	▼	10	450	▼	10	460	▼	10
2	Bangladesh	440	▼	10	460	▼	10	470	▼	10
3	India	420	▼	10	440	▼	10	450	▼	10
4	Turkey	250			260			270		

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

MỘT SỐ TÀU PHÁ DỠ GHI NHẬN TRONG TUẦN 22/2025

Name	Type	Blt year	LDT	Demolition place	Price (US\$/lt)	Dwt	Comments
Futong Express	Bulker	1995	8,857	Bangladesh	-	43,924	Woodchip carrier
Abraham M	Bulker	1996	5,600	Bangladesh	439.00	34,167	
Reliance	MPP	1996	2,507	-	435.00	6,006	As is Singapore
Cenk T	Roro	1978	8,972	Turkey	-	8,408	

CÔNG TY MÔI GIỚI TÀU BIỂN TIÊN PHONG

PIONEER SHIPBROKERS

MUA – BÁN – THUÊ TÀU

Email: snp@pioneershipbrokers.com.vn (S&P) | opn@pioneershipbrokers.com (chartering)

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.