



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 23/2025

(03/06/2025 – 09/06/2025)

1. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÃ QUA SỬ DỤNG:

Quay lại với tình hình chiến sự, cuộc chiến Nga-Ukraine vẫn chưa có dấu hiệu nhún nhường. Các quốc gia mong muốn hòa bình can thiệp bên ngoài, đơn cử như cánh tay dài của Mỹ (chính tổng thống Donald Trump tuyên bố sẽ chấm dứt cuộc chiến này sớm) cũng không làm mọi chuyện khá hơn. Thậm chí chính nước Mỹ hiện nay cũng đang tồn tại sự chia rẽ và rạn nứt sâu sắc trong xã hội. Thêm vào đó, “chảo lửa ở khu vực Trung Đông” chưa nguội hay các mâu thuẫn lớn nhỏ nhen nhóm giữa nhiều quốc gia/vùng lãnh thổ cũng khiến trật tự thế giới bất ổn và kinh tế toàn cầu căng thẳng.

Ở mảng tàu hàng khô, chỉ số BDI bật tăng 261 điểm (↑18,25%) lên mức 1.691 điểm – mức cao nhất sau hơn 6 tháng đăng đăng kể từ ngày 18/11/2024 (1.756 điểm). Tổng quan các chỉ số thuê tàu các phân khúc thay đổi như sau: Nhờ nhu cầu hàng hóa phục hồi, Capesize tăng vọt 677 điểm (↑29%) lên 3.010 điểm – chỉ số kỷ lục giai đoạn nửa đầu năm 2025 (trước đó cao nhất là 3.162 điểm ngày 18/11/2024). Panamax cũng tăng 156 điểm (↑14%) lên 1.264 điểm, riêng phân khúc Supramax vẫn theo đà đi xuống, giảm nhẹ 16 điểm (↓1,7%) Handysize thì khá ổn định chỉ dao động xung quanh mức cũ, tăng nhẹ từ 599 điểm tuần trước lên 601 điểm. Hoạt động mua bán tàu tuần qua tập trung chủ yếu ở ba phân khúc chính là Panamax, Supramax và Handysize trong đó phần lớn là tàu đóng tại xưởng Trung Quốc hoặc liên doanh Nhật-Trung Quốc. Ở phân khúc Supramax, tàu **Sagar Shakti** (đóng xưởng Nhật Tsuneishi đặt tại Zhoushan, Trung Quốc, DD 9/2025, SS 4/2027) được chốt cho người Mua Trung Quốc với giá khoảng 13,8 triệu đô la Mỹ. Dù chủ tàu Nhật, máy móc Nhật nhưng giá này khá mềm do sắp lên đà. Tàu **Incredible Blue** (57.001 dwt, đóng 2011, DD/SS 10/2026) được chủ tàu Hy Lạp bán với giá khoảng 11,7 triệu đô la Mỹ. Giá này thì lại hơi mềm nếu so với tàu tương tự bán trước đó **Soldoy** (56.830 dwt, đóng 2011 Trung Quốc, DD/SS 07/2026) được chốt với giá khoảng 12,5 triệu đô la Mỹ. Một tàu khác giá hơn là **Jade** (55.090 dwt, đóng 2010) được chốt với giá khoảng 11,5 triệu đô la Mỹ - giá hơi cao do đóng tại xưởng liên doanh Nhật-Trung Quốc (NACKS) dù cận kề hạn đà DD/SS 7/2025. Sang phân khúc Handysize, tàu **Strategic Endeavor** (33.078 dwt, đóng 2010 Trung Quốc) được bán thành công với giá khoảng 7,7 triệu đô la Mỹ - giá cũng khá mềm do cận đà DD/SS 6/2025. Tuần qua cũng ghi nhận tàu nhỏ **Asian Explorer** (16.656 dwt, đóng 2009 Nhật, DD 08/2027, SS 08/2029) được chủ tàu Nhật bán thành công cho người Mua Trung Quốc với giá khoảng 7,2 triệu đô la Mỹ. Tàu chỉ có 2 cầu 30,5 tấn và hạn đà còn dài – đây sẽ là mốc tham chiếu mới cho dòng tàu 16k đóng Nhật già trong thời gian tới.

Ở mảng tàu dầu/hóa chất, tuần qua chỉ số BCTI (Baltic Clean Tanker Index) tiếp tục giảm 40 điểm (↓6%) còn 613 điểm. Trong khi đó chỉ số BDTI (Baltic Dirty Tanker Index) vẫn giảm nhẹ 11 điểm (↓1,15%) còn 930 điểm. Nhìn chung giai đoạn này tuy trầm lắng nhưng điều tích cực là thị trường thuê tàu dầu/hóa chất có vẻ như đang cân bằng hơn trước. Ở mảng mua bán, hoạt động vẫn tương đối nhỏ giọt và bị kiềm hãm trong bối cảnh thị trường ảm đạm. Ghi nhận tàu MR chemical **UOG Despina V** (51.150 dwt, đóng 2010 Hàn Quốc,

DD/SS 7/2025) được bán thành công với giá khoảng 16 triệu đô la Mỹ. Mức này cũng khá hợp lý do tàu sắp đến hạn lên đà DD/SS 7/2025.

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						
ASL Venus	2011	Tsuneishi Zhoushan, China	82,153	14.20	Greek	DD/SS 01/2026
SDTR Dora	2019	China	81,780	24.80	Greek	Auction sale, DD 06/2027, SS 10/2029
Aom Sophie II	2020	Japan	81,816	31.50	Greek	Scrubber fitted, DD 02/2028, SS 03/2030
Sagar Shakti	2012	Tsuneishi Zhoushan, China	58,097	13.80	Chinese	DD 09/2025, SS 04/2027
Incredible Blue	2011	China	57,001	11.70	Undisclosed	M/E MAN-B&W (made by STX Korea), DD/SS 10/2026, Greek owners
Jade	2010	NACKS, China	55,090	11.50	Undisclosed	DD/SS due 07/2025, Greek owners
NB Jiangsu Dajin	2025	China	40,800	Undisclosed	Italian	Resale, OHBS, ME engine
NB Jiangsu Dajin	2025	China	40,800			
Sider Olympia	2013	Japan	38,182	15.75	Greek	OHBS, DD due 09/2025, SS 06/2027, Greek owners
Darya Ganga	2012	Korea	36,845	14.30	Undisclosed	DD/SS 02/2027
Strategic Endeavor	2010	China	33,078	7.70	Undisclosed	DD/SS due 06/2025
Asian Explorer	2009	Japan	16,656	7.20	Chinese	Single decker, CR 2X30.5T, DD 08/2027, SS 08/2029
TANKERS						
UOG Despina V	2010	Korea	51,150	16.00	Undisclosed	Chemical IMO II/III, epoxy phenolic coated, DD/SS due 07/2025
Torm Discoverer	2008	Croatia	45,979	17.00	Chinese	Scrubber fitted, chemical IMO II, epoxy phenolic coated, DD 01/2026, SS 08/2028
Torm Voyager	2008	Croatia	45,979	17.00		Scrubber fitted, chemical IMO II, epoxy phenolic coated, DD 06/2027, SS 04/2028
CONTAINERS						
Navios Tempo	2010	China	50,466	38.50	Swiss	4249 teu, DD 01/2028, SS passed 01/2025

SLS Azure	2000	China	23,992	9.20	Undisclosed	1740 teu, CR 2X40T, ice class II, DD/SS due 09/2025, German owners
A Rokko	2024	Japan	11,817	25.50	Undisclosed	1096 teu, DD 02/2027, SS 02/2029
SITC Yokohama	2004	Japan	12,612	7.25	Undisclosed	831 teu, gearless, DD 08/2027, SS 08/2029

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		
CAPE SIZE							
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
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
AFRAMAX							
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
Tanker	300,000 dwt	127.00	2	Hyundai H.I.	Panocean, Korea	-	Price per unit
Tanker	11,000 dwt	-	1	Jiangsu Zhenjiang	Abu Dhabi National Oil	2027	
Tanker	6,600 dwt	18.50	3	Wuhu	Dingheng Shipping	FH 2027	Updated price for pervious week order, price per unit, chemical tanker
Bulker	95,500 dwt	36.80	2	Hengli	Shandong Ocean	-	Price per unit
Container	3,000 teu	-	2+2	Jiangsu New Yangzi	-	End 2027/early 2028	Scrubber fitted, methanol d/f propulsion

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:

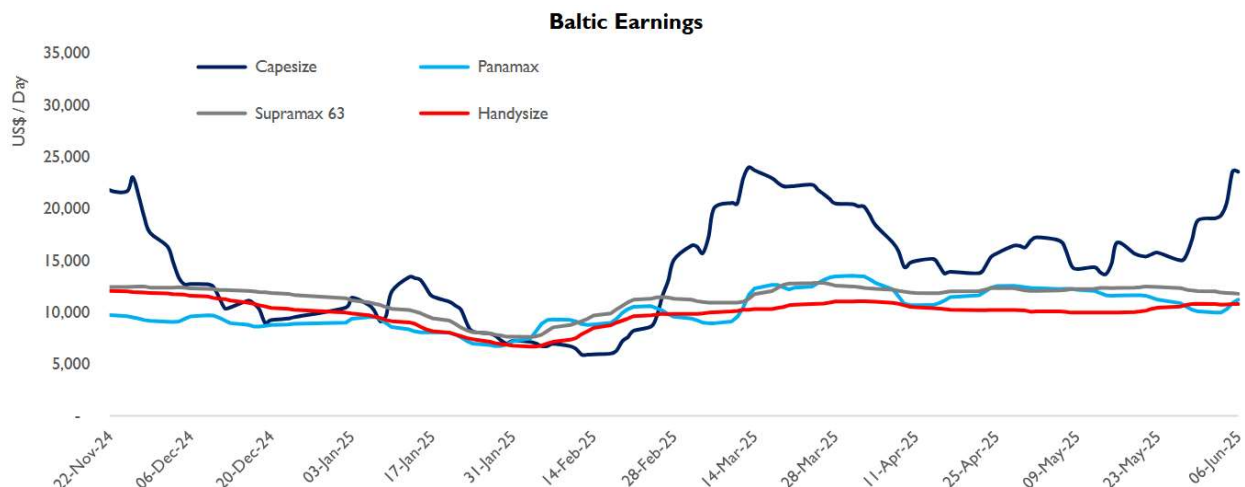
Chỉ số cước trung bình phân khúc **Supramax** tuần qua đóng cửa ở mức 11.796 đô la Mỹ, giảm 230 đô la Mỹ so với mức 12.026 đô la Mỹ của tuần trước. Thị trường giữ ổn định, với giao dịch không quá biến động và tâm lý thị trường về vị trí tàu chiếm ưu thế trên cả hai lưu vực. Mặc dù có những điểm sáng về hoạt động ở Đại Tây Dương, đặc biệt đối với các lô hàng xi măng, nhưng nhìn chung thị trường vẫn ảm đạm, với danh sách tàu neo chờ vẫn tiếp tục vượt xa nhu cầu. Thị trường Thái Bình Dương vẫn chịu áp lực, khi các bên thuê tàu liên tục chào giá thấp hơn mức đã giao dịch gần đây. Tuy nhiên, các dấu hiệu phục hồi đã xuất hiện vào cuối tuần, được thúc đẩy bởi sự gia tăng về khối lượng hàng hóa.

Chỉ số cước trung bình phân khúc **Handies** tuần qua đóng cửa ở mức 10.802 đô la Mỹ, chỉ giảm 9 đô la Mỹ so với mức 10.811 đô la Mỹ của tuần trước. Thị trường cho thấy diễn biến trái chiều. Ở Nam Đại Tây Dương, thị trường nhìn chung vẫn yên tĩnh, mặc dù cước phí cho thấy những dấu hiệu cải thiện ban đầu. Trong khi đó, Vịnh châu Mỹ tiếp tục đà tích cực, với lượng hàng hóa ổn định và tình trạng thiếu tàu sẵn có. Các chuyến đi xuyên Đại Tây Dương từ Vịnh châu Mỹ hiện đạt mức 16.000-17.000 đô la Mỹ, trong khi thị trường Địa Trung Hải và Continent vẫn không đổi. Tuy nhiên, thị trường ở Thái Bình Dương lại có một tuần trầm lắng, với rất ít giao dịch và danh sách tàu sẵn có ngày càng tăng do nhu cầu hàng hóa vẫn trì trệ.

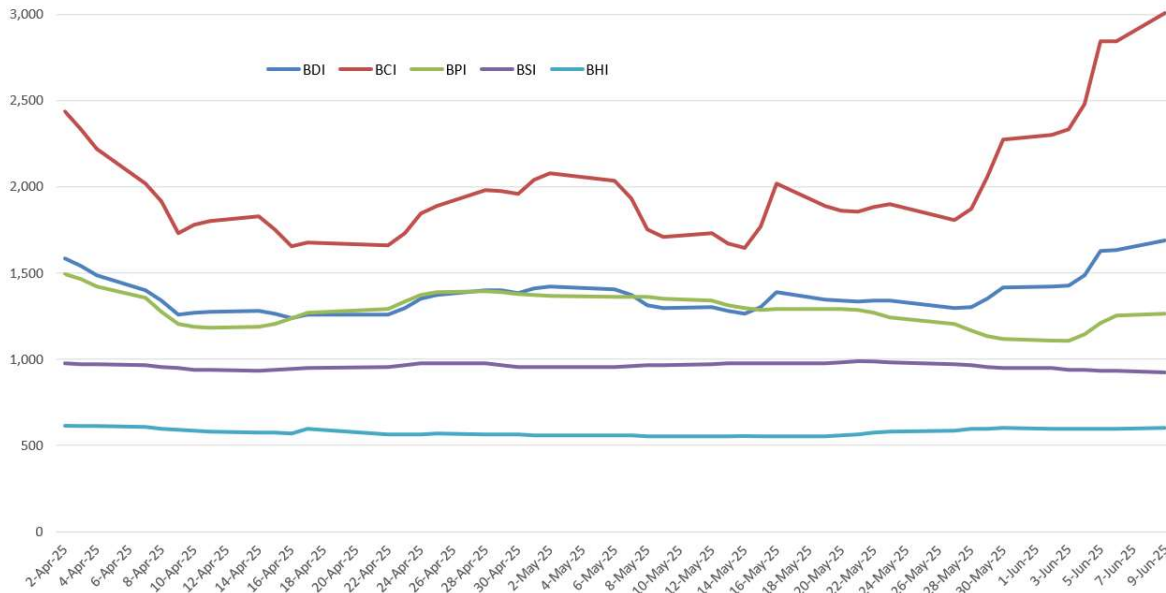
GIÁ THUÊ T/C TRUNG BÌNH TÀU HÀNG KHÔ THAM KHẢO NGÀY 10/06/2025

	US\$/ngày	
SUPRAMAX	9.762	▼ 230
HANDIES 38K	10.802	▼ 11

(so sánh với giá trị ngày 02/06/2025)



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 65,41 đô la Mỹ/thùng - tăng 0,18% so với phiên giao dịch trước đó, trong khi giá chuẩn Brent được chốt ở mức 67,15 đô la Mỹ/thùng - tăng 0,16%. Theo báo cáo, giá dầu thế giới ghi nhận mức tăng cao nhất trong nhiều tuần qua vào phiên giao dịch ngày 9/6, trong bối cảnh giới đầu tư đang chờ đợi kết quả từ cuộc đàm phán thương mại giữa Mỹ và Trung Quốc. Bên cạnh đó, Sản lượng dầu thô của OPEC trong tháng 5 tăng ít hơn mức được yêu cầu trong thỏa thuận OPEC+. Qua đó, Iraq đang trên bờ vực sụp đổ kinh tế khi nhà khai thác lớn thứ hai của OPEC tiếp tục phụ thuộc chủ yếu vào xuất khẩu dầu để có doanh thu cho chính quyền liên bang, các nhà phân tích đưa ra cảnh báo vào ngày 9/6 sau khi dữ liệu chính thức cho thấy dầu chiếm tới 91% tổng doanh thu ngân sách liên bang. Tiếp theo, Kenya hy vọng sẽ bắt đầu khai thác và xuất khẩu dầu thô thương mại vào năm tới sau một thời gian ngừng trệ,

3.2.1 Phân khúc tàu chở dầu thô

Phân khúc tàu VLCC

Thị trường tàu VLCC tại khu vực Trung Đông tiếp tục ghi nhận sự ảm đạm về nhu cầu. Điều này dẫn đến số lượng tàu có sẵn trong khu vực tăng cao và cước trong tuần tiếp tục xu hướng giảm. Đơn cử, tuyến Trung Đông/Trung Quốc giảm xuống chỉ còn WS44. Căng thẳng thương mại leo thang giữa Mỹ và Trung Quốc đang tạo áp lực lên nhu cầu dầu mỏ, dự kiến cước sẽ duy trì ở mức thấp. Dự đoán rằng cước có thể chạm đáy, do đó các chủ tàu đang cố gắng duy trì cước ở mức hiện tại.

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	31.812	23.750	↓
USG/Trung Quốc	35.977	22.900	↓

Phân khúc tàu Suezmax

Theo ghi nhận, cước tàu Suezmax tại khu vực Tây Phi kết thúc tuần với xu hướng tích cực, cước đã tăng trở lại. Nguyên nhân chính do sự thúc đẩy của hoạt động hàng hóa mạnh mẽ tại khu vực USG. Đơn cử, cước trên tuyến Nigeria/UKC tăng 9 điểm lên WS89. Với tình trạng hạn chế nguồn cung tàu như hiện tại, đà tăng này sẽ còn tiếp tục. Tuy nhiên, sự ảm đạm của phân khúc VLCC có thể sẽ ảnh hưởng tiêu cực đến tình hình cước vào thời gian tới.

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	31.758	34.265	↑
Guyana / UKC	29.790	33.750	↑

Phân khúc tàu Aframax

Theo đánh giá, phân khúc Aframax tại khu vực Trung Đông tiếp tục xu hướng trầm lắng, đồng thời nhu cầu về hàng hóa cũng như vận tải tiếp tục giảm mạnh khi bước vào những tháng hè. Ngược lại, ở thị trường Địa Trung Hải có sự cải thiện, với tuyến Ceyhan/Lavera đã tăng một vài điểm so với tuần trước đó, cước được ký kết quanh mức WS 135. Tuyến X-UKC, cước giảm nhẹ xuống còn WS 122.5, nhìn chung bối cảnh thị trường khá yên ắng.

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	38.052	36.503	↓
Med / Med	24.638	32,676	↑
USG / Cont	36.255	38.900	↑
EC Mex / USG	25.751	38.452	↑

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

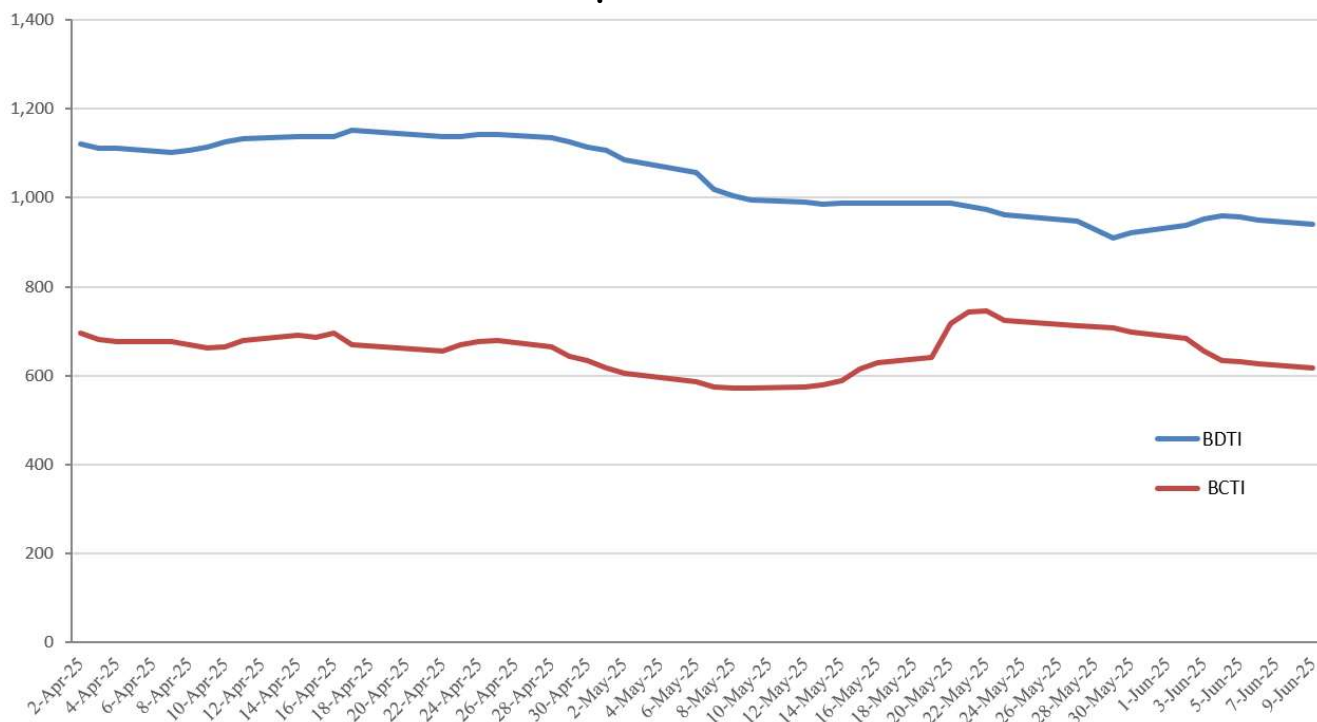
Đối với phân khúc **tàu MR-Handy**: Thị trường tàu MR tại khu vực phía Tây Suez sau thời gian đầy biến động, hiện đang có những khởi sắc dần trong tuần. Theo ghi nhận, các hoạt động giao dịch ổn định giúp cho số lượng tàu có sẵn giảm dần trong khu vực. Nhờ đó, cước trên tuyến UKC/USAC đã phục hồi lên mức WS 140 vào cuối tuần. Bên cạnh đó, khu vực Đông Suez cùng xu hướng tích cực với ghi nhận số lượng tàu có sẵn hiện khá khan hiếm cho các lô hàng vào nửa đầu tháng 6, điều này giúp thúc đẩy mức cước cải thiện hơn. Đơn cử, thị trường Viễn Đông kết thúc tuần với cước tăng nhẹ, tiếp nối đà tích cực nhờ dòng chảy hàng hóa ổn định. Tuy nhiên, khu vực Trung Đông lại ghi nhận chiều hướng ngược, cước có phần giảm nhẹ khi số lượng tàu có sẵn tăng lên, nguyên nhân do lượng hàng hóa cho các chuyến đi Đông Phi giảm vào cuối tuần, cước chốt lại ở mức WS 188. Thị trường phân khúc Handy lại trải qua một tuần ảm đạm tại khu vực Bắc Âu, khi nhu cầu vẫn còn rất trầm lắng. Xuất hiện những lô hàng nhưng chủ yếu đến từ các cảng bị hạn chế hoặc yêu cầu tàu hiện đại với thông số kỹ thuật cao, khiến số lượng tàu phù hợp bị hạn chế, giúp cước giữ ở mức WS 260. Tuy nhiên, nếu thị trường tiếp tục xuất hiện thêm hàng hóa, các tàu cũ có thể được huy động, gây áp lực giảm lên cước. Khu vực Địa Trung Hải cũng không mấy tích cực, số lượng tàu có sẵn vẫn cao. Qua đó, các lô hàng đã được ký kết từ trước khiến số lượng hàng hóa giảm mạnh. Đơn cử, cước cho tuyến x-Med có một đơn hàng ký kết ở mức WS 260. Tuy nhiên, dự đoán rằng cước vẫn sẽ tiếp tục chịu áp lực giảm vào tuần tới

Phân khúc tàu dầu/hóa chất nhỏ: Các giao dịch tại khu vực Trung Đông tiếp tục duy trì sự ổn định trong tuần vừa qua, phản ánh tâm lý thị trường khá ổn định trong thời gian gần đây. Mặc dù ghi nhận có các hoạt động hàng hóa dần sôi nổi trở lại trước kỳ nghỉ lễ Eid, nhưng vẫn chưa đủ để đẩy cước lên mức cao. Bên cạnh đó, các tuyến xuyên Đại Tây Dương hiện rất trầm lắng, do nhu cầu theo mùa giảm và tâm lý thị trường chịu ảnh hưởng bởi tình hình địa chính trị hiện tại. Dù cho cước vẫn chưa biến động quá nhiều, nhưng lượng tàu dư thừa cho nửa cuối tháng 6 vẫn còn khá cao. Theo ghi nhận, cước trên tuyến Houston/Altamira giảm nhẹ 1 đô la Mỹ/tấn so với tuần trước, trong khi số lượng tàu dư thừa tăng đã khiến cước từ USG đi Địa Trung Hải ngày càng giảm. Tuy nhiên, hoạt động ký kết cho các lô hàng Caustic Soda và Ethanol đã có khởi sắc lại trong tuần này. Qua đó, cước trên tuyến từ khu vực châu Á hiện vô cùng ảm đạm, với lô hàng 5.000 tấn cho tuyến Ulsan/Houston cước sụt giảm đến 5 đô la Mỹ/tấn so với tuần trước, còn 150 đô la Mỹ/tấn. Nguồn cung tàu vẫn quá cao, khiến thị trường CPP khu vực Đông Á tiếp tục chịu áp lực giảm. Theo báo cáo, cước dầu đậu nành tăng nhẹ 1 đô la Mỹ/tấn so với tuần trước, được hỗ trợ bởi dòng chảy hàng hóa ổn định. Khả năng cước vẫn có thể tăng, do số lượng tàu có sẵn trong khu vực hiện có phần hạn chế.

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

	Giá thuê tàu định hạn tuần 23/2025			Giá thuê tàu định hạn tuần 22/2025		
	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM
VLCC	48,000	49,500	48,000	49,000	49,000	48,000
SUEZMAX	34,000	33,500	32,000	34,000	33,000	32,000
AFRAMAX	29,500	29,500	28,500	30,000	29,500	28,000
LR-2	29,000	30,000	29,000	29,000	29,500	28,000
LR-1	24,500	22,500	22,500	24,000	22,500	22,000
MR	20,000	19,500	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	450	460
2	Bangladesh	440	460	470
3	India	420	440	450
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 23/2025

Name	Type	Blt year	LDT	Demolition place	Price (US\$/lt)	Dwt	Comments
Berge Fuji	Bulker	1996	40,658	-	440.00	268,025	Subcont options, VLOC type
Dhezi	Bulker	2005	53,106	India	-	53,106	
PO Hang Yu	Tanker	1994	61,957	China	-	61,957	

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.