



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 24/2025

(10/06/2025 – 16/06/2025)

1. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÃ QUA SỬ DỤNG:

Mối quan hệ căng thẳng nhiều thập kỷ giữa Israel và Iran lại bùng phát thành xung đột trực tiếp trong tuần qua kể từ ngày 13/6, Israel châm ngòi cuộc chiến bằng không kích. Điều này có thể khiến bất ổn lan nhanh trên diện rộng. Cụ thể, Iran là quốc gia kiểm soát eo biển Hormuz – được nhận xét là “điểm nghẽn quan trọng nhất thế giới về vận chuyển dầu mỏ” khi có đến khoảng 20% lượng dầu tiêu thụ toàn cầu được vận chuyển qua eo biển này. Kể từ ngày 13/6, giá dầu biến động mạnh, hiện tại giá dầu Brent đã tăng 7%. Nếu chiến tranh ngoài tầm kiểm soát và nếu Iran đóng cửa eo biển Hormuz chắc chắn sẽ gây khủng hoảng năng lượng toàn cầu.

Ở mảng tàu hàng khô, chỉ số BDI bật tăng 295 điểm (↑17.5%) lên mức 1.975 điểm – tiếp tục phá kỷ lục nửa đầu năm 2025 và cũng là mức cao nhất sau 8 tháng kể từ ngày 2/10/2024 (1.978 điểm). Tổng quan các chỉ số thuê tàu các phân khúc đều tăng tích cực như sau: Capesize tiếp tục tăng 775 điểm (↑26%) lên 3.731 điểm – đây là chỉ số cao nhất sau gần 1 năm kể từ ngày 2/7/2024 (3.888 điểm). Nguyên nhân là nhờ nhu cầu vận chuyển tăng, nhất là tại các công ty mỏ ở Úc với số lượng ít tàu sẵn có đã đẩy cước lên cao ngất ngưỡng. Kéo theo đó là Panamax cũng trên đà tăng thêm 110 điểm (↑8,4%) lên 1.410 điểm nhờ nhu cầu khoáng sản và ngũ cốc ổn định. Supramax đã tăng nhẹ 20 điểm lên 939 điểm (↑2,7%) riêng Handysize vẫn quanh mức cũ, hiện ghi nhận 614 điểm. Nhìn chung hoạt động mua bán tàu vẫn khá sôi động, rải rác các phân khúc bất kể những điểm nóng địa chính trị. Ở phân khúc Ultramax, ghi nhận tàu **Bulk Aquila** (66.613 dwt, đóng 2014 Nhật, DD 11/2025, SS 11/2029) được chốt cho Người mua Bangladesh với giá khoảng 22,7 triệu đô la Mỹ. Do size tàu Ultramax cỡ 66k dwt rất hiếm nên đây sẽ là mốc tham chiếu mới cho dòng này. Ở phân khúc Supramax, tàu **Star Nighthawk** (57.809 dwt, đóng 2011 Trung Quốc, DD/SS 02/2026) được chủ tàu Star Bulk chốt với giá khoảng 12,8 triệu đô la Mỹ - giá này cao ngất ngưỡng do tình trạng tàu khá tốt và đã lắp hệ thống lọc khí (scrubber). Tàu già hơn là **Yasa Pembe** (55.912 dwt, đóng 2007 Nhật, DD 07/2028, SS 04/2030) được chủ tàu Thổ Nhĩ Kỳ chốt với giá khoảng 12,25 triệu đô la Mỹ - giá cao trong thời điểm hiện nay một phần do tàu vừa qua đà. Đây sẽ là mốc tham chiếu mới cho dòng tàu Supramax đóng Nhật xung quanh 18-20 tuổi. Sang phân khúc Handymax, ghi nhận tàu **Mareeba** (46.673 dwt, đóng 2002 Nhật, DD/SS 7/2027) vừa được chủ tàu Canada chốt với giá khoảng 7,2 triệu đô la Mỹ - mức này khá hợp lý vì tàu vừa qua đà trung gian DD 4/2025. Tháng 3, tàu tương tự **SSI Pride** (48.635 dwt, đóng 2002 Nhật, DD 08/2025, SS 01/2027) được chốt với giá khoảng 6,2 triệu đô la Mỹ. Ở phân khúc Handysize, chủ tàu Hy Lạp chốt tàu **Pelagiani** (35.313 dwt, đóng 2004 Nhật, DD 05/2027, SS 05/2029) với giá khoảng 7,8 triệu đô la Mỹ - nhìn chung mức này khá mềm đối với tàu 35k dù hạn đà tàu còn khá xa. Cuối cùng là tàu **CS Crystal** (30.478 dwt, đóng 2010 xưởng Tsuji đặt tại Trung Quốc) đã bán thành công cho Người mua Hàn Quốc với giá khoảng 10 triệu đô la Mỹ. Tàu này chờ được gỡ, hầu hết máy móc thiết bị Nhật. Mức này khá tốt cho Người bán dù tàu sắp lên đà DD/SS 6/2025.

Ở mảng tàu dầu/hóa chất, tuần qua các chỉ số đều nhích nhẹ: chỉ số BCTI (Baltic Clean Tanker Index) tăng 18 điểm (↑2,9%) lên 631 điểm và chỉ số BDTI (Baltic Dirty Tanker Index) tăng 57 điểm (↓6,41%) lên 987 điểm.

Đối với mảng mua bán, có sự phân hóa khá rõ khi thị trường tập trung chủ yếu ở phân khúc từ MR trở xuống. Điều này có thể hiểu là do giá tàu MR đang giảm rõ rệt đã mang lại sự quan tâm đáng kể. Đơn cử như, Stealth Maritime, sau gần 2 năm kể từ tháng 9/2023 họ đã bắt đầu quay trở lại mua tàu dầu/hóa chất già. Tuần qua, công ty này đã mua tàu **UOG Constantine G** (49.999 dwt, đóng 2010 Hàn Quốc, DD/SS 7/2025) khoảng 16,8 triệu đô la Mỹ. Trước đó, chủ tàu UOG đã bán tàu MR chemical **UOG Despina V** (51.150 dwt, đóng 2010 Hàn Quốc, DD/SS 7/2025) với giá khoảng 16 triệu đô la Mỹ. Stealth Maritime cũng mua thêm tàu chemical **Glenda Melissa** (47.203 dwt, đóng 2011 Hàn Quốc, DD/SS 02/2026) với giá khoảng 18,5 triệu đô la Mỹ. Giá này khá cao nếu so với tàu chemical chị em **Glenda Melody** (47.238 dwt, đóng 2011 Hàn Quốc, DD/SS 10/2025) được chốt với giá khoảng 17,9 triệu đô la Mỹ cách đây 3-4 tuần. Một tàu MR già khác là **Horizon Aphrodite** (49.996 dwt, đóng 2008 Hàn Quốc) được ghi nhận bán thành công với giá khoảng 16 triệu đô la Mỹ. Mức này khá mềm do tàu bán cận đà DD/SS 1/2026 và có kế hoạch lên đà ngay sau khi đổi chủ. Đầu năm nay, tàu chị em **Horizon Athena** (50.242 dwt, đóng 2008 Hàn Quốc) được chốt với giá khoảng 20-20,5 triệu đô la Mỹ và có hạn đà dài DD 09/2026, SS 12/2028. Ngoài ra, phân khúc tàu J19 cũng tiếp tục đón nhận những giao dịch mới. Tàu già **Ginga Hawk** (19.998 dwt, đóng 2000, DD/SS 11/2025) với giá khoảng 6,9 triệu đô la Mỹ - mức này rất mềm so với thị trường vì chủ tàu Singapore cần bán nhanh trước hạn đà. Tàu J19 trẻ là **Birdie Trader** (19.822 dwt, đóng 2016, DD/SS 02/2026) được chủ tàu Philippine bán cho Người mua Trung Quốc với giá khoảng 28 triệu đô la Mỹ - giá này cũng tương đối hợp lý và sẽ thiết lập mốc tham chiếu mới cho cỡ tàu J19 trẻ xung quanh 10 tuổi.

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						
Partagas	2007	China	173,880	13.50	Undisclosed	Scrubber fitted, DD 09/2025, SS 09/2027
Bright Pegasus	2013	Tsuneishi Zhoushan, China	82,165	17.60	S'Hail Shipping	Scrubber fitted, DD 06/2026, SS 04/2028
Selina	2010	China	75,700	11.80	Undisclosed	DD/SS freshly passed 05/2025, Greek owners
Bulk Aquila	2014	Japan	66,613	22.70	Bangladeshi	DD 11/2025, SS 11/2029
Marigoula	2013	China	58,063	13.50	Undisclosed	DD 11/2025, SS 10/2027, Greek owners
Star Nighthawk	2011	China	57,809	12.80	Undisclosed	Scrubber fitted, DD/SS 02/2026
SFL Hudson	2009	China	56,836	11.30	Chinese	DD 09/2027, SS 08/2029
Yasa Pembe	2007	Japan	55,912	12.25	Undisclosed	DD 07/2028, SS 04/2030
Mareeba	2002	Japan	46,673	7.20	Undisclosed	DD freshly passed 04/2025, next DD/SS 07/2027
NY Trader III	2016	China	39,388	17.00	German	OHBS, log-fitted, DD passed 03/2025, SS 09/2026, Philippines owners
Pelagiani	2004	Japan	35,313	7.80	Undisclosed	DD 05/2027, SS 05/2029, Greek owners
Zhe Hai 360	2010	China	33,100	Undisclosed	Chinese	Auction sale in China, SS passed 12/2024, Chinese owners

CS Crystal	2010	Tsuji HI, China	30,478	10.00	Korean	Log-fitted, Japanese maker list, DD/SS due 06/2025
Amira Sara	2014	Japan	28,339	Undisclosed	Undisclosed	DD 06/2027, SS 07/2029
TANKERS						
Alter Ego	2006	NACKS, China	299,235	43.50	UAE-based	DD 05/2027, SS 05/2029
UOG Constantine G	2010	Korea	49,999	16.80	Undisclosed	Chemical IMO II/III, epoxy phenolic coated, DD/SS due 06/2025
Horizon Aphrodite	2008	Korea	49,996	16.00	Undisclosed	Chemical IMO III, epoxy coated, DD 12/2026, SS 09/2028
Glenda Melissa	2011	Korea	47,203	18.50	Greek	Chemical IMO III, epoxy phenolic coated, DD/SS 02/2026
UOG Phoenix	2010	Japan	47,367	17.50	Undisclosed	DD/SS due 07/2025
Regency	2002	Japan	45,770	Undisclosed	Undisclosed	DD 11/2025, SS 08/2027
Osaka	2008	Korea	37,923	14.80	Undisclosed	Chemical IMO II, epoxy phenolic coated, ice class 1A, DD 07/2026, SS 01/2028
Mount Everest	2010	Korea	37,817	Undisclosed	Hercules Tanker Management	Old sale, Chemical IMO III, epoxy phenolic coated, DD 03/2028, SS 03/2030
Baltic Swift	2010	Korea	37,565	34.00	Undisclosed	Chemical IMO III, epoxy coated, ice class, DD/SS due 07/2025
Baltic Sapphire	2009	Korea	37,594			Chemical IMO III, epoxy coated, ice class, DD 08/2027, SS 07/2029
Ginga Hawk	2000	Japan	19,998	6.90	Undisclosed	Chemical IMO II/III, stainless steel, DD/SS due 11/2025, Singaporean owners
Birdie Trader	2016	Japan	19,822	28.00	Chinese	Chemical IMO II, stainless steel, DD/SS 02/2026, Philippines owners
Lessow Swan	2008	Turkey	6,974	9.00	Undisclosed	Chemical IMO II, siloxirane coated, M/E MaK, ice class 1C, DD 08/2026, SS 09/2028, Danish owners
OTHERS						
Epic Barbers	2002	Japan	6,611	-	Ukrainian	LPG, 7079 cbm, DD/SS 03/2027

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
		06/2025	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%	-1%	44.50
170k dwt	10 tuổi	45.00	0%	5%	5%	1%	31.25
150k dwt	15 tuổi	29.00	-10%	-1%	-2%	-10%	20.00
PANAMAX							
82k dwt	Resale	38.50	-1%	0%	-5%	-12%	36.75
82k dwt	5 tuổi	32.50	-6%	-5%	-12%	-20%	30.25
76k dwt	10 tuổi	25.00	-4%	0%	-4%	-17%	21.25
74k dwt	15 tuổi	16.00	-8%	4%	-6%	-22%	14.00
SUPRAMAX							
62k dwt	Resale	38.00	0%	3%	-3%	-8%	34.75
58k dwt	5 tuổi	31.00	-2%	0%	-8%	-15%	26.00
56k dwt	10 tuổi	23.50	-2%	5%	-3%	-16%	19.00
52k dwt	15 tuổi	15.25	-2%	5%	-2%	-9%	13.00
HANDYSIZE							
37k dwt	Resale	33.00	-2%	-2%	-5%	-6%	29.00
37k dwt	5 tuổi	25.50	-4%	-4%	-8%	-13%	22.75
32k dwt	10 tuổi	18.50	-3%	3%	-6%	-12%	15.25
28k dwt	15 tuổi	12.00	-2%	7%	-2%	-9%	9.75
Giá trị tàu dầu/hóa chất (đv: triệu đô la Mỹ)		% thay đổi theo (M (month) = tháng)					TB 5 năm
		06/2025	1M	3M	6M	12M	
VLCC							
310k dwt	Resale	145.00	0%	-1%	-3%	0%	113.75
310k dwt	5 tuổi	115.00	0%	3%	-1%	0%	86.50
250k dwt	10 tuổi	85.00	0%	2%	-1%	1%	61.75
250k dwt	15 tuổi	58.00	0%	9%	5%	1%	44.00
SUEZMAX							
160k dwt	Resale	94.00	0%	0%	-4%	-5%	78.25
150k dwt	5 tuổi	77.00	0%	0%	-1%	-7%	60.75
150k dwt	10 tuổi	62.00	0%	0%	0%	-8%	45.25
150k dwt	15 tuổi	41.00	0%	0%	-11%	-13%	29.25
AFRIMAX							
110k dwt	Resale	75.00	0%	0%	-11%	-11%	65.25
110k dwt	5 tuổi	62.50	0%	1%	-8%	-13%	51.25
105k dwt	10 tuổi	50.00	0%	0%	-6%	-16%	38.00
105k dwt	15 tuổi	34.00	0%	0%	-9%	-15%	25.25
MR							
52k dwt	Resale	49.00	0%	-2%	-9%	-7%	44.50
52k dwt	5 tuổi	39.00	-2%	-2%	-11%	-12%	35.25
45k dwt	10 tuổi	30.00	-3%	-3%	-14%	-20%	25.75
45k dwt	15 tuổi	21.00	0%	-7%	-9%	-21%	17.25

2. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÓNG MỚI:

Type	Size	Price (m.usd)	Qty	Yard	Owners	Delivery	Comments
VLAC	93,000 cbm	120.00	2	Hyundai	Sahara Energy	FH 2023	Price per unit
LNG bunkering vessel	20,000 cbm	85.80	1	Tank	Somtrans, Belgium	Sep 2027	
Tanker	49,000 dwt	48.50	2	K-Shipbuilding	VEnerfy Greece	Q1 2027	Price per unit
Bulker	64,000 dwt	39.50	1	Nihon Shipyard	DryDel Shipping	2028	
Container	15,900 teu	220.75	8	Hyundai H.I.	ONE	Nov 2028	Price per unit
Container	1,100 teu	22.50	2	New Dayang	Shanghai Minsheng	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)				
	06/2025	1M	3M	6M	12M
Capesize (180.000 dwt)	71.5	-4.67%	-3.38%	-5.92%	-4.03%
Panamax (77.000 dwt)	37.0	0.00%	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%	-1.64%
Giá trị tàu dầu/hóa chất đóng mới (đv: triệu đô la Mỹ)	% thay đổi theo (M (month) = tháng)				
	06/2025	1M	3M	6M	12M
VLCC (300.000 dwt)	128.0	0.00%	0.00%	-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	0.00%	-2.63%	-3.27%	-0.67%
MR (56.000 dwt)	52.0	0.00%	-4.59%	-4.59%	0.97%

3. THỊ TRƯỜNG THUÊ TÀU

3.1. Thị trường thuê tàu hàng khô:

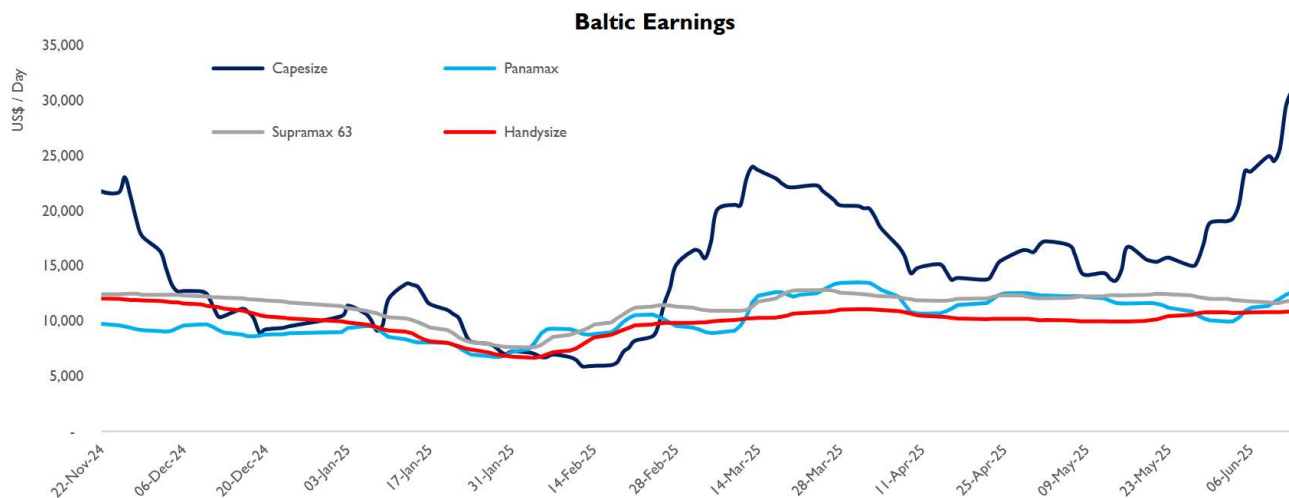
Cước trung bình phân khúc **Ultramax và Supramax** tuần qua đóng cửa ở mức 11.836 đô la Mỹ, tăng 46 đô la Mỹ so với mức 11.790 đô la Mỹ của tuần trước. Thị trường tuần này cho thấy xu hướng khác biệt ở các khu vực, Đại Tây Dương đang lấy lại đà tăng trưởng trong khi các tuyến châu Á tiếp tục suy giảm dần. Vịnh châu Mỹ nổi bật là khu vực có hiệu suất tốt nhất trong tuần, thúc đẩy tâm lý thị trường chung đi lên mặc dù hoạt động thuê tàu không quá sôi động. Trong khi đó, châu Á phải vật lộn với nguồn cung tàu dồi dào và các yếu tố cơ bản yếu kém. Một tàu khoảng 58.000 dwt được chốt đi từ đảo Tây Nam đến Nhật Bản với giá khoảng 20.000 đô la Mỹ. Thị trường Nam Mỹ tiếp tục tăng trưởng, một lần nữa do nguồn cung tàu giảm. Một tàu khoảng 63.000 dwt được chốt đi từ Tema qua Bắc Brazil đến Trung Quốc với giá khoảng 16.500 đô la Mỹ. Ngược lại, Thái Bình Dương thiếu động lực. Nhu cầu thuê tàu mới hạn chế không đủ để bù đắp cho số lượng tàu sẵn có đang tăng lên trong khu vực. Một tàu khoảng 60.000 dwt được chốt đi từ Indonesia đến Trung Quốc với mức giá khoảng 11.500 đô la Mỹ, trong khi một tàu khoảng 55.000 dwt được chốt đi từ Indonesia đến Bồ Đào Nha với mức giá khoảng 13.000 đô la Mỹ. Hoạt động thuê tàu định hạn có sự tăng nhẹ, với một tàu đóng mới 64.000 dwt được thuê một năm giao ngay từ xưởng đóng tàu Cebu với giá khoảng 13.000 đô la Mỹ.

Chỉ số cước trung bình phân khúc **Handies** đóng cửa ở mức 10.866 đô la Mỹ, tăng 64 đô la Mỹ so với mức 10.802 đô la Mỹ của tuần trước. Tại các khu vực Continent và Địa Trung Hải, một số nhu cầu mới và hoạt động chở hàng tăng lên đã được ghi nhận, mặc dù mức giá phần lớn vẫn duy trì quanh mức đã giao dịch gần đây. Tàu **Jinling Confidence** (40.320 dwt, đóng 2017) được chốt chở thép từ Alexandria đến Continent với giá khoảng 10.000 đô la Mỹ. Thị trường Nam Đại Tây Dương có vẻ cân bằng, các chủ tàu sẵn sàng chờ đợi diễn biến của tuần tới. Vịnh châu Mỹ vẫn là thị trường sôi động nhất ở Đại Tây Dương, với tuyến HS4 tăng 1.000 đô la Mỹ trong một tuần, do nguồn cung tàu khan hiếm. Có tin tàu **Shinsung Accord** (37.063 dwt, đóng 2015) đã chốt chở than cốc từ Vịnh châu Mỹ đến Morocco với giá 22.000 đô la Mỹ, tuy nhiên nhưng chưa có thông tin chi tiết. Thị trường ở Thái Bình Dương phần lớn là ổn định. Nguồn cung tàu có tăng nhẹ, nhưng không đủ nhu cầu hàng hóa mới để tạo ra sự khác biệt. Việc thiếu các chuyến hàng từ Úc cũng khiến thị trường trầm lắng, nhìn chung, mức giá vẫn duy trì ổn định gần các mốc chuẩn gần đây.

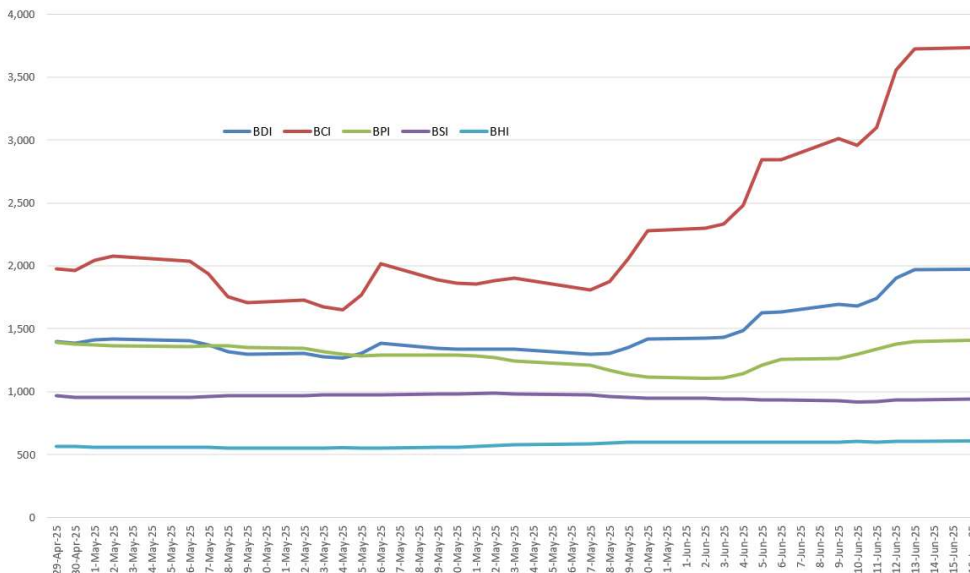
GIÁ THUÊ T/C TRUNG BÌNH TÀU HÀNG KHÔ THAM KHẢO NGÀY 16/06/2025

	US\$/ngày	▲ / ▼
SUPRAMAX	9.802	▲ 40
HANDIES 38K	10.866	▲ 64

(so sánh với giá trị ngày 10/06/2025)



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 72,9 đô la Mỹ/thùng - tăng 1,57%, so với tuần trước đó trong khi giá chuẩn Brent dừng lại ở mức 73,23 đô la Mỹ/thùng - giảm 1,35%. Giá dầu thế giới bất ngờ quay đầu giảm trong phiên giao dịch đầu tuần, sau khi có thông tin Iran đang thúc đẩy một thỏa thuận ngừng bắn với Israel. Đây là động thái này làm dấy lo ngại về nguy cơ gián đoạn nguồn cung năng lượng từ khu vực Trung Đông. Theo ghi nhận, xuất khẩu dầu thô của Iraq sang Mỹ đã tăng vọt vượt mốc 5 triệu thùng vào tháng 5, đánh dấu khối lượng hàng tháng cao nhất của Baghdad dành cho các nhà máy lọc dầu của Mỹ tính tới thời điểm này của năm 2025. Bên cạnh đó, sản lượng dầu thô của OPEC tăng 180.000 thùng lên 27 triệu thùng/ngày vào tháng 5, trong đó các nhà khai thác tham gia thỏa thuận OPEC+ tăng sản lượng ít hơn nhiều so với mức tăng 411.000 thùng/ngày được lên kế hoạch cho tháng trước vì một số thành viên đã bù đắp cho tình trạng khai thác quá mức trong quá khứ, năm thành viên OPEC đã cam kết cắt giảm trong thỏa thuận OPEC+, bao gồm Ả Rập Xê-út, Iraq, UAE, Kuwait và Algeria, hiện đang dần tháo gỡ các khoản cắt giảm, đã phải tăng tổng sản lượng của họ thêm 310.000 thùng/ngày vào tháng 5.

3.2.1 Phân khúc tàu chở dầu thô

Phân khúc tàu VLCC

Thị trường tàu VLCC tại khu vực Trung Đông ghi nhận sự trầm lắng kéo dài, cước được cho là đã giảm đến mức thấp nhất từ đầu năm đến nay do nhu cầu hạn chế trong khi nguồn cung tàu vẫn quá cao. Mặc dù các chủ tàu cố gắng duy trì cước ổn định, nhưng tình trạng dư thừa tàu vẫn tiếp tục tăng do nhu cầu trên thị trường ở mức quá thấp. Đơn cử, cước trên tuyến Trung Đông/Trung Quốc hiện quanh mức WS 43. Dự kiến sẽ tiếp tục duy trì ở mức này cho đến khi số lượng hàng hóa vào cuối tháng 6 ổn định hơn.

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	23.750	33.489	↑
USG/Trung Quốc	22.900	26.370	↑

Phân khúc tàu Suezmax

Theo ghi nhận, cước tàu Suezmax tại khu vực Tây Phi kết thúc tuần với sự trầm lắng bao trùm, bất chấp các yếu tố về dòng chảy hàng hóa vẫn ổn định. Theo báo cáo, lượng tàu có sẵn tại khu vực đã được ký kết nhờ nguồn hàng hóa ổn định, cùng với đó các chủ tàu tận dụng đà tăng của phân khúc nhỏ hơn để đẩy cước lên cao. Tuy nhiên, cước trên tuyến Nigeria/UKC vẫn giảm đến 14 điểm – hiện đang dao động quanh mức WS 74.

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	34.265	28.502	↓
Guyana / UKC	33.750	24.940	↓

Phân khúc tàu Aframax

Theo đánh giá, phân khúc Aframax tại khu vực phía Tây đã hạ nhiệt và khởi đầu khá chậm chạp vào đầu tuần. Nguyên nhân do ảnh hưởng bởi hai phân khúc lớn, cước chịu áp lực giảm. Tuy nhiên, tình hình đã đảo chiều khi ghi nhận có hơn 10 chuyến hàng được giao dịch. Nhìn chung, nguồn cung tàu đang dần thắt chặt hơn, dự đoán rằng cước sẽ tăng trở lại trong tuần tới.

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	36.503	35.086	↓
Med / Med	32.676	29.674	↓
USG / Cont	38.900	31.470	↓
EC Mex / USG	38.452	27.648	↓

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

Đối với phân khúc **tàu MR-Handy**: Thị trường MR tại khu vực phía Tây Suez trải qua một tuần tương đối trầm lắng. Đơn cử, cước trên tuyến UKC/USAC hiện vẫn giữ ổn định quanh mức WS 135. Tuy có một vài giao dịch ghi nhận được mức cước cao hơn một chút, nhưng nhìn chung vẫn không có đột phá. Trong khi đó, không ghi nhận được một chuyến hàng nào đi Tây Phi trong tuần, chênh lệch cước trên tuyến này quanh mức + 20 điểm WS so với tuyến TA. Các tuyến ngắn hơn trong khu vực tiếp tục giữ ở mức +10 điểm WS so với tuyến UKC/USAC. Bên cạnh đó, khu vực Địa Trung Hải hiện khá ổn định, với cước trên tuyến Med/TA được ghi nhận khoảng mức WS 135 – 140. Số lượng tàu có sẵn đang giảm dần và nếu lượng hàng hóa ổn định, mức cước có thể sẽ được cải thiện hơn. Thị trường tàu Handy có nhiều biến động được ghi nhận trong tuần, khởi đầu tuần với một vài chuyến hàng, cước trên tuyến x-UKC dao động quanh mức WS 155 – 160. Tuy nhiên, sau đó nguồn cung hàng hóa không được cải thiện, dẫn đến sự trầm lắng của thị trường và cước. Theo ghi nhận, khu vực Địa Trung Hải khá ổn định. Cước cho tuyến x-Med duy trì ở mức WS 130, số lượng hàng hóa duy trì ở mức ổn định và đều đặn, khiến số lượng tàu có sẵn giảm, tâm lý chủ tàu hiện rất lạc quan cho thời gian sắp tới.

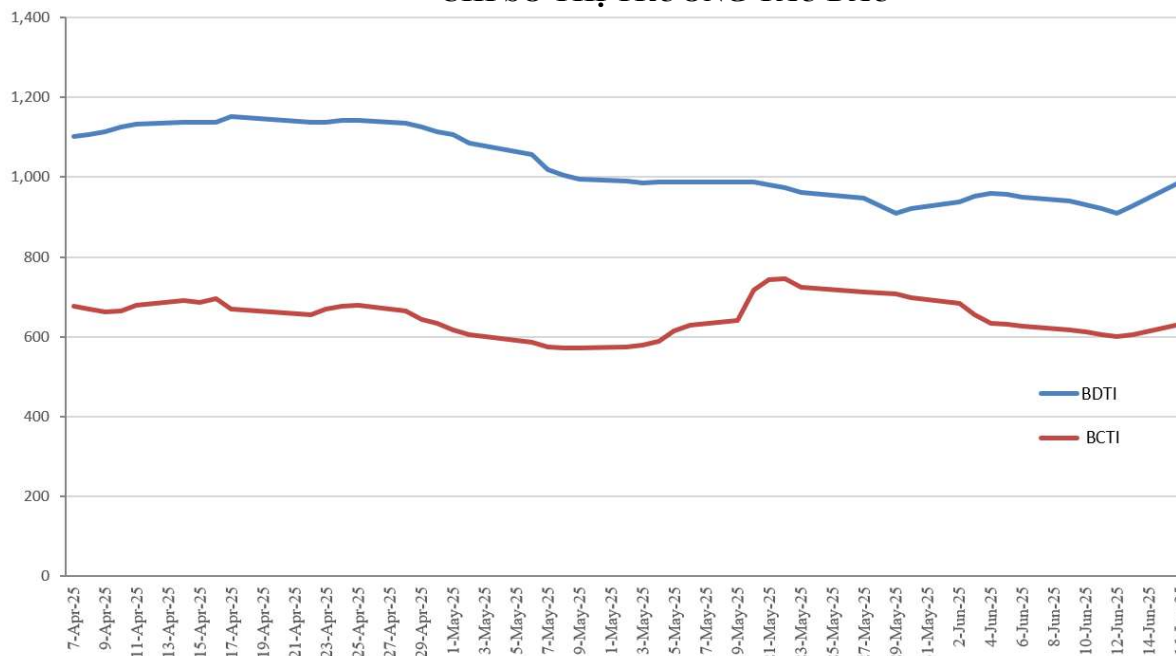
Phân khúc tàu dầu/hóa chất nhỏ: Các giao dịch tại khu vực Trung Đông ghi nhận diễn ra khá ổn định trong tuần. Đơn cử, cước cho tuyến Al Jubali/Ulsan tăng 5 đô la Mỹ/tấn trong tuần này, chủ yếu do số lượng tàu có

sẵn trong khu vực đang giảm mạnh. Nguyên nhân do tình hình địa chính trị căng thẳng sau các cuộc không kích của Israel vào Iran và sự trả đũa ngược lại từ phía Iran nhiều khả năng sẽ tiếp tục đẩy cước tăng cao và làm gia tăng chi phí bảo hiểm chiến tranh. Bên cạnh đó, cước cho các tuyến xuyên Đại Tây Dương hiện không ghi nhận sự biến động đáng kể, phần lớn cước ảnh hưởng bởi các kì nghỉ lễ của một số quốc gia trong khu vực. Theo ghi nhận, cước cho tuyến Houston/Santos đã giảm 3 đô la Mỹ/tấn so với tuần trước, khi số lượng tàu trong khu vực vẫn cao cho các tuyến xuất phát từ Houston. Tuy nhiên, lượng hàng hóa hiện tại vẫn ổn định, đặc biệt báo cáo cho thấy có nhiều động thái tích cực từ Trung Quốc cho các lô hàng ở từ USG. Nhìn chung, cước vẫn không có nhiều biến động, nhưng dự đoán rằng sẽ giảm nhẹ khi mùa hè đến gần. Tiếp theo, cước trên tuyến Singapore/Rotterdam và Châu Á/Houston đều ghi nhận mức giảm 5-10 đô la Mỹ/tấn trong tuần, do tâm lý thị trường ở châu Âu có phần hạ nhiệt. Tại khu vực Châu Á, thị trường tập trung vào các cuộc đàm phán thương mại giữa Mỹ và Trung Quốc, hiện đã đạt được một thỏa thuận mới về vấn đề thuế quan giữa hai bên. Các tuyến từ Black Sea tiếp tục trải qua một tuần trầm lắng, khi số lượng lô hàng hóa chạy chuyến vẫn rất khan hiếm, buộc các chủ tàu phải cạnh tranh khốc liệt để tranh giành các lô hàng ít ỏi này. Các chuyến hàng cho nửa đầu tháng 6 cơ bản đã được ký kết hoàn tất và tâm lý thị trường cho tới nửa cuối tháng dự báo rằng sẽ không có nhiều sự thay đổi.

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

	Giá thuê tàu định hạn tuần 24/2025			Giá thuê tàu định hạn tuần 23/2025		
	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM
VLCC	48,000	49,000	48,000	48,000	49,500	48,000
SUEZMAX	34,000	33,000	32,000	34,000	33,500	32,000
AFRAMAX	30,000	29,500	28,500	29,500	29,500	28,500
LR-2	29,500	30,000	29,000	29,000	30,000	29,000
LR-1	24,000	22,500	22,500	24,500	22,500	22,500
MR	20,000	19,500	19,000	20,000	19,500	18,500
HANDY	18,000	17,000	17,500	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 24/2025

Name	Type	Blt year	LDT	Demolition place	Price (US\$/lt)	Dwt	Comments
Ocean Star	Bulker	1995	6,064	India	435.00	26,444	
Run Fu 2	Bulker	1995	5,841	India	436.00	27,375	

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.