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

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 khác 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 25/2023

(13/06/2023 – 19/06/2023)

1. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÃ QUA SỬ DỤNG:

Ở mảng tàu hàng khô, thị trường thuê tàu gần như không biến động nhiều so với tuần trước, hiện đóng cửa ở mức 1.065 điểm. Nhìn lại một tháng trước, kể từ ngày 16/5 chỉ số BCI (Capesize) giảm 33%, BPI (Panamax) giảm 9%, còn BSI (Supramax) và BHSI (Handysize) giảm lần lượt 31% & 26%. Ở thời điểm hiện tại, hàng hóa mùa hè đã phần nào dồi dào và các chuyến hàng bắt đầu nhộn nhịp hơn trước, góp phần kéo mức cước tăng trở lại và giải phóng tàu chờ dư thừa. Ngoài ra Trung Quốc bắt đầu hạ lãi suất để thúc đẩy ngành bất động sản nên sắp tới nước này sẽ gia tăng nhập khẩu vật liệu xây dựng như quặng sắt, do đó các tàu lớn như Capesize và Panamax sẽ được hưởng lợi nhất. Tuần qua ghi nhận khá nhiều tàu giao dịch thành công, trong đó chủ yếu tập trung ở phân khúc Supramax – giá tàu phân khúc này cũng đang giảm nhẹ so với trước đây và là cơ hội để người Mua đầu tư. Phân khúc nhỏ hơn như Handysize vẫn trên đà giảm nhẹ nhưng nhìn chung giá tàu đang dần ổn định mặt bằng mới. Ở phân khúc 35k dwt, tàu ***Greenery Sea*** (35.207 dwt, đóng 2012 Trung Quốc) được chủ tàu Hong Kong bán với giá khoảng 12,5 triệu đô la Mỹ. Tàu này hầm hàng hộp, chở gỗ được, đã lắp hệ thống xử lý nước dằn và có hạn đà còn dài DD 07/2025, SS 06/2027. Hai tuần trước tàu già hơn một tuổi ***Seastar Endurance*** (34.290 dwt, đóng 2011 Trung Quốc, DD 10/2024, SS 09/2026) được chủ tàu Thụy Điển bán với giá khoảng 11,75 triệu đô la Mỹ. Như vậy, xét trên mặt bằng giá mới hiện nay thì giá bán tàu ***Greenery Sea*** khá hợp lý. Ở phân khúc 28k, tàu trẻ ***Agia Irini*** (28.207 dwt, đóng 2013 Nhật, chở được gỗ và đã lắp hệ thống xử lý nước dằn, DD 05/2024, SS 01/2026) được bán với giá khoảng 13,8 triệu đô la Mỹ. Mức giá trên tương đối cao trong thời điểm hiện nay, gần bằng lúc thị trường chưa giảm. Đơn cử tháng 3/2023, tàu ***Merchant Three*** (28.364 dwt, đóng 2012 Nhật, đã lắp hệ thống xử lý nước dằn, DD 07/2025, SS 10/2027) bán với giá khoảng 13,3 triệu đô la Mỹ. Một tàu khác cũng bán cùng thời điểm là ***Hadar*** (28.236 dwt, đóng 2012 Nhật, chở được gỗ và đã lắp hệ thống xử lý nước dằn, DD 04/2025, SS 03/2027) được bán với giá khoảng 13 triệu đô la Mỹ.

Ở mảng tàu dầu hóa chất, các chỉ số BCTI và BDTI tuần qua không quá biến động nhiều, thị trường đang ở trạng thái khá ổn định. Đáng lưu ý rằng chỉ số BDTI cũng đã đóng cửa với chỉ số xanh liên tục 8 tuần liền cho thấy xu hướng tích cực và lạc quan đối với nhu cầu dầu thô toàn cầu. Riêng đối với tàu dầu thành phẩm, dù mặt bằng chung cước thuê và giá bán tàu đang neo ở mức rất cao, thì đáng buồn là các tàu già vẫn khó tìm người Mua và giá cũng không được tốt như tàu trẻ. Nguyên do là người Bán đang tận dụng lúc thị trường cao điểm để chào bán tàu nên số lượng tàu trên thị trường nhiều và người Mua có nhiều sự lựa chọn, ưu tiên tàu trẻ hơn. Tuần qua tàu nhỏ chemical ***Eships Barracuda*** (13.130 dwt, đóng 2006 Hàn Quốc, đã lắp hệ thống xử lý nước dằn, máy chính MaK, DD 01/2025, SS 12/2026) được bán với giá khoảng 9,3 triệu đô la Mỹ. Mức giá này là tương đối cao so với mặt bằng chung thị trường. Theo dự đoán của một số chuyên gia thì sắp tới, giá mua bán cỡ tàu này trên thị trường sẽ có phần dịu đi.

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			
Atlantic Tiger	2006	Japan	180,182	16.85	Winning Shipping	DD/SS 07/2024
Aquavita Sky	2019	China	81,600	32.00	Panocean	Old sale, DD/SS 05/2024
Danhil	2012	Korea	81,354	23.50	Undisclosed	BWTS fitted, DD 06/2025, SS 08/2027
JY Bulk	2018	China	81,112	28.49	Chinese	Auction sale, BWTS fitted, scrubber fitted, DD/SS due 11/2023
Magic Twilight	2010	Korea	80,700	17.50	Undisclosed	BWTS fitted, DD 07/2023, SS 04/2025
Kmarin Singapore	2015	China	63,083	Undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted, DD due 08/2023, SS 08/2025
Corinthian Emerald	2012	Korea	57,592	19.00	Undisclosed	BWTS fitted, DD 05/2025, SS 05/2027
Zhou Shan Hai	2009	China	56,987	13.00	Undisclosed	BWTS fitted, DD/SS 10/2024
Jin Zhou Hai	2009	China	56,907	13.00		BWTS fitted DD/SS 11/2024
Yuan An Hai	2009	China	56,957	13.00		BWTS fitted, DD/SS 08/2024
Yuan Shun Hai	2009	China	56,956	13.00		BWTS fitted, DD/SS 08/2024
New Direction	2013	Japan	56,097	19.60	Chinese	BWTS fitted, DD/SS due 06/2023
Stove Ocean	2013	Japan	55,861	21.00	Gearbulk	BWTS fitted, box-shaped, DD 05/2026, SS 05/2028
Oceanic Leader	2006	China	53,800	11.20	Middle Eastern	DD 05/2024, SS 12/2025
Greenery Sea	2012	China	35,207	12.50	Undisclosed	BWTS fitted, log-fitted, semi box-shaped, DD 07/2025, SS 06/2027, HK-based owner
Agia Irini	2013	Japan	28,207	13.80	Florence Shipping	BWTS fitted, log-fitted, DD 05/2024, SS 01/2026
			TANKERS			
Ridgebury Judith	2008	Japan	150,393	38.00	Undisclosed	***(Previous sale in 02/2023 at US$ 40M not go through)*** BWTS & scrubber fitted, M/E Wartsila, DD/SS due 06/2023
Wonder Musica	2004	Korea	106,290	24.00	Undisclosed	***(Previous sale in 05/2023 at US$ 30M not go through)*** BWTS fitted, DD/SS 03/2024
Faros	2005	Korea	74,999	18.00	Turkish	DD 12/2023, SS 09/2025
Ugale	2007	Croatia	52,642	22.50	Undisclosed	BWTS fitted, chemical IMO II/III, epoxy coated, ice class 1B, M/E Wartsila, DD 10/2023, SS 07/2025

Anfa	2010	Japan	47,975	24.50	Undisclosed	BWTS fitted, DD/SS 02/2025
RT Star	2011	Japan	26,199	24.00	Undisclosed	BWTS fitted, chemical IMO II, stainless steel, DD 07/2024, SS 06/2026
Eships Barracuda	2006	Korea	13,130	9.30	Undisclosed	BWTS fitted, chemical IMO II/III, epoxy coated, M/E MaK, DD 01/2025, SS 12/2026
CONTAINERS						
As Emma	2010	China	50,353	22.00	Undisclosed	4256 teu, dely 11/2023, BWTS & scrubber fitted, M/E B&W, DD/SS 01/2025
Northern Dedication	2007	China	42,131			3534 teu, fully cellular, BWTS fitted, ice class II, ***Northern Dedication*** (DD 08/2025, SS 07/2027), ***Northern Defender*** (DD 09/2025, SS 09/2027), ***Northern Delegation*** (DD/SS 06/2023)
Northern Defender	2007	China	42,121	17.00	UAE-based	
Northern Delegation	2008	China	42,002			
Northern Vigour	2005	Germany	37,901	17.00	MSC	2742 teu, ice class II, DD passed 06/2023, DD/ SS 08/2025
Ella	2003	Japan	33,216	14.00	MSC	2450 teu, DD 10/2024, SS 05/2027
Cerinthus	2013	China	23,523	17.00	Undisclosed	1740 teu, BWTS fitted, DD/SS 06/2023
Queen Esther	2016	China	25,000			2190 teu, BWTS fitted, DD 09/2024, SS 06/2026
B Trader	2019	China	23,261			1762 teu, BWTS fitted, DD/SS 02/2024
Trieste Trader	2019	China	23,225	136.50	Undisclosed	1762 teu, BWTS fitted, DD/SS 04/2024
Madrid Trader	2019	China	23,221			1762 teu, BWTS fitted, DD/SS 06/2024
London Trader	2019	China	23,210			1762 teu, BWTS fitted, DD/SS 11/2024
Valencia Elizabeth D	2006	China	13,797	Undisclosed	Undisclosed	1118 teu, fully cellular, CR 2X40T, ice class 1C, DD 01/2025, SS 11/2026, Canadian owners
Kyokuyo 569	2023	Japan	11,700	26.00	Japanese	Dely SH2023, 1096 teu
OTHERS						
Eco Dream	2015	Korea	5,239	Undisclosed	Undisclosed	LPG 4890 cbm, BWTS & scrubber fitted, ice class 1B, DD due 10/2023, SS 058/2025
Eco Green	2015	Korea	5,209	Undisclosed		LPG 4890 cbm, BWTS & scrubber fitted, ice class 1B, DD 12/2023, SS 09/2025

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
		06/ 2023	1M	3M	6M	12M	
CAPESIZE							
180k dwt	Resale	63.50	-5%	2%	19%	0%	52.50
180k dwt	5 tuổi	51.00	-7%	-2%	17%	-5%	36.75
170k dwt	10 tuổi	31.50	-6%	-2%	11%	-16%	26.00
150k dwt	15 tuổi	19.50	-9%	-7%	5%	-20%	16.50
PANAMAX							
82k dwt	Resale	39.50	-4%	2%	4%	-12%	33.50
82k dwt	5 tuổi	33.00	-4%	4%	6%	-14%	26.50
76k dwt	10 tuổi	23.00	-10%	-4%	5%	-22%	17.75
74k dwt	15 tuổi	15.25	-13%	-2%	0%	-23%	12.00
SUPRAMAX							
62k dwt	Resale	38.00	-4%	1%	4%	-11%	31.25
58k dwt	5 tuổi	30.50	-5%	2%	11%	-12%	21.25
56k dwt	10 tuổi	20.25	-8%	1%	7%	-17%	15.75
52k dwt	15 tuổi	14.75	-8%	-5%	-3%	-22%	11.00
HANDYSIZE							
37k dwt	Resale	32.50	-2%	7%	14%	-3%	25.50
37k dwt	5 tuổi	26.00	-4%	0%	8%	-10%	19.00
32k dwt	10 tuổi	18.00	-8%	3%	8%	-10%	12.50
28k dwt	15 tuổi	11.75	-10%	2%	12%	-11%	7.75

Giá trị tàu hàng khô *(đv: triệu đô la Mỹ)*			% thay đổi theo *(M (month) = tháng)*				TB 5 năm
		06/ 2023	1M	3M	6M	12M	
VLCC							
310k dwt	Resale	126.00	0%	0%	2%	22%	97.00
310k dwt	5 tuổi	100.50	0%	0%	9%	30%	72.50
250k dwt	10 tuổi	76.50	-1%	-1%	7%	44%	49.50
250k dwt	15 tuổi	60.50	-3%	-3%	0%	52%	34.25
SUEZMAX							
160k dwt	Resale	90.00	5%	5%	7%	23%	66.50
150k dwt	5 tuổi	74.50	4%	7%	16%	40%	49.50
150k dwt	10 tuổi	57.50	5%	9%	23%	56%	34.25
150k dwt	15 tuổi	37.00	6%	10%	10%	60%	21.00
AFRAMAX							
110k dwt	Resale	79.50	1%	5%	7%	26%	54.00
110k dwt	5 tuổi	64.00	2%	2%	9%	29%	40.00
105k dwt	10 tuổi	52.50	4%	4%	21%	59%	27.25
105k dwt	15 tuổi	34.50	5%	5%	19%	64%	17.00
MR							
52k dwt	Resale	51.00	0%	5%	5%	21%	39.00
52k dwt	5 tuổi	42.50	0%	1%	5%	25%	29.75
45k dwt	10 tuổi	34.50	0%	6%	13%	35%	20.00
45k dwt	15 tuổi	24.50	0%	14%	14%	58%	12.75

2. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÓNG MỚI:

Type	Size	Price (m.usd)	Qty	Yard	Owners	Delivery	Comments
LNG	160,000 cbm	259.00	2	Samsung	Chevron	Feb 2028	Price per unit
Bulker	82,000 dwt	35.70	2	Chengxi	Guangdong Yudean	Early 2017	Price per unit
Tanker	50,000 dwt	50.00-51.00	2	GSI	Hafnia	2H 2026	Price per unit, zinc coated, designed for methanol cargoes, methanol dual fuel propuslsion

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/ 2023	1M	3M	6M	12M
Capesize (180.000 dwt	65.0	0.78%	4.00%	-0.76%	0.00%
Panamax (77.000 dwt)	42.0	1.20%	13.51%	5.00%	5.00%
Supramax (61.000 dwt)	38.0	2.70%	8.57%	1.33%	1.33%
Handysize (37.000 dwt)	33.0	3.13%	8.20%	-4.35%	-4.35%

Giá trị tàu dầu đóng mới *(đv: triệu đô la Mỹ*	% thay đổi theo *(M (month) = tháng)*				
	06/ 2023	1M	3M	6M	12M
VLCC (300.000 dwt)	127.0	1.60%	4.96%	5.83%	5.83%
Suezmax (170.000 dwt)	86.0	2.38%	6.17%	4.88%	4.88%
A.max (115.000 dwt)	68.5	1.48%	7.03%	5.38%	5.38%
MR (56.000 dwt)	47.5	1.06%	4.40%	7.95%	7.95%

3. THỊ TRƯỜNG THUÊ TÀU

3.1. Thị trường thuê tàu hàng khô:

Tuần qua vẫn tiếp nối chuỗi tiêu cực đối với thị trường phân khúc **Supramax** phía Đại Tây Dương, ngược lại ghi nhận được nhiều hoạt động vận tải ở Châu Á. Nhu cầu thuê định hạn tăng góp phần thúc đẩy thị trường. Cước trung bình trong tuần đóng cửa ở mức 8.230 đô la Mỹ, tăng 137 đô la Mỹ so với mức 8.357 đô la Mỹ

của tuần trước. Ở Địa Trung Hải, tàu ***Penguin Island*** (58.110 dwt, đóng 2011) neo ở El Dekheila được chốt chuyến đi ngắn ngày chở xi luyện kim qua Isdemir đến Croatia với giá khoảng 9.000 đô la Mỹ. Tanglois chốt một tàu Supramax chở hàng rời, đi qua Canakale đến Vịnh Ba Tư với giá khoảng 14.000 đô la Mỹ. Tàu ***Aggelos B*** (58.400 dwt, đóng 2010) neo ở Lavrion được chốt qua khu vực Biển Đen-Nga đến Vịnh Hoa Kỳ với giá khoảng 13.000 đô la Mỹ. Phía Tây Phi, tàu ***Lycavitos*** (58.786 dwt, đóng 2007) neo ở Matadi được Enesel chốt chuyến front haul đến Trung Quốc với giá khoảng 12.500 đô la Mỹ. Thị trường phía Đông đang dần cải thiện hơn, tàu ***Athena*** (57.809 dwt, đóng 2012) neo ở khu neo phía ngoài sông Gò Gia, trả tàu ở khu vực Singapore-Nhật Bản với giá khoảng 8.500 đô la Mỹ/ngày cho 40 ngày đầu tiên và khoảng 11.000 đô la Mỹ/ngày cho các ngày tiếp theo. Tàu ***Aris Glory*** (58.758 dwt, đóng 2007) neo ở Tieshan được chốt chở quặng niken qua Philippines và trả tàu ở Trung Quốc với giá khoảng 8.800 đô la Mỹ. Cargill chốt tàu ***Maria Topic*** (59.914 dwt, đóng 2016) đi từ Kemen đến Trung Quốc với giá khoảng 8.500 đô la Mỹ. Ở mảng thuê định hạn, có tin tàu ***Ocean Royal*** (58.110 dwt, đóng 2012) được đàm phán thuê khoảng 6-8 tháng với giá khoảng 10.400-10.600 đô la Mỹ/ngày.

Cước trung bình phân khúc **Handies** tuần qua đóng cửa ở mức 8.346 đô la Mỹ, giảm 677 đô la Mỹ so với mức 9.023 đô la Mỹ của tuần trước, vẫn tiếp tục là tình trạng ảm đạm kéo dài. Thị trường Continent và Địa Trung Hải vẫn đang đi xuống. Western Bulk chốt một tàu khoảng 32.000 dwt chở sắt vụn từ Continent đến Skaw với giá khoảng 8.000 đô la Mỹ/ngày. Tàu ***Nordic Malmoe*** (35.842 dwt, đóng 2012) được Nova Marine Carriers chốt giao nguyên trạng, chở hàng rời từ Ba Lan đến Tây Phi với giá khoảng 8.500 đô la Mỹ. Có tin một tàu khoảng 34.000 dwt được đàm phán chuyến đi từ Gdynia đến trạm hoa tiêu ở Bờ Đông Hoa Kỳ với giá khoảng 6.000 đô la Mỹ nhưng thương vụ không được chốt. Tàu ***Abtenauer*** (36.063 dwt, đóng 2014) neo ở Malta được chốt qua Hy Lạp và trả tàu ở Bờ Đông Hoa Kỳ với giá khoảng 9.000 đô la Mỹ. Ở Biển Đen, tàu ***Sirius*** (34.537 dwt, đóng 2011) được Cargill chốt đi từ Samsun qua Bourgas đến khu vực Tây Ban Nha-Địa Trung Hải với giá khoảng 5.500 đô la Mỹ. Phía Tây Phi, Western Bulk chốt tàu ***CS Jenna*** (37.713 dwt, đóng 2015) neo ở Cảng Harcourt qua Vila De Conde chở nhôm, hành trình khoảng 25 ngày đến trạm hoa tiêu ở Vịnh Hoa Kỳ. Vẫn chưa thể đưa ra dự đoán chính xác ở khu vực vùng Vịnh này, tuy nhiên khả năng cước sẽ giảm bởi nguồn cung hàng hoá có sẵn đang hạn chế. Ở Hoa Kỳ, tàu ***Nordseine*** (38.036 dwt, đóng 2015) neo ở Rio Grande được chốt đền Bờ Tây Trung Mỹ với giá khoảng 15.000 đô la Mỹ và tàu ***Handy Perth*** (35.177 dwt, đóng 2013) được chốt qua Itaqui đến khu vực Continent-Baltic với giá khoảng 10.000 đô la Mỹ. Phía Châu Á, tuy có ghi nhận được nhiều hoạt động chở hàng trong tuần qua nhưng bấy nhiêu là chưa đủ để tạo sự tích cực. Nhu cầu tìm tàu giao ngay lắng dần vào cuối tuần đã khiến cho các chủ tàu phải điều chỉnh cước thấp hơn. Cước vẫn tiếp tục giảm ở khu vực Bắc Trung Quốc-Nhật Bản, tuy nhiên nhiều khả năng sẽ sớm bật trở lại do nhận thấy nhiều nhu cầu chở hàng vào tháng 7. Tàu ***Saronic Spirit*** (38.903 dwt, đóng 2015) neo ở Zhoushan, có tin tàu này được chốt đến Vịnh Ba Tư với giá khoảng 7.400-7.600 đô la Mỹ và tàu ***Yangtze Dignity*** (32.414 dwt, đóng 2012) neo ở Koh Si Chang được chốt đi ngay đến Đại Tây Dương với giá khoảng 7.000 đô la Mỹ, nhưng không thông tin chi tiết hai thương vụ này. Tàu ***PRT Belle*** (38.204 dwt, đóng 2012) neo ở Thái Lan khoảng giữa tháng 6, có tin tàu này được chốt qua Singapore, xong đi qua Đông Úc đến Nhật Bản, chở đường với giá khoảng 7.750 đô la Mỹ.

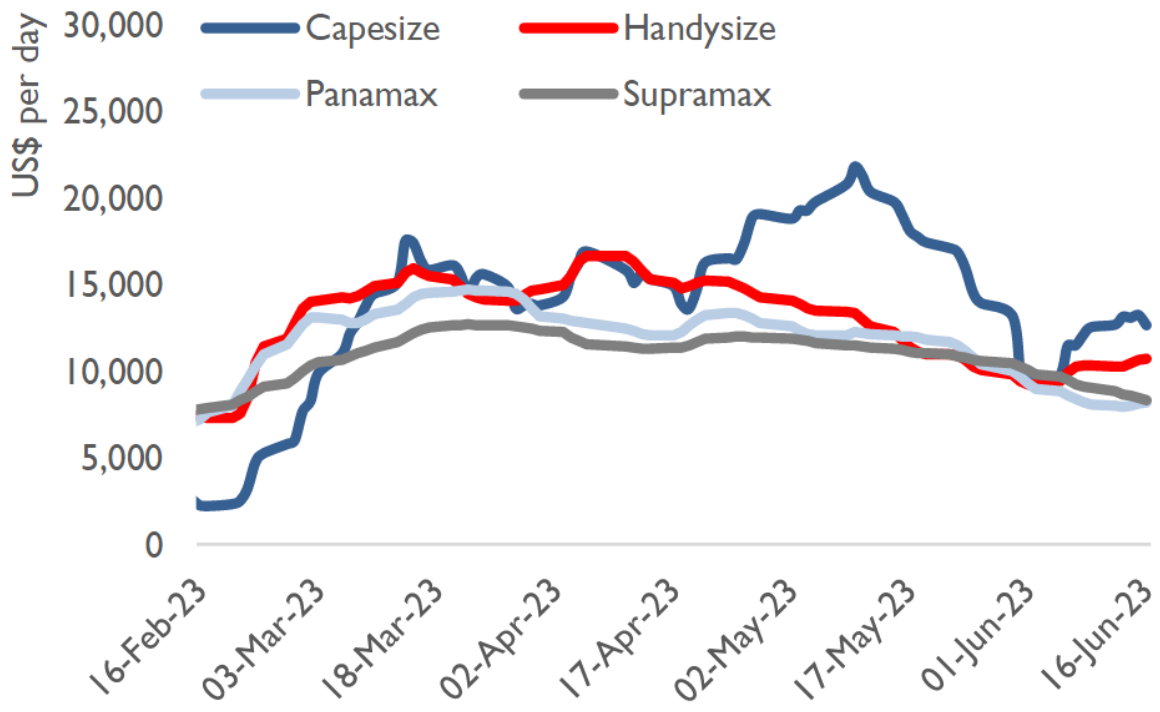
Bảng tham khảo cước một số khu vực trên thế giới trong Tuần 25/2023 vừa qua:

RATES/PANAMAX (USD/DAY, USD/TON)	TUẦN 25/2023	TUẦN 24/2023	Mức thấp nhất năm 2023 (cập nhật tới Tuần 25)	Mức cao nhất năm 2023 (cập nhật tới Tuần 25)
TRANSATLANTIC RV	8,270	8,300	4,830	15,233
TCT CONT/F.EAST	18,614	18,473	14,764	26,465
TCT F.EAST/CONT	3,879	3,654	3,391	9,260
TCT F.EAST RV	10,593	9,658	6,763	14,904
RATES/SUPRAMAX (USD/DAY)				
ATLANTIC RV	8,452	9,411	6,630	17,016
PACIFIC RV	7,331	6,538	5,056	13,531
TCT CONT/F.EAST	13,492	13,992	12,642	19,863

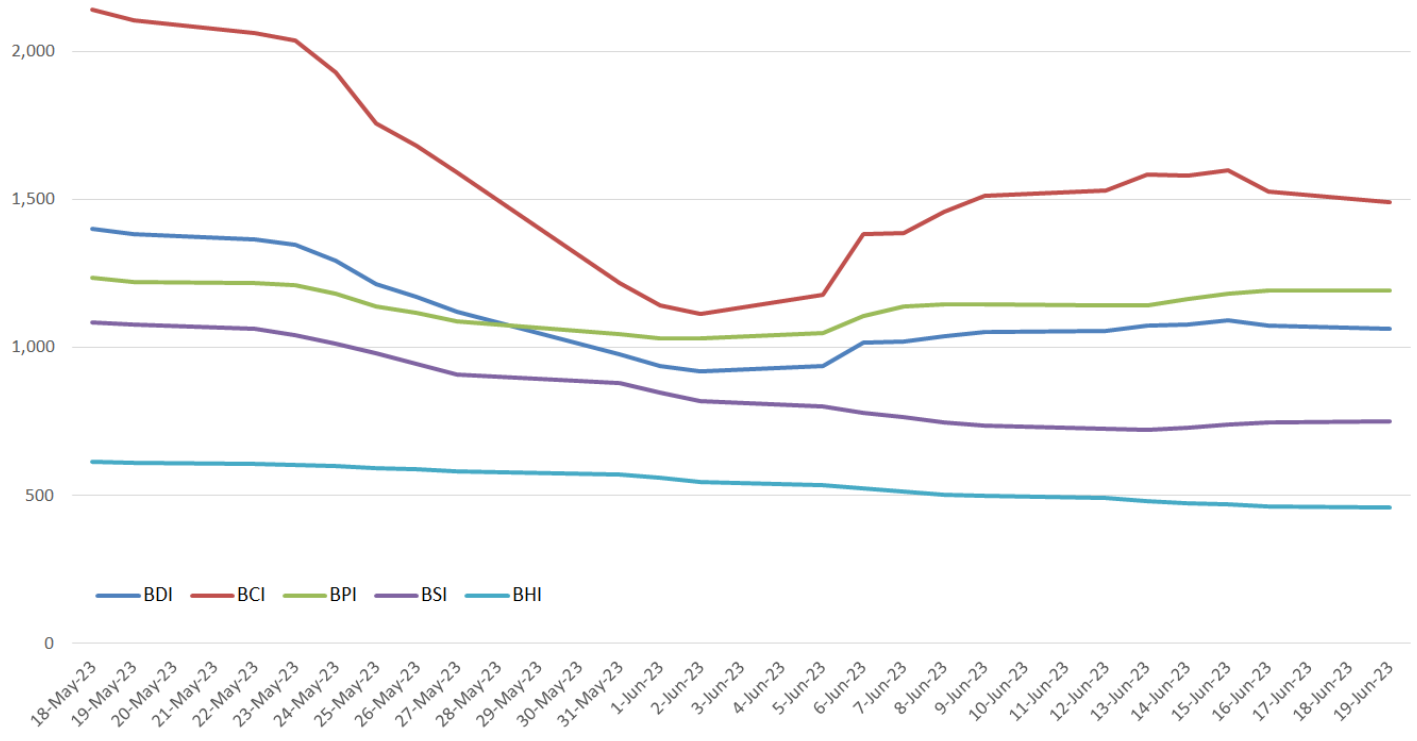
GIÁ THUÊ T/C TRUNG BÌNH TÀU HÀNG KHÔ THAM KHẢO NGÀY 16/06/2023

	US$/ngày	▼/▲
SUPRAMAX	8,230 ▲	137
HANDIES 38K	8,346 ▼	677

(so sánh với giá trị ngày 09/06/2023)



CHỈ SỐ THỊ TRƯỜNG TÀU HÀNG KHÔ



3.2. Thị trường thuê tàu dầu/hóa chất:

Tại thời điểm báo cáo, giá dầu WTI giao dịch ở mức 71,64 đô la Mỹ/thùng, tăng 0,61 đô la Mỹ/thùng trong khi đó dầu Brent giao dịch mức 76,61 đô la Mỹ/thùng, tăng 0,44 đô la Mỹ/thùng so với đầu giờ sáng qua.

Giá dầu tăng khi các diễn biến về nền kinh tế Trung Quốc có ảnh hưởng lớn hơn việc cắt giảm sản lượng của OPEC+ và lần giảm thứ bảy liên tiếp về số lượng giàn khoan dầu khí đang hoạt động tại Mỹ. Theo các nguồn tin, Trung Quốc sẽ tung ra nhiều biện pháp kích thích hơn cho nền kinh tế đang chững lại, nhưng lo ngại về nợ và vốn tháo chạy sẽ khiến các biện pháp này nhắm mục tiêu vào khu vực tiêu dùng và tư nhân. Được biết, sản lượng lọc dầu của Trung Quốc trong tháng 5 vừa qua đã tăng lên mức cao thứ hai trong lịch sử, giúp thúc đẩy mức tăng giá của tuần trước.

Tuy nhiên, dầu thô của Iran đe dọa nỗ lực đẩy giá của OPEC. Theo ghi nhận, xuất khẩu dầu thô của Iran đã tăng gấp đôi kể từ mùa thu năm ngoái để đạt 1,6 triệu thùng/ngày trong tháng 5, ngay cả khi lệnh trừng phạt của Mỹ vẫn còn hiệu lực, Nguồn cung bổ sung đang làm giảm sự tự tin vào thị trường dầu mỏ vốn đang suy yếu do tăng trưởng kinh tế chững lại và nguồn cung giá rẻ của Nga. Điều này làm ảnh hưởng nỗ lực của các đối tác Iran trong liên minh OPEC+ nhằm chấm dứt đà giảm của giá dầu thô.

3.2.1 Phân khúc tàu chở dầu thô

Phân khúc tàu VLCC	Tại khu vực Trung Đông, các đơn hàng cuối tháng 6 tiếp tục được tung ra thị trường trong bối cảnh nguồn cung tàu đang được thắt chặt do ảnh hưởng của bão tại khu vực Ấn Độ Dương. Do đó, cước trên tuyến Trung Đông đi Trung Quốc tăng mạnh 30 điểm lên mức WS 84, tương đương với khoảng 73.400 đô la Mỹ/ngày. Cùng với đó, cước từ khu vực Tây Phi đi Trung Quốc cũng đã tăng lên mức WS 78 và cước trên tuyến Trung Đông/USG cũng tăng xấp xỉ lên mức 27.500 đô la Mỹ/ngày.
Phân khúc tàu Suezmax	Trong tuần vừa qua, các giao dịch tại khu vực Tây Phi có xu hướng tăng do tác động tích cực của chính sách hoàn thuế từ Chính phủ Nigeria. Theo ghi nhận, cước trên tuyến Tây Phi đi Châu Âu tăng khoảng 20 điểm so với tuần trước và hiện đang ở mức WS 113. Trong khi đó, các hoạt động giao dịch tại khu vực Địa Trung Hải và Biển Đen vẫn đang diễn ra một cách trầm lắng nhưng bù lại nguồn cung tàu tại khu vực đang ở mức thấp. Cùng với đó, cước từ Basrah đi Lavera cũng tiếp tục dao động quanh mức WS 60.
Phân khúc tàu Aframax	Nhìn chung, kể từ cuối tháng 5 cước tàu Aframax từ khu vực Trung Đông đi Đông Nam Á đã có xu hướng giảm do việc nhập khẩu dầu thô từ khu vực Đông Nam Á giảm mạnh. Tại khu vực Địa Trung Hải, các giao dịch đang diễn ra một cách trầm lắng khiến cho nhiều tàu đang có xu hướng chạy ballast sang khu vực USG (ghi nhận khoảng 5 tàu tính từ thời điểm giữa tuần). Ở một diễn biến khác, khu vực Đại Tây Dương tiếp tục ổn định với ghi nhận cước trên tuyến Đông Mexico/USG tăng khoảng 40 điểm so với tuần trước đó, lên mức WS 216.

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

Đối với phân khúc **tàu MR**, Tại khu vực Đông Nam Á, ghi nhận một lượng hàng ổn định được tung ra thị trường. Một số tàu được ký kết đã góp phần làm giảm nguồn cung tàu sẵn có tại khu vực tuy nhiên điều này chưa đủ để gây tác động tích cực lên mức cước thị trường. Theo báo cáo, cước trên tuyến Singapore đi Đông Úc được ký kết ở mức WS 192.5, xấp xỉ 21.000 đô la Mỹ/ngày. Đối với khu vực Đại Tây Dương, thị trường đang rơi vào tình trạng ảm đạm. Tại thời điểm báo cáo, cước trên tuyến Cont/USAC giảm xuống mức WS 125 tương đương với khoảng 10.000 đô la Mỹ/ngày, đồng thời chứng kiến khá nhiều tàu chạy ballast từ khu

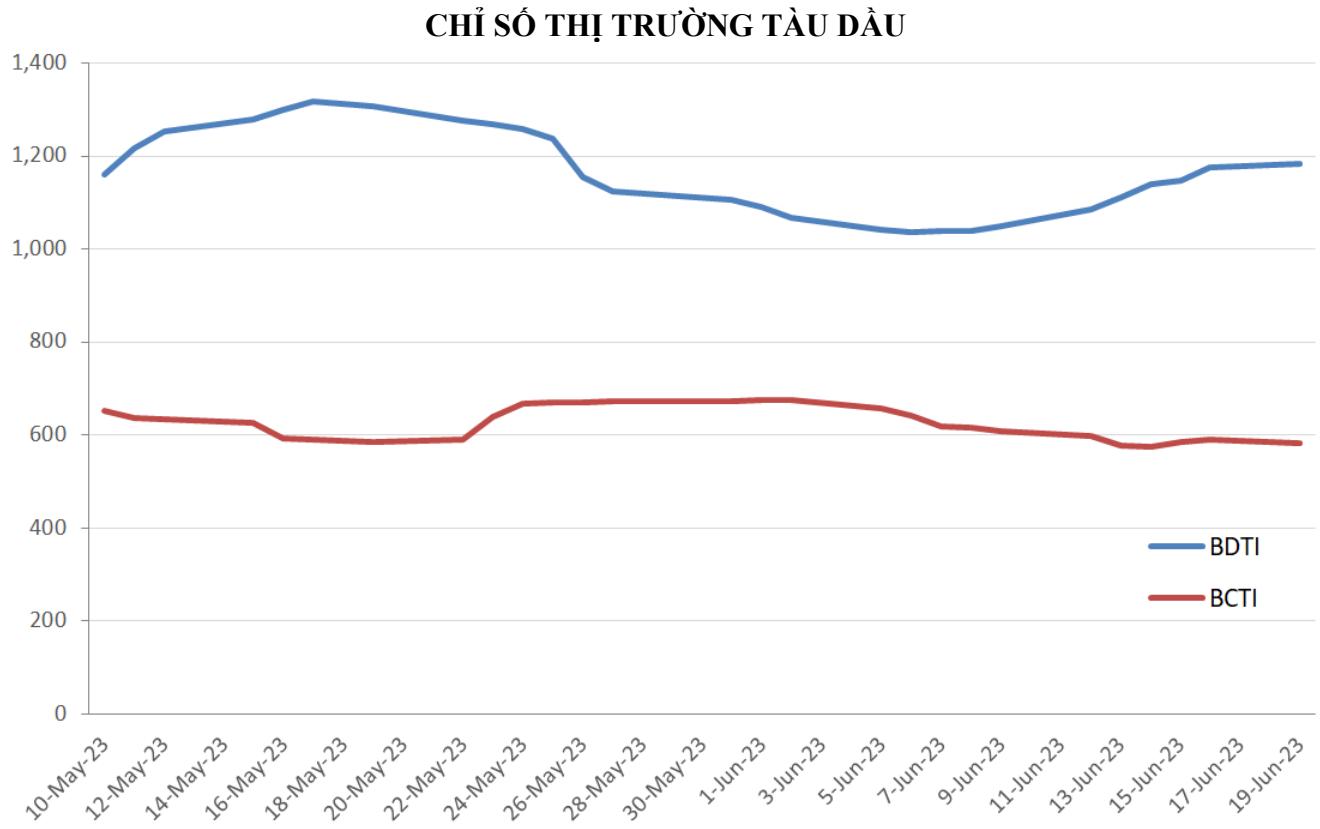
vực Châu Âu sang đô la Mỹ. Ở chiều ngược lại từ khu vực USG về Continent, cước đã tăng lên mức WS 100-105 từ con số WS 82.5-85 trong tuần trước đó.

Phân khúc **tàu chở dầu/ hóa chất nhỏ**: Tại khu vực Châu Á: Các giao dịch hoạt động hướng khu vực phía Bắc vẫn tiếp tục diễn ra khá ảm đạm, cước không có nhiều sự thay đổi so với tuần trước đó mặc dù thị trường dầu cọ tại Ấn Độ đang có phần sôi động hơn. Ghi nhận không có quá nhiều hàng hóa trên thị trường ngoại trừ một số đơn hàng chở PX và Benzen từ Petronas và Hengyi. Cùng chung xu thế, các giao dịch hướng phía Nam cũng diễn ra một cách trầm lắng. Ghi nhận lô hàng 10.000 tấn MTBE từ Đại Liên, Trung Quốc đi Straits được ký kết ở mức 37 đô la Mỹ/tấn. Các giao dịch chở dầu cọ vẫn tiếp tục diễn ra ổn định giá dầu cọ giảm xuống từ việc cắt giảm thuế xuất khẩu từ Chính phủ Indonesia. Chúng ta có thể thấy rằng, các đơn hàng chở dầu cọ đi Ấn Độ tăng lên đáng kể trong thời gian gần đây trong bối cảnh nguồn cung tàu đang được thắt chặt.

Tại khu vực Trung Đông, cơn bão Biparjoy đã thành tâm điểm của tuần qua sau khi càn quét các cảng bờ tây Ấn Độ khiến cho lịch trình của các chủ tàu tại khu vực bị chậm trễ. Theo đánh giá, nếu việc trì hoãn này tiếp tục kéo dài thì cước sẽ có cơ hội tăng thêm trong thời gian tới.

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

	Giá thuê tàu định hạn tuần 25			Giá thuê tàu định hạn tuần 24		
	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM
VLCC	46,000	41,000	36,000	44,500	40,000	36,000
SUEZMAX	46,000	36,500	31,000	45,500	36,000	30,500
AFRAMAX	48,000	37,500	31,000	47,000	37,000	31,500
LR-2	47,000	37,000	31,000	47,500	37,000	31,000
LR-1	38,000	29,000	25,000	38,000	29,500	25,500
MR	28,500	25,000	22,000	28,500	24,500	22,000



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	585		615		635	
2	India	530		550		570	
3	Pakistan	510		530		550	
4	Turkey	320		330		340	

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

MỘT SỐ TÀU PHÁ DỠ GHI NHẬN TRONG TUẦN 25/2023

Name	Type	Blt year	LDT	Demolition place	Price (US$/lt)	Dwt	Comments
Jin Yuan Xing 9	Bulker	1996	7,576	Bangladesh	-	-	
Sco Qingdao	Container	1997	3,759	Bangladesh	610.00	10,010	

CÔNG TY MÔI GIỚI TÀU BIỂN TIÊN 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.