



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 25/2025

(17/06/2025 – 23/06/2025)

1. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÃ QUA SỬ DỤNG:

Sau 12 ngày giao tranh dữ dội, “sứ giả hòa bình trung gian” là tổng thống Mỹ Donald Trump đã tuyên bố rộng rãi rằng hai bên Israel và Iran đã đạt được thỏa thuận “ngừng bắn toàn diện và triệt để”. Sau đó, giá dầu lập tức hạ nhiệt cho thấy thị trường khá lạc quan với “viễn cảnh hòa bình”. Nếu hai quốc gia này có thể tuân thủ chặt chẽ thỏa thuận sẽ giúp ổn định khu vực Trung Đông. Ngược lại, chỉ cần một bên hành động khiêu khích hoặc bất ổn nào cũng sẽ làm niềm tin sụp đổ.

Ở mảng tàu hàng khô, không ngạc nhiên khi chỉ số BDI quay đầu giảm 278 điểm (↓14,2%) còn 1.674 điểm trước các biến động địa chính trị không ngừng. Tổng quan chỉ số thuê tàu các phân khúc như sau: Capesize ảnh hưởng nặng nề nhất khi giảm đến 842 điểm (↓23%) còn 2.818 điểm, Panamax giảm nhẹ 44 điểm (↓3,1%) còn 1.362 điểm, riêng hai phân khúc Supramax và Handysize chưa bị ảnh hưởng và tăng lần lượt 34 điểm (↑3,6%) và 14 điểm (↑2,28%). Hoạt động mua bán tuần qua giảm một nửa so với tuần 24. Ở phân khúc Supramax, tuần qua ghi nhận tàu **FLC Celebration** (57.000 dwt, đóng 2011 Trung Quốc, máy chính Man-B&W sản xuất tại Hàn Quốc, hạn đà DD/SS 1/2026) được chủ tàu Trung Quốc chốt với giá khoảng 11,2 triệu đô la Mỹ - mức giá này khá rẻ do được biết tình trạng tàu kém. Ngoài ra, tuần qua chủ tàu Costamare Hy Lạp cũng chốt tàu **Pythias** (58.018 dwt, đóng 2010 Trung Quốc, máy chính Man-B&W sản xuất tại Hàn Quốc) với giá khoảng 11,2 triệu đô la Mỹ dù hạn đà cận kề - một phần là do dạng tàu này hiếm nên giá không mềm. Sang phân khúc Handysize, chủ tàu Na uy vừa bán thành công tàu **Birte Selmer** (34.976 dwt, đóng 2011, DD/SS 06/2026) với giá khoảng 10 triệu đô la Mỹ. Mức này khá cao do tàu đóng tại xưởng Hàn Quốc Samjin đặt tại Trung Quốc (nếu là các tàu đóng xưởng Trung Quốc thì hiện tại giá dao động xung quanh 9 triệu đô la Mỹ).

Ở mảng tàu dầu/hóa chất, tình hình địa chính trị căng thẳng trong tuần qua đã giúp chỉ số BDTI (Baltic Dirty Tanker Index) tăng vọt 80 điểm (↑7,85%) lên 1.109 điểm còn chỉ số BCTI (Baltic Clean Tanker Index) giảm nhẹ 4 điểm (↓0,5%) còn 720 điểm. Hiện nay, dù Israel và Iran đã đạt được thỏa thuận ngừng bắn song trên thực tế chưa có gì là chắc chắn. Tâm lý thị trường vẫn còn khá dè dặt, thị trường vẫn tiềm ẩn sự bất ổn. Nhờ đó cước thuê tàu được hậu thuẫn và nếu có giảm vẫn sẽ cao hơn trước ngày 13/6. Trái với sự nhộn nhịp của tuần trước, hoạt động mua bán tàu phân khúc MR gần như vắng bóng nhường sân khấu cho cỡ tàu lớn VLCC, Aframax hoặc tàu nhỏ 13k dwt. Duy nhất một tàu MR bán là **Nordic Oceania** (49.996 dwt, đóng 2018 Nhật) được chốt thành công với giá khoảng 37 triệu đô la Mỹ - giá này nhìn chung hơi cao so với mặt bằng chung do tàu đã lắp máy lọc khí (scrubber) và hạn đà còn dài DD/SS 4/2027. Tàu 13k dwt cũng đang được săn đón nhiều giai đoạn gần đây. Đơn cử tàu 13k già là **Sinar Minahasa** (12.693 dwt, đóng 2007 Nhật, SS 09/2027), được chủ tàu Indonesia bán thành công với giá xung quanh 13 triệu đô la Mỹ - mức này hơi mềm một chút nhưng nhìn chung hợp lý do hạn đà trung gian cận kề tháng 8/2025.

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						
Mineral Hiroshige	2019	Japan	208,572	65.00	Chinese	DD 10/2027, SS 10/2029
Bulk Ginza	2020	Japan	182,868	64.00	Undisclosed	Scrubber fitted, DD/SS freshly passed 03/2025, next DD 03/2028, SS 04/2030
Santa Graciela	2013	Japan	82,149	18.60	Undisclosed	DD 03/2026, SS 03/2028
Explorer Asia	2016	China	81,093	40.00	Undisclosed	DD/SS 01/2026
Explorer Oceania	2015	China	81,073			DD/SS due 12/2025
Pythias	2010	China	58,018	11.20	Chinese	M/E MAN-B&W (made in Korea), DD/SS due 07/2025
Star Runner	2011	China	57,809	12.80	Undisclosed	Scrubber fitted, M/E MAN-B&W (made by STX Korea), DD/SS 09/2026
FLC Celebration	2011	China	57,000	11.20	Undisclosed	M/E MAN-B&W (made by STX Korea), DD/SS 01/2026
Aries Sakura	2020	Japan	39,870	25.00	Undisclosed	DD/SS freshly passed 05/2025, next DD 05/2028, SS 06/2030
Birte Selmer	2011	Samjin, China	34,976	10.00	Greek, Nautilus	DD/SS 06/2026, Norwegian owners
Huayang Sunrise	2011	China	34,003	Undisclosed	Undisclosed	Auction sale in China, HA/HO 6/6, M/E MAN-B&W (made in Croatia), DD/SS 06/2026
TANKERS						
Papalemos	2018	Korea	319,191	107.00	DHT Holdings	Scrubber fitted, DD 08/2026, SS 08/2028
C. Spirit	2013	Korea	313,998	67.50	Turkish, Yasa Tankers	Scrubber fitted, DD 01/2026, SS 04/2028
Nordic Thunder	2017	Korea	157,374	66.00	Delta Tankers	DD/SS 06/2027
Casper	2010	China	108,870	Undisclosed	Undisclosed	DPP trading
Limerick Spirit	2007	Korea	105,583	27.80	Undisclosed	DD/SS 02/2027
Yamilah-III	2011	Korea	74,866	22.00	Undisclosed	DD/SS 06/2026
Bani Yas	2010	Korea	74,913	22.00	Undisclosed	DD/SS 12/2025
Nordic Oceania	2018	Japan	49,996	37.00	Undisclosed	Scrubber fitted DD/SS 04/2027

HTM Everest	2010	Korea	37,923	Undisclosed	Undisclosed	Chemical IMO III, epoxy phenolic coated, DD 03/2028, SS 03/2030
Bit Wave	2022	China	13,822	Undisclosed	Swedish, Rederi AB Veritas	Chemical IMO II, siloxirane coated, ice class 1A, DD/SS 04/2027
Bit Wind	2022	China	13,823			Chemical IMO II, siloxirane coated, ice class 1A, DD/SS 05/2027
Adeline	1999	Germany	13,190	5.50	Undisclosed	Chemical IMO II, epoxy coated, DD/SS 07/2026
ASP Sunrise	2014	Japan	13,008	Undisclosed	Undisclosed	Chemical IMO II, stainless steel, DD 06/2026, SS 06/2028
Sinar Minahasa	2007	Japan	12,693	13.00	Indonesian	Chemical IMO II/III, stainless steel, DD due 08/2025, SS 09/2027, Indonesian owners
OTHERS						
Delphinus C	2007	Korea	65,950	30.50	Chinese	4888 teu, incl TC, DD/SS 10/2025
Garwood	2008	Korea	28,156	18.50	MSC	1819 teu, DD 09/2026, SS 01/2028
Galen	2007	Korea	28,142	18.50		DD due 12/2025, SS 12/2027
XH Dolphin	2013	China	22,600	23.00	Undisclosed	1740 teu, scrubber fitted, ice strengthened, CR 2X24T, DD 11/2026, SS 06/2028, Chinese owners
Escape	2011	China	21,293	29.00	CMA CGM	1436 teu, M/E Wartsila, ice class 1A, DD/SS 12/2026
Espoir	2011	China	21,231			1436 teu, M/E Wartsila, ice class 1A, DD/SS 03/2026
Contship Key	2006	China	13,760	10.00	MSC	1118 teu, CR WX45T, DD/SS 01/2027, Greek owners
Seaboard Ranger	2009	China	13,684	9.00	MSC	114 teu, CR 2X45T, ice class II, gearless, ice class II, DD/SS 10/2028, German
Seaboard Ocean	2008	China	13,670	9.00		1114 teu, fully cellular, gearless, ice class II, DD 11/2027, SS 07/2029, German owners

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%	0%	1%	-1%	60.50
180k dwt	5 tuổi	63.00	0%	0%	2%	-1%	44.50
170k dwt	10 tuổi	45.00	0%	2%	5%	1%	31.25
150k dwt	15 tuổi	26.00	-10%	-5%	-2%	-10%	20.00

PANAMAX

82k dwt	Resale	38.00	-1%	0%	-5%	-12%	36.75
82k dwt	5 tuổi	32.50	-6%	-5%	-12%	-20%	30.25
76k dwt	10 tuổi	24.00	-4%	0%	-4%	-17%	21.25
74k dwt	15 tuổi	14.75	-8%	4%	-6%	-22%	14.00

SUPRAMAX

62k dwt	Resale	38.00	0%	3%	-3%	-8%	34.75
58k dwt	5 tuổi	30.50	-2%	0%	-8%	-15%	26.00
56k dwt	10 tuổi	23.00	-2%	5%	-3%	-16%	19.00
52k dwt	15 tuổi	15.00	-2%	5%	-2%	-9%	13.00

HANDYSIZE

37k dwt	Resale	33.50	-2%	-2%	-5%	-6%	29.00
37k dwt	5 tuổi	24.50	-4%	-4%	-8%	-13%	22.75
32k dwt	10 tuổi	18.00	-1%	3%	-6%	-12%	15.25
28k dwt	15 tuổi	11.80	-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%	0%	0%	86.50
250k dwt	10 tuổi	85.00	0%	2%	0%	1%	61.75
250k dwt	15 tuổi	58.00	0%	9%	7%	1%	44.00

SUEZMAX

160k dwt	Resale	94.00	0%	0%	-4%	-5%	78.00
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	50.00	2%	-2%	-7%	-7%	44.50
52k dwt	5 tuổi	40.00	3%	-2%	-9%	-12%	35.25
45k dwt	10 tuổi	30.00	0%	-3%	-12%	-20%	25.75
45k dwt	15 tuổi	21.00	0%	-7%	-9%	-21%	17.25

2. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÓNG MỚI:

Tin tức tóm tắt về mảng đóng mới: không chỉ Mỹ muốn phục hưng ngành đóng tàu mà Nhật Bản cũng nung nấu ý định này. Ngành đóng tàu của Nhật đã phát triển nhanh chóng trong vào giai đoạn Minh Trị Duy Tân và sau đó nhanh chóng thống trị thị trường tàu đóng mới trong thế kỷ 19-nửa đầu 20. Dù bị gián đoạn ngắn hạn bởi chiến tranh nhưng sau thế chiến thứ II (năm 1945), dưới sự hỗ trợ của Mỹ thì ngành đóng tàu Nhật đã được tái thiết và tập trung mạnh sang phát triển tàu thương mại. Dù Hàn Quốc cũng được chính phủ hậu thuẫn, xong sự thống trị của Nhật trong lĩnh vực này là không thể bàn cãi trong giai đoạn đầu của thế kỷ 21. Mãi cho đến khủng hoảng kinh tế năm 2008, nhu cầu toàn cầu giảm cộng thêm các đơn hàng bị hủy đã dần đánh gục ông lớn Nhật Bản. Sau đó, Trung Quốc nổi lên như một cường quốc đóng tàu mới với lợi thế nhân công giá rẻ, chi phí thấp đã nhanh chóng vượt mặt Hàn Quốc. Miếng bánh của Trung Quốc ngày càng phình to và chính thức soán ngôi của Nhật Bản năm 2024 (chiếm 71% tổng số đơn đặt hàng toàn cầu).

Type	Size	Price (m.usd)	Qty	Yard	Owners	Delivery	Comments
Tanker	159,000 dwt	78.00-79.00	6	New Times	Dynacom	2028	Price per unit
Tanker	50,000 dwt	48.00	4	GSI	Formosa Plastics	2028	Price per unit, marine line coated
Bulker	82,000 dwt	39.50	2	Yamic	Lepta Shipping	Mid 2028	Price per unit
Bulker	80,000 dwt	50.00	15	Fujian Mawei	COSCO Shipping Bulk	2027-2028	Price per unit, MPP, open hatch, CR 4X75T
Bulker	40,000 dwt	33.00	5	Imabari (2), Hakodate (2), Naikai (1)	Shinomiya Tanker	2027	Price per unit
Container	4,300 teu	69.50	4	CSSC Guangzhou Huangpu Wenchong	Ningbo Ocean	FH 2028	Price per unit
Container	2,800 teu	46.50	2+6	Huanghai, China	Seatrade, Netherlands	2027	Price per unit, 1000 reefer plus

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%	-5.30%
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 đầu/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%	0.39%	-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%	-2.80%	-4.59%	0.97%

3. THỊ TRƯỜNG THUÊ TÀU

3.1. Thị trường thuê tàu hàng khô:

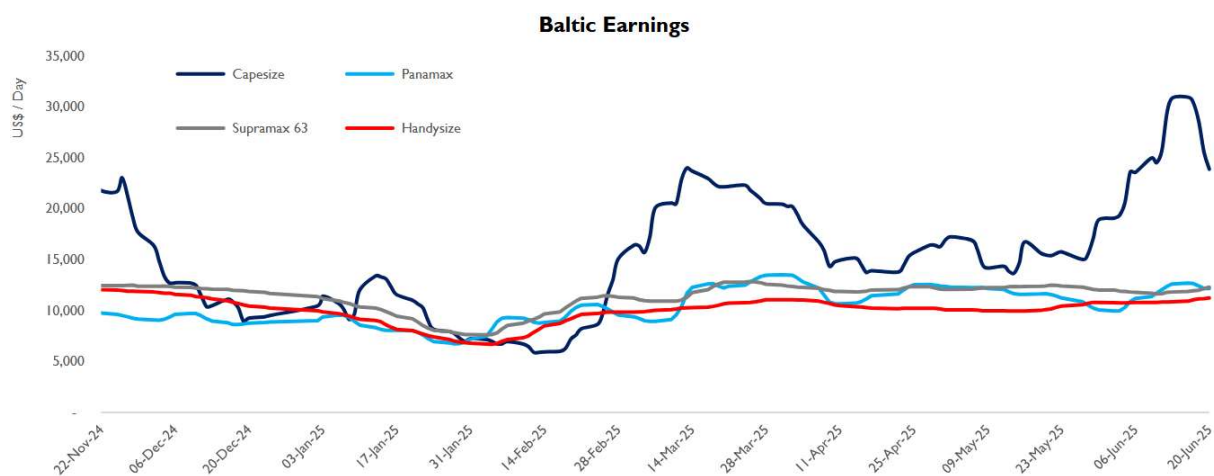
Cước trung bình phân khúc **Ultramax** và **Supramax** tuần qua đóng cửa ở mức 12.305 đô la Mỹ, tăng 469 đô la Mỹ so với mức 11.836 đô la Mỹ của tuần trước. Thị trường tuần này cho thấy sự lạc quan thận trọng, khu vực Đại Tây Dương duy trì đà tăng trưởng tích cực trong khi các tuyến châu Á cho thấy những dấu hiệu cải thiện dè dặt. Các hợp đồng thuê tàu ở Vịnh châu Mỹ và Bờ Đông Nam Mỹ được chốt với giá cao do khối lượng hàng hóa vẫn ở mức tốt. Đơn cử, Louis Dreyfus đã chốt tàu **Bulk Antigua** (61.602 dwt, đóng 2019) đi từ đảo Tây Nam đến Guayaquil với giá khoảng 22.250 đô la Mỹ, và tàu **Equinox Agnandoussa** (58.680 dwt, đóng 2011) neo tại Manatee (21-23/6) được chốt cho chuyến đi từ đảo Tây Nam đến Nhật Bản với giá khoảng 20.000 đô la Mỹ. Ở Thái Bình Dương, cả tuyến Bắc Thái Bình Dương và Đông Nam Á đều tăng giá với các lô hàng mới được đưa ra thị trường, liệu khối lượng này có duy trì lâu dài hay không thì vẫn còn phải chờ xem.

Chỉ số cước trung bình phân khúc **Handies** tuần qua đóng cửa ở mức 11.224 đô la Mỹ, tăng 358 đô la Mỹ so với mức 10.866 đô la Mỹ của tuần trước. Tại khu vực Continent và Địa Trung Hải, tình trạng thị trường vẫn yếu với số lượng yêu cầu thuê tàu mới hạn chế. Ngược lại, các khu vực Nam Đại Tây Dương và Vịnh châu Mỹ tiếp tục cho thấy sự tăng trưởng mạnh mẽ. Một tàu khoảng 33.000 dwt chạy ballast từ Tây Phi đã được chốt với giá khoảng 17.500 đô la Mỹ cho chuyến hàng từ Recalada đến Continent. Tại Vịnh châu Mỹ, một tàu khoảng 37.000 dwt được chốt đi từ Palm Beach qua Vịnh châu Mỹ đến Anh-Continent, chở viên gỗ với giá khoảng 18.000 đô la Mỹ. Thị trường châu Á vẫn không thay đổi đáng kể, không có sự dịch chuyển đáng chú ý nào trong các yếu tố cơ bản và tâm lý thị trường tiếp tục chậm và ổn định. Cước phí phần lớn giữ vững trên toàn khu vực mặc dù danh sách tàu có phần dài hơn một chút ở Đông Nam Á và Bắc Thái Bình Dương. Tuy nhiên, khối lượng hàng hóa đang tăng lên và có thể sẽ thúc đẩy giao dịch mạnh mẽ hơn vào tuần tới. Một tàu khoảng 34.000 dwt được chốt đi từ Hồng Kông đến Viễn Đông với giá khoảng 9.000 đô la Mỹ.

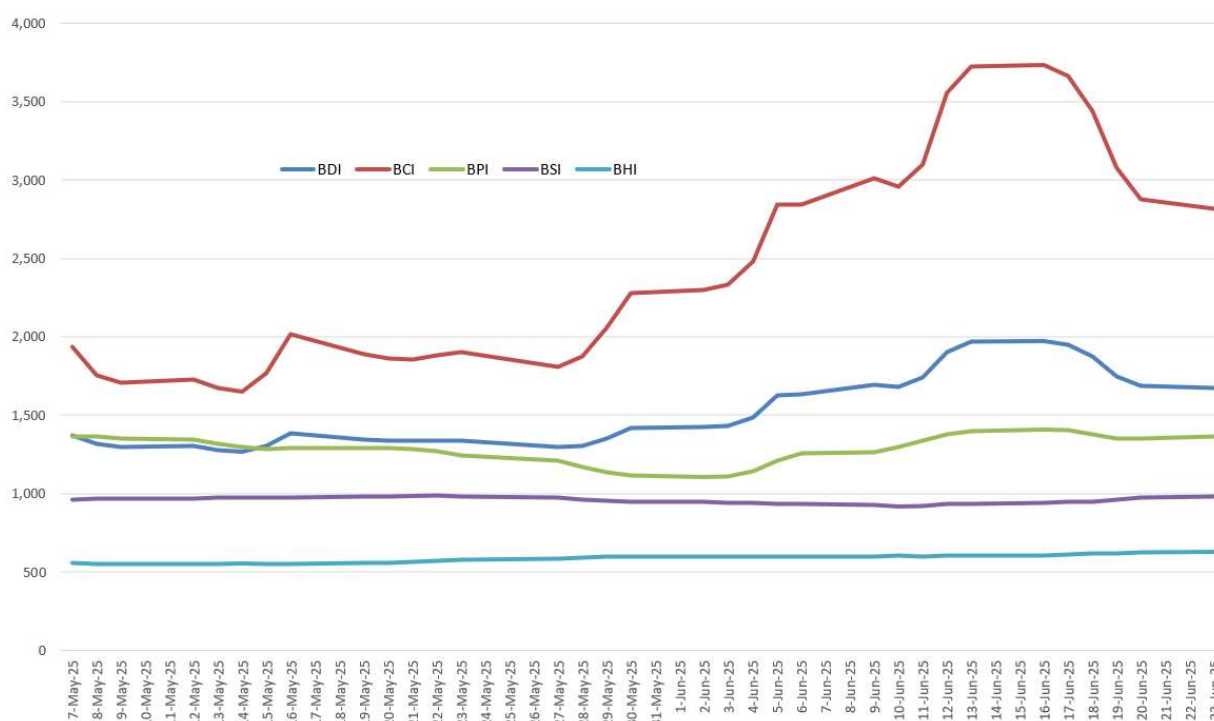
GIÁ THUÊ T/C TRUNG BÌNH TÀU HÀNG KHÔ THAM KHẢO NGÀY 23/06/2025

	US\$/ngày		
SUPRAMAX	10.271	▲	469
HANDIES 38K	11.224	▲	358

(so sánh với giá trị ngày 16/06/2025)



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 65,83 đô la Mỹ/thùng - giảm 3,91% so với phiên giao dịch trước đó, trong khi giá chuẩn Brent dừng lại ở mức 68,80 đô la Mỹ/thùng. Giá dầu bất ngờ giảm mạnh sau khi Iran không nhắm vào tuyến hàng hải chiến lược qua Eo biển Hormuz, mà thay vào đó tiến hành tập kích tên lửa nhằm vào căn cứ Mỹ tại Qatar, Iraq để đáp trả cuộc không kích của Mỹ nhằm vào các cơ sở hạt nhân của Iran. Theo đánh giá, giá dầu thô Brent có thể tăng lên đến 100 đô la Mỹ trở lên, đạt đỉnh ở mức 110 đô la Mỹ một thùng trong trường hợp Iran đóng eo biển Hormuz, mức giá này có thể thành hiện thực nếu lưu lượng dầu qua eo biển chiến lược bị cắt giảm một nửa trong một tháng và tiếp tục sụt 10% trong 11 tháng sau đó. Trước tình thế đó Tổng thống Donald Trump đã kêu gọi các nhà khai thác dầu thô của Mỹ và toàn cầu giữ giá dầu thô không tăng đột biến, sau các cuộc không kích phối hợp vào các cơ sở hạt nhân của Iran.

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 tăng mạnh về cước sau khi Israel không kích nhắm vào Iran, khiến các chủ hàng lo ngại về nguy cơ gián đoạn vận tải và gấp rút tìm kiếm tàu. Đơn cử, cước cho tuyến Trung Đông/Trung Quốc tăng đến 22 điểm – lên mức WS 75. Thị trường Đại Tây Dương cũng ghi nhận các diễn biến tương tự với mức tăng đáng chú ý, tuyến Tây Phi/Trung Quốc tăng đến 16 điểm, hiện ở mức WS 68.

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	33.489	64,272	↑
USG/Trung Quốc	26.370	39,254	↑

Phân khúc tàu Suezmax

Cùng chung xu hướng trên, cước tàu Suezmax tại khu vực Tây Phi ghi nhận tình hình ảm đạm vào cuối tuần trước đó, đã phục hồi nhanh chóng do căng thẳng chính trị tại khu vực Trung Đông. Theo đánh giá, xung đột kéo dài có thể dẫn đến nhu cầu cao hơn về dầu thô tại Tây Phi, từ đó chứng kiến xu hướng tăng của cước. Theo ghi nhận, cước cho tuyến Nigeria/UKC tăng 12 điểm, chốt ở mức WS 89.

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	28.502	34,522	↑
Guyana / UKC	24.940	32,058	↑

Phân khúc tàu Aframax

Theo đánh giá, phân khúc Aframax tại khu vực Trung Đông vẫn tương đối ổn định, khi nguồn cung tàu và nhu cầu của các bên thuê vẫn khá cân bằng. Tuy nhiên, giống như các phân khúc lớn nêu trên, cước hiện nay đang có sự biến động theo chiều hướng tích cực cho các chủ tàu. Ghi nhận, cước tại khu vực Địa Trung Hải cũng tăng tương tự. Đơn cử, cước trên tuyến Ceyhan/Lavera tăng lên mức WS 139.

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	35.086	29,689	↓
Med / Med	29.674	29,294	↓
USG / Cont	31.470	31,121	↓
EC Mex / USG	27.648	30,997	↑

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

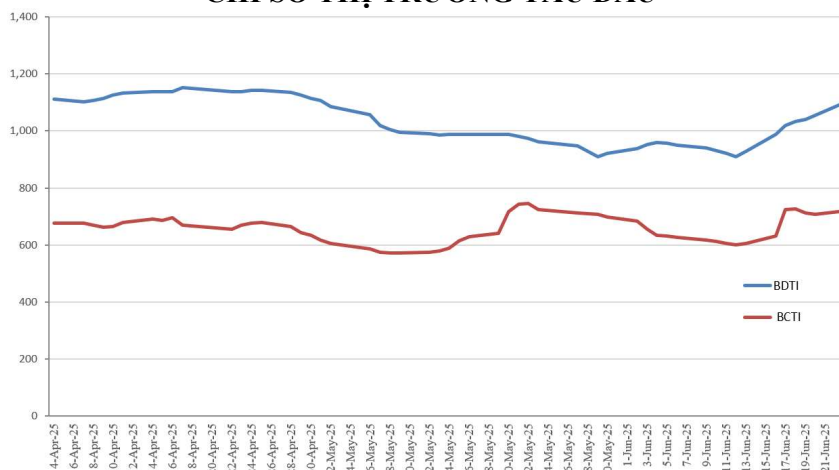
Đối với phân khúc **tàu MR-Handy**: Thị trường tàu MR tại khu vực phía Tây Suez tiếp tục trải qua một tuần trầm lắng. Tại khu vực Tây Bắc Âu, cước cho tuyến Cont/USAC ghi nhận giảm trong suốt cả tuần, chốt ở mức WS 115 – 120. Mặc dù thị trường ghi nhận thêm nhiều lô hàng và số lượng hàng hóa giao dịch tăng nhưng cước vẫn tiếp tục giảm. Các chuyến ngắn hạn hiện đang được thỏa thuận thêm khoảng +10 WS, trong khi cước cho tuyến Tây Phi duy trì ở khoảng + 20 điểm WS. Bên cạnh đó, tại khu vực Địa Trung Hải ghi nhận một tuần khá ổn định, các chuyến Med/TA cước được ký kết quanh mức WS 130. Khối lượng hàng hóa giao dịch tương đối lớn đã làm số lượng tàu có sẵn thắt chặt lại, khiến cho tâm lý thị trường có phần sôi động hơn. Theo báo cáo, phân khúc Handy cũng ghi nhận một tuần giao dịch khá chậm chạp, với cước trên tuyến x-UKC được ký kết ở mức WS 140, nguyên nhân chủ yếu do sự thiếu hụt các lô hàng mới trong khu vực khiến mức cước bị chững lại. Bên cạnh đó, tại thị trường Địa Trung Hải tiếp tục giữ sự ổn định, với các tuyến x-Med duy trì ở mức WS 130. Sau một ngày thứ Hai sôi động, với khoảng 17 tàu hiện đang được giao dịch, chủ tàu đã đẩy mạnh cước lên vào cuối ngày thứ Ba. Tuy nhiên, mức cước chào ra hiện quá cao khiến cho các nhà thuê tàu không có sự phản hồi, dẫn đến sự giằng co trong gần 48 tiếng mà vẫn không có giao dịch nào được chốt trên tuyến Algeria/EU Med, các bên thuê vẫn giữ vững ở mức WS 130. Hiện tại, số lượng tàu khá khan hiếm trong 5 ngày tới, một vài lô hàng vào cuối tháng 6 đã chấp nhận giao dịch ở mức WS 135. Tuy nhiên, cũng có dự đoán cho rằng số lượng tàu có sẵn sẽ được bổ sung trở lại, đặc biệt sau lượng giao dịch lớn vào đầu tuần, các nhà thuê tàu sẽ có thêm nhiều lựa chọn vào tuần sau để đàm phán. Qua đó, sự kiện Copenhagen đang đến gần, giúp thúc đẩy tâm lý chủ tàu sẽ chốt sớm hơn với mức cước hợp lý.

Phân khúc tàu dầu/hóa chất nhỏ: Các giao dịch tại khu vực Trung Đông tiếp tục ghi nhận sự sôi động trong tuần. Đơn cử, cước cho tuyến Ex – Al Jubail đã tăng 2-3 đô la Mỹ/tấn trên tất cả các tuyến, do ảnh hưởng từ bất ổn địa chính trị và tâm lý lạc quan từ phía chủ tàu. Ngoài ra, các tàu có sẵn tại khu vực hiện đang chốt được mức cước cao hơn do thiếu sự cạnh tranh. Tuy nhiên, đối với các lô hàng từ tháng 7, số lượng tàu dự kiến sẽ tăng. Bên cạnh đó, tuyến Houston đến Rotterdam và Ulsan hiện khá trầm lắng khi cước đã giảm 1 – 5 đô la Mỹ/tấn trong tuần qua do số lượng tàu tại khu vực vẫn còn quá cao. Tuy nhiên, một số nhà máy ở Iran hiện đã tạm ngừng hoạt động, điều này có thể thúc đẩy tăng sản lượng xuất khẩu từ Mỹ. Theo báo cáo, tuyến Châu Á đi Rotterdam/Houston có sự chuyển biến tích cực, cước đã tăng đến 5 đô la Mỹ/tấn trong tuần này nhờ vào sự bùng nổ của thị trường CPP tại châu Á. Hiện tại dòng chảy hàng hóa cũng như số lượng tàu được chốt cho tuyến từ châu Á đến châu Âu vẫn rất ổn định, đồng thời cũng ghi nhận một số mối quan tâm mới đến khu vực USG. Thị trường dầu đậu nành từ khu vực Nam Mỹ cũng có xu hướng sôi nổi hơn, cước tăng 1 đô la Mỹ/tấn trong tuần này. Nhu cầu hàng hóa cho nửa đầu tháng 7 về cơ bản đã được thỏa thuận và hiện thị trường tập trung cho giai đoạn nửa cuối tháng 7 với nhiều lô hàng mới được ghi nhận. Tuy vậy, một số áp lực rằng cước hiện sẽ giảm do nguồn cung tàu đang gia tăng trở lại. Các chuyến thuê định hạn trung bình cho thị trường dầu cò hiện đã tăng mạnh 2.000 đô la Mỹ/ngày trong tuần này, khi các nhà thuê tàu tích cực chốt tàu trước nguy cơ căng thẳng leo thang tại Trung Đông.

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

	Giá thuê tàu định hạn tuần 25/2025			Giá thuê tàu định hạn tuần 24/2025		
	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM
VLCC	47,500	48,000	47,500	48,000	49,000	48,000
SUEZMAX	34,000	33,000	32,000	34,000	33,000	32,000
AFRAMAX	30,000	29,500	28,500	30,000	29,500	28,500
LR-2	29,000	30,000	29,000	29,500	30,000	29,000
LR-1	24,000	23,000	22,500	24,000	22,500	22,500
MR	20,000	19,500	19,000	20,000	19,500	19,000
HANDY	18,000	17,000	17,500	18,000	17,000	17,500

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	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 25/2025

Name	Type	Blt year	LDT	Demolition place	Price (US\$/lt)	Dwt	Comments
Conico Atlas	Tanker	2004	20,001	India	-	111,103	
Maharshi Parshuram	Tanker	2002	18,264	-	395.00	93,322	As is Colombo
Pacific K	Bulker	1996	10,176	Pakistan	-	68,461	
FP Future	Bulker	2002	9,798	India	457.00	49,957	Woodchip carrier, abt 500t bunkers ROB
Bira	Container	1998	2,063	India	4,900	-	

CÔNG TY MÔI GIỚI TÀU BIỂN TIỀN 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.