



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 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 29/2024

(16/07/2024 – 22/07/2024)

1. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÃ QUA SỬ DỤNG:

Ở mảng tàu khô, chỉ số BDI đã giảm thêm 4,8% xuống còn 1.896 điểm. Tổng hợp chỉ số thuê tàu các phân khúc tuần qua: khá hui hắt khi Capesize giảm 9,3%, Supramax và Panamax tăng trung bình 0,5% riêng Handysize tăng nhẹ 1,9%. Thông thường thị trường sẽ hạ nhiệt dần khi mùa hè qua đi, dễ hiểu hơn là hiện tại nắng nóng mưa nhiều nên hạn chế xây dựng, do đó nhu cầu đối với vật liệu xây dựng (sắt, thép, xi măng...) cũng giảm theo mùa. Tuy nhiên tuần qua hoạt mua bán tàu vẫn vô cùng sôi nổi, tập trung chủ yếu ở phân khúc Panamax, Supramax và Handysize. Ở phân khúc Supramax, vừa qua chủ tàu Nhật bán tàu **Royal Samurai** (58.091 dwt, đóng 2010 xưởng Tsuneishi đặt tại Cebu Philippines, đã lắp hệ thống xử lý nước dằn, DD/SS 11/2025) với giá khoảng 17,9 triệu đô la Mỹ. Đầu tháng tàu già hơn một tuổi **Rego** (58.729 dwt, đóng 2009 xưởng Tsuneishi đặt tại Zhoushan) được chủ tàu Na Uy bán với giá khoảng 16,4 triệu đô la Mỹ. Giá tàu **Rego** có phần rẻ do cận hạn đà (DD/SS 8/2024) nên giá tàu **Royal Samurai** được xem là khá tốt cho Người Mua. Ở phân khúc Handysize, chủ tàu Anh vừa bán tàu **Seastar Titan** (30.439 dwt, đóng 2009 tại xưởng Tsuji đặt tại Trung Quốc, chở gỗ được) với giá khoảng 10 triệu đô la Mỹ. Tàu này vừa qua đà đặc biệt tháng 4 nên hạn đà tiếp theo còn rất xa (DD 4/2027, SS 4/2029). Tháng trước tàu trẻ hơn một tuổi **Charline** (30.420 dwt, đóng 2010 xưởng Tsuji đặt tại Trung Quốc, đã lắp hệ thống xử lý nước dằn, DD/SS 11/2024) được chủ tàu Đan Mạch bán với giá khoảng 11 triệu đô la Mỹ. Vì vậy giá tàu **Seastar Titan** được xem là khá hợp lý trong thời điểm hiện nay (giá tàu 30k tương tự đã tăng trung bình khoảng 10-11% so với đầu đầu năm).

Ở mảng tàu dầu/hóa chất, đối với thị trường thuê tàu thì chỉ số BCTI (Baltic Clean Tanker Index) tiếp tục giảm thêm 2,3% còn 822 điểm, còn chỉ số BDTI (Baltic Dirty Tanker Index) giảm nhẹ 0,2% còn 1.054 điểm. Rất dễ nhận thấy thị trường thuê tàu đang chịu nhiều áp lực và suy yếu ở hầu hết các phân khúc/khu vực. Thị trường lúc này tương đối trầm lắng nhất là về ngắn hạn. Mặt khác, giá tàu nhìn chung vẫn còn rất cao song người Mua vẫn đặt nhiều kỳ vọng nên sức mua cũng chưa giảm quá sâu. Các giao dịch tuần qua nhìn chung không quá đặc sắc, ngoại trừ tiêu điểm là công ty Torm của Đan Mạch mua một mạch 8 tàu MR 49.000 dwt chemical (đóng 2014-2015, đều lắp hệ thống xử lý nước dằn và một số tàu lắp thêm máy lọc khí (scrubber)) từ chủ tàu Hàn Quốc Sinokor. Được biết, chủ tàu Hàn Quốc Sinokor đã nhận được thanh toán tiền mặt trị giá khoảng 238 đô la Mỹ và phần còn lại được quy ra cổ phiếu công ty Torm niêm yết tại sàn chứng khoán Hoa Kỳ (tổng thương vụ lên đến 340 triệu đô la Mỹ). Tàu MR chemical khác già hơn là **Nave Equator** (49.990 dwt, đóng 2009 Hàn Quốc, đã lắp hệ thống xử lý nước dằn) được chủ tàu Hy Lạp bán với giá khoảng 26 triệu đô la Mỹ. Giá này khá mềm so với các tàu tương tự trên thị trường (trung bình rơi vào khoảng 27,5-28 triệu đô la Mỹ) do chủ tàu muốn bán nhanh trước hạn lên đà đặc biệt (DD/SS 9/2024).

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						
Cape Mathilde	2010	Japan	178,831	29.50	Chinese	DD/SS 11/2025
C. Vision	2008	China	173,723	20.75	Undisclosed	BWTS fitted, M/E Wartsila, DD 03/2026, SS 03/2028
Genco Hadrian	2008	Korea	169,025	25.00	Undisclosed	BWTS & scrubber fitted, DD 11/2025, SS 12/2028
HL Baltimore	2006	Japan	177,489	21.80	Chinese	TC back at US\$ 21k/pd for 90-11m, BWTS fitted, DD/SS 09/2026
Kristian Oldendorff	2024	China	82,143	40.85	Korean, HMM	Dely Q2/2024, BWTS & scrubber fitted, DD 01/2027, SS 01/2029
Yu Qiang	2012	China	81,608	17.50	Greek	Ice class II, DD 05/2025, SS 05/2027
Glory Trader	2004	China	77,684	11.60	Chinese	Correct info (previous week reported vessel was <i>blt at 2008</i>), BWTS fitted, DD 08/2025, SS 08/2027
The Holy	2001	Japan	76,623	9.20	Undisclosed	DD 05/2025, SS 10/2026
Star Iris	2004	Japan	76,466	13.10	Undisclosed	BWTS & scrubber fitted, DD 11/2026, SS 04/2019
Tai Shine	2012	Japan	61,473	22.00	Undisclosed	DD 08/2025, SS 10/2027
Royal Samurai	2010	Tsuneishi Cebu, Philippines	58,091	17.90	Undisclosed	BWTS fitted, Japanese maker list, DD/SS 11/2025, Japanese owners
H Juno	2011	China	57,353	14.20	Undisclosed	Chinese owners, DD/SS 11/2025
Cebihan	2009	Korea	57,318	Undisclosed	Undisclosed	DD/SS freshly passed 04/2024, next DD 04/2027, SS 04/2029
Seacon Yantai	2010	China	56,944	13.80	Indonesian, PT Primatama Energi Mandiri	BWTS fitted, grab fitted, DD/SS 08/2025
Sea Smile	2012	Japan	38,109	17.00	Undisclosed	BWTS fitted, DD 05/2025, SS 04/2027, Japanese owners
Lago Di Cancano	2014	China	37,666	38.00	Undisclosed	BWTS fitted, ice class 1C, electronic M/E, DD 11/2026, SS 01/2029, UAE-based owners
Lago Di Como	2014	China	37,666			BWTS fitted, ice class 1C, electronic M/E, DD/SS last recorded at 06/2024, UAE-based owners

Coreleader OL	2012	Japan	37,118	17.20	Undisclosed	OHBS, DD 10/2025, SS 10/2027, Taiwanese owners
Seastar Titan	2009	Tsuji H.I., China	30,439	10.00	Undisclosed	Log-fitted, DD/SS passed 04/2024, next DD 04/2027, SS 04/2029, UK-based owners
TANKERS						
Pacific Jewels	2016	Korea	115,177	Undisclosed	Far Eastern	BWTS & scrubber fitter, DD due 09/2024, SS 05/2026
Pacific Treasures	2016	Korea	115,063			BWTS & scrubber fitter, DD due 07/2024, SS 03/2026
Green Sea	2014	Korea	50,927	Undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted, chemical IMO II/III, epoxy phenolic coated, electronic M/E, DD 05/2027, SS 05/2029
Nave Equator	2009	Korea	49,990	26.00	Undisclosed	BWTS fitted, chemical IMO III, epoxy coated, DD/SS due 09/2024, Greek owners
Beryl	2015	Korea	49,990			BWTS fitted, chemical IMO II, epoxy phenolic coated, DD/SS 02/2025
Quartz	2015	Korea	49,990			BWTS fitted, chemical IMO II, epoxy phenolic coated, DD 06/06/2026, SS 03/2025
Silver Amanda	2014	Korea	49,746			Scrubber fitted, chemical IMO II, epoxy phenolic coated, DD/SS due 09/2024
Silver Emily	2014	Korea	49,746	340.00 (cash 238.00 & shares deal)	Danish, TORM	BWTS & scrubber fitted, chemical IMO II, epoxy phenolic coated, DD/SS last recorded at 6/2024
Silver Monika	2014	Korea	49,746			BWTS fitted, chemical IMO II, epoxy phenolic coated, DD/SS due 08/2024
Silver Carla	2014	Korea	49,680			BWTS & scrubber, chemical IMO II/III, epoxy phenolic coated, DD/SS due 09/2024
Silver Hague	2014	Korea	49,680			BWTS & scrubber, chemical IMO II, epoxy phenolic coated, DD/SS due 01/2025
Silver Rotterdam	2014	Korea	49,680			BWTS & scrubber, chemical IMO II/III, epoxy phenolic coated, DD/SS due 01/2025

Kang Yun	1992	China	43,407	4.75	Chinese	Chemical IMO III, epoxy coated, M/E Sulzer, DD 05/2025, SS 03/2027, Taiwanese owners
Agartha	2003	Turkey	4,693	4.80	Undisclosed	Old sale, BWTS fitted, chemical IMO II, epoxy phenolic coated, ice class 1C, DD 08/2026, SS 05/2028
CONTAINERS						
Chicago	2003	Korea	68,037	Undisclosed	Undisclosed	6078 teu, BWTS fitted, ice class II, DD 05/2026, SS 07/2028
Warnow Chief	2009	China	21,191	11.00	Greek, Erasmus Corp	1496 teu, BWTS fitted, ice class II, DD/SS due 10/2024, Cypriot owners
Victory Honor	1997	Japan	7,966	Undisclosed	Undisclosed	653 teu, fully cellular, DD passed 05/2024, next DD/SS 06/2026
OTHERS						
Pearl Maya	2018	China	7,999	16.50	Undisclosed	Bunkering tanker (oil), DD/SS due 08/2024, Singaporean 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
		07/ 2024	1M	3M	6M	12M	
CAPESIZE							
180k dwt	Resale	76.50	0%	1%	12%	20%	56.75
180k dwt	5 tuổi	63.50	0%	3%	21%	26%	40.50
170k dwt	10 tuổi	44.50	0%	5%	41%	41%	28.50
150k dwt	15 tuổi	29.00	0%	2%	38%	49%	18.25
PANAMAX							
82k dwt	Resale	43.00	0%	0%	8%	12%	35.50
82k dwt	5 tuổi	38.00	0%	3%	10%	19%	28.75
76k dwt	10 tuổi	29.00	0%	2%	18%	32%	19.75
74k dwt	15 tuổi	19.00	0%	0%	23%	27%	13.25
SUPRAMAX							
62k dwt	Resale	41.50	0%	1%	11%	12%	33.00
58k dwt	5 tuổi	36.00	1%	7%	18%	22%	23.75
56k dwt	10 tuổi	27.50	2%	6%	40%	38%	17.50
52k dwt	15 tuổi	16.50	0%	6%	16%	12%	12.00
HANDYSIZE							
37k dwt	Resale	34.50	0%	1%	1%	6%	27.50
37k dwt	5 tuổi	28.00	0%	2%	4%	10%	21.00
32k dwt	10 tuổi	20.50	0%	3%	17%	17%	14.00
28k dwt	15 tuổi	13.00	0%	4%	13%	13%	8.75
Giá trị tàu dầu/hóa chất (đv: triệu đô la Mỹ)							
		% thay đổi theo (M (month) = tháng)					TB 5 năm
		07/ 2024	1M	3M	6M	12M	
VLCC							
310k dwt	Resale	144.50	0%	1%	10%	15%	105.00
310k dwt	5 tuổi	114.50	0%	2%	8%	14%	79.25
250k dwt	10 tuổi	84.50	0%	0%	12%	12%	55.50
250k dwt	15 tuổi	57.50	0%	1%	2%	-2%	39.50
SUEZMAX							
160k dwt	Resale	98.50	0%	0%	3%	9%	72.75
150k dwt	5 tuổi	82.50	0%	0%	5%	12%	55.50
150k dwt	10 tuổi	67.50	0%	0%	10%	15%	40.00
150k dwt	15 tuổi	47.00	0%	2%	18%	19%	25.25
AFRAMAX							
110k dwt	Resale	84.50	1%	2%	2%	7%	60.00
110k dwt	5 tuổi	72.00	0%	0%	1%	13%	46.00
105k dwt	10 tuổi	59.50	0%	3%	7%	13%	33.25
105k dwt	15 tuổi	40.00	0%	3%	8%	8%	21.25
MR							
52k dwt	Resale	53.50	2%	2%	2%	7%	42.00
52k dwt	5 tuổi	45.50	3%	3%	7%	13%	32.75
45k dwt	10 tuổi	37.50	3%	3%	12%	15%	23.00
45k dwt	15 tuổi	26.50	6%	6%	10%	19%	15.00

2. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÓNG MỚI:

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)				
	07/ 2024	1M	3M	6M	12M
Capesize (180.000 dwt)	71.0	1.43%	4.41%	7.58%	11.81%
Panamax (77.000 dwt)	42.5	0.00%	0.00%	3.66%	6.25%
Supramax (61.000 dwt)	38.5	0.00%	0.00%	4.05%	6.94%
Handysize (37.000 dwt)	34.5	0.00%	0.00%	4.55%	7.81%

Giá trị tàu dầu đầu/hóa chất đóng mới (đv: triệu đô la Mỹ)	% thay đổi theo (M (month) = tháng)				
	07/ 2024	1M	3M	6M	12M
VLCC (300.000 dwt)	129.0	0.39%	0.39%	1.17%	1.97%
Suezmax (170.000 dwt)	86.5	1.73%	1.73%	2.92%	2.33%
A.max (115.000 dwt)	70.0	5.71%	5.71%	7.25%	8.03%
MR (56.000 dwt)	48.0	4.08%	6.25%	7.37%	7.37%

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 15.117 đô la Mỹ, tăng 113 đô la Mỹ so với mức 15.004 đô la Mỹ của tuần trước. Ở Đại Tây Dương có nhiều biến động cùng với cước dao động quanh mức cũ cuối tuần trước. Cước các tuyến từ Vịnh Hoa Kỳ đi xuyên Đại Tây Dương có xu hướng tăng nhẹ, mặc dù các chuyến chính vẫn đang hạn chế. Tàu **Alkyoni** (55.830 dwt, đóng 2012) neo ở Houston được đàm phán chở than từ Vịnh Hoa Kỳ đến Đông Địa Trung Hải với giá khoảng 25.000 đô la Mỹ. Có tin tàu **Gentle Seas** (63.350 dwt, đóng 2014) được Union Bulk chốt giao nguyên trạng đi từ Đèo Tây Nam chở than đến Phần Lan với giá khoảng 26.250 đô la Mỹ. Địa Trung Hải có phần nhỉnh hơn, tàu **Ithomi** (64.049 dwt, đóng 2020) được chốt khoảng 11.500 đô la Mỹ cho chuyến đi chở xi măng bao từ Ai Cập đến Tây Phi. Tàu **Qing Quan Shan** (63.473 dwt, đóng 2013) được chốt chở thạch cao từ Garrucha đến Bồ Đông Hoa Kỳ với giá khoảng 11.000 đô la Mỹ. Tàu **Lowlands Patrashce** (63.458 dwt, đóng 2024) được chốt giao nguyên trạng chở clinke từ El Dekheila đến Manza với giá khoảng 11.850 đô la Mỹ. Tâm lý ở Nam Mỹ hơi tiêu cực do ít nhu cầu chở hàng mới ở Nam Đại Tây Dương. Có tin tàu **Yangze 31** (47.350 dwt, đóng 2012) neo ở Conakry được Samjoo chốt chở hàng rời từ Recalada đến Chittaging với giá khoảng 14.600 đô la Mỹ cộng thêm 450.000 đô la Mỹ chi phí ballast. Ở Châu Á, nhu cầu vận tải ở Úc và Indonesia giữ cước ổn định, với sự gia tăng đáng kể ở mảng thuê định hạn. Tàu **Ceylon Breeze** (63.323 dwt, đóng 2016) được Drydel thuê khoảng 3-5 tháng, giao nguyên trạng ở Tuticorin và trả tàu ở nơi bất kỳ với giá khoảng 14.500 đô la Mỹ. Tàu **Noshima** (63.340 dwt, đóng 2020) neo ở Kaohsiung được đàm phán chuyển đi qua Indonesia và trả tàu ở nơi bất kỳ với giá khoảng 15.000 đô la Mỹ. Tàu **Zhe Hai 521** (54.036 dwt, đóng 2008) neo ở Xiamen được Tongli chốt qua Indonesia và trả tàu ở Trung Quốc với giá khoảng 12.000 đô la Mỹ.

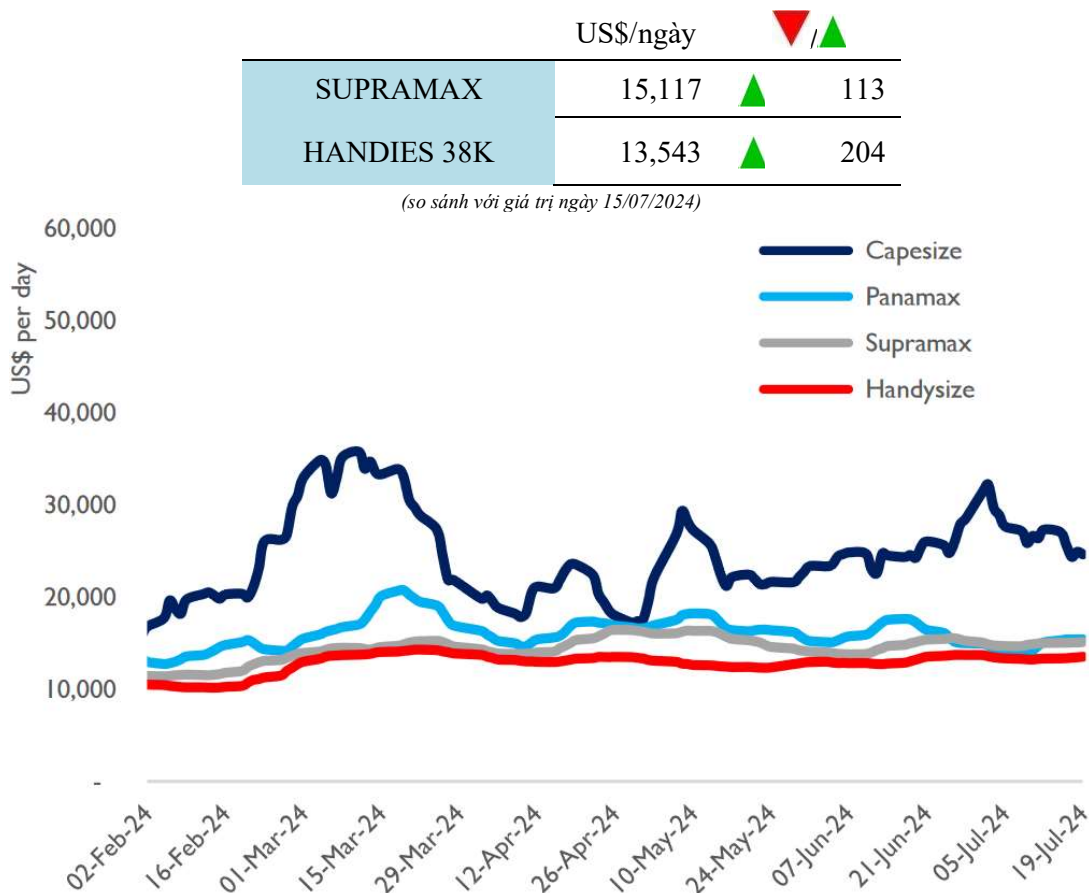
Một tuần âm ỉ đối với phân khúc **Handies** khi bước vào kỳ nghỉ mùa hè, cước trung bình trong tuần đóng cửa ở mức 13.543 đô la Mỹ, tăng 204 đô la Mỹ so với mức 13.339 đô la Mỹ của tuần trước. Rất ít các chuyến tàu ở Contitent. Cước chở phế liệu đến Thổ Nhĩ Kỳ hiện đang ở mức khoảng 10.000 đô la Mỹ đối với các tàu khoảng 32.000 dwt. Tàu **Elpis** (34.329 dwt, đóng 2010) neo ở Antwerp được Nova chốt chở hàng rời từ Rouen đến Morocco với giá khoảng 8.500 đô la Mỹ. Tình trạng ở Địa Trung Hải cũng yên tĩnh tương tự, không có nhiều hoạt động vận tải được ghi nhận. Các chuyến chở xi măng từ phía Đông Địa Trung Hải đến Vịnh Hoa Kỳ hiện đang ở mức 10.300-10.600 đô la Mỹ. Trong khi đó, thị trường Hoa Kỳ lại khá tích cực, tàu **Radius** (36.976, đóng 2012) được chốt đi từ New York (cuối tháng 7) chở phế liệu và trả tàu ở Thổ Nhĩ Kỳ với giá khoảng 18.500. Phía Nam Đại Tây Dương, tàu **Cetus Orca** (43.494 dwt, đóng 2015) được SBC chốt đi từ WWR Uprive và trả tàu ở Ecuador với giá khoảng 27.500 đô la Mỹ. Có tin một tàu khoảng 34.000 dwt được chốt đi từ Bắc Brazil đến Vịnh Hoa Kỳ với giá khoảng 16.250 đô la Mỹ. Thị trường châu Á cũng tương đối yên tĩnh, tuy nhiên nhìn chung vẫn còn đang ổn định. Ở Đông Nam Á, dường như thị trường chia là hai tầng, một là đang thiếu nhu cầu chở hàng mới cho các tàu đến Viễn Đông, hai là ở Úc lại đang hoạt động sôi nổi hơn, điều này mang lại cho thị trường một triển vọng cân bằng. Một tàu khoảng 33.000 dwt neo ở Singapore được chốt khoảng 2-3 chuyến với giá khoảng 12.000-13.000 đô la Mỹ. Một tàu khoảng 28.000 dwt neo ở Thái Lan được chốt khoảng 11.000 đô la Mỹ cho chuyến đi đến Viễn Đông. Phía Viễn Đông, nhu cầu backhaul tăng mạnh cùng với yêu cầu tăng cước từ phía các chủ tàu đang đẩy cước các chuyến backhaul đi lên. Với sự thiếu hụt rõ ràng trên toàn bộ thị trường châu Á, đã có những điều chỉnh nhỏ đối với cước tàu giao

ngay, tuy nhiên, một số chủ tàu vẫn chưa áp dụng giá mới ngay, do vậy cước vẫn đang ổn định tính đến thời điểm hiện tại. Tàu **Yangtze Flourish** (32.503 dwt, đóng 2010) neo ở Tianjin được chốt khoảng 11.500 đô la Mỹ cho chuyến chở hàng đến Đông Nam Á. Tàu **TS Flower** (38.852 dwt, đóng 2017) neo ở Lanshan (20/07) được chốt đến Tây Úc với giá khoảng 12.000 đô la Mỹ.

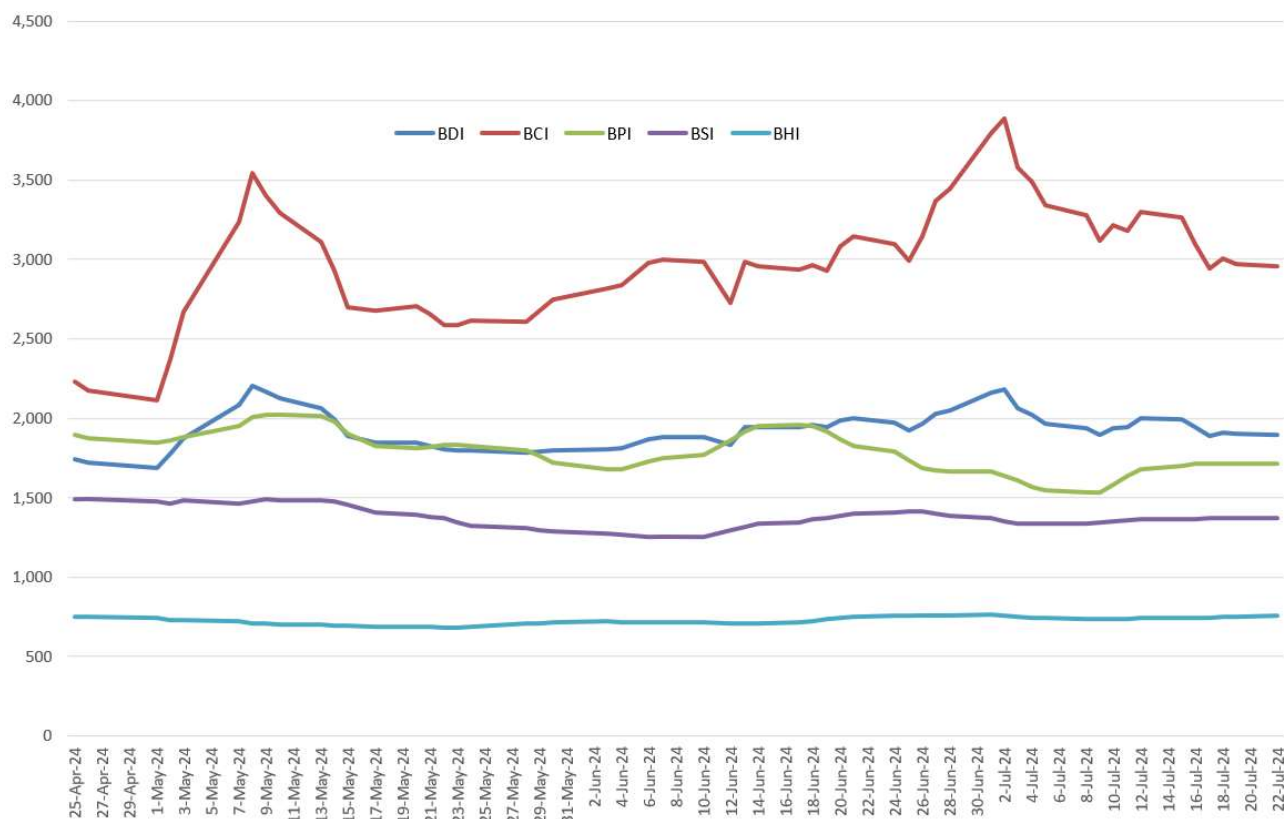
Bảng tham khảo cước một số khu vực trên thế giới trong Tuần 29/2024 vừa qua:

RATES/PANAMAX (USD/DAY, USD/TON)	TUẦN 29/2024	TUẦN 28/2024	Mức thấp nhất năm 2024 (cập nhật tới Tuần 29)	Mức cao nhất năm 2024 (cập nhật tới Tuần 29)
TRANSATLANTIC RV	14,200	11,370	10,300	19,510
TCT CONT/F.EAST	27,045	24,495	22,341	31,123
TCT F.EAST/CONT	6,213	6,016	4,910	8,738
TCT F.EAST RV	13,704	13,096	10,271	19,016
RATES/SUPRAMAX (USD/DAY)				
ATLANTIC RV	16,707	16,407	11,364	20,071
PACIFIC RV	13,463	13,388	8,625	15,656
TCT CONT/F.EAST	21,517	21,475	20,217	27,579

GIÁ THUÊ T/C TRUNG BÌNH TÀU HÀNG KHÔ THAM KHẢO NGÀY 22/07/2024



CHỈ SỐ THỊ TRƯỜNG TÀU HÀNG KHÔ



3.2. Thị trường thuê tàu dầu/hóa chất:

Theo ghi nhận, giá dầu thô WTI giao tháng 9/2024 ở mức 78,40 đô la Mỹ/thùng, giảm 0,01 đô la Mỹ trong phiên và giảm 0,4 đô la Mỹ/thùng so với ngày trước đó. Giá dầu Brent giao tháng 9/2024 đứng ở mức 82,45 đô la Mỹ/thùng, tăng 0,05 đô la Mỹ trong phiên và giảm 0,37 đô la Mỹ/thùng.

Theo các nhà phân tích, chính sách của OPEC+ sẽ rất quan trọng đối với triển vọng dầu mỏ trong vài tháng cuối năm nay và trong những tháng tiếp theo. Một số nước thành viên OPEC+ sẽ tiếp tục cắt giảm nguồn cung tự nguyện bổ sung 2,2 triệu thùng dầu/ngày trong Quý III năm nay với việc các nước thành viên sẽ bắt đầu đưa dần nguồn cung này trở lại từ cuối năm cho đến Quý III/2024. Việc cắt giảm nguồn cung liên tục sẽ khiến thị trường dầu mỏ rơi vào tình trạng thâm hụt lớn trong những tháng tới đây. Tuy nhiên, việc nới lỏng các khoản cắt giảm nguồn cung này từ Quý IV năm nay có nghĩa là thị trường dầu mỏ sẽ dễ dàng hơn về mặt nguồn cung. Do đó, các chuyên gia dự báo giá dầu sẽ đạt đỉnh trong Quý III năm nay trước khi có xu hướng giảm trong Quý IV năm nay và chuyển sang năm 2025.

Rủi ro chính đối với quan điểm này là nếu OPEC+ quyết định tiếp tục cắt giảm toàn bộ nguồn cung bởi vì điều này cũng sẽ khiến thị trường dầu mỏ bị thâm hụt cho đến năm 2025.

3.2.1 Phân khúc tàu chở dầu thô

<p>Phân khúc tàu VLCC</p>	<p>Các hoạt động giao dịch của phân khúc tàu VLCC tiếp tục xu hướng trầm lắng. Theo ghi nhận, cước trung bình từ khu vực Trung Đông đã giảm khoảng 3,5% so với tuần trước đó. Nguyên nhân, do ảnh hưởng của xu hướng thị trường mùa hè, cùng với nguồn cung tàu tại khu vực đang ở mức cao dẫn đến việc cạnh tranh về cước là điều không thể tránh khỏi. Tuy nhiên, các đơn hàng trong tháng 8 tham gia vào thị trường đang đóng vai trò là đòn bẩy giúp cho cước giao dịch ở mức ổn định hơn. Đơn cử, cước trên tuyến Trung Đông/Trung Quốc hiện đang dao động quanh mức WS 53 – tăng khoảng 7 điểm so với tuần trước đó. Tại khu vực Đại Tây Dương, cước trên tuyến Tây Phi/Trung Quốc được ký kết ở mức WS 52, giảm 1 điểm so với tuần trước.</p> <table border="1" data-bbox="516 472 1451 716"> <thead> <tr> <th>Tuyến</th> <th>Cước TCE tuần trước (đô la Mỹ/ngày)</th> <th>Cước TCE tuần này (đô la Mỹ /ngày)</th> <th>Xu hướng so với tuần trước</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Trung Đông/ Trung Quốc</td> <td>22.640</td> <td>29.350</td> <td>↑</td> </tr> <tr> <td>USG/Trung Quốc</td> <td>32.235</td> <td>31.660</td> <td>↓</td> </tr> </tbody> </table>	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	22.640	29.350	↑	USG/Trung Quốc	32.235	31.660	↓				
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	22.640	29.350	↑														
USG/Trung Quốc	32.235	31.660	↓														
<p>Phân khúc tàu Suezmax</p>	<p>Phân khúc tàu Suezmax không có nhiều biến động được diễn ra so với tuần trước đó. Ghi nhận cước có xu hướng giảm trên hầu hết tất cả các tuyến. Đơn cử, cước trên tuyến Nigeria/UKC đang được ký kết quanh mức WS 94 – giảm khoảng 4 điểm so với tuần trước đó. Đặc biệt, tại khu vực Địa Trung Hải, cước trên tuyến CPC/Med giảm khoảng 13 điểm so với tuần trước và hiện đang ở mức WS 105.</p> <table border="1" data-bbox="516 989 1451 1241"> <thead> <tr> <th>Tuyến</th> <th>Cước TCE tuần trước (đô la Mỹ/ngày)</th> <th>Cước TCE tuần này (đô la Mỹ /ngày)</th> <th>Xu hướng so với tuần trước</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Tây Phi / Cont</td> <td>36.730</td> <td>34.130</td> <td>↑</td> </tr> <tr> <td>Biển Đen/ Địa Trung Hải</td> <td>46.150</td> <td>35.790</td> <td>↓</td> </tr> </tbody> </table>	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	36.730	34.130	↑	Biển Đen/ Địa Trung Hải	46.150	35.790	↓				
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	36.730	34.130	↑														
Biển Đen/ Địa Trung Hải	46.150	35.790	↓														
<p>Phân khúc tàu Aframax</p>	<p>Cùng chung xu hướng, cước tàu Aframax có xu hướng giảm trên hầu hết tất cả các tuyến do nguồn cung tàu đang ở mức cao, cộng với sự suy yếu của phân khúc tàu VLCC và Suezmax khiến cho người thuê có nhiều sự lựa chọn hơn trong quá trình đàm phán. Tại khu vực Đại Tây Dương, cước trên tuyến USG/UKC hiện đang được ký kết quanh mức WS 185 – tương đương với khoảng 42.000 đô la Mỹ/ngày. Tại khu vực Châu Á, cước cũng có chiều hướng giảm.</p> <table border="1" data-bbox="516 1551 1451 1850"> <thead> <tr> <th>Tuyến</th> <th>Cước TCE tuần trước (đô la Mỹ/ngày)</th> <th>Cước TCE tuần này (đô la Mỹ /ngày)</th> <th>Xu hướng so với tuần trước</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Trung Đông/ Singapore</td> <td>40.000</td> <td>38.800</td> <td>↓</td> </tr> <tr> <td>Caribs/USG</td> <td>42.970</td> <td>58.630</td> <td>↑</td> </tr> <tr> <td>Châu Á/Úc</td> <td>33.300</td> <td>32.650</td> <td>↓</td> </tr> </tbody> </table>	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/ Singapore	40.000	38.800	↓	Caribs/USG	42.970	58.630	↑	Châu Á/Úc	33.300	32.650	↓
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/ Singapore	40.000	38.800	↓														
Caribs/USG	42.970	58.630	↑														
Châu Á/Úc	33.300	32.650	↓														

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

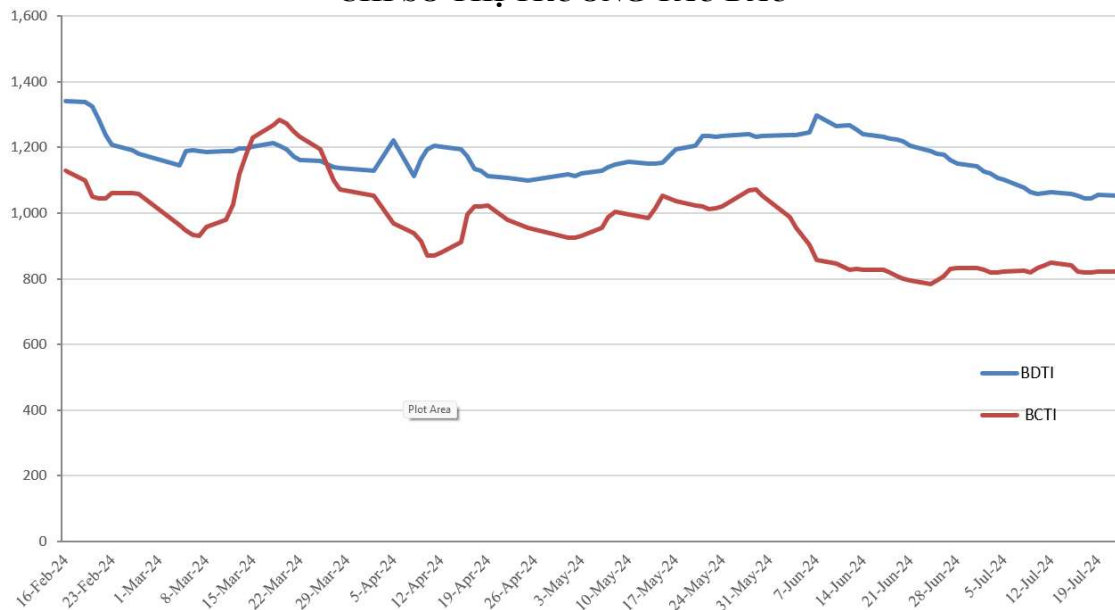
Đối với phân khúc **tàu MR**: Phân khúc tàu MR tại khu vực Trung Đông đã trải qua một tuần khá thất vọng, khi thị trường đã được dự báo với ổn định hơn trong tuần vừa qua. Tuy nhiên, cước được ghi nhận giảm trên hầu hết tất cả các tuyến. Cước trên tuyến Trung Đông đi khu vực Đông Phi và Nam Phi lần lượt được ký kết quanh mức WS 230 và WS 220. Bên cạnh đó, cước từ bờ Tây Ấn Độ đi Nhật cũng giảm khoảng 20 điểm so với tuần trước đó, và đang dao động quanh mức WS 180. Theo dự báo, xu hướng ảm đạm sẽ tiếp tục bao trùm thị trường cho đến tháng tám. Ở khu vực phía Tây Suez, các hoạt động giao dịch trên thị trường cũng diễn ra khá trầm lắng với một số ít các đơn hàng từ phía người thuê. Tuy nhiên, nguồn cung tàu tại khu vực đang được thắt chặt, khiến cho cước trên tuyến Cont/USAC tăng khoảng 20 điểm so với tuần trước đó, lên mức WS 200 – tương đương với khoảng 23.400 đô la Mỹ/ngày. Đối với chiều ngược lại từ USG đi Cont, cước giảm mạnh xuống mức WS 165.

Phân khúc tàu dầu/hóa chất nhỏ: Nhìn chung, cước từ khu vực Trung Đông đang được giữ ở mức ổn định trong tuần vừa qua. Xu hướng ảm đạm của thị trường mùa hè đang bao trùm thị trường. Tuy nhiên, nguồn cung tàu tại khu vực đang được thắt chặt đã ngăn cước khởi chiều hướng trượt giảm. Tại khu vực Singapore, cước trên tuyến đi Rotterdam ghi nhận giảm thêm 5 đô la Mỹ/tấn so với tuần trước đó. Theo ghi nhận, sự suy yếu của thị trường CPP đã tác động mạnh đến cước giao dịch tại khu vực. Cước từ khu vực USG đi Rotterdam giảm 1 đô la Mỹ/tấn so với tuần trước đó. Theo ghi nhận, các nhà máy tại khu vực USG đang hoạt động hết công suất trở lại sau một thời gian gián đoạn trong tuần trước đó. Cùng với nhu cầu mua bán giảm, cước chở dầu đầu nành từ Argentina đi Ấn Độ cũng đã giảm 1 đô la Mỹ/tấn so với tuần trước đó.

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

	Giá thuê tàu định hạn tuần 29/2024			Giá thuê tàu định hạn tuần 28/2024		
	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM
VLCC	51,500	53,000	47,000	51,000	52,000	46,000
SUEZMAX	47,000	43,000	40,000	46,500	42,500	39,000
AFRAMAX	48,000	42,500	37,000	48,500	43,000	37,000
LR-2	48,000	43,500	38,000	48,500	44,500	37,500
LR-1	40,000	33,000	30,000	40,500	33,500	30,000
MR	31,500	28,500	24,500	32,000	28,500	24,500
HANDY	27,000	21,000	21,000	27,500	21,500	21,000

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	Bangladesh	510		530		540	
2	India	500		520		540	
3	Pakistan	490		510		520	
4	Turkey	360		370		380	

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

MỘT SỐ TÀU PHÁ DỠ GHI NHẬN TRONG TUẦN 29/2024

Name	Type	Blt year	LDT	Demolition place	Price (US\$/lt)	Dwt	Comments
Diaa	General Cargo	1977	-	Turkey	Undisclosed	3,663	
Ever Express	General Cargo	2004	-	Bangladesh	490.00	3,800	
Watermark St. George	Container	1988	5,468	-	300.00	12,310	As is Curacao
MSC Iris	Container	1982	10,655	-	Undisclosed	21,370	

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.