



# 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](http://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 31/2023

(25/07/2023 – 31/07/2023)

### 1. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÃ QUA SỬ DỤNG:

Ở mảng tàu hàng khô, chỉ số thuê tàu BDI hiện đang ở mức 1.127 điểm do cước thuê Capesize bật tăng trở lại (27% so với tuần trước). Cước thuê phân khúc Panamax cũng tăng nhẹ, riêng hai phân khúc Supramax và Handysize đều giảm nhẹ, lần lượt 4% và 1,1%. Tuần 31 kết thúc tháng 7 với nhiều giao dịch mua bán thành công trải đều các phân khúc. Nhìn chung thị trường tháng 7 cước thuê tàu giảm nhiều, song số lượng các giao dịch mua bán tàu vẫn diễn ra khá đều đặn và nhỉnh hơn một chút so với tháng 6. Chủ tàu đã chấp nhận giảm giá nhiều hơn trước nên nhiều người Mua bắt đầu quan tâm tích cực trở lại. Ở phân khúc Handysize, ghi nhận đa số tàu bán thành công đều còn khá trẻ hoặc dưới 15 tuổi. Tháng 4 năm nay, có thông tin tàu **Voge Julie** (35.853 dwt, đóng 2011 Trung Quốc, đã lắp hệ thống xử lý nước dẫn, DD 01/2025, SS 01/2026) bán với giá 13,3 triệu đô la Mỹ song thương vụ này đã thất bại. Nay tàu vừa được chốt bán thành công với giá 12,5 triệu đô la Mỹ. Mức này tuy không được như lúc thị trường cao điểm, song xét theo hiện tại thì khá tốt cho người Bán. Cụ thể là tàu tương tự **Greenery Sea** (35.207 dwt, đóng 2012 Trung Quốc, chở gỗ được, DD 07/2025, SS 06/2027) bán tháng trước cũng bằng giá 12,5 triệu đô la Mỹ dù trẻ hơn một tuổi. Một tàu 35k khác nhưng đóng Hàn Quốc là **Cecilia** (34.094 dwt, đóng 2010, đã lắp hệ thống xử lý nước dẫn, DD 05/2024, SS 11/2025) cũng vừa bán với giá khoảng 13,2 triệu đô la Mỹ. Nhìn chung giá như trên là mặt bằng tham khảo chung cho các tàu tương tự hiện nay.

Ở mảng tàu dầu/hóa chất, cước thuê vẫn đang đi ngang từ những ngày cuối tháng. Còn giá bán tàu tuy có giảm, nhưng chưa có lần sóng rõ ràng nên đa số các chủ tàu cảm thấy chưa cần thiết điều chỉnh lại giá. Tuần qua, số giao dịch mua bán thành công ghi nhận trên 10 tàu – con số khả quan sau hơn 4 tuần liền. Bên cạnh đó, khá ngạc nhiên là hai phân khúc được ưa chuộng như Suezmax, Aframax lại hoàn toàn lép vế. Trái ngược với mảng tàu hàng khô, thì mảng tàu dầu vẫn ghi nhận số đông tàu bán trên 15 tuổi – do giá tàu trẻ neo rất cao. Ở phân khúc MR, tàu chemical **Cassiopeia II** (50.696 dwt, đóng 2008 Hàn Quốc, đã lắp hệ thống xử lý nước dẫn) bán với giá khoảng 23 triệu đô la Mỹ, hạn đà cận kề DD/SS 10/2023. Mức này nhìn chung hơi kém hơn một chút so với cặp tàu MR **Elandra Blu & Elandra Corallo** (~50.600 dwt, đóng 2008 Hàn Quốc) bán với giá 24 triệu đô la Mỹ/tàu tháng 3 năm nay và cũng có hạn đà DD/SS cận kề 7/2023. Đối với tàu J19 stainless steel, **Celsius Monaco** (19.999 dwt, đóng 2005 Nhật, đã lắp hệ thống xử lý nước dẫn, SS 11/2025) được bán với giá khoảng 13,8 triệu đô la Mỹ. Mức giá này tương đối tốt dù tàu sắp đến hạn đà trung gian (DD 10/2023). Tháng 5, tàu già hơn một tuổi **Fortitude** (19.997 dwt, đóng 2004 Nhật, đã lắp hệ thống xử lý nước dẫn, DD/SS 08/2024) được bán với giá khoảng 14,8 triệu đô la Mỹ.

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
<b>BULKERS / GENERAL CARGOES</b>						
<b>Clear Horizon</b>	2012	China	207,947	33.50	Undisclosed	BWTS fitted, dd 08/2025, SS 07/2027
<b>Blue Horizon</b>	2012	China	207,867	33.50		BWTS fitted, DD 05/2025, SS 06/2027
<b>Shiosai</b>	2009	Japan	176,827	20.50	Chinese	BWTS fitted, DD 07/2025, SS 07/2027
<b>Sunny Eternity</b>	2014	Japan	77,211	19.75	Greek	BWTS fitted, DD/SS 06/2024
<b>Despina D</b>	2004	Japan	76,633	11.00	Undisclosed	BWTS fitted, DD/SS 10/2024
<b>Sheng Wu</b>	2005	Japan	76,286	14.80	Undisclosed	BWTS fitted, DD/SS 01/2025
<b>Yangtze Galaxy</b>	2012	China	56,453	Undisclosed	Omani	BWTS fitted, DD 11/2025, SS 07/2027
<b>RHL Marta</b>	2007	China	53,808	10.00	Undisclosed	BWTS fitted, DD 01/2026, SS 10/2027
<b>Cielo Di Palermo</b>	2013	Japan	37,059	17.00	Undisclosed	Box-shaped, BWTS fitted, DD 08/2025, SS 08/2027
<b>Voge Julie</b>	2011	China	35,853	12.50	Undisclosed	<i>Previous sale report at US\$13,3M didn't go through.</i> BWTS fitted, ice class 1C, DD 01/2025, SS 01/2026, UK-based owners
<b>Cecilia</b>	2010	Korea	34,094	13.20	Undisclosed	BWTS fitted, DD 05/2024, SS 11/2025
<b>Basic Brave</b>	2011	Japan	33,745	Undisclosed	Middle Eastern	Box-shaped, BWTS fitted, DD/SS 05/2025
<b>Galaxy Ocean</b>	2009	China	8,441	4.30	Undisclosed	Fitted for container, ice class II, CR 2X35T, DD/SS 06/2024, HK-based owners
<b>TANKERS</b>						
<b>Fida</b>	2011	Korea	316,373	64.00	Sinokor	BWTS & Scrubber fitted, M/E Wartsila, DD 05/2024, SS 05/2026
<b>Sifa</b>	2011	Korea	316,373	64.00		BWTS & Scrubber fitted, M/E Wartsila, DD 02/2024, SS 01/2026
<b>Saham</b>	2010	Japan	299,991	64.00		Scrubber fitted, M/E MAN-B&W, DD 12/2023, SS 10/2025
<b>Pioneer Bay</b>	2008	Japan	109,996	Undisclosed	Chinese	DD/SS due 08/2023
<b>Mandala</b>	2006	Croatia	65,125	21.00	Undisclosed	BWTS fitted, chemical IMO III, epoxy coated, cce class 1B, DD 04/2024, SS 03/2026
<b>Donna</b>	2006	Croatia	65,065	21.00		BWTS fitted, chemical IMO III, epoxy coated, cce class 1B, DD 09/2024, SS 06/2026

<b>President I</b>	2007	Croatia	64,999	28.50	Italian	Wide beam, shallow-drafted, chemical IMO III, epoxy coated, ice class 1B, DD 12/2025, SS 09/2027
<b>Cassiopeia II</b>	2008	Korea	50,696	23.00	Undisclosed	BWTS fitted, chemical IMO III, epoxy coated, DD/SS due 10/2023
<b>Baltic Frost</b>	2006	Korea	37,100	Undisclosed	Greek	BWTS fitted, chemical IMO II, epoxy phenolic coated, ice class 1A, DD 01/2025, SS 12/2026
<b>Celsius Monaco</b>	2005	Japan	19,999	13.80	Undisclosed	BWTS fitted, chemical IMO II/III, stainless steel, DD due 10/2023, SS 11/2025
<b>Emin Reis</b>	2010	Turkey	6,623	10.00	Undisclosed	BWTS fitted, chemical IMO, marineline coated, ice class 1C, DD due 10/2023, SS 06/2025
<b>Ipari M</b>	2002	Italy	3,434	5.00	Dutch	BWTS fitted, hemical IMO II, stainless steel, DD/SS
<b>CONTAINERS</b>						
<b>MH Hamburg</b>	2009	Japan	72,982	32.00	German	Incl BB charter to MSC until 2025, 6494 teu,
<b>Zhong Gu Jiang Su</b>	2010	Daewoo-Mangalia, Romania	63,381	Undisclosed	Undisclosed	4963 teu, DD/SS 04/2025
<b>Maersk Launceston</b>	2005	Denmark	62,994	Undisclosed	Undisclosed	4533 teu, BWTS fitted, M/E Sulzer, DD/SS 11/2024
<b>Zim Qingdao</b>	2006	China	50,689	80.00	Swiss	4250 teu, DD 09/2024, SS 08/2026
<b>Zim Shekou</b>	2007	China	50,629			4250 teu, DD 06/2025, SS 05/2027
<b>Zim Vancouver</b>	2007	China	50,532			4250 teu, DD 07/2025, SS 08/2027
<b>Zim Yokohama</b>	2007	China	50,532			4250 teu, DD 11/2025, SS 08/2027

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
	07/2023	1M	3M	6M	12M	

#### CAPESIZE

180k dwt	Resale	62.00	-2%	-4%	14%	-2%	52.75
180k dwt	5 tuổi	48.00	-6%	-11%	8%	-10%	37.00
170k dwt	10 tuổi	29.00	-8%	-12%	-2%	-22%	26.00
150k dwt	15 tuổi	19.00	-3%	-10%	0%	-21%	16.50

#### PANAMAX

82k dwt	Resale	38.50	-3%	-4%	3%	-11%	33.50
82k dwt	5 tuổi	32.00	-3%	-3%	5%	-14%	26.50
76k dwt	10 tuổi	21.00	-9%	-14%	-9%	-25%	17.75
74k dwt	15 tuổi	14.00	-8%	-14%	-8%	-28%	12.00

#### SUPRAMAX

62k dwt	Resale	37.00	-3%	-5%	1%	-11%	31.25
---------	--------	-------	-----	-----	----	------	-------

Giá trị tàu hàng khô (đv: triệu đô la Mỹ)	% thay đổi theo (M (month) = tháng)					TB 5 năm
	07/2023	1M	3M	6M	12M	

#### VLCC

310k dwt	Resale	126.00	0%	0%	0%	17%	97.25
310k dwt	5 tuổi	99.50	-1%	-1%	-1%	21%	7275
250k dwt	10 tuổi	74.50	-1%	-3%	-3%	30%	49.75
250k dwt	15 tuổi	58.00	-1%	-4%	-4%	49%	34.50

#### SUEZMAX

160k dwt	Resale	90.00	0%	5%	5%	17%	66.75
150k dwt	5 tuổi	72.50	-1%	5%	6%	28%	50.00
150k dwt	10 tuổi	58.50	0%	8%	9%	38%	34.50
150k dwt	15 tuổi	37.50	0%	9%	10%	36%	21.25

#### AFRAMAX

110k dwt	Resale	79.50	0%	1%	5%	19%	54.50
----------	--------	-------	----	----	----	-----	-------

58k dwt	5 tuổi	30.00	-2%	-5%	3%	-10%	21.50	110k dwt	5 tuổi	64.00	-2%	2%	2%	24%	40.25
56k dwt	10 tuổi	19.00	-6%	-12%	0%	-21%	15.75	105k dwt	10 tuổi	51.50	0%	2%	4%	37%	27.75
52k dwt	15 tuổi	13.00	-12%	-19%	-15%	-32%	11.00	105k dwt	15 tuổi	34.50	0%	5%	8%	35%	17.25
<b>HANDYSIZE</b>							<b>MR</b>								
37k dwt	Resale	32.50	0%	2%	10%	-3%	25.50	52k dwt	Resale	51.00	0%	0%	5%	15%	39.25
37k dwt	5 tuổi	24.00	-8%	-9%	-4%	-17%	19.00	52k dwt	5 tuổi	40.50	-5%	-5%	-4%	19%	29.75
32k dwt	10 tuổi	16.50	-8%	-13%	-3%	-21%	12.50	45k dwt	10 tuổi	32.50	-7%	-7%	-4%	25%	20.25
28k dwt	15 tuổi	10.00	-15%	-22%	-9%	-33%	7.75	45k dwt	15 tuổi	22.50	-8%	-8%	-2%	32%	12.75

## 2. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÓNG MỚI:

Type	Size	Price (m.usd)	Qty	Yard	Owners	Delivery	Comments
LNG	175,000 cbm	Undisclosed	1	Hudong Zhonghua	Sea Jade Investment	2027	This order is against 20 year charter to China Gas Holdings and China Hongda Energy Trading
LNG	175,000 cbm	Undisclosed	1	Dalian, China	Wah Kong/CSSC Shipping	2027	This order is against long term employment to China Gas
Tanker	320,000 dwt	Undisclosed	4	New Times, China	Norwegians Mangi Parters	2026 - 2027	
Tanker	157,000 dwt	85.00	2	Nihon Shipyard, Japan	Advantage Tankers	SH 2025	Price per unit, scrubber fitted
Tanker	115,000 dwt	74.00	1	DH Shipbuilding, Korea	MJL Bangladesh	Q1 2026	LNG ready
Tanker	115,000 dwt	Less 68.60	2	Hyundai Vinashin, Vietnam	Transpetrol, Belgium	FH 2026	Price per unit
Tanker	50,000 dwt	Undisclosed	2	GSI China	J. P. Morgan	FH 2026	This order is against charters to TotalEnergy, methanol dual-fuelled, blt for the carriage of methanol cargoes
Tanker (stst chemical)	19,900 dwt	High 30.00	4	Fukuoka, Japan	Zodiac Maritime	Mid 2024	Price per unit
Tanker (stst chemical)	6,600 dwt	23.00	4	Wuhu, China	Norwegian RFOcean	End 2025 – Begin 2026	Price per unit
Bulker	82,600 dwt	Undisclosed	2	Chengxi, China	TMS Dry	2026	
Bulker	41,000 dwt	29.60	1	Dayang, China	Byzantine Maritime	2025	

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)				
	07/2023	1M	3M	6M	12M
Capesize (180.000 dwt)	65.0	0.00%	0.78%	6.56%	-0.76%
Panamax (77.000 dwt)	42.0	0.00%	10.53%	20.00%	5.00%
Supramax (61.000 dwt)	38.0	0.00%	2.70%	16.92%	1.33%
Handysize (37.000 dwt)	33.0	0.00%	3.13%	11.86%	-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	0.00%	4.96%	4.96%	5.83%
Suezmax (170.000 dwt)	86.0	0.00%	5.52%	6.17%	4.88%
A.max (115.000 dwt)	68.5	0.00%	5.38%	7.03%	5.38%
MR (56.000 dwt)	47.5	0.00%	4.40%	6.74%	7.95%

### 3. THỊ TRƯỜNG THUÊ TÀU

#### 3.1. Thị trường thuê tàu hàng khô:

Thị trường hai phân khúc **Ultramax** và **Supramax** tuần qua vẫn bị chững lại. Tín hiệu khả quan đã không được ghi nhận từ tháng 6, tuy nhiên các chỉ số cũng không dao động nhiều và dường như đây là mức sàn ổn định. Cụ thể cước trung bình trong tuần đóng cửa ở mức 7.989 đô la Mỹ, giảm 344 đô la Mỹ (tương đương 4,1%) so với mức 8.333 đô la Mỹ của tuần trước. Phía Thái Bình Dương, tàu **Kynthos** (63.474 dwt, đóng 2023) được chốt đi chuyến đầu tiên, từ xưởng Tsuneishi Fukuyama đến Brazil với giá khoảng 7.700-8.000 đô la Mỹ, cùng lúc tàu **Jabal Alkawr** (63.581 dwt, đóng 2014) được chốt đi từ Kongsichang băng qua Indonesia đến Trung Quốc với giá khoảng 9.000 đô la Mỹ và tàu **Heroic** (57.271 dwt, đóng 2012) được chốt đi ngay từ Vịnh Bohai đến Vịnh Ả Rập với giá khoảng 6.600 đô la Mỹ. Trong khi đó, ở Ấn Độ Dương, tàu **Beauty Lotus** (63.685 dwt, đóng 2015) được chốt đi ngay từ Karaikal băng qua Bồ Đào Nha đến Trung Quốc với giá khoảng 8.500 đô la Mỹ, cùng lúc tàu **Jabal Harim** (63.277 dwt, đóng 2016) được Graincompass chốt đi từ Salalah đến Bồ Đào Nha với giá khoảng 9.000 đô la Mỹ và tàu **BBG Guilin** (61.189 dwt, đóng 2021) được Bainbridge Navigation chốt đi ngay từ Cảng Elizabeth đến Viễn Đông với giá khoảng 12.500 đô la Mỹ cộng thêm 125.000 đô la Mỹ chi phí ballast. Ở Đại Tây Dương, tàu **Gramba** (61.233 dwt, đóng 2021) neo ở Vịnh Hoa Kỳ được chốt chờ hàng rời đến Trung Quốc với giá khoảng 17.000 đô la Mỹ và tàu **Beks North** (57.255 dwt, đóng 2011) được Panocean chốt chờ than từ Vịnh Hoa Kỳ (cuối tháng 7) đến khu vực Ai Cập-Địa Trung Hải với giá khoảng 12.500 đô la Mỹ.

Cước trung bình phân khúc **Handies** đóng cửa ở mức 7.123 đô la Mỹ, giảm 79 đô la Mỹ so với mức 7.202 đô la Mỹ của tuần trước. Có rất ít hoạt động vận tải phía Châu Á, các chủ tàu phải chấp nhận cước thấp để có thể đảm bảo duy trì hoạt động tối thiểu. Mặc dù vậy, vẫn có nhận định về tình hình khả quan sắp tới khi nhìn thấy nhu cầu chở hàng mới có phần tăng nhẹ. Tàu **Adaline** (34.334 dwt, đóng 2015) neo ở Kongsichang, có tin tàu này được chốt chờ nhôm qua Indonesia đến Malaysia với giá khoảng 4.700-5.000 đô la Mỹ. Tàu **Nemrut Bay** (34.431 dwt, đóng 2019) neo ở Cigading (01-03/08), có tin được chốt đến Philippines với giá khoảng 7.100 đô la Mỹ. Tàu **New Keeper** (36.371 dwt, đóng 2016) neo ở Kinnura, có tin được Cargill chốt chờ đường băng qua Đông Úc đến Nhật Bản với giá khoảng 5.850 đô la Mỹ. Thị trường Đại Tây Dương đang rất xấu, cước vẫn đang giảm do thiếu hụt nhu cầu chở hàng mới. Khu vực Biển Đen bắt đầu chững lại, trong khi Địa Trung Hải đang vắng dần các chuyến tàu. Một tàu khoảng 30.000 dwt được đàm phán ở mức 7.000 đô la Mỹ cho chuyến đi từ Biển Đen đến Tây Địa Trung Hải nhưng không thành công. Một tàu khoảng 32.000 dwt được chốt đi từ Nam Tây Ban Nha đến Continent với giá khoảng 7.000 đô la Mỹ. Phía Hoa Kỳ, thị trường cũng đang gặp vấn đề do hàng hoá ít ỏi, tàu **Alexandros III** (32.631 dwt, đóng 2010) được Cargill chốt chờ hàng rời từ Đèo Tây Nam đến Israel với giá khoảng 5.000 đô la Mỹ. Phía Nam, một tàu khoảng 38.000 dwt được chốt chờ than từ Barranquilla đến Trung Quốc với giá khoảng 10.000 đô la Mỹ. Ở Bồ Đào Nha, một tàu khoảng 32.000 dwt được chốt đến khu vực Continent-Địa Trung Hải với giá khoảng 7.000 đô la Mỹ. Tàu **Alpha Bulker** (32.741 dwt, đóng 2006) được chốt chờ đường từ Recalada và trả tàu ở Bồ Đào Nha với giá khoảng 9.000 đô la Mỹ.

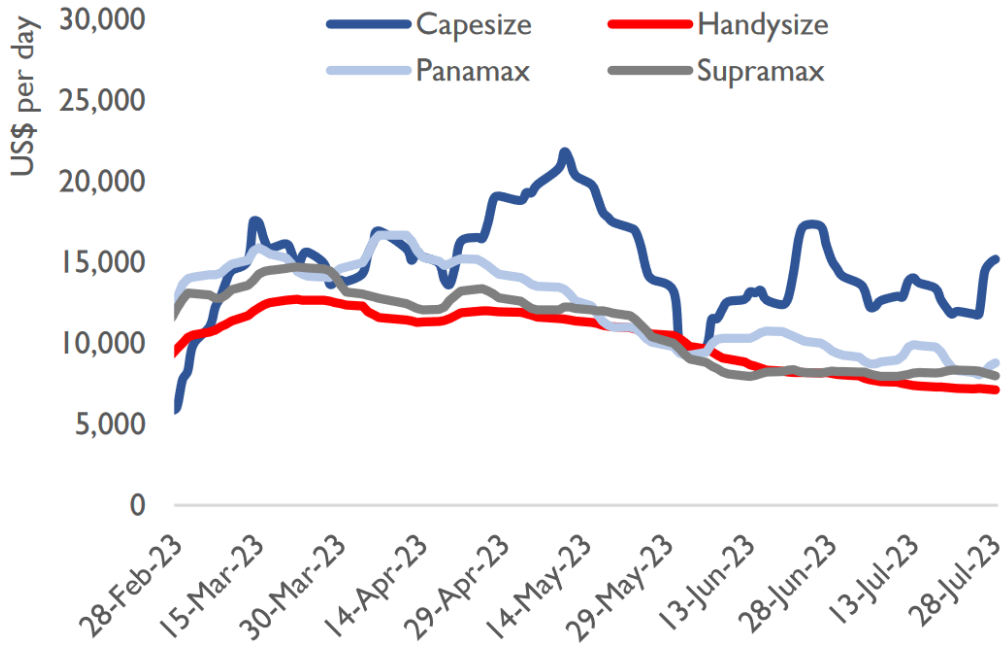
Bảng tham khảo cước một số khu vực trên thế giới trong Tuần 31/2023 vừa qua:

RATES/PANAMAX (USD/DAY, USD/TON)	TUẦN 31/2023	TUẦN 30/2023	Mức thấp nhất năm 2023 (cập nhật tới Tuần 31)	Mức cao nhất năm 2023 (cập nhật tới Tuần 31)
TRANSATLANTIC RV	8,210	6,735	4,830	15,233
TCT CONT/F.EAST	17,364	16,152	14,764	26,465
TCT F.EAST/CONT	2,535	2,501	2,501	9,260
TCT F.EAST RV	6,546	6,525	6,525	14,904
<b>RATES/SUPRAMAX (USD/DAY)</b>				
ATLANTIC RV	7,895	9,386	6,630	17,016
PACIFIC RV	6,700	6,944	5,056	13,531
TCT CONT/F.EAST	10,017	10,483	10,017	19,863

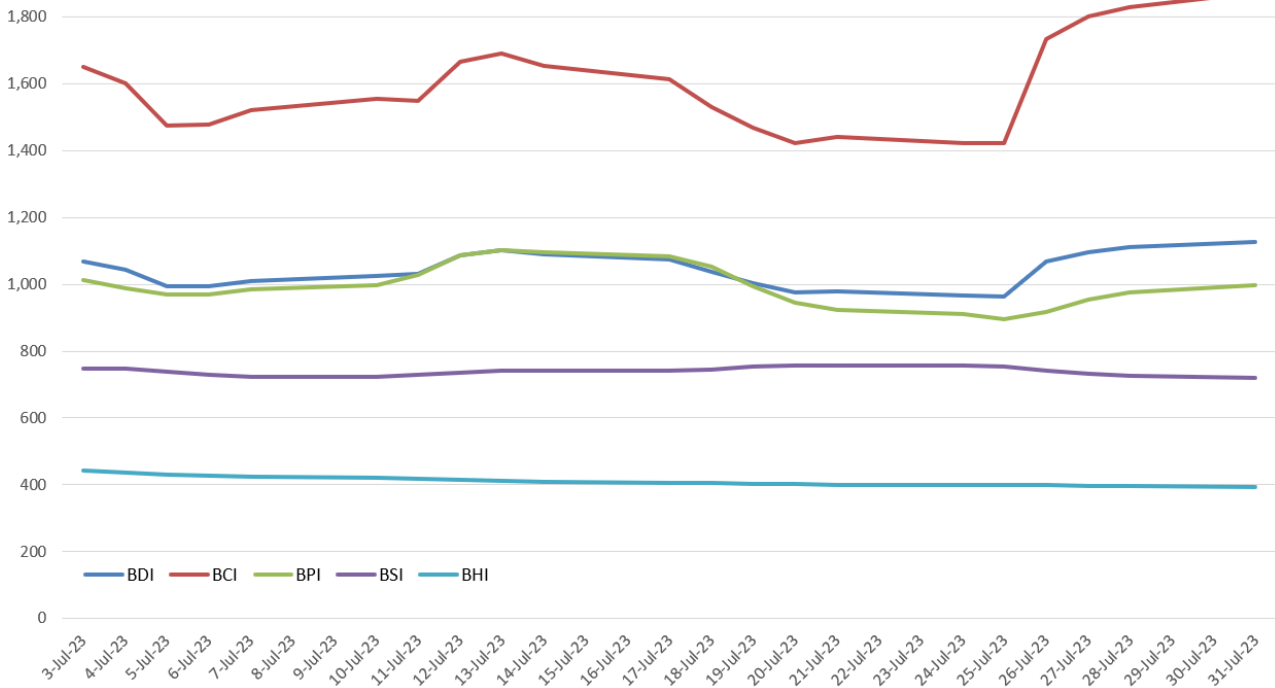
# GIÁ THUÊ T/C TRUNG BÌNH TÀU HÀNG KHÔ THAM KHẢO NGÀY 30/07/2023

	US\$/ngày	▼/▲	
SUPRAMAX	7,989	▼	344
HANDIES 38K	7,123	▼	79

(so sánh với giá trị ngày 24/07/2023)



## 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 81,75 USD/thùng, trong khi giá dầu Brent dừng lại ở mức 85,56 đô la Mỹ/thùng.

Giá dầu kéo dài chuỗi ngày tăng với kỳ vọng rằng Ả Rập Xê-út sẽ gia hạn cắt giảm sản lượng tự nguyện sang tháng 9 và thắt chặt nguồn cung toàn cầu. Ngoài ra, dự trữ dầu đang bắt đầu giảm ở một số khu vực do nhu cầu vượt quá nguồn cung, bị hạn chế bởi việc cắt giảm sản lượng sâu của nhà lãnh đạo OPEC Ả Rập Xê-út.

Thời điểm hiện tại, nhu cầu tăng mạnh ở Trung Quốc đã khiến giá loại dầu thô ESPO của Nga tăng lên mức cao nhất trong 8 tháng qua, khi chênh lệch giữa ESPO với dầu Brent đang ở mức hẹp nhất kể từ khi lệnh cấm vận của EU đối với nhập khẩu dầu của Nga có hiệu lực vào tháng 12/2022. Theo ghi nhận, dầu thô ESPO đến Trung Quốc vào tháng 9 đang được giao dịch ở mức thấp hơn chỉ từ 2 - 2,5 đô la Mỹ/thùng so với dầu Brent trên cơ sở giao hàng tại tàu. Mức chênh lệch này được rút ngắn so với khoảng 4 đô la Mỹ/thùng cho tháng 8.

#### 3.2.1 Phân khúc tàu chở dầu thô

<b>Phân khúc tàu VLCC</b>	Theo báo cáo, do ảnh hưởng của việc cạnh tranh về giá cả mua bán dầu thô trên thị trường khiến cho các đơn hàng từ khu vực Trung Đông có dấu hiệu trượt dốc. Với nguồn cung hàng hóa hạn chế, cước trên tuyến Trung Đông đi Trung Quốc tiếp tục giảm và được ghi nhận ở mức WS 51. Tại khu vực Đại Tây Dương, thị trường có phần ổn định hơn với một số đơn hàng tham gia vào thị trường. Tuy nhiên, cước trên tuyến tây Phi/Trung Quốc vẫn không có sự thay đổi ở mức WS 53.										
	Tuyến	Cước TCE tuần trước (đô la Mỹ/ngày)	Cước TCE tuần này (đô la Mỹ /ngày)	Xu hướng so với tuần trước	Trung Đông/ Trung Quốc	31.000	27.890	↓	Trung Đông/USG	6.900	4.500
Tuyến	Cước TCE tuần trước (đô la Mỹ/ngày)	Cước TCE tuần này (đô la Mỹ /ngày)	Xu hướng so với tuần trước								
Trung Đông/ Trung Quốc	31.000	27.890	↓								
Trung Đông/USG	6.900	4.500	↓								
<b>Phân khúc tàu Suezmax</b>	Cước trên tuyến Tây Phi đi Châu Âu tiếp tục giảm 19% so với tuần trước đó với nguyên nhân từ sự chậm trễ trong việc ký kết hợp đồng mua bán. Theo ghi nhận, cước từ Nigeria đi Rotterdam đã giảm xuống dưới mức WS 72. Bên cạnh đó, sự ảm đạm chung của thị trường cũng đến từ các giao dịch hạn chế tại khu vực Địa Trung Hải, Biển Đen và việc giảm nguồn hàng xuất khẩu từ USG.										
	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	27.370	18.300	↓	Biển Đen/ Địa Trung Hải	29.130	24.800
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	27.370	18.300	↓								
Biển Đen/ Địa Trung Hải	29.130	24.800	↓								

### Phân khúc tàu Aframax

Nhìn chung, việc nhập khẩu hàng hóa từ khu vực Singapore đã và đang có chiều hướng giảm khiến cho cước từ Trung Đông đi Singapore tiếp tục giảm khoảng 3.6% so với tuần trước đó. Tuy nhiên theo dự báo, hàng hóa đầu tháng 8 tham gia vào thị trường sẽ góp phần giữ mức cước ổn định hơn. Bên cạnh đó, khu vực Địa Trung Hải cũng đã chứng kiến sự sụt giảm khi cước trên tuyến Ceyhan/Lavera giảm 16 điểm xuống mức Ws 104.

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	37.200	36.100	↓
Caribs/USG	40.500	22.470	↓
Châu Á/Úc	25.200	25.046	↓

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

Đối với phân khúc **tàu MR**, tại khu vực Bắc Á, các hoạt động giao dịch diễn ra khá sôi động trong tuần vừa qua kéo theo cước tăng lên trên hầu hết tất cả các tuyến. Nguồn cung hàng hóa đang ổn định góp phần làm giảm nguồn cung tàu sẵn có. Tại khu vực Đại Tây Dương, thị trường cũng đang ở mức khá tốt, với nguồn cung tàu cân bằng, ghi nhận cước trên tuyến Cont/USAC đang ở mức WS 170. Ở khu vực USG, nguồn cung hàng trong tháng 8 cũng đã xuất hiện trên thị trường và điều này giúp ngăn chặn các tàu chạy rỗng qua khu vực Châu Âu.

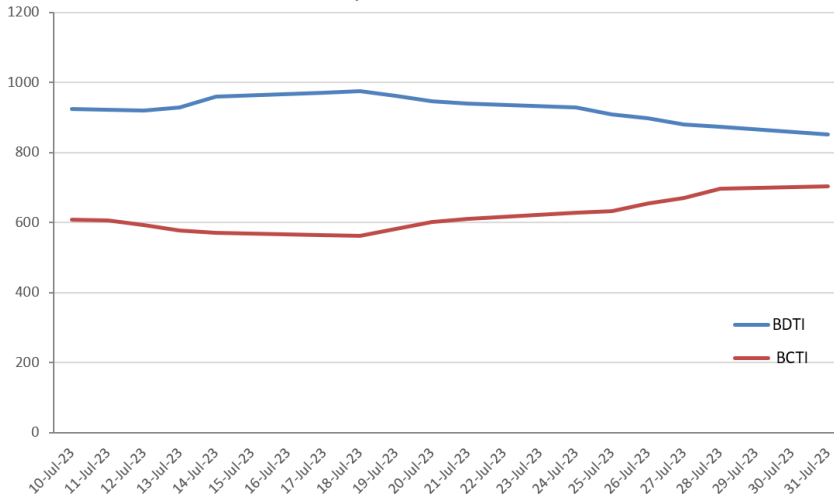
Phân khúc **tàu chở dầu/ hóa chất nhỏ**: Tại khu vực châu Á: nhìn chung, các giao dịch trên thị trường vẫn diễn ra ở mức hạn chế. Đối với các tuyến đi khu vực phía Bắc, chỉ ghi nhận một số đơn hàng chở PX/Benzen với mức cước không có nhiều sự thay đổi. Các giao dịch đi hướng phía Nam có phần ổn định hơn. Ghi nhận một số đơn hàng chở 10.000 tấn hàng MTBE trong đầu tháng 8 được ký kết ở mức 410-430.000 đô la Mỹ, tăng lên từ khoảng mức 390.000 đô la Mỹ trong một vài tuần trước đó. Tại khu vực Trung Đông: thị trường tiếp tục xu hướng trầm lắng, ghi nhận một số hàng hóa như Baseoil và CSS tham gia vào thị trường trong bối cảnh nguồn cung tàu quá lớn tại khu vực. Do đó, việc cạnh tranh về cước là điều không thể tránh khỏi trong giai đoạn hiện tại.

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

	Giá thuê tàu định hạn tuần 31			Giá thuê tàu định hạn tuần 30		
	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM
VLCC	45,000	41,000	39,000	45,000	41,000	38,000
SUEZMAX	45,500	36,000	33,000	46,000	35,500	32,000
AFRAMAX	45,000	37,500	32,000	46,000	37,500	31,000
LR-2	44,000	37,000	31,500	44,500	36,500	31,000
LR-1	34,500	29,500	26,000	35,500	29,500	25,000
MR	27,000	24,500	22,000	28,000	24,500	21,500
HANDY	23,000	18,000	15,500	23,000	18,000	15,000



## 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	540	▼	20	570	▼	20	590	▼	20
2	India	520	▲	10	540	▲	10	560	▲	10
3	Pakistan	500			520			540		
4	Turkey	300	▼	20	310	▼	20	320	▼	20

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

### MỘT SỐ TÀU PHÁ DỠ GHI NHẬN TRONG TUẦN 31/2023

Name	Type	Blt year	LDT	Demolition place	Price (US\$/lt)	Dwt	Comments
Zheng Jie	Bulker	1997	10,613	Bangladesh	495.00	73,409	As is China
Zheng Hao	Bulker	1997	10,613	Bangladesh	495.00	73,049	As is China
Yang Fan	Bulker	1997	10,934	Bangladesh	540.00	69,163	As is China
Great We Wu	Bulker	1994	9,759	Bangladesh	465.00	68,621	As is China
Sinokor Tianjin	Container	1998	4,672	Bangladesh	622.00	11,031	

**CÔNG TY MÔI GIỚI TÀU BIỂN TIÊN PHONG**  
**PIONEER SHIPBROKERS**  
 MUA – BÁN – THUÊ TÀU

Email: [snp@pioneershipbrokers.com.vn](mailto: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.*