



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 32/2023

(01/08/2023 – 07/08/2023)

1. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÃ QUA SỬ DỤNG:

Cuộc chiến giữa Nga và Ukraine vẫn tiếp diễn, khu vực xung quanh và vùng Biển Đen ngày càng căng thẳng, hoạt động thương mại bằng đường biển theo đó cũng khó khăn hơn. Tuần qua cảng Izmail của Ukraine bị tấn công khiến lượng ngũ cốc hơn 40.000 tấn (chuẩn bị xuất khẩu đi Châu Phi, Trung Quốc & Israel) tại đây bị phá hủy gần hết, nguồn cung tàu giảm mạnh xung quanh khu vực này do lo ngại bị ảnh hưởng/tấn công dù cước tại đây đã tăng cao để thu hút. Trong khi đó, một số cảng xuất khẩu dầu mỏ tại Nga cũng đang bất ổn, khả năng cao gây gián đoạn việc buôn bán dầu thô ở Biển Đen, khiến giá dầu mỏ tăng và tiếp tục gây thiệt hại cho nền kinh tế toàn cầu vốn đang lung lay. Thị trường tỷ dân Trung Quốc hứng chịu cơn bão Doksuri (lượng mưa lớn nhất trong 140 năm qua) đã gây thiệt hại về người và của nặng nề ở khu vực miền Bắc Trung Quốc. Nhu cầu sử dụng than tại đây đang tạm thời hạ nhiệt - tăng thêm vấn đề đầu đầu đối với cỡ tàu chuyên chở than-Panamax. Các yếu tố bất ổn định khiến cho tháng 8 mở đầu không mấy tích cực và hiện chỉ số thuê tàu BDI vẫn ở mức thấp 1.145 điểm. Tình hình thị trường mua bán tàu khá ảm đạm, có khá nhiều giao dịch tuần qua là giao dịch cũ mới ghi nhận. Giá bán tàu 5 tuổi đến nay đã giảm trên dưới 5% so với tháng trước, và giảm xung quanh 10% so với 3 tháng trước. Đối với tàu 10-15 tuổi mức giảm là khoảng 10% so với tháng trước và giảm xung quanh 15% so với 3 tháng trước. Vì giá tàu đang giảm nên người Mua nhắm các tàu còn trẻ không quá 10 tuổi để có thể khai thác lâu dài và chờ thị trường hồi phục. Nhìn chung, giá mà Người bán mong muốn và giá Người mua đưa ra dựa trên thị trường hiện tại đang có một khoảng cách khá lớn.

Ở mảng tàu dầu/hóa chất, cước thuê tàu chuyên và cước thuê định hạn nhìn chung đang giảm trên toàn khu vực. Thị trường mua bán tàu tuần qua tiếp tục sụt giảm, trong đó lại có khá nhiều giao dịch cũ và tàu đã bàn giao từ tháng trước. Giá bán tàu nhìn chung vẫn đang ở mức cao-không điều chỉnh nhiều. Tàu MR chemical **Celsius Roskilde** (46.105 dwt, đóng 2009 Hàn Quốc, đã lắp hệ thống xử lý nước dằn, DD/SS 08/2024) vừa được bán với giá khoảng 25 triệu đô la Mỹ. Giá bán này nhìn chung là tốt và ở mức tương tự thời điểm 2 tháng trước, tàu già hơn một tuổi **Gulf Jumeirah** (46.488 dwt, đóng 2008 Hàn Quốc, đã lắp hệ thống xử lý nước dằn, DD/SS 12/2023) bán với giá khoảng 23,5 triệu đô la Mỹ. Tháng trước, Yangzijiang Financial mua hai tàu stainless steel là **RT Star** (26.199 dwt, đóng 2011 Nhật, đã lắp hệ thống xử lý nước dằn, DD 07/2024, SS 06/2026) với giá khoảng 19,5 triệu đô la Mỹ. Đồng thời họ cũng mua thêm tàu J19 **Celsius Mayfair** (19.999 dwt, đóng 2007 Nhật, đã lắp hệ thống xử lý nước dằn, DD 12/2024, SS 01/2027) với giá khoảng 12,64 triệu đô la Mỹ. Giá tàu này có hơi thấp hơn so với tàu chị em **Celsius Monaco** (19.999 dwt, đóng 2005 Nhật, đã lắp hệ thống xử lý nước dằn, DD 10/2023, SS 11/2025) được bán tuần trước với giá khoảng 13,8 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
<i>BULKERS / GENERAL CARGOES</i>						
Chiming	2002	Japan	170,578	Undisclosed	GMS	Old sale 07/2023, DD 04/2025, SS 04/2027
Nord Amazon	2020	Japan	64,499	32.00	Greek	BWTS & scrubber fitted, DD due 12/2023, SS 07/2025
Nord Everest	2016	Japan	60,436	24.50	Unity	Fw dely 12/2023, BWTS fitted, DD 06/2024, SS 05/2026
Devbulk Gulten	2015	Japan	55,865	22.60	Undisclosed	BWTS fitted, tier II, eco M/E, DD/SS 03/2025
RHL Monica	2008	Japan	53,542	Undisclosed	Indonesian, Guritas	Old sale 07/2023, DD/SS 11/2023
KK Mineral	2017	China	45,429	22.00	Undisclosed	BWTS fitted, DD 07/2025, SS 05/2027
Steady Sarah	2011	Japan	38,468	15.00	UK-based	OHBS, BWTS fitted, DD due 09/2023, SS 05/2026
Bulk Trader	2018	China	37,845	20.00	Undisclosed	Incl TC back until 02/2024 at US\$ 12,5k/pd, BWTS fitted, M/E MAN-B&W, DD 11/2025, SS 11/2028, German owners
Shikoku Island	2014	Japan	33,443	19.30	Undisclosed	Incl 2 years BBHP, BWTS fitted, log-fitted, DD/SS 11/2024
<i>TANKERS</i>						
V. Trust	2017	Korea	301,123	90.00	HMM	Old sale 07/2023, scrubber fitted, tier II, eco M/E, DD 09/2025, SS 08/2027
Tornado A	2003	Japan	105,411	24.75	Undisclosed	BWTS fitted, DD 10/2023, SS 09/2025
Zarya	2006	Croatia	65,079	Undisclosed	Undisclosed	Old sale 07/2023, ice class 1B, DD 06/2024, SS 05/2026
Celsius Roskilde	2009	Korea	46,105	25.00	Undisclosed	BWTS fitted, chemical IMO II, epoxy phenolic coated, DD/SS 08/2024
RT Star	2011	Japan	26,199	19.50	Yangzijiang Financial	Old sale 07/2023, BWTS fitted, chemical IMO II, stainless steel, DD 07/2024, SS 06/2026
Celsius Mayfair	2007	Japan	19,999	12.64	Yangzijiang Financial	Old sale 07/2023, BWTS fitted, chemical IMO II/III, stainless steel, DD 12/2024, SS 01/2027
Athenia	2008	China	8,828	4.50	Undisclosed	BWTS fitted, tier II, DD 11/2025, SS 06/2027, Singaporean owners
Ad Princess	2012	China	7,054	5.80	Undisclosed	BWTS fitted, DD 11/2024, SS 11/2026, Chinese owners

CONTAINERS

YM Warranty	2019	Japan	146,749	102.00		14220 teu, BWTS fitted, DD/SS 03/2024
YM Wellbeing	2018	Japan	146,749	102.00	Yang Ming Marine Transport	14220 teu, BWTS fitted, DD/SS due 10/2023
YM Wellspring	2019	Japan	146,749	102.00		14220 teu, BWTS fitted, DD/SS 03/2024
Sheffield	2003	Korea	34,315	Undisclosed	MSC	Old sale 07/2023, 2556 teu, ice class II, M/E Sulzer, DD 08/2025, SS 05/2027
A Xinxia	2007	Japan	12,597	8.00	Far Eastern	907 teu, fully cellular, DD/SS 06/2024

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
		08/2023	1M	3M	6M	12M	

CAPESIZE

180k dwt	Resale	61.00	-4%	-9%	12%	-4%	52.75
180k dwt	5 tuổi	47.50	-6%	-14%	7%	-11%	37.00
170k dwt	10 tuổi	29.50	-6%	-12%	0%	-17%	26.00
150k dwt	15 tuổi	18.50	-5%	-15%	-3%	-20%	16.50

PANAMAX

82k dwt	Resale	38.00	-1%	-7%	1%	-12%	33.50
82k dwt	5 tuổi	31.50	-2%	-9%	3%	-14%	26.50
76k dwt	10 tuổi	21.50	-2%	-16%	-7%	-20%	17.75
74k dwt	15 tuổi	13.50	-10%	-23%	-11%	-29%	12.00

SUPRAMAX

62k dwt	Resale	36.00	-3%	-9%	-1%	-13%	31.25
58k dwt	5 tuổi	29.50	-2%	-8%	4%	-11%	21.50
56k dwt	10 tuổi	18.50	-9%	-16%	-3%	-23%	15.75
52k dwt	15 tuổi	13.50	-8%	-16%	-11%	-27%	11.00

HANDYSIZE

37k dwt	Resale	32.00	-2%	-3%	8%	-4%	25.50
37k dwt	5 tuổi	24.50	-4%	-9%	-2%	-16%	19.00
32k dwt	10 tuổi	17.00	-3%	-13%	0%	-17%	12.50
28k dwt	15 tuổi	11.00	-4%	-15%	0%	-27%	7.75

Giá trị tàu hàng khô (đv: triệu đô la Mỹ)		% thay đổi theo (M (month) = tháng)					TB 5 năm
		08/2023	1M	3M	6M	12M	

VLCC

310k dwt	Resale	126.00	0%	0%	0%	15%	97.50
310k dwt	5 tuổi	99.50	-1%	-1%	-1%	18%	73.00
250k dwt	10 tuổi	74.50	-1%	-3%	-3%	27%	50.00
250k dwt	15 tuổi	58.00	-1%	-4%	-4%	43%	34.75

SUEZMAX

160k dwt	Resale	90.00	0%	5%	5%	14%	66.00
150k dwt	5 tuổi	72.50	-1%	5%	6%	24%	50.00
150k dwt	10 tuổi	58.50	0%	8%	9%	36%	34.75
150k dwt	15 tuổi	37.50	0%	9%	10%	34%	21.25

AFRAMAX

110k dwt	Resale	79.50	0%	1%	5%	15%	54.50
110k dwt	5 tuổi	64.00	-2%	2%	2%	20%	40.50
105k dwt	10 tuổi	51.50	0%	2%	2%	36%	27.75
105k dwt	15 tuổi	34.50	0%	5%	5%	34%	17.25

MR

52k dwt	Resale	51.00	0%	0%	5%	11%	39.25
52k dwt	5 tuổi	40.50	-2%	-5%	-4%	8%	30.00
45k dwt	10 tuổi	32.50	-4%	-7%	-4%	21%	20.25
45k dwt	15 tuổi	22.50	-4%	-8%	-2%	22%	12.75

2. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÓNG MỚI:

Type	Size	Price (m.usd)	Qty	Yard	Owners	Delivery	Comments
LPG	174,000 cbm	259.50	1	Hanwha Ocean	Mitsui OSK Lines	2027	
LPG	174,000 cbm	260.00	2	Hyundai H.I.	Evalend Shipping	2027	Price per unit
Bulker	63,000 dwt	33.00	1	COSCO Zhoushan	Greek	2025	
Bulker	63,000 dwt	-	1	New Dayang Shipyard	Chellaram Shipping	2026	

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)				
	08/ 2023	1M	3M	6M	12M
Capesize (180.000 dwt)	65.0	0.00%	0.78%	4.84%	-0.76%
Panamax (77.000 dwt)	42.0	0.00%	6.33%	21.74%	5.00%
Supramax (61.000 dwt)	38.0	0.00%	2.70%	18.75%	1.33%
Handysize (37.000 dwt)	33.0	0.00%	3.13%	13.79%	-4.35%

Giá trị tàu dầu đóng mới (đv: triệu đô la Mỹ)	% thay đổi theo (M (month) = tháng)				
	08/ 2023	1M	3M	6M	12M
VLCC (300.000 dwt)	127.0	0.00%	3.25%	4.96%	5.83%
Suezmax (170.000 dwt)	86.0	0.00%	4.24%	6.17%	4.88%
A.max (115.000 dwt)	68.5	0.00%	3.01%	7.03%	5.38%
MR (56.000 dwt)	47.5	0.00%	3.26%	6.74%	7.95%

3. THỊ TRƯỜNG THUÊ TÀU

3.1. Thị trường thuê tàu hàng khô:

Nhìn chung thị trường **Ultramax** và **Supramax** tuần qua vẫn giảm. Tuy nhiên, nhận thấy cước tăng nhẹ ở Ấn Độ Dương do nhiều chuyến hàng đến từ Nam Phi. Nơi Bờ Đông Nam Mỹ cùng với Đông Nam Á vẫn đang ở mức thấp, mong chờ đợt tăng nhẹ trong vài tuần tới. Cước trung bình trong tuần đóng cửa ở mức 7.568 đô la Mỹ, giảm 421 đô la Mỹ (tương đương 5,27%) so với mức 7.989 đô la Mỹ của tuần trước. Phía Thái Bình Dương, tàu **Ocean Venus** (61.464 dwt, đóng 2012) được chốt đi ngay từ Prai băng qua Úc đến khu vực Singapore-Nhật Bản với giá khoảng 10.000 đô la Mỹ, cùng lúc tàu **Star Lotus** (61.347 dwt, đóng 2016) được chốt đi từ Cảng Kembla (01-03/08) đến Chittagong với giá khoảng 10.000 đô la Mỹ cộng thêm 200.000 đô la Mỹ chi phí ballast và tàu **Akij Noble** (58.710 dwt, đóng 2006) được chốt đi ngay từ Singapore băng qua Indonesia đến Bờ Đông Ấn Độ với giá khoảng 9.500 đô la Mỹ. Trong khi đó, ở Ấn Độ Dương, XO Shipping chốt tàu **Nefeli** (63.466 dwt, đóng 2016) đi ngay từ Mumbai qua Fujairah đến Maldives với giá khoảng 12.250 đô la Mỹ, cùng lúc tàu **World Royal** (61.201 dwt, đóng 2022) được MOL chốt chuyến chở muối từ Navlakhi (29-31/07) đến Hàn Quốc với giá khoảng 11.750 đô la Mỹ. Phía Đại Tây Dương, tàu **Shanghai Bulker** (56.719 dwt, đóng 2012) được chốt chở than cốc từ Brownsville (05-10/08) đến Viễn Đông với giá khoảng 10.000-13.000 đô la Mỹ. Ở mảng thuê định hạn, Crescent Bulk thuê tàu **ETG Ubuntu** (64.195 dwt, đóng 2022) khoảng 3-5 tháng, giao tàu ngay ở Philippines và trả tàu ở nơi bất kỳ với giá khoảng 14.000 đô la Mỹ.

Tuần qua vẫn tiếp tục chuỗi tiêu cực đối với phân khúc **Handies**. Cước trung bình trong tuần đóng cửa ở mức 7.020 đô la Mỹ, giảm 103 đô la Mỹ so với mức 7.123 đô la Mỹ của tuần trước. Kỳ nghỉ mùa hè được xem là nguyên nhân chính làm giảm nhu cầu chở hàng mới, dẫn đến sự gia tăng số lượng tàu neo đậu ở Đại Tây Dương. Thị trường khu vực Continent và Địa Trung Hải không có nhiều biến động, một tàu khoảng 37.000 dwt được chốt khoảng 5.000 đô la Mỹ cho chuyến đi từ Morocco đến Baltic. Ultrabulk chốt một tàu đi từ Iskenderun đến khu vực Caribbean-Bờ Bắc Nam Mỹ với giá khoảng 7.400-7.600 đô la Mỹ. Một tàu khoảng 33.000 dwt được chốt đi từ Morocco đến khu vực Amsterdam-Rotterdam-Antwerp-Ghent với giá khoảng 5.000 đô la Mỹ. Các chuyến chở hàng rời từ Biển Đen giảm mạnh trong khi cước các chuyến fronthaul đang leo thang. Thị trường ở Vịnh Hoa Kỳ rất khó để đưa ra nhận định, các tàu Handy cỡ lớn đang được định giá khoảng 7.000 đô la Mỹ đối với các chuyến xuyên Đại Tây Dương. Phía Bờ Đông Nam Mỹ, thị trường tuy tăng nhưng vẫn còn đó hạn chế do số lượng tàu chờ quá nhiều nơi đây. Một tàu khoảng 34.000 dwt được chốt đi từ Santos đến Biển Đen với giá khoảng 8.500 đô la Mỹ. Vùng Viễn Đông, một tàu khoảng 35.000 dwt được chốt đi từ Biển Đỏ đến Continent với giá khoảng 5.000 đô la Mỹ. Thị trường tiêu cực do thiếu vắng các chuyến tàu vẫn đang tiếp tục trên khu vực Châu Á. Số lượng tàu chờ ở khu vực Bắc Trung Quốc-Nhật Bản đang tăng dần, khả năng cao cước sẽ giảm trong tương lai gần. Ít hoạt động vận tải diễn ra, ghi nhận tàu **Uni Wealth** (29.356 dwt, đóng 2009) neo ở Zhenjiang được chốt ngay một chuyến ngắn đến Nhật Bản với giá khoảng 6.000 đô la Mỹ. Tàu **Ken Sky** (28.930 dwt, đóng 2011) neo ở Zhoushan, có tin được chốt giao tàu ngay, băng qua Úc sau đó vòng lại Trung Quốc với giá khoảng 5.000 đô la Mỹ, tuy nhiên chi tiết thương vụ không được tiết lộ. Tàu **Shinsung Accord** (37.063 dwt, đóng 2015) neo ở Thái Lan được chốt chở đá spodumene băng qua Úc đến Trung Quốc với giá khoảng 7.000 đô la Mỹ.

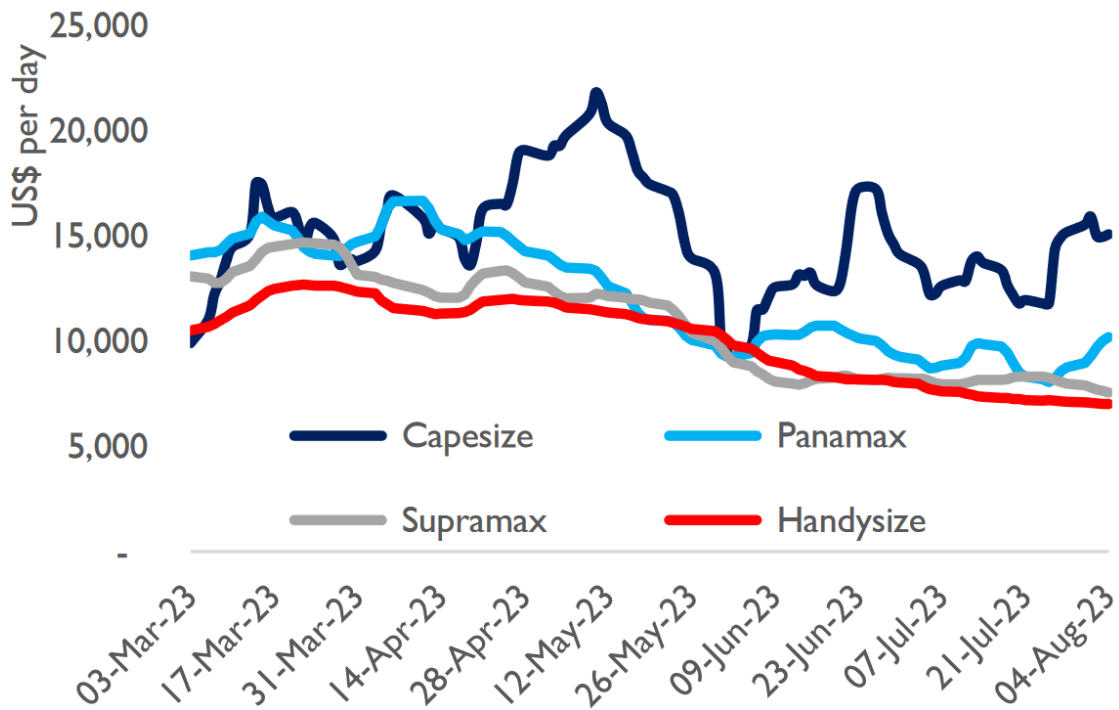
Bảng tham khảo cước một số khu vực trên thế giới trong Tuần 32/2023 vừa qua:

RATES/PANAMAX (USD/DAY, USD/TON)	TUẦN 32/2023	TUẦN 31/2023	Mức thấp nhất năm 2023 (cập nhật tới Tuần 32)	Mức cao nhất năm 2023 (cập nhật tới Tuần 32)
TRANSATLANTIC RV	10,805	8,210	4,830	15,233
TCT CONT/F.EAST	20,032	17,364	14,764	26,465
TCT F.EAST/CONT	2,846	2,535	2,501	9,260
TCT F.EAST RV	7,640	6,546	6,525	14,904
RATES/SUPRAMAX (USD/DAY)				
ATLANTIC RV	7,368	7,895	6,630	17,016
PACIFIC RV	6,650	6,700	5,056	13,531
TCT CONT/F.EAST	9,933	10,017	9,933	19,863

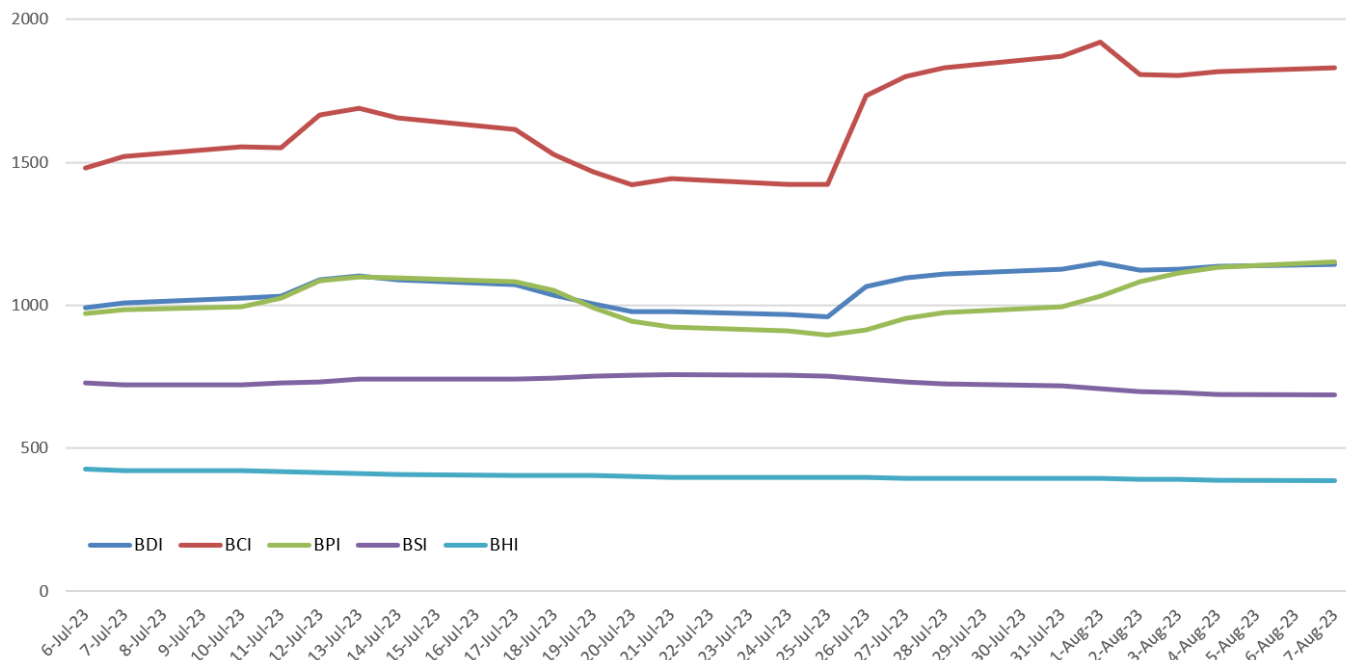
GIÁ THUÊ T/C TRUNG BÌNH TÀU HÀNG KHÔ THAM KHẢO NGÀY 07/08/2023

	US\$/ngày	▼/▲	
SUPRAMAX	7,568	▼	421
HANDIES 38K	7,020	▼	103

(so sánh với giá trị ngày 30/07/2023)



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 81,81 đô la Mỹ/thùng - giảm 1,22%, trong khi giá dầu Brent dừng lại ở mức 85,26 đô la Mỹ/thùng - giảm 1,14%. Đây là sự sụt giảm diễn ra sau sáu tuần tăng liên tiếp đối với cả dầu Brent và WTI.

Theo ghi nhận, giá dầu thế giới trong vài tuần gần đây được củng cố bởi dự báo Cục Dự trữ Liên bang Mỹ (FED) có thể tạm dừng tăng lãi suất, nguồn cung của Tổ chức Các nước Xuất khẩu Dầu mỏ và các đồng minh (OPEC+) giảm và hy vọng về các biện pháp kích thích kinh tế tại Trung Quốc sẽ thúc đẩy nhu cầu dầu phục hồi tại nước nhập khẩu dầu hàng đầu thế giới. Cùng với thông báo cắt giảm sản lượng, Saudi Arabia ngày 5/8 đã tăng giá bán chính thức đối với hầu hết các loại dầu xuất khẩu sang châu Á kỳ hạn tháng 9.

3.2.1 Phân khúc tàu chở dầu thô

Phân khúc tàu VLCC	Cước trên tuyến Trung Đông đi Trung Quốc tiếp tục theo xu hướng giảm do ảnh hưởng của việc cắt giảm sản lượng từ khu vực Trung Đông, với cước được ghi nhận quanh mức WS 48. Tuy nhiên, với sự hậu thuẫn của nguồn cung hàng trong tháng tám từ hai khu vực châu Á và châu Mỹ nên việc cạnh tranh về cước diễn ra không quá gay gắt. Ngoài ra, việc gián đoạn của lịch trình tàu do ảnh hưởng của các cơn bão tại khu vực Thái Bình Dương cũng khiến cho nguồn cung tàu sẵn có giảm xuống trong ngắn hạn.			
	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	27.890	22.260	↓
	Trung Đông/USG	4.500	- 518	↓

Phân khúc tàu Suezmax

Theo tổng hợp, việc giảm sản lượng xuất khẩu dầu từ Nga đã khiến cho nguồn cung tàu tại khu vực Đại Tây Dương tăng lên đáng kể. Đồng thời, sản lượng xuất khẩu dầu từ Nigeria cũng đang theo chiều hướng giảm, kéo theo cước trên tuyến Nigeria/Rotterdam xuống mức WS 65. Theo dự báo, xu hướng thị trường sẽ không có nhiều sự thay đổi diễn ra trong ngắn hạn.

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	18.300	12.810	↓
Biển Đen/ Địa Trung Hải	24.800	16.160	↓

Phân khúc tàu Aframax

Thị trường Châu Âu đã chứng kiến sự sụt giảm trong hơn hai tuần liên tiếp và các chủ tàu đang phải cạnh tranh gay gắt để ký kết hàng hóa. Theo ghi nhận, cước trên tuyến Địa Trung Hải/Biển Đen đang ở quanh mức WS 80 và Tây Phi đi Châu Âu cũng giảm xuống mức WS 65. Nhìn chung, không có quá nhiều giao dịch được ký kết trong tuần vừa qua và nguồn cung tàu vẫn đang ở mức cao.

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:

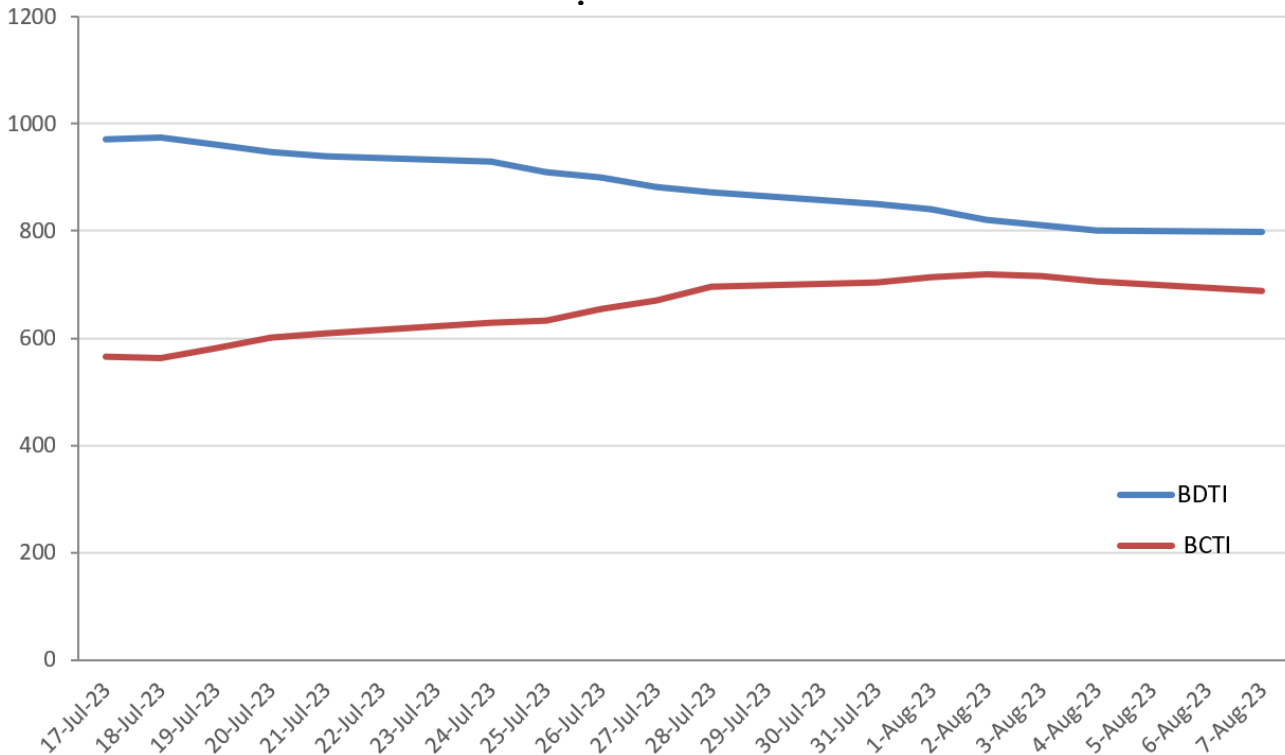
Đối với phân khúc **tàu MR**, tuần này mang đến một tia hy vọng cho chủ tàu khi nguồn cung hàng trong tháng mới đang ở mức ổn định và cước có xu hướng tăng lên ở khu vực Bắc Á. Trong khi đó, tình hình trở nên tồi tệ hơn cho những người thuê tàu với những đợt bão Doksuri mới đang hành hoành ở khu vực Thái Bình Dương, dẫn đến vấn đề khó khăn do thay đổi lịch trình của tàu. Tại khu vực Đông Nam Á, các hoạt động vẫn đang diễn ra một cách trầm lắng, cước từ khu vực Singapore đi Đông Úc đang được báo cáo quanh mức 23.500 đô la Mỹ/ngày. Theo ghi nhận, có khá nhiều chủ tàu ở khu vực lặn cận đang chạy ballast qua khu vực Trung Đông và Bắc Á và điều này làm giảm bớt sức ép lên nguồn cung tàu tại khu vực Singapore. Tại khu vực UKC, xu hướng thị trường diễn ra khá ổn định với cước trên tuyến Cont/USAC đang ở mức WS 160 tương đương với khoảng 15.000 đô la Mỹ/ngày.

Phân khúc tàu chở dầu/ hóa chất nhỏ: Tại khu vực châu Á: các giao dịch hàng hóa đi khu vực phía Bắc vẫn diễn ra khá mờ nhạt. Trong khi hàng hóa từ phía Bắc có phần ổn định hơn và đặc biệt là ảnh hưởng của bão Khanun. Theo ghi nhận, ngoài những yêu cầu đối với hàng hóa bị trễ lịch trình do bão, người thuê còn có nhu cầu tìm tàu cho các đơn hàng mới đi Đông Nam Á và Ấn Độ. Đối với hàng dầu cò, người thuê đang tiếp tục hoàn thiện các đơn hàng trong cuối tháng tám. Theo ghi nhận, cước chở 10-12.000 tấn hàng đi bờ đông Ấn Độ đang ở quanh mức 36-38 đô la Mỹ/tấn và 43-45 đô la Mỹ/tấn cho các đơn hàng chở 15-18.000 tấn đi khu vực bờ Tây (cước có thể cao hoặc thấp hơn một vài đô tùy thuộc vào cảng xếp/dỡ hàng). Tại khu vực Trung Đông, khá nhiều tàu đang chờ đợi để ký kết hàng hóa trong bối cảnh nguồn cung hàng hóa nhỏ giọt trên thị trường. Tại khu vực châu Âu: cước chở 10-15.000 tấn CPP cross-Cont và từ Cont/Địa Trung Hải đang lặn ở mức 160-180.000 đô la Mỹ và 300-400.000 đô la Mỹ. Ngoài ra, ghi nhận một số đơn hàng chở SUA đi khu vực Brazil mới xuất hiện trên thị trường.

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

	Giá thuê tàu định hạn tuần 32			Giá thuê tàu định hạn tuần 31		
	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM
VLCC	44,000	40,000	38,000	45,000	41,000	39,000
SUEZMAX	46,000	36,000	33,000	45,500	36,000	33,000
AFRAMAX	45,500	37,500	32,000	45,000	37,500	32,000
LR-2	44,000	37,000	31,000	44,000	37,000	31,500
LR-1	34,000	29,000	25,500	34,500	29,500	26,000
MR	26,500	24,000	21,500	27,000	24,500	22,000
HANDY	22,500	18,000	15,000	23,000	18,000	15,500

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	Bangladesh	525	▼ 15	545	▼ 25	565	▼ 25
2	India	520		540		560	
3	Pakistan	500		520		540	
4	Turkey	300		310		320	

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

MỘT SỐ TÀU PHÁ DỠ GHI NHẬN TRONG TUẦN 32/2023

Name	Type	Blt year	LDT	Demolition place	Price (US\$/t)	Dwt	Comments
MSC Erminia	Container	1993	17,694	Indian	500.00	56,152	
Maersk Patras	Container	1998	12,400	-	-	37,842	“As is” bss Jebel Ali
MSC Lana II	Container	1999	10,351	Indian	515.00	29,337	HKC recycling
Sol Straits	Container	1997	7,808	Bangladesh	592.00	22,900	Incl 250MT ROB
Tecumseh	Bulker	1973	8,016	-	-	29,984	
Tai Hwa	Ro Pax	1989	4,043	Bangladesh	460.00	2,296	“As is” bss Kaohsiung
Nova Florida	Reefer	1989	3,374	Indian	-	6,729	

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.*