



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 45/2024

(05/11/2024 – 08/11/2024)

1. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÁ QUẢ SỬ DỤNG:

Tuần qua, cả thế giới đều theo dõi kết quả bầu cử tổng thống của Mỹ. Sau cùng, ông Donald Trump một lần nữa trở thành tổng thống Mỹ thứ 47. Câu hỏi quan trọng đặt ra lúc này là ngành nào sẽ được hưởng lợi hoặc bị giảm ưu thế. Dẫu rằng nước Mỹ chưa công bố kế hoạch nào cụ thể, nhưng ngành vận tải biển vẫn có quan hệ mật thiết với các nền kinh tế thế giới, chắc chắn sẽ có nhiều biến động đáng kể. Ngoài ra, trong suốt chiến dịch tranh cử, ông Trump nhiều lần nhấn mạnh việc áp thuế hàng hóa nhập khẩu từ Trung Quốc (khi thuế tăng cao, các doanh nghiệp có xu hướng chuyển chuỗi cung ứng/sản xuất ra khỏi Trung Quốc để tránh rủi ro và theo đó, Việt Nam có thể hưởng lợi nếu ông Trump tiếp nối chính sách này). Tuy nhiên, điều này sẽ tạo thêm sức ép đến người tiêu dùng, lạm phát tăng và ảnh hưởng lớn đến hoạt động thương mại toàn cầu. Như vậy, căng thẳng Mỹ - Trung Quốc sẽ ngày càng gia tăng nhưng mặt khác, điều này cũng có thể mở ra cơ hội giao thương cho các quốc gia khác.

Ở mảng tàu hàng khô, tuần qua chỉ số BDI tăng trở lại (cao hơn 14%), hiện ghi nhận 1.558 điểm. Cụ thể tổng quan chỉ số thuê tàu các phân khúc như sau: dẫn dắt thị trường là Capesize khi tăng mạnh 36% nhờ hoạt động nhập khẩu hàng hóa tích cực cho mùa lễ hội của Trung Quốc. Các phân khúc còn lại biến động khá ít: Panamax và Handysize giảm lần lượt 1% và 1,9%, trong khi đó Supramax tăng chưa đầy 1%. Dự báo, các hoạt động thuê tàu sẽ sớm dần dập và nóng lên bởi các kỳ lễ sắp đến. Đối với thị trường mua bán tàu, hiện người Mua có tâm lý chờ đợi xu hướng thị trường rõ ràng hơn. Giá tàu Panamax tiếp tục giảm nhẹ và được dự báo sẽ còn giảm trong thời gian tới. Giá tàu Supramax và Handysize đã chững lại lâu nay cũng bắt đầu điều chỉnh hạ giá nhưng xu hướng chưa lan rộng. Ở phân khúc Supramax, tàu **Hong Bo 6** (56.880 dwt, đóng 2011 Trung Quốc, đã lắp hệ thống xử lý nước dẫn, DD/SS 11/2026) được chủ tàu Trung Quốc bán thành công với giá khoảng 14 triệu đô la Mỹ. Mức này khá tốt cho Người bán. Ở phân khúc tàu Handysize, tàu **Arctic Ocean** (36.009 dwt, đóng 2010 tại xưởng Samjin đặt tại Trung Quốc, DD/SS 08/2025) được chủ tàu Anh chốt cho người Mua Trung Đông với giá khoảng 11,6 triệu đô la Mỹ. Mức này khá hợp lý nếu so với tàu trẻ hơn một tuổi **Indian Ocean** (36.009 dwt, DD/SS 10/2026) bán cho người Mua Indonesia với giá khoảng 12,5 triệu đô la Mỹ cách đây 2 tuần. Hai tàu trên đều chờ gỡ được, đã lắp hệ thống xử lý nước dẫn.

Ở mảng tàu dầu/hóa chất, thêm một tuần lễ đầy áp lực trôi qua. Cuộc khá thấp và trầm lắng, chỉ số BCTI (Baltic Clean Tanker Index) và BDTI (Baltic Dirty Tanker Index) lần lượt giảm thêm 9% và 4% (giảm trung bình 12-13% so với một tháng trước). Vì thị trường ảm đạm nên không ngạc nhiên khi vắng bóng các thương vụ mua bán tàu trong tuần qua.

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						
Potina	2011	China	93,183	13.50	Chinese	BWTS fitted, DD/SS 07/2026
Captain Mike	2005	Japan	87,052	13.00	Fujian Ocean	BWTS fitted, DD/SS 09/2025
Ioannis M	2005	Japan	87,052	13.00		BWTS fitted, DD 03/2026, SS 03/2028
Eolos G	2014	Tsuneishi Cebu, Philippines	81,817	26.50	Globus	BWTS & scrubber fitted, DD 12/2025, SS 07/2027
Eolos Angel	2016	China	81,183	27.50		BWTS & scrubber fitted, DD due 12/2024, SS 10/2026
CL Singapore	2016	China	81,323			Auction sale in China, BWTS fitted, DD/SS 01/2026
CL Tianjing	2016	China	81,315	Undisclosed	Undisclosed	Auction sale in China, BWTS fitted, DD/SS 03/2026
CL Rizao	2015	China	81,296			Auction sale in China, BWTS fitted, DD/SS 05/2026
CMB Permeke	2019	Tsuneishi Cebu, Philippines	81,795	34.00	Greek, Adelfia Navigation	BWTS fitted, DD 01/2027, SS 02/2029
Energy Sunrise	2014	Japan	81,793	23.50	Greek	BWTS fitted, DD 04/2027, SS 06/2029
Navios Sagittarius	2006	Japan	75,756	10.90	Indonesian	BWTS fitted, DD 03/2025, SS 11/2026
Golden Diamond	2013	India	74,134	17.50	Turkish	Old sale, BWTS fitted, ice class 1C, DD 07/2026, SS 09/2028
Asia Graeca	2004	Japan	73,902	Undisclosed	Southeast Asian	BWTS fitted, DD 09/2027, SS 09/2029
Indigo Cefiro	2012	Japan	58,737	Undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted, DD 06/2025, SS 07/2027
Hong Bo 6	2011	China	56,880	14.00	Undisclosed	BWTS fitted, M/E Man-B&W (made by STX), DD/SS 11/2026, Chinese owners
Arctic Ocean	2010	Samjin, China	36,009	11.60	Middle Eastern	BWTS fitted, log-fitted, DD/SS 08/2025, UK-based owners
Miltiades II	2006	Japan	30,536	Undisclosed	Undisclosed	DD due 11/2024, SS 10/2026, Greek owners

CONTAINERS

Istanbul Express	2016	HHIC, Philippines	117,780	Undisclosed		9040 teu, BWTS fitted, DD 10/2026, SS 10/2028
Bremerhaven Express	2015	HHIC, Philippines	111,650	Undisclosed		9019 teu, BWTS fitted, DD 09/2026, SS 09/2028
Sydney Express	2016	HHIC, Philippines	111,595	Undisclosed	Greek	9040 teu, BWTS fitted, DD/SS 03/2026
Czech	2015	HHIC, Philippines	111,530	Undisclosed		9040 teu, BWTS fitted, DD/SS 10/2025
Ever United	1996	Japan	62,386	26.50	Undisclosed	5365 teu, BWTS fitted, M/E Sulzer, DD 01/2025, SS 01/2027
Ludwig Schulte	2008	China	23,175	14.50	MSC	1740 teu, BWTS fitted, DD 10/2026, SS 07/2028
Quezon Bridge	2009	Japan	21,920	15.50	Indonesian	1700 teu, BWTS fitted, DD/SS 05/2026
Contship Fun	2006	China	11,836	8.20		Incl balance of TC, 957 teu, CR 2X45T, ice class II, DD/SS 01/2026
Contship Sun	2007	China	11,821	8.20	Undisclosed	Incl balance of TC, 957 teu, BWTS fitted, CR 2X45T, ice class II, DD 02/2025, SS 02/2027

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	Giá trị tàu dầu/hóa chất (đv: triệu đô la Mỹ)		% thay đổi theo (M (month) = tháng)					TB 5 năm
		10/2024	1M	3M	6M	12M				10/2024	1M	3M	6M	12M	
CAPESIZE							VLCC								
180k dwt	Resale	77.00	1%	1%	2%	22%	57.50	310k dwt	Resale	149.00	3%	3%	5%	18%	106.25
180k dwt	5 tuổi	64.00	1%	1%	4%	35%	41.25	310k dwt	5 tuổi	116.00	1%	1%	3%	18%	80.25
170k dwt	10 tuổi	45.00	1%	1%	6%	53%	29.00	250k dwt	10 tuổi	86.00	1%	-2%	2%	15%	56.50
150k dwt	15 tuổi	28.50	-2%	-2%	0%	39%	18.50	250k dwt	15 tuổi	58.00	0%	1%	2%	3%	40.25
PANAMAX							SUEZMAX								
82k dwt	Resale	41.50	-3%	-3%	-3%	9%	35.75	160k dwt	Resale	99.00	1%	1%	1%	9%	73.75
82k dwt	5 tuổi	36.50	-4%	-4%	-1%	12%	29.00	150k dwt	5 tuổi	81.00	-2%	-2%	-2%	10%	56.50
76k dwt	10 tuổi	25.75	-10%	-11%	-10%	14%	20.00	150k dwt	10 tuổi	66.00	-2%	-2%	-2%	13%	41.00
74k dwt	15 tuổi	16.25	-12%	-14%	-14%	8%	13.50	150k dwt	15 tuổi	47.00	0%	0%	2%	18%	26.00
SUPRAMAX							AFRAMAX								
62k dwt	Resale	41.00	0%	-1%	0%	14%	33.50	110k dwt	Resale	85.00	-1%	1%	2%	7%	61.00
58k dwt	5 tuổi	35.75	-2%	-2%	5%	23%	24.25	110k dwt	5 tuổi	72.50	1%	1%	1%	13%	47.00
56k dwt	10 tuổi	25.00	-9%	-11%	-6%	25%	17.75	105k dwt	10 tuổi	59.00	-1%	-1%	3%	15%	34.00
52k dwt	15 tuổi	15.50	-3%	-6%	0%	11%	12.25	105k dwt	15 tuổi	41.00	-1%	0%	5%	14%	22.00
HANDYSIZE							MR								
37k dwt	Resale	34.00	-1%	-1%	0%	3%	27.75	52k dwt	Resale	58.00	4%	6%	8%	14%	42.50
37k dwt	5 tuổi	27.50	-2%	-2%	0%	10%	21.25	52k dwt	5 tuổi	49.00	0%	4%	8%	20%	33.50
32k dwt	10 tuổi	20.50	-2%	-2%	0%	18%	14.25	45k dwt	10 tuổi	40.00	0%	4%	7%	27%	23.75
28k dwt	15 tuổi	12.50	0%	-4%	0%	19%	9.00	45k dwt	15 tuổi	27.50	-2%	-2%	4%	12%	15.50

2. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÓNG MỚI:

Type	Size	Price (m.usd)	Qty	Yard	Owners	Delivery	Comments
LPG	41,000 cbm	Undisclosed	4	Huangpu Wenchong	Sinogas	2027	
Tanker	13,000 dwt	Undisclosed	4	Chinese shipyard	Xintontg Shipping	-	Methanol fueled
Container	16,800 teu	Undisclosed	12	Yangzijiang	Hapag LLOYD	2027-2028	LNG fueled
Container	9,200 teu	Undisclosed	12	New Times	Hapag Lloyd	Late 2027-2029	LNG fueled
Container	9,000 teu	140.00	5	Hudong Zhonghua	PIL, Singapore	Sep 2027-Sept 2028	
Container	9,000 teu	115.00	2	Hyundai Samho	Korea Marine Transport Co. (KMTC)	Mar 2027	
PCTC	11,700 ceu	Undisclosed	2	China Merchants Jinling	Wallenius Wilhelmsen	SH 2028	Methanol dual fueled
Cruise	690 pax / 61,800 GT	Undisclosed	1	Fincantieri	Crystal Cruises	2028	

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)				
	10/2024	1M	3M	6M	12M
Capesize (180.000 dwt)	76.0	4.83%	8.57%	13.43%	18.75%
Panamax (77.000 dwt)	42.5	0.00%	0.00%	1.19%	4.94%
Supramax (61.000 dwt)	39.0	0.00%	1.30%	2.63%	6.85%
Handysize (37.000 dwt)	34.5	0.00%	0.00%	1.47%	6.15%

Giá trị tàu dầu/dầu/hóa chất đóng mới (đv: triệu đô la Mỹ)	% thay đổi theo (M (month) = tháng)				
	10/2024	1M	3M	6M	12M
VLCC (300.000 dwt)	130.0	-0.77%	0.00%	0.39%	1.57%
Suezmax (170.000 dwt)	90.00	0.00%	4.05%	4.65%	5.26%
A.max (115.000 dwt)	75.0	0.00%	2.74%	7.91%	9.49%
MR (56.000 dwt)	52.0	1.96%	6.12%	8.33%	9.47%

3. THỊ TRƯỜNG THUÊ TÀU

3.1. Thị trường thuê tàu hàng khô:

Cước trung bình hai phân khúc **Ultramax** và **Supramax** tuần qua đóng cửa ở mức 13.642 đô la Mỹ, giảm 1.062 đô la Mỹ so với mức 14.704 đô la Mỹ của tuần trước. Cước lao dốc ở hầu hết các khu vực, nhất là do cuộc bầu cử Mỹ diễn ra giữa tuần dẫn đến các hoạt động từ Mỹ giảm trong khi lượng tàu chờ vẫn tiếp tục tăng. Trong khi đó, thị trường Thái Bình Dương tiếp tục giảm mạnh với nhiều tàu neo chờ và nguồn cung than ở Indonesia giảm. Tàu **Kingfisher** (57.809 dwt, đóng 2010) neo ở Fangcheng Tongli chốt đi ngay từ Fangcheng qua Indonesia và trả tày ở Trung Quốc với giá khoảng 9.000 đô la Mỹ. Các chuyến đến Bangladesh vẫn đang được chốt ở mức tốt. Tàu **Aquapride** (63.458 dwt, đóng 2023) neo ở Kwangyang được Norvic chốt đi ngay qua Úc và trả tàu ở Bangladesh với giá khoảng 16.1000 đô la Mỹ. Cước ở Ấn Độ Dương vẫn không thay đổi dù có nhiều hoạt động tích cực diễn ra. Tàu **Kiran Marmara** (63.714 dwt, đóng 2014) neo ở Kandla được Multimax DMCC chốt đi ngay chở muối đến Trung Quốc với giá khoảng 12.000 đô la Mỹ, cùng lúc Allianz chốt tàu **Meghna Century** (66.529 dwt, đóng 2018) đang neo Khalifa qua Vịnh Ả Rập và trả tàu ở Bangladesh với giá khoảng 15.000 đô la Mỹ. Ở Đại Tây Dương, tàu **Lila Frostburg** (56.425 dwt, đóng 2013) neo ở Brake được Western Bulk Carriers chốt đi ngay đến Địa Trung Hải, dự tính chở phế liệu. Tàu

Iokasti GS (55.857 dwt, đóng 2016) được chốt giao nguyên trạng đi từ Rio Grande và trả tàu ở Bồ Đông Hoa Kỳ, dự tính chờ tinh quặng với giá khoảng 17.400 đô la Mỹ, cùng lúc tàu **Pacific Constant** (61.411 dwt, đóng 2016) neo ở Houston được chốt chuyển chờ hàng đến khu vực Vịnh Hoa Kỳ-Caribbean với giá khoảng 18.000 đô la Mỹ.

Cước trung bình phân khúc **Handies** tuần qua đóng cửa ở mức 12.648 đô la Mỹ, giảm 278 đô la Mỹ so với mức 12.926 đô la Mỹ của tuần trước. Thị trường Châu Á vẫn ỉ ạch, người thuê đưa ra chào giá ở mức thấp hơn, điều này phản ảnh tâm lý thị trường ngày càng giảm trong khu vực. Tuy nhiên, nhận thấy rằng nhu cầu thuê định hạn tăng và các chủ tàu xem đây như cơ hội để đảm bảo chốt tàu với các điều khoản có lợi. Ở Viễn Đông, một tàu khoảng 30.000 dwt neo ở Bắc Trung Quốc với giá khoảng 12.000 đô la Mỹ cho chuyến đi đến Đông Nam Á, cùng lúc có một tàu khoảng 25.000 dwt neo ở Nhật Bản được chốt với giá khoảng 9.000-9.300 đô la Mỹ cũng chờ hàng đến Đông Nam Á. Một tàu khoảng 37.000 dwt neo ở Việt Nam được chốt khoảng 12.000-12.300 đô la Mỹ, tàu **Union Faith** (32.263 dwt, đóng 2004) neo ở Surabaya được chốt đến CJK với giá khoảng 10.000 đô la Mỹ. Một tàu khoảng 37.000 dwt neo ở Singapore, có tin tàu này được đàm phán 2-3 chuyến hàng với giá 14.000 đô la Mỹ nhưng dường như thương vụ không được chốt. Thị trường Đại Tây Dương khá yên tĩnh do lễ Eisbein. Phía Nam Đại Tây Dương, tàu (32.256 dwt, đóng 2001) neo ở RDJ được chốt đi từ Recalada đến Tây Phi với giá khoảng 14.500 đô la Mỹ. Xa hơn có tàu **Loch Lomond** (38.436 dwt, đóng 2012) được chốt với giá khoảng 17.500 đô la Mỹ đi từ Savannah đến Continent. Ở bên kia Đại Dương, tàu **Maple Ambition** (35.513 dwt, đóng 2015) được chốt chờ quặng sắt từ Klaipeda đến ARAG với giá khoảng 11.000 đô la Mỹ. Swire thuê tàu **Gullholmen Island** (38.309 dwt, đóng 2011) khoảng 4-6 tháng giao tàu ở Casablanca và trả tàu ở nơi bất kỳ với giá khoảng 13.750 đô la Mỹ.

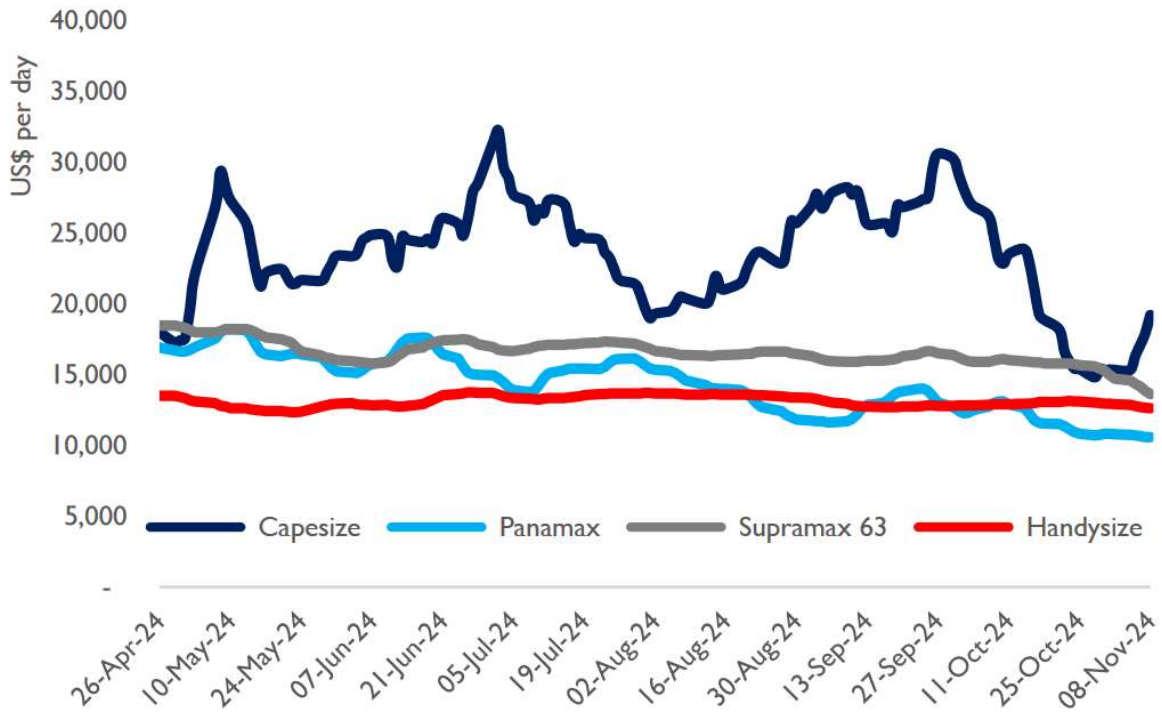
Bảng tham khảo cước một số khu vực trên thế giới trong Tuần 45/2024 vừa qua:

RATES/PANAMAX (USD/DAY, USD/TON)	TUẦN 45/2024	TUẦN 44/2024	Mức thấp nhất năm 2024 (cập nhật tới Tuần 45)	Mức cao nhất năm 2024 (cập nhật tới Tuần 45)
TRANSATLANTIC RV	9,443	9,270	8,765	19,510
TCT CONT/F.EAST	17,728	18,191	17,728	31,123
TCT F.EAST/CONT	5,638	5,506	4,910	8,738
TCT F.EAST RV	11,831	11,499	10,271	19,016
RATES/SUPRAMAX (USD/DAY)				
ATLANTIC RV	15,209	15,209	11,364	20,071
PACIFIC RV	12,575	12,575	8,625	15,656
TCT CONT/F.EAST	19,179	19,179	20,217	27,579

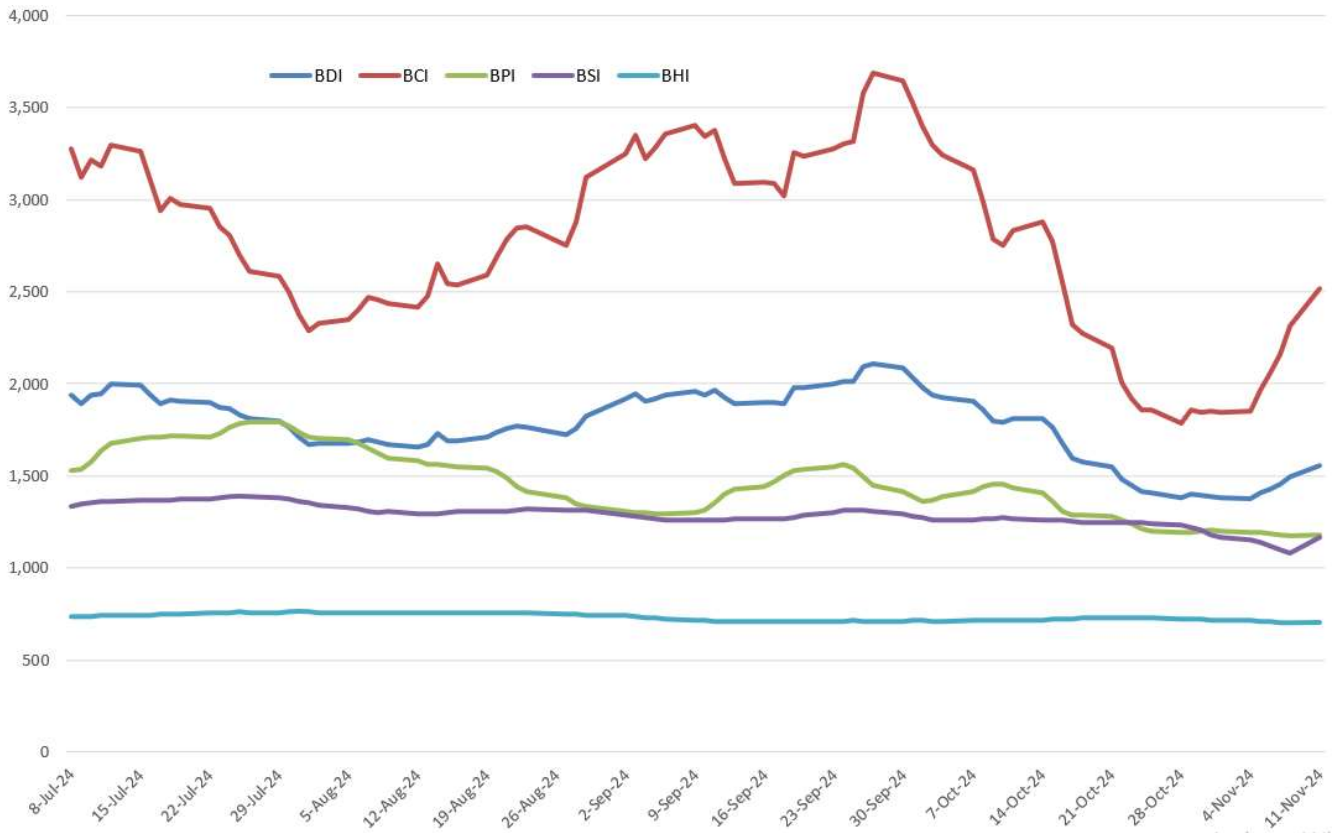
GIÁ THUÊ T/C TRUNG BÌNH TÀU HÀNG KHÔ THAM KHẢO NGÀY 11/11/2024

	US\$/ngày	▲/▼
SUPRAMAX	11,608	▼ 1,062
HANDIES 38K	12,648	▼ 278

(so sánh với giá trị ngày 4/11/2024)



CHỈ SỐ THỊ TRƯỜNG TÀU HÀNG KHÔ



3.2. Thị trường thuê tàu dầu/hóa chất:

Tại thời điểm báo cáo, giá dầu thô WTI giao dịch ở ngưỡng 68,12 đô la Mỹ/thùng - tăng 0,12%; trong khi giá chuẩn Brent dừng lại ở mức 71,89 đô la Mỹ/thùng - tăng 0,08%. Kết thúc phiên giao dịch đầu tiên của tuần, giá dầu giảm hơn 2% sau khi kế hoạch kích thích kinh tế mới nhất của Trung Quốc làm thất vọng các nhà đầu tư đang tìm kiếm sự tăng trưởng nhu cầu ở quốc gia tiêu thụ dầu lớn thứ 2 thế giới, trong bối cảnh nguồn cung có vẻ sẽ tăng vào năm 2025. Hiện tại, các nguồn tin giao dịch nói với Reuters rằng nhu cầu yếu ở Trung Quốc sẽ dẫn đến nguồn cung giảm từ nhà xuất khẩu dầu thô hàng đầu thế giới.

3.2.1 Phân khúc tàu chở dầu thô

Phân khúc tàu VLCC	<p>Các giao dịch tại khu vực Trung Đông vẫn âm ỉ trong tuần vừa qua, phần lớn do nhu cầu hàng hóa thị trường vẫn không có chuyển biến mới.. Theo ghi nhận, cước trên tuyến Trung Đông/Trung Quốc hiện tiếp tục xu hướng giảm và được ký kết quanh mức WS 47 – giảm 6 điểm so với tuần trước. Bên cạnh đó, tại khu vực Đại Tây Dương, cước trên tuyến Tây Phi/Trung Quốc ghi nhận giảm thêm 4 điểm so với tuần trước xuống mức WS 50.</p> <table border="1" data-bbox="532 701 1485 949"><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>29.479</td><td>26.825</td><td>↓</td></tr><tr><td>USG/Trung Quốc</td><td>36.920</td><td>35,031</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	29.479	26.825	↓	USG/Trung Quốc	36.920	35,031	↓
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	29.479	26.825	↓										
USG/Trung Quốc	36.920	35,031	↓										
Phân khúc tàu Suezmax	<p>Cùng chung xu hướng phân khúc tàu VLCC, cước tàu Suezmax tại thị trường Tây Phi cũng không khá hơn, với xu hướng tiếp tục giảm. Theo ghi nhận, các hoạt động giao dịch diễn ra trầm lắng từ thời điểm đầu tuần, được xem là dự báo cho cước trên tuyến CPC/MED giảm xuống ở mức chỉ còn WS 96. Sự suy giảm nhu cầu hàng hóa trên thị trường cũng đang mở rộng sang thị trường Tây Phi, với ghi nhận cước trên tuyến Nigeria/UKC giảm đến 9 điểm, xuống mức WS 85.</p> <table border="1" data-bbox="532 1220 1485 1472"><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>35.518</td><td>29.151</td><td>↓</td></tr><tr><td>Guyana / UKC</td><td>33.637</td><td>29.119</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	35.518	29.151	↓	Guyana / UKC	33.637	29.119	↓
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	35.518	29.151	↓										
Guyana / UKC	33.637	29.119	↓										

Phân khúc tàu Aframax

Một tuần diễn ra khá ổn định đối với phân khúc tàu Aframax tại thị trường Trung Đông. Theo ghi nhận, các giao dịch tại khu vực Địa Trung Hải diễn không có nhiều chuyển biến. Đơn cử, cước trên tuyến Ceyhan/Lavera không có sự thay đổi và vẫn giữ ở mức WS 121. Diễn biến tương tự ở thị trường Địa Trung Hải, với cước tiếp tục được ghi nhận ở mức thấp - WS 120. Cùng thời điểm, tại khu vực Biển Bắc, thị trường vẫn khá âm ỉ và chưa có dấu hiệu tăng trở lại, với cước đang được ký kết quanh mức WS 125. Thị trường ở Đại Tây Dương có phần âm ỉ hơn, khi tuyến USG/TA giảm chỉ còn ở mức 130 điểm, giảm 30 điểm so với tuần trước.

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	31.434	29.249	↓
Med / Med	26.328	26.066	↓
USG / Cont	36.858	25.672	↓
EC Mex / USG	31.645	19.922	↓

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

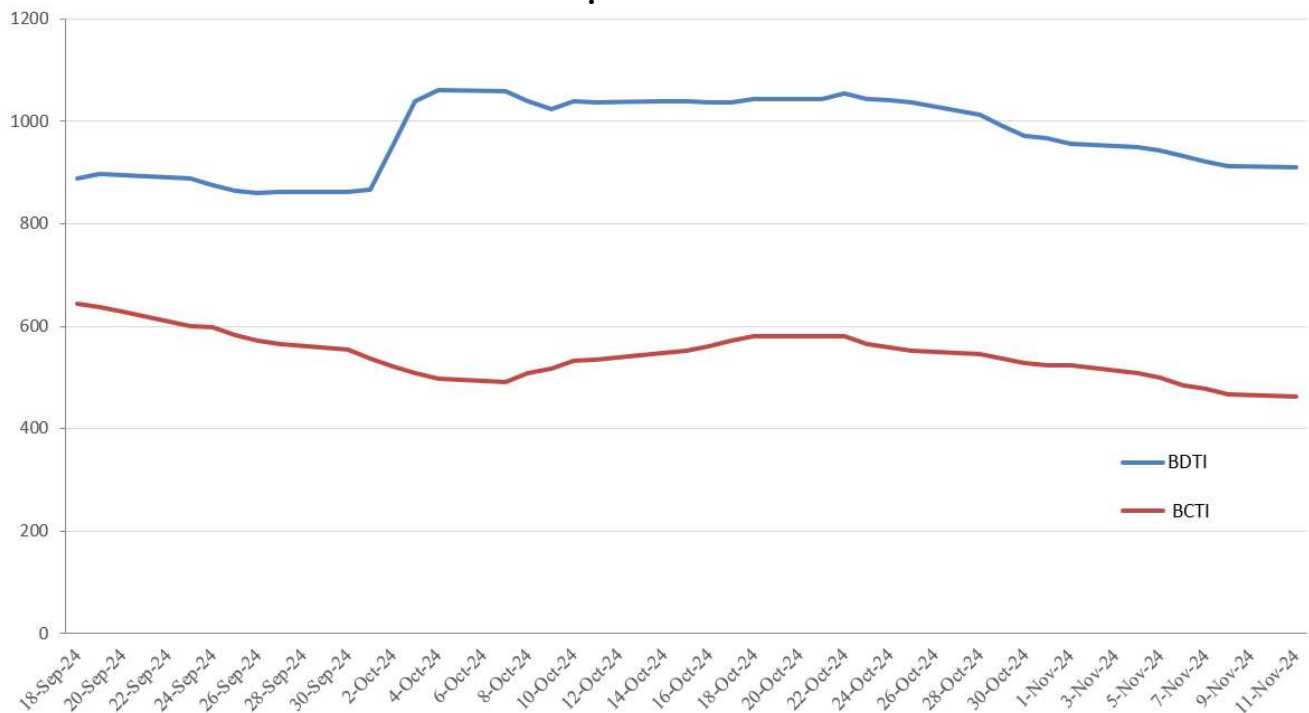
Đối với phân khúc **tàu MR-Handy**: Các giao dịch của phân khúc tàu MR ở khu vực Trung Đông tiếp tục trải qua một tuần khá âm ỉ, với ghi nhận cước vẫn ở mức thấp. Điều này vẫn được diễn ra trong bối cảnh sự cân bằng giữa cung – cầu đang dần ổn định và tình trạng nguồn cung tàu đang được thắt chặt, mà trong khi nguồn cung hàng hóa hiện đang ở mức khá ổn định. Theo ghi nhận, cước trên tuyến Trung Đông/Đông Phi giao dịch đang được ký kết quanh mức WS 120 , tương đương với khoảng 13,026 đô la Mỹ/ngày. Bên cạnh đó, cước trên tuyến bờ tây Ấn Độ/Nhật Bản hiện đang ở mức WS 120, trong khi cước cho các chuyến đi về phía Tây hiện đang được đàm phán quanh mức 1,9 triệu đô la Mỹ. Các giao dịch x-AG đang diễn ra khá sôi động với cước dao động quanh 150,000 đô la Mỹ đến 170,000 đô la Mỹ, tùy vào các điều khoản đã thỏa thuận trong hợp đồng. Các giao dịch qua khu vực Biển Đỏ cước hiện vẫn rất tốt, tuy nhiên các hoạt động diễn ra khá hạn chế. Xu hướng thị trường ở khu vực Tây Bắc Âu cũng không mấy khả quan cho các chủ tàu, ghi nhận cước trên tuyến Cont/USAC đang được ký kết quanh mức WS 85 – mức 2.034 đô la Mỹ/ngày, dẫn đến việc các chủ tàu đã chạy ballast đến Bờ Đông Mỹ và điều này dự báo sẽ gây áp lực lên thị trường USG trong một vài tuần tới. Thị trường Tây Phi cũng có tình trạng tương tự, với cước được ký kết cũng chỉ ở mức WS 120 – 125. Hơn nữa, thị trường tàu Handy đang gặp khó khăn trong việc cạnh tranh với thị trường MR, khi cước đã giảm chỉ còn mức WS 115, và tình hình ở Địa Trung Hải cũng âm ỉ không kém. Các tuyến Bắc Phi/Địa Trung Hải đã giảm chỉ còn WS 105, tuy cước giảm dẫn đến lượng hàng hóa vào thị trường này cũng tăng lên nhưng với lượng tàu còn cao có khả năng cước sẽ tiếp tục giảm xuống dưới mức WS 100 trong thời gian tới.

Phân khúc tàu dầu/hóa chất nhỏ: Các giao dịch hàng hóa đi khu vực phía Bắc tiếp tục diễn ra khá trầm lắng, với chỉ một số ít đơn hàng cỡ 12.000 tấn BTX đi Trung Quốc được ghi nhận, với cước được ký kết quanh mức 30s đô la Mỹ/tấn bss 2:2. Bên cạnh đó, các giao dịch tại khu vực Viễn Đông diễn ra khá âm ỉ trong tuần vừa qua, chỉ có một vài lô hàng nhỏ từ 3.000 – 6.000 tấn từ Hàn Quốc đến các cảng miền Trung và Bắc của Trung Quốc cho các ngày cuối tháng 11, với cước được ký kết quanh mức 20s đô la Mỹ/tấn. Đối với các giao dịch đi khu vực phía Nam, cước đang được ký kết quanh mức WS 80-90 điểm cho các chuyến hàng 1.000-2.000 tấn. Đối với thị trường dầu cọ, xu hướng thị trường giảm sút mạnh do thiếu nguồn cung. Các đơn hàng chủ yếu trên thị trường vẫn đến từ phía người mua ở Ấn Độ. Hiện tại lượng hàng tồn kho tại các cảng lớn vẫn còn cao, do đó phần lớn các đơn hàng hiện tại đi khu vực Bờ Tây Ấn Độ là 12.000 tấn thay thì 18.000 tấn như trước đây. Thị trường vận chuyển Axit Sulfuric đang bước vào giai đoạn gia hạn hợp đồng và đàm phán ký kết hợp đồng cho năm 2025. Dự kiến mức cước sẽ giảm nhẹ so với năm 2024, phản ánh sự điều chỉnh trong nhu cầu và cung cầu trong phân khúc này.

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

	Giá thuê tàu định hạn tuần 45/2024			Giá thuê tàu định hạn tuần 45/2024		
	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM
VLCC	49,000	49,500	47,000	50,000	50,000	48,000
SUEZMAX	42,000	42,000	40,000	42,500	42,000	41,000
AFRAMAX	40,000	40,500	37,000	41,500	41,000	37,500
LR-2	39,000	39,500	37,500	39,500	40,000	38,000
LR-1	32,000	30,000	30,000	33,000	31,000	31,000
MR	25,500	25,000	23,000	26,500	26,000	23,500
HANDY	24,000	22,500	21,000	25,000	23,000	22,000

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	Pakistan	450	▼ 20	470	▼ 10	480	▼ 10
2	Bangladesh	470	▲ 20	490	▲ 20	500	▲ 20
3	India	460		480		490	
4	Turkey	330		340		350	

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

MỘT SỐ TÀU PHÁ DỠ GHI NHẬN TRONG TUẦN 45/2024

Name	Type	Blt year	LDT	Demolition place	Price (US\$/lt)	Dwt	Comments
Fatma Sari	Bulker	1998	8,012	Bangladesh	488.00	43,188	
Horizon Enterprise	Container	1980	13,667	-	315.00	31,423	As is San Diego, US blt , Jonas Act, turbine propulsion
Boss7	MPP	1996	4,712	India	473.00	18,469	
Green Bodo	Reefer	1990	2,957	India	477.00	6,129	

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.*