



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 49/2024

(03/12/2024 – 09/12/2024)

1. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÃ QUA SỬ DỤNG:

Ở mảng tàu hàng khô, tương tự tuần trước chỉ số BDI tiếp tục giảm thêm 130 điểm (tương đương 10%). Tổng quan chỉ số thuê tàu các phân khúc như sau: trừ Panama lợi ngược dòng tăng 70 điểm (tương đương 6,9%) thì các phân khúc còn lại vẫn trên đà giảm như Capesize giảm 22,3%, Supramax và Handysize giảm lần lượt 0,8% và 2,5%. Hiện nay, thị trường than đang chịu áp lực do dự báo nhu cầu giảm ở các thị trường tiêu thụ chính như Trung Quốc và Ấn Độ sẽ dẫn đến sự suy yếu đối với cỡ tàu Capesize và Panamax. Thời gian này số lượng tàu chào ra thị trường ngày một nhiều hơn, nên người Mua đang có nhiều lựa chọn hơn trước và cũng cần cân nhắc kỹ hơn. Tâm lý chung của Người mua lúc này vẫn là chờ khoảng một tháng nữa để xem thị trường biến động thế nào rồi mới quyết định. Đối với phân khúc Supramax, chủ tàu Hy Lạp bán tàu **Porthos** (56.825 dwt, đóng 2010 Trung Quốc, máy chính Man-B&W sản xuất Hàn Quốc, DD 07/2027, SS 08/2029) với giá khoảng 13,2 triệu đô la Mỹ. Mức này rất cao trong thời điểm hiện nay do tàu vừa mới qua đà. Ở phân khúc Handysize, tàu 31k **Team Samba** (31.700 dwt, đóng 2005 Nhật, hầm hàng hộp, chơ gỗ được, đã lắp hệ thống xử lý nước dằn, DD/SS 07/2025) được chủ tàu Hy Lạp bán với giá khoảng 9,3 triệu đô la Mỹ. Đây cũng là một mức tương đối cao so với các tàu tương tự đang chào bán trên thị trường. Tháng 9 tàu tương tự có trọng tải lớn hơn một chút **Sassy Sofia** (32.759 dwt, đóng 2005 Nhật, chơ gỗ được, đã lắp hệ thống xử lý nước dằn, DD/SS 05/2025) cũng được ghi nhận bán thành công với giá khoảng 9 triệu đô la Mỹ.

Ở mảng tàu dầu/hóa chất, thị trường lúc này tiếp tục ảm đạm hơn cả tuần trước. Ở mảng thuê tàu, chỉ số BCTI (Baltic Clean Tanker Index) tuần qua tăng 7,2% và chỉ số BDTI (Baltic Dirty Tanker Index) tăng 5,28%. Thị trường mua bán tàu tuần qua hầu hết đóng băng và vắng bóng giao dịch. Điều này có nghĩa là các Người mua tiềm năng vẫn chần chừ vì giá tàu còn cao do chưa được điều chỉnh hợp lý trong giai đoạn thị trường kém hấp dẫn như hiện nay.

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						
OTSL Athena	2007	China	174,109	24,50	Greek	Enbloc with "OTSL Artemis" reported last week, BWTS & scrubber fitted, DD/SS 04/2026
Century Wave	2013	Japan	91,686	23.00	Undisclosed	BWTS fitted, DD 06/2026, SS 07/2028

Yangze 12	2019	China	81,664	29,20	Undisclosed	BWTS fitted, DD 11/2024, SS 01/2029
Stratton	2004	China	74,403	7.10	Undisclosed	DD/SS 10/2025
John Oldendorff	2019	China	61,579	29.50	Undisclosed	BWTS fitted, DD 09/2026, SS 01/2029
Porthos	2010	China	56,825	13.20	Indonesian	DD 07/2027, SS 08/2029, M/E MAN-B&W (made in Korea), Greek owners
Maple Breeze	2010	China	31,807	11.00	Undisclosed	OHBS, BWTS fitted, log-fitted, ice class II, DD/SS 07/2025, Chinese owners
Team Samba	2005	Japan	31,700	9.30	Chinese	OHBS, BWTS fitted, log-fitted, DD/SS 03/2025, Greek owners
HC Jana-Rosa	2009	China	22,108	Undisclosed	Turkish	Old sale, BWTS fitted, ice class 1B, M/E MAN-B&W (made by STX), CR 3X30T, DD 03/2027, SS 03/2029
TANKERS						
Winter	2009	Korea	13,052	Undisclosed	Far Eastern	Chemical IMO II, epoxy phenolic coated, DD 09/2026, SS 03/2029
CONTAINERS						
Northern Jaguar	2009	Korea	108,730	52.50	MSC	8814 teu, BWTS fitted, ice class II, DD 10/2027, SS 09/2029
Chiquita Merchant	2007	China	34,191	Undisclosed	Undisclosed	Old sale, incl TC attached at US\$26,5k pd until Sept 2026-Jan 2027, 2546 teu, BWTS fitted, ice class II, DD 1/2025, SS 11/2027
OTHERS						
Nova Scotia	2016	Korea	28,543	57.25	Italian, Carbofin	Old sale, LPG 37240 cbm, BWTS fitted, eco M/E, DD 01/2025, SS 11/2026
Gas Shuriken	2008	Japan	5,025	10.80	UAE-based owners	LPG, 4901 cbm, BWTS fitted, DD 02/2027, SS 10/2028
Magdalena	2008	Japan	3,996	10.80	Korean, Myungshin Shipping	Old sale LPG, 3470 cbm, BWTS fitted, DD 10/2026, SS 10/2028

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
		11/2024	1M	3M	6M	12M				11/2024	1M	3M	6M	12M	
CAPE SIZE							VLCC								
180k dwt	Resale	76.00	-1%	-1%	-1%	13%	57.75	310k dwt	Resale	149.00	0%	3%	3%	17%	107.25
180k dwt	5 tuổi	63.00	-2%	-1%	-1%	24%	41.75	310k dwt	5 tuổi	116.00	0%	1%	1%	17%	81.25
170k dwt	10 tuổi	44.00	-2%	-1%	-1%	42%	29.25	250k dwt	10 tuổi	86.00	0%	2%	2%	15%	57.25
150k dwt	15 tuổi	28.00	-2%	-3%	-3%	33%	18.75	250k dwt	15 tuổi	58.00	-2%	-4%	-4%	-3%	40.50
PANAMAX							SUEZMAX								
82k dwt	Resale	40.25	-2%	-9%	-6%	2%	35.75	160k dwt	Resale	99.00	0%	1%	1%	3%	74.25
82k dwt	5 tuổi	35.00	-3%	-10%	-8%	6%	29.00	150k dwt	5 tuổi	80.00	0%	-4%	-4%	1%	57.00
76k dwt	10 tuổi	25.25	0%	-14%	-11%	5%	20.00	150k dwt	10 tuổi	65.00	0%	-5%	-5%	4%	41.50
74k dwt	15 tuổi	16.25	0%	-14%	-14%	2%	13.50	150k dwt	15 tuổi	46.50	0%	-2%	-2%	10%	26.50
SUPRAMAX							AFRIMAX								
62k dwt	Resale	39.50	-4%	-4%	-5%	5%	33.50	110k dwt	Resale	84.00	0%	-1%	-1%	1%	61.50
58k dwt	5 tuổi	34.00	-5%	-7%	-6%	11%	24.50	110k dwt	5 tuổi	69.00	-3%	-4%	-4%	-3%	47.50
56k dwt	10 tuổi	24.25	-3%	-12%	-12%	21%	18.00	105k dwt	10 tuổi	55.00	-1%	-8%	-8%	-1%	34.50
52k dwt	15 tuổi	15.75	-2%	-2%	-5%	11%	12.25	105k dwt	15 tuổi	37.500	-1%	-9%	-6%	1%	22.50
HANDYSIZE							MR								
37k dwt	Resale	34.50	0%	0%	0%	3%	28.00	52k dwt	Resale	57.00	-2%	2%	5%	8%	42.75
37k dwt	5 tuổi	27.00	-2%	-4%	-4%	2%	21.50	52k dwt	5 tuổi	47.00	-4%	-4%	1%	5%	33.75
32k dwt	10 tuổi	19.50	-3%	-5%	-5%	11%	14.50	45k dwt	10 tuổi	37.00	-8%	-8%	-4%	7%	24.00
28k dwt	15 tuổi	12.50	0%	-4%	-4%	14%	9.00	45k dwt	15 tuổi	26.00	-5%	-11%	-6%	2%	15.75

2. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÓNG MỚI:

Type	Size	Price (m.usd)	Qty	Yard	Owners	Delivery	Comments
Tanker	39,000 dwt	43.00	4	Yangzijiang Shipbuilding	Evalend Shipping	2027-2028	Price per unit, product tanker
Tanker	8,000 dwt	Undisclosed	4	China Merchants Jinling	Sirius Shipping, Donsoe, Sweden	2027-2028	Product/chemical tankers, class 1A, hybrid battery and shore connection
Bulker	182,000 dwt	Undisclosed	2	Namura	Drydel Shipping	2028	Scrubber fitted
Bulker	89,000 dwt	Undisclosed	2	Wuhu Shipyard	Fujian Guohang Ocean Shipping	2027	Methanol dual fuel
Bulker	64,000 dwt	35.00	2	New Dayang	Chailease Holdings	2028	Price per unit
Bulker	40,000 dwt	30.00	2	Jiangsu Dajin H.I.	Chun An Shipping, China	Mar-Jun 2026	Price per unit
Container	9,000 teu	Undisclosed	2	Yangzijiang Shipbuilding	Maersk	2028	LNG dual propulsion
Container	17,000 teu	Undisclosed	2	Yangzijiang Shipbuilding	Maersk	2028-2029	LNG dual propulsion
Container	15,000 teu	Undisclosed	2	Hanwha Ocean	Maersk	2028-2029	LNG dual propulsion
Container	15,000 teu	Undisclosed	2	New Times	Maersk	2028-2029	LNG dual propulsion
Container	16,000 teu	197.10	4	Hyundai Samho	Wan Hai Lines, Taiwan	Nov 2028	Price per unit, methanol dual fuel

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)				
	11/ 2024	1M	3M	6M	12M
Capesize (180.000 dwt)	76.0	-0.65%	4.83%	8.57%	16.92%
Panamax (77.000 dwt)	42.0	-1.18%	-1.18%	-1.18%	2.44%
Supramax (61.000 dwt)	39.0	0.00%	0.00%	1.30%	5.41%
Handysize (37.000 dwt)	34.5	0.00%	0.00%	0.00%	4.55%

Giá trị tàu dầu đầu/hóa chất đóng mới (đv: triệu đô la Mỹ)	% thay đổi theo (M (month) = tháng)				
	11/ 2024	1M	3M	6M	12M
VLCC (300.000 dwt)	129.0	0.00%	-0.77%	0.00%	0.78%
Suezmax (170.000 dwt)	90.00	0.00%	0.00%	4.05%	5.26%
A.max (115.000 dwt)	75.0	0.00%	0.00%	4.17%	8.70%
MR (56.000 dwt)	52.0	0.00%	1.96%	7.22%	9.47%

3. THỊ TRƯỜNG THUÊ TÀU

3.1. Thị trường thuê tàu hàng khô:

ước trung bình phân khúc **Ultramax** và **Supramax** tuần qua đóng cửa ở mức 12.309 đô la Mỹ, giảm nhẹ 75 đô la Mỹ so với mức 12.384 đô la Mỹ của tuần trước. Nhiều chuyến fronthaul từ Mỹ xuất hiện đầu tuần giúp đẩy cước tăng nhẹ. Ở Nam Đại Tây Dương, tâm lý thị trường không có thay đổi đáng kể. Cước ở khu vực Continent-Địa Trung Hải vẫn tiếp tục giảm. Ấn Độ Dương có cải thiện nhỏ và khá ổn định. Lượng hàng hoá ít ỏi ở Thái Bình Dương khiến cho thị trường một tuần yên tĩnh, cước vẫn giữ ở mức tuần qua. Tàu **Xin Hai Tong 59** (59.643 dwt, đóng 2011) được chốt đi từ CJK đến Địa Trung Hải với giá khoảng 12.500 đô la Mỹ cho 60 ngày hành trình đầu tiên và các ngày tiếp theo khoảng 14.500 đô la Mỹ. Tàu **Chang Hang Cang Hai** (58.057 dwt, đóng 2011) được chốt qua Singapore và Indonesia đến Trung Quốc với giá khoảng 12.000 đô la Mỹ, tàu **Apiradee Naree** (56.512 dwt, đóng 2012) được Tongli chốt đi từ Singapore qua Indonesia đến Campuchia với giá khoảng 11.500 đô la Mỹ. Có tin tàu **Mandarin Hantong** (56.741 dwt, đóng 2011) được đàm phán đi từ Port Arthur chở than cốc sau đó trả tàu ở Tây Ban Nha với giá khoảng 20.000 đô la Mỹ. Ở Ấn Độ Dương, tàu **Ibrahim Jahan** (56.034 dwt, đóng 2005) được chốt giao ngay ở Vịnh Ả Rập và trả tàu ở Bangladesh với giá khoảng 12.000 đô la Mỹ. Đối với các chuyến hàng ở Nam Phi, có tin tàu **Green Genie** (61.202 dwt, đóng 2020) được chốt đi ngay từ Maputo chở than đến Bồ Tây Ấn Độ với giá khoảng 15.250 đô la Mỹ cộng thêm 152.500 đô la Mỹ chi phí ballast, cùng lúc tàu **Famiglia** (63.425 dwt, đóng 2023) được chốt đi từ Haldia (03-05/12) qua Port Elizabeth và trả tàu ở Trung Quốc với giá khoảng 11.500 đô la Mỹ. Ở Đại Tây Dương, thị trường Địa Trung Hải vẫn đang kém. Ultrabulk chốt tàu **Southport Eagle** (63.301 dwt, đóng 2013) đi ngay từ Damietta chở phân bón đến Châu Âu với giá khoảng 8.250 đô la Mỹ. Pangea chốt tàu **New Liulinhai** (55.676 dwt, đóng 2004) đi ngay từ Oran chở clinker đến Barranquilla với giá khoảng 7.000 đô la Mỹ.

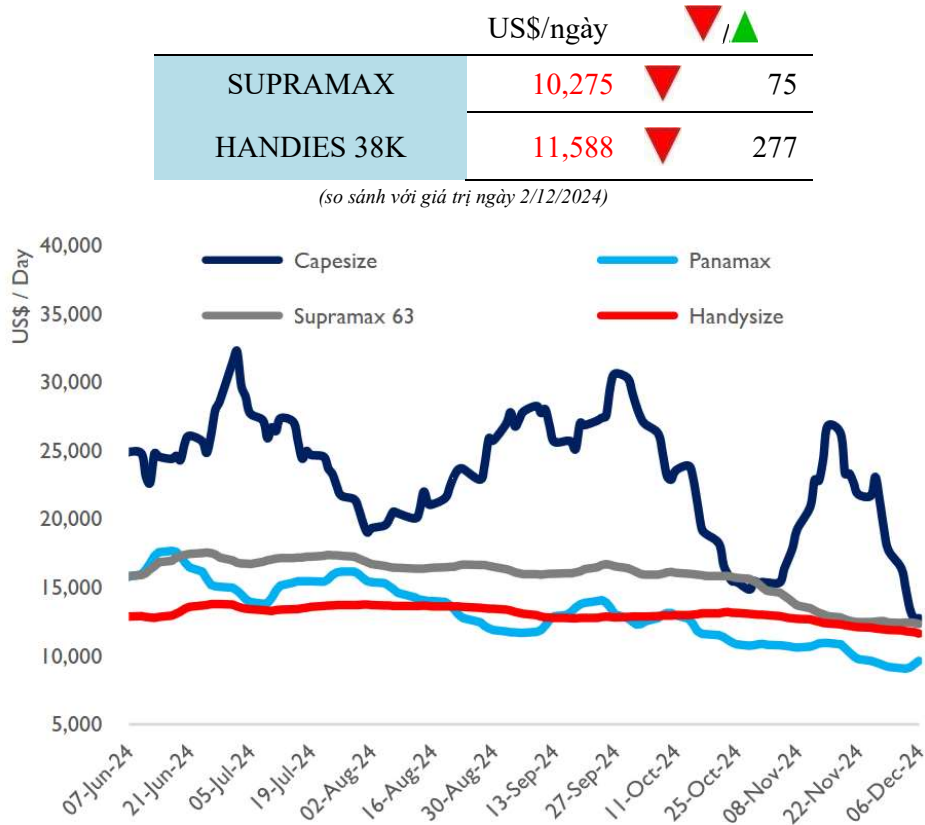
Thị trường **Handies** ở cả hai lưu vực đều khá trầm lắng trong tuần qua. Cước trung bình trong tuần đóng cửa ở mức 11.588 đô la Mỹ, giảm 277 đô la Mỹ so với mức 11.865 đô la Mỹ của tuần trước. Continent khá yên tĩnh nhưng có dấu hiệu cước sẽ cải thiện trước Giáng sinh. Tàu **Frida Bulker** (40.161 dwt, đóng 2023) neo ở ARAG được chốt đi từ Antwerp chở thép đến Bồ Đông Hoa Kỳ với giá khoảng 13.250 đô la Mỹ. Cetus chốt tàu **Uniglobe** (34.735 dwt, đóng 2013) neo ở Lisbon đi từ Rouen chở hàng rời đến Cartagena với giá khoảng 12.000 đô la Mỹ. Khu vực Địa Trung Hải vẫn rất yên tĩnh và vẫn đang giảm dần, cước vẫn ở mức dưới 10.000 đô la Mỹ. Tàu **Four Otello** (34.357 dwt, đóng 2010) neo ở Valetta được chốt đi từ Barcelona chở muối đá đến Gdansk với giá khoảng 7.750 đô la Mỹ. Ghi nhận nhiều hoạt động ở Vịnh Hoa Kỳ, tuy nhiên cước có vẻ đang giảm dần. Lauritzen chốt tàu **Sopot** (39.035 dwt, đóng 2019) đi từ thành phố Panama chở pellet đến Continent với giá khoảng 12.500 đô la Mỹ. Giao dịch nổi bật nhất tàu **An Ding Hai** (38.801 dwt, đóng 2017) được TMC chốt với giá khoảng 17.000 đô la Mỹ cho chuyến chở hàng từ Vịnh Hoa Kỳ đến Morocco. Phía Nam Đại Tây Dương thị trường vẫn ổn định, có tin Raizen chốt tàu **Lago Di Cancano** (37.666 dwt, đóng 2014) chạy ballast đến Santos chở hàng đến Casablanca với giá khoảng 14.250 đô la Mỹ. Tàu **PVT Gloria** (35.697 dwt, đóng 2011) neo ở Rio Grande được Cargill chốt đi từ Recalada đến Bồ Tây Nam Mỹ với giá khoảng 18.000 đô la Mỹ. Không có nhiều hoạt động vận tải ở Thái Bình Dương, thị trường nhìn chung vẫn đang ở mức thấp. Số lượng tàu tăng dần nhưng lượng hàng hoá hạn chế khiến cước không tăng mạnh. Ở Viễn Đông, một tàu khoảng 37.000 dwt neo ở Hàn Quốc được chốt với giá khoảng 11.000 đô la Mỹ cho chuyến chở hàng đến Tây Ấn Độ. Một tàu khoảng 33.000 dwt neo ở Nhật được chốt với mức 11.000 đô la Mỹ hành

trình đến Thái Lan, cùng lúc một tàu khoảng 28.000 dwt cũng neo ở Nhật được chốt đến Indonesia với giá khoảng 8.000-8.300 đô la Mỹ. Ở Đông Nam Á, có tin một tàu khoảng 28.000 dwt neo ở Cẩm Phả được chốt đến Đông Ấn Độ với giá khoảng 37.000 đô la Mỹ, thêm tin một tàu khoảng 37.000 dwt neo ở Đông Nam Úc được chốt đến Viễn Đông với giá khoảng 16.000 đô la Mỹ.

Bảng tham khảo cước một số khu vực trên thế giới trong Tuần 49/2024 vừa qua:

RATES/PANAMAX (USD/DAY, USD/TON)	TUẦN 49/2024	TUẦN 47/2024	Mức thấp nhất năm 2024 (cập nhật tới Tuần 49)	Mức cao nhất năm 2024 (cập nhật tới Tuần 49)
TRANSATLANTIC RV	8,220	8,675	8,220	19,510
TCT CONT/F.EAST	14,523	15,245	14,523	31,123
TCT F.EAST/CONT	5,597	5,763	4,910	8,738
TCT F.EAST RV	8,831	10,077	8,831	19,016
RATES/SUPRMAX (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 09/12/2024



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 68,26 đô la Mỹ/thùng – giảm 0,22% so với phiên trước đó. Trong khi giá chuẩn Brent dừng lại ở mức 72,02 đô la Mỹ/thùng – giảm 0,17%. Kết thúc phiên giao dịch đầu tiên của tuần, giá dầu tăng hơn 1% do rủi ro địa chính trị tăng cao sau khi Tổng thống Syria Bashar al-Assad từ chức và nhà nhập khẩu hàng đầu Trung Quốc có những động thái đầu tiên hướng tới lập trường nói ủng hộ chính sách tiền tệ. Bên cạnh đó, Ả Rập Xê-út đã hạ giá bán chính thức cho dầu thô giao tới Châu Á vào tháng 1 với động thái phần lớn đã được dự đoán từ trước trong bối cảnh giá toàn cầu đang giảm. Các chuyên gia cho biết, giá dầu thô giao vào tháng tới của Ả Rập Xê-út sẽ là thấp nhất trong bốn năm qua, trong khi nước này cũng giảm giá cho Châu Âu và giữ nguyên giá đối với Mỹ.

3.2.1 Phân khúc tàu chở dầu thô

Phân khúc tàu VLCC	Các giao dịch tại khu vực Trung Đông đã trải qua một tuần vô cùng âm ỉm, chủ yếu do nguồn hàng từ thị trường Trung Quốc giảm mạnh và áp lực từ việc cạnh tranh với các tàu trên 15 tuổi, khi họ chấp nhận mức cước thấp. Đơn cử, cước cho tuyến MEG/Trung Quốc đã giảm 2 điểm xuống chỉ còn mức WS 43. Tình hình cũng không khả quan hơn ở khu vực Đại Tây Dương, khi tuyến Tây Phi/Trung Quốc chỉ duy trì ở mức WS 49 – giảm 3 điểm so với tuần trước.			
	Tuyến done	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	23.834	21.631	↓
USG/Trung Quốc	34.739	33.547	↓	

<p>Phân khúc tàu Suezmax</p>	<p>Cước tàu Suezmax tại thị trường Tây Phi đã có những diễn biến đối lập nhau trong tuần, khi vào đầu tuần cước đã giảm xuống mức thấp nhất WS 85 nhưng vào giữa tuần lại tăng lên mức WS 92. Nguyên nhân do sự gia tăng đột biến của các chuyến hàng đến Châu Âu. Tuy nhiên, dự báo rằng diễn biến tích cực này sẽ không kéo dài do các bên thuê tàu sẽ dần chuyển sang phân khúc VLCC để giải quyết nguồn cung hàng có phần khan hiếm ở thị trường này. Tại Địa Trung Hải, cước cho tuyến MEG/Med vẫn ổn định duy trì ở mức WS 92.</p>
<p>Phân khúc tàu Aframax</p>	<p>Trái ngược với dấu hiệu tích cực của tuần trước, phân khúc tàu Aframax tại khu vực Trung Đông đã phản ánh sự ảm đạm của thị trường khi giá cước trong tuần này đạt mức thấp nhất trong năm WS 137. Nguyên nhân xuất phát từ nhu cầu thị trường ảm đạm. Bên cạnh đó, tại khu vực Đại Tây Dương, cước có sự hồi phục ở khu vực này. Đơn cử, tuyến từ EC Mexico/USG tăng khoảng 80 điểm lên mức WS 175.</p>

Tuyến done	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	31.077	34.843	↑
Guyana / UKC	24.876	34.222	↑

Tuyến done	Cước TCE tuần trước (đô la Mỹ/ngày)	Cước TCE tuần này (đô la Mỹ/ngày)	Xu hướng so với tuần trước
UKC / UKC	29.075	31.070	↑
Med / Med	38.835	38.396	↓
USG / Cont	22.419	48.490	↑
EC Mex / USG	9.649	47.671	↑

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

Đối với phân khúc **tàu MR-Handy**: Phân khúc tàu MR tại khu vực Bắc Á đã trải qua một tuần vô cùng ảm đạm, với nguyên nhân chủ yếu là do sự trầm lắng từ nhu cầu của thị trường Trung Quốc. Nhìn chung, tâm lý thị trường vẫn rất trầm lắng khi nguồn cung tàu vẫn vượt quá mức nhu cầu. Giá cước đã trải qua điều chỉnh nhiều lần, với các chuyến đi ngược chiều trở về được ký kết ở mức khoảng 460.000 đô la Mỹ. Triển vọng thị trường hiện tại vẫn ảm đạm, khi nguồn cung tàu vượt quá nhiều so với nhu cầu và hiện vẫn đang tiếp tục tăng cao, dự kiến sẽ có thêm điều chỉnh về giá cước nếu không có sự cải thiện trong nhu cầu. Bên cạnh đó, khu vực Đông Nam Á cũng chung xu hướng và không có nhiều giao dịch được ghi nhận. Tại khu vực UKC, số lượng MR đã giảm dần trong tuần khi nhiều hợp đồng đã được ký kết. Kết quả là cước trên tuyến Cont/USAC đã tăng lên mức WS 127,5 – tương đương với khoảng 10.975 đô la Mỹ/ngày. Khu vực USG với các dấu hiệu tích cực từ thị trường, chủ tàu đang cố gắng di chuyển tàu đến khu vực này, điều này góp phần giảm sức ép cho thị trường MR ở Châu Âu. Đối với khu vực Tây Phi, lượng tàu ở khu vực này giảm do tâm lý ngần ngại của nhiều chủ tàu do họ ưu tiên các chuyến hàng đi vòng quanh khu vực Đại Tây Dương hơn, dẫn đến cước phí tại khu vực này đang tăng lên đến mức WS 180. Đối với thị trường Handy tại khu vực Địa Trung Hải, bên thuê tàu đã tạm ngừng giao dịch vào cuối tuần trước, khiến cho nguồn cung tàu tăng lên trong tuần này. Mặc dù hoạt động giao dịch đã tăng lên trở lại, nhưng cước lại giảm xuống mức WS 150 vào ngày thứ Ba. Tuy

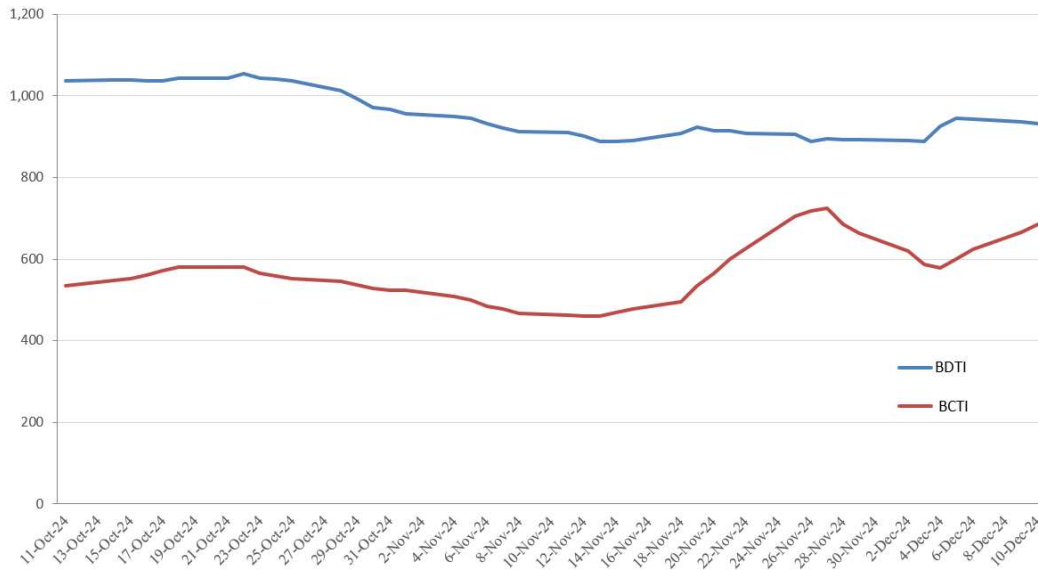
nhiên, từ thứ Tư, nhu cầu đã tăng lên đáng kể và từ thứ Năm trở đi, số lượng hàng hóa khá ổn định trên thị trường và điều này góp phần làm giảm số lượng tàu xuống mức thấp hơn so với trung bình từ đầu năm đến nay. Đơn cử, cước cho tuyến Biển Đen/Địa Trung Hải ở mức WS 250 – có thể thấy mức này đã vượt qua WS 200.

Phân khúc tàu dầu/hóa chất nhỏ: Các giao dịch tại khu vực Châu Á đang trải qua tình trạng vô cùng ảm đạm và dự kiến sẽ tiếp tục trầm lắng trong 2-3 tuần tiếp theo. Nguyên nhân là do các chuyến hàng ở khu vực Bắc Á đã giảm mạnh so với tuần trước, với sự sụt giảm rõ ràng về khối lượng vận chuyển, ngoại trừ các chuyến hàng thường xuyên từ 10.000 đến 12.000 tấn PX từ Muara hoặc của Petronas từ cảng Kerteh. Hơn nữa, cước giảm do hiện tại đang có quá nhiều tàu trong khu vực Đông Nam Á làm tăng tính cạnh tranh về cước giữa các chủ tàu. Trong khi đó, hàng hóa đi khu vực phía Nam vẫn duy trì khá tích cực, khi các lô hàng vận chuyển 10.000 – 12.000 tấn MTBE/MEAC từ Bắc Trung Quốc dự kiến được xếp vào tháng 12 với mức cước ổn định. Thị trường dầu cò hiện vẫn đang khá trầm lắng, với nguồn cung và nhu cầu hạn chế từ cả Ấn Độ và Trung Quốc. Chỉ có một vài lô hàng từ 6.000 – 8.000 tấn đang có nhu cầu tìm tàu để xếp vào cuối tháng 12, tuy vậy, cước vẫn ở mức thấp. Bên cạnh đó, khu vực Châu Âu cũng trải qua một tuần khá yên ắng với rất ít các đơn hàng được ký kết. Một số tàu đã chờ đợi sẵn, tuy vậy, số lượng tàu rỗng tại khu vực trong tháng 12 giảm mạnh so với các tháng trước đó. Đơn cử, các lô hàng SUA khoảng 19.000 tấn vận chuyển từ Kristiansand hoặc Pori đến Coatzacoalcos và từ Stettin đến Jorf Lasfar, đã được ký kết cho các ngày giữa tháng một và các thỏa thuận đầu tiên về cước của bên thuê tàu đề xuất phù hợp với mức cước đã thông qua trong thời gian gần đây. Một lô hàng của Tifert tuần trước đã giảm từ 14.000 tấn xuống 12.000 tấn và đã ký kết với một con tàu của XT Shipping với mức cước ổn định khoảng 60 đô la Mỹ/tấn. Mức cước cho thị trường CPP và hóa chất trong khu vực Châu Âu vẫn ổn định mặc dù các hoạt động đang dần có dấu hiệu chậm lại. Khối lượng các hợp đồng vận chuyển (COA) vẫn ổn định nhưng hiện cũng không có nhiều thỏa thuận cho các chuyến ngắn hạn, ngoại trừ lô hàng 15.000 – 18.000 tấn được đang đàm phán bởi Univar và Tricon dự kiến sẽ ký kết vào giữa tháng 12 và đầu tháng 1 năm sau.

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

	Giá thuê tàu định hạn tuần 49/2024			Giá thuê tàu định hạn tuần 48/2024		
	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM
VLCC	48,000	47,000	47,000	48,500	47,500	47,000
SUEZMAX	41,000	41,000	39,500	41,500	41,000	39,500
AFRAMAX	38,000	37,000	36,000	39,000	38,000	37,000
LR-2	37,500	38,500	37,500	38,000	38,000	37,000
LR-1	29,000	28,000	28,000	29,500	28,500	28,000
MR	25,500	24,500	23,000	26,500	25,000	23,500
HANDY	24,000	23,000	22,000	23,000	22,000	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	Pakistan	450		470		480	
2	Bangladesh	470		490		500	
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 49/2024

Name	Type	Blt year	LDT	Demolition place	Price (US\$/lt)	Dwt	Comments
Athina I	Tanker	1995	14,883	-	-	96,001	As is Khor Fakkan
Medelin Master	Tanker	1992	3,852	-	655.00	13,940	As is Belawan, LDT incl substantial qtt stainless steek
MSC Augusta	Container	1986	8,800	India	501.00	31,250	LDT incl 250-300 tons bunkers

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.