



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 50/2024

(10/12/2024 – 16/12/2024)

1. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÁ QUẢ SỬ DỤNG:

Bên cạnh sắc đỏ trang trí mùa Giáng sinh và tết, thị trường tàu hàng khô cũng đang chìm trong “sắc đỏ” với thái cực đối lập. Chỉ số BDI tuần qua tiếp tục giảm thêm 97 điểm (tương đương 8,3%). Tổng quan chỉ số thuê tàu các phân khúc đồng loạt hạ nhiệt như sau: Capesize giảm 12,5%, Panamax giảm 9,4%, Supramax giảm nhẹ 1,6% và Handysize giảm 5%. Nếu so với 1 tháng trước, Capesize đã bốc hơi 58,5%, Panamax giảm 19,4%, Supramax giảm 6,3% và Handysize giảm 11,2%. Thị trường bị áp lực khi cước giảm, nhu cầu vận chuyển hàng hóa âm ảm và kém hẳn so với cùng kỳ năm 2023. Ở thị trường mua bán cũng không ghi nhận nhiều giao dịch. Nguyên nhân là do giá tàu cuối năm chưa giảm như kỳ vọng nên xu hướng mua tàu chậm lại. Dẫu rằng lúc này, Người mua đang có nhiều lợi thế đàm phán hơn song nhiều chủ tàu kiên quyết từ chối các đề nghị thấp hơn mức kỳ vọng và mong thị trường sớm hồi phục đầu năm 2025. Có lẽ thị trường mua bán sẽ tiếp tục yên ắng cho đến khi bước sang năm mới. Ở phân khúc Supramax, chủ tàu Nhật Itochu bán thành công tàu **Indigo Omega** (56.092 dwt, đóng 2012 Nhật, DD 08/2025, SS 10/2027) cho người Mua Hy Lạp với giá khoảng 17,4 triệu đô la Mỹ. Mức này khá mềm nếu so với tàu tương tự già hơn một tuổi **ND Armonia** (56.121 dwt, đóng 2011 Nhật, DD/SS 09/2025) được chốt với giá khoảng 17,95 triệu đô la Mỹ đầu tháng 11. Một tàu Supramax khác là **JPS Barcelona** (55.783 dwt, đóng 2010 Hyundai Vinashin, Việt Nam, máy chính MAN-B&W sản xuất tại Hàn Quốc, DD/SS 06/2025) với giá khoảng 12,75 triệu đô la Mỹ. Đây sẽ là mốc tham khảo chỉ đối với dòng tàu đóng tại xưởng Hyundai Vinashin Việt Nam. Tuần qua ghi nhận một giao dịch tàu Handysize duy nhất là **OAK Harbour** (33.745 dwt, đóng 2005 Nhật, đã lắp hệ thống xử lý nước dẫn, sắp đến hạn đà DD/SS 02/2025) được chủ tàu Pacific Basin bán với giá khoảng 8,8 triệu đô la Mỹ. Giá này giảm so với tàu **Team Samba** (33.745 dwt, đóng 2005 Nhật, đã lắp hệ thống xử lý nước dẫn, DD/SS 03/2025) vừa bán cho Người mua Trung Quốc với giá khoảng 9,3 triệu đô la Mỹ.

Ở mảng tàu dầu/hóa chất, thị trường vẫn tiếp tục xu hướng đi ngang. Đối với mảng thuê tàu, chỉ số BCTI (Baltic Clean Tanker Index) và chỉ số BDTI (Baltic Dirty Tanker Index) lần lượt giảm nhẹ 1,6% và 1,05%. Số giao dịch mua bán tàu tiếp tục nhỏ giọt và chưa có thương vụ nào đặc sắc. Chủ tàu Đan Mạch vừa bán cặp tàu chemical MR **Torm Republican** (46.920 dwt, đóng 2006 Hàn Quốc, DD/SS 03/2026) và **Torm Helvig** (46.081 dwt, đóng 2005 Hàn Quốc, DD/SS 03/2026) với giá trung bình khoảng 18 triệu đô la Mỹ/tàu. Giá này hơi mềm một chút so với tàu già hơn một tuổi **Bruno** (46.101 dwt, đóng 2004 Hàn Quốc, DD 11/2026, SS 08/2028) bán cách đây không lâu với giá khoảng 17,5 triệu đô la Mỹ. Tương tự thị trường tàu khô, người Mua vẫn đang quan sát diễn biến của thị trường để lên kế hoạch cho năm 2025.

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						
Feg Success	2010	Japan	182,619	28.00	Chinese	BWTS & scrubber fitted, DD/SS due 01/2025
Zampa Blue	2011	Japan	178,459	30.00	Undisclosed	BWTS fitted, DD/SS 09/2025
Navios Sagittarius	2006	Japan	75,756	10.40	Chinese	BWTS fitted, DD 03/2025, SS 11/2026
Chandra Kirana	2012	China	75,700	12.50	Chinese	Old sale, DD 06/2025, SS 03/2027
Summer Lady	1999	Japan	72,083	6.80	Middle Eastern	DD/SS passed 07/2024, next DD 10/2027, SS 07/2029
Indigo Omega	2012	Japan	56,092	17.40	Greek	BWTS fitted, DD 08/2025, SS 10/2027, Japanese owners
JPS Barcelona	2010	Hyundai Vinashin, Vietnam	55,783	12.75	Undisclosed	BWTS fitted, M/E MAN-B&W (made in Korea), DD/SS 06/2025
OAK Harbour	2005	Japan	33,745	8.80	Undisclosed	BWTS fitted, log-fitted, DD/SS due 02/2025, HK-based owners (Pacific Basin)
TANKERS						
DHT Scandinavia	2006	Korea	317,826	43.30	Chinese	BWTS & scrubber fitted, DD/SS 09/2026
Cap Victor	2007	Korea	158,853	38.99		BWTS fitted, ice class 1C, DD/SS 01/2027
Cap Felix	2008	Korea	158,765	42.33	Bocimar	BWTS fitted, ice class 1C, DD 03/2026, SS 04/2028
Selena	2007	Japan	150,296	38.17		BWTS fitted DD/SS 01/2027
Torm Republican	2006	Korea	46,920	36.00	Undisclosed	BWTS fitted, chemical IMO II, epoxy coated, DD/SS 03/2026
Torm Helvig	2005	Korea	46,081			BWTS & scrubber fitted, chemical IMO II, epoxy coated, DD/SS 04/2025
CONTAINERS						
One Hong Kong	2009	Japan	98,849	Undisclosed	Swiss	8212 teu, BWTS fitted, DD 08/2027, SS 09/2029
Shina	2005	Korea	66,501	Undisclosed	Undisclosed	5117 teu, DD/SS 04/2025

Ariana A	2005	Germany	38,117	16.50	Undisclosed	Incl TC at 18k pd until August 2025, 2702 teu, ice class II, DD/SS 12/2025, Greek owners
Intersea Traveler	2008	Germany	38,061	22.50	Chinese	2702 teu, BWTS fitted, ice class II, DD 11/2026, SS 09/2028
Cape Moss	2011	China	41,411			2758 teu, BWTS fitted, ice class II, DD/SS 01/2026
Cape Male	2009	China	41,411	Undisclosed	MSC	2758 teu, BWTS fitted, ice class II, DD 05/2027, SS 10/2029
Gabriela A	2005	Germany	38,121	19.30	Undisclosed	2702 teu, BWTS fitted, ice class II, DD/SS 05/2025,
Calliope	2002	Germany	33,748	13.00	Undisclosed	Incl TC at 19,5k pd until Sep 2026, 2524 teu, DD 03/2026, SS 09/2027, Greek owners
Sparkle	2009	Japan	33,541	23.00	Swiss, MSC	2553 teu, BWTS fitted, DD 06/2025, SS 06/2027
OTHERS						
Seacor 88	2013	Singapore	3,124	22.50	Undisclosed	AHTS, Pollard Pull 132T, 4500 HP, DD 07/2026, SS 08/2028
Seacor 888	2013	Singapore	3,107			AHTS, Pollard Pull 132T, 3481 HP, DD 09/2026, SS 11/2028

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							AFRAMAX								
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

2. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÓNG MỚI:

Type	Size	Price (m.usd)	Qty	Yard	Owners	Delivery	Comments
VLGC	87,000 cbm	Undisclosed	2	COSCO Qidong	COSCO Shipping Energy Transport	SH 2027	
LNG bunkering	12,000 cbm	Undisclosed	1+1	Nantong CIMC Sinopacific	Chinese	2027	
Bulker	210,000 dwt	83.00	4	Qingdao Beihei	MOL	2027-2028	Price per unit, ammonia fueled
Bulker	82,000 dwt	37.30	2	Nantong Xiangyu	Doun Kisen	Early 2027	
Bulker	63,500 dwt	35.30	1	Nantong Xiangyu	Doun Kisen	2027	
Container	24,000 teu	230.00	10	Hengli H.I.	MSC	2028-2029	Price per unit, LNG dual fueled

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:

Thị trường **Ultramax** và **Supramax** tuần qua vẫn tiếp tục với sự yên tĩnh khi mà Continent-Địa Trung Hải không có nhiều cơ hội cho các chủ tàu. Tuy nhiên, có một tâm lý tích cực hơn một chút từ Nam Đại Tây Dương, mặc dù hoạt động thuê tàu vẫn đang hạn chế. Một cảm giác lạc quan hơn cũng đến từ Vịnh Hoa Kỳ, dựa vào các chuyến hàng ngắn qua Đại Tây Dương được thuê trong tuần qua, dự đoán số lượng tàu neo đậu sắp tới sẽ tăng. Cước ở Thái Bình Dương vẫn ở mức thấp, ít nhu cầu chở hàng mới và danh sách tàu chờ tăng. Cước trung bình trong tuần đóng cửa ở mức 12.117 đô la Mỹ, giảm nhẹ 192 đô la Mỹ so với mức 12.309 đô la Mỹ của tuần trước. Ở Thái Bình Dương, tàu **Avigator** (53.806 dwt, đóng 2002) neo ở Singapore (16/12) được Cambrian chốt qua Indonesia đến Trung Quốc với giá khoảng 8.500 đô la Mỹ, tàu **Sagar Kanta** (60.835 dwt, đóng 2013) neo ở Zhanjiang được chốt với giá khoảng 13.000 đô la Mỹ cho chuyến đi từ Indonesia đến Bangladesh, tàu **Lucky Source** (53.410 dwt, đóng 2007) neo tại Vũng Tàu (14/12) được đàm phán chuyển đi từ Indonesia đến Trung Quốc với giá khoảng 8.500 đô la Mỹ nhưng thương vụ không được chốt. Phía Ấn Độ Dương, tàu **Magnum Force** (53.628 dwt, đóng 2008) neo tại Maputo được chốt chở hàng đến khu vực Singapore-Nhật Bản với giá khoảng 11.000 đô la Mỹ. Có tin Oldendorff chốt tàu **Marigoula** (58.018 dwt, đóng 2013) đi từ Vịnh Richard đến Ấn Độ với giá khoảng 15.000 đô la Mỹ cộng thêm 150.000 đô la Mỹ chi phí ballast trả tàu ở Bờ Tây, hoặc cước 15.500 đô la Mỹ cộng thêm 155.000 đô la Mỹ chi phí ballast và trả tàu ở Bờ Đông. Ở mảng thuê định hạn có tàu **Ocean Diamond** (58.115 dwt, đóng 2013) neo ở Mumbai (08-11/12) được thuê khoảng 3-5 tháng, giao tàu ở Fujairah với giá khoảng 10.400-10.600 đô la Mỹ. Ở Đại Tây

Dương, tàu **ASL Ixora** (61.470 dwt, đóng 2012) neo ở Thổ Nhĩ Kỳ, có tin tàu này được chốt chở clinke từ Djen Djen đến Tema với giá khoảng 9.000 đô la Mỹ, tàu **Equinox Eagle** (61,208 dwt, đóng 2015) được chốt đi từ Đèo Tây Nam qua sông Mississippi đến Đông Địa Trung Hải với mức giá tốt khoảng 23.300 đô la Mỹ, một tàu khoảng 58.000 dwt neo ở Morocco được chốt để Đông Nam Đại Tây Dương với giá khoảng 6.250 đô la Mỹ.

Thị trường **Handysize** Đại Tây Dương đột ngột chững lại với rất ít nhu cầu thuê tàu mới, khiến các chủ tàu bị áp lực nghiêm trọng trước khi bước vào kỳ nghỉ lễ. Cước trung bình trong tuần đóng cửa ở mức 11.133 đô la Mỹ, giảm 425 đô la Mỹ so với mức 11.558 đô la Mỹ của tuần trước. Phía Continent, Nova Marine chốt nhanh hai tàu chở hàng rời đến Tây Phi, tàu **Julia** (37.449 dwt, đóng 2018) đi từ Brunsbuttel qua Ba Lan đến Conakry với giá khoảng 11.300 đô la Mỹ và tàu **Solana S** (28.401 dwt, đóng 2012) đi từ Vinh French đến Dakar với giá khoảng 9.000 đô la Mỹ. Có tin một chuyến chở sắt vụn đến Thổ Nhĩ Kỳ được chốt khoảng 11.000 đô la Mỹ, tuy nhiên cũng có ghi nhận tàu **Bliss** (35.278 dwt, đóng 2007) neo ở Morocco được chốt chở phế liệu qua Amsterdam đến Thổ Nhĩ Kỳ với giá khoảng 9.000 đô la Mỹ. Ít hoạt động được báo cáo ở Địa Trung Hải với danh sách tàu dư thừa ngày càng tăng, kéo theo tâm lý thị trường giảm. Ở Vinh Hoa Kỳ, có nhận định thị trường đã chậm đậy. Đối với các chuyến hàng xuyên Đại Tây Dương, mức giá khoảng 13.000 đô la Mỹ được chốt cho một tàu trẻ 39.000 dwt. Ở vùng Caribe, tàu **Szczecin** (37.930 dwt, đóng 2012) neo ở Puerto Cortes được chốt đến Morocco với giá khoảng 15.000 đô la Mỹ giao tàu tại trạm hoa tiêu Đèo Tây Nam. Thị trường Nam Đại Tây Dương vẫn ổn định. Có tin một tàu handy được chốt với giá khoảng 10.000-13.000 đô la Mỹ cho chuyến hàng từ Bờ Bắc Nam Mỹ đến Đông Địa Trung Hải, cùng lúc có tàu **Pigmi** (33.918 dwt, đóng 2011) được chốt đi từ Recalada đến Tây Phi với giá khoảng 16.000 đô la Mỹ. Ở Thái Bình Dương, tâm lý tiêu cực vẫn tiếp diễn và thị trường tiếp tục suy yếu do số lượng tàu chờ ngày càng tăng và nhu cầu chở hàng mới rất hạn chế. Các chủ tàu chấp nhận đợi và tiếp tục tìm chuyến hàng cho kỳ nghỉ Giáng sinh. Ở Viễn Đông, **Clipper Talent** (30.475 dwt, đóng 2009) neo ở Lianyungang (13/12) được chốt 2-3 chuyến với giá khoảng 10.500 đô la Mỹ, có tin tàu **MP Fortune** (28.310 dwt, đóng 2009) được SOL chốt đi từ Nhật Bản đến Singapore với giá khoảng 8.000 đô la Mỹ. Một tàu khoảng 25.000 dwt được chốt từ Nhật Bản đến Đông Nam Á với giá khoảng 7.000 đô la Mỹ. Tàu **Darya Gomti** (40.037 dwt, đóng 2022) được đàm phán chở gỗ từ Lanqiao đến New Zealand với giá khoảng 12.000 đô la Mỹ. Phía Đông Nam Á, tàu **Ocean Conductor** (40.050 dwt, đóng 2024) neo ở Bahodopi (7-9/12) được chốt qua Đông Úc và trả tàu ở Viễn Đông với giá khoảng 9.000 đô la Mỹ, cùng lúc một tàu khoảng 25.000 dwt neo ở Muara được chốt khoảng 7.000 đô la Mỹ cũng cho chuyến hàng đến Viễn Đông.

Bảng tham khảo cước một số khu vực trên thế giới trong Tuần 50/2024 vừa qua:

RATES/PANAMAX (USD/DAY, USD/TON)	TUẦN 50/2024	TUẦN 49/2024	Mức thấp nhất năm 2024 (cập nhật tới Tuần 50)	Mức cao nhất năm 2024 (cập nhật tới Tuần 50)
TRANSATLANTIC RV	9,385	8,220	8,220	19,510
TCT CONT/F.EAST	15,234	14,523	14,523	31,123
TCT F.EAST/CONT	5,623	5,597	4,910	8,738
TCT F.EAST RV	8,179	8,831	8,179	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

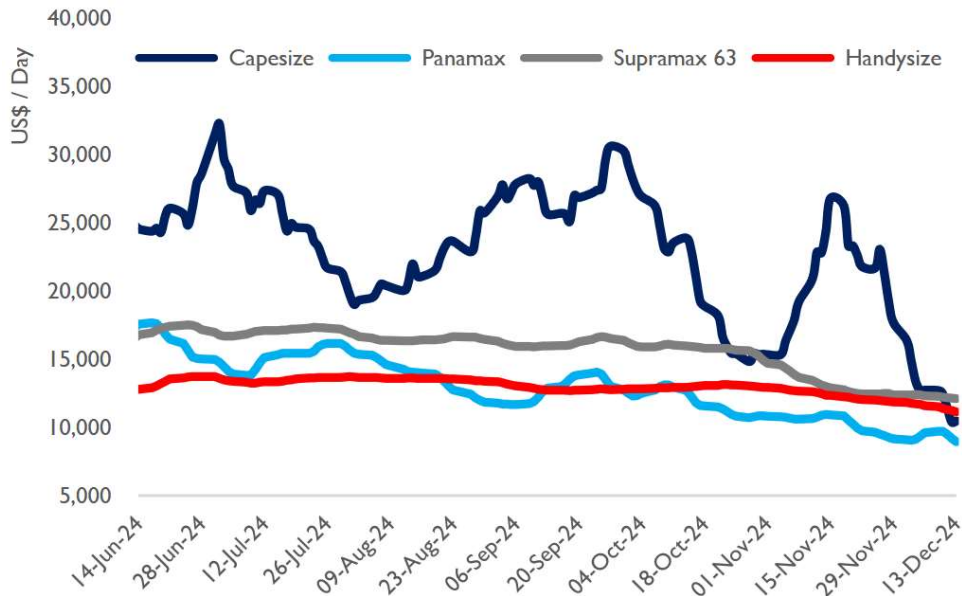
GIÁ THUÊ T/C TRUNG BÌNH TÀU HÀNG KHÔ THAM KHẢO NGÀY 16/12/2024

US\$/ngày

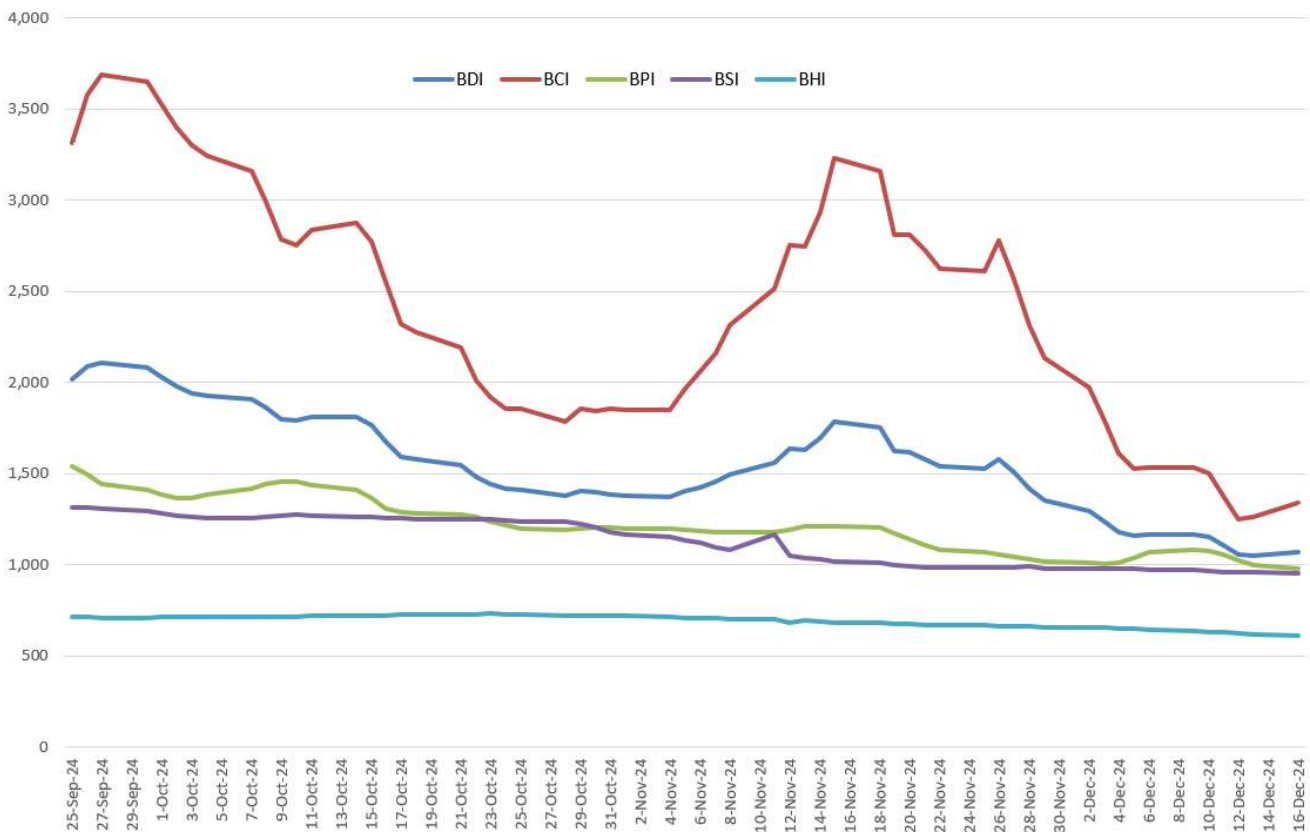


SUPRAMAX	10,083	▼	192
HANDIES 38K	11,133	▼	455

(so sánh với giá trị ngày 9/12/2024)



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 70,55 đô la Mỹ/thùng – giảm 0,2% so với ngày trước đó. Trong khi giá chuẩn Brent dừng lại ở mức 73,83 đô la Mỹ/thùng – giảm 0,11%. Kết thúc phiên giao dịch đầu tiên của tuần, giá dầu đã trượt khỏi mức cao nhất trong nhiều tuần do chỉ số tiêu tiêu dừng ở Trung Quốc yếu đi và do các nhà đầu tư tạm dừng giao dịch trước quyết định về lãi suất của Cục Dự trữ Liên bang Mỹ (Fed).

3.2.1 Phân khúc tàu chở dầu thô

<p>Phân khúc tàu VLCC</p>	<p>Các giao dịch tại khu vực Trung Đông tiếp tục trải qua một tuần vô cùng ảm đạm, nguyên nhân chủ yếu do khối lượng hàng hóa giao dịch đang ở mức thấp và nhu cầu khan hiếm từ thị trường Trung Quốc tạo áp lực giảm lên cước. Mặc dù đang là mùa đông, nhưng cước đã giảm xuống mức thấp – ghi nhận mức WS 39 được ký kết cho các chuyến đến Trung Quốc. Hiện tại, các chủ tàu đang phải đối mặt với hai thách thức lớn: mức cước thấp và số lượng tàu có sẵn cao hơn nhu cầu hiện tại. Tình trạng cũng tương tự ở khu vực Đại Tây Dương, với cước cho tuyến WAF/China giảm xuống mức WS 47.</p> <table border="1" data-bbox="521 499 1442 758"> <thead> <tr> <th>Tuyến done</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>21.631</td> <td>17.598</td> <td style="text-align: center;">↓</td> </tr> <tr> <td>USG/Trung Quốc</td> <td>33.547</td> <td>31.099</td> <td style="text-align: center;">↓</td> </tr> </tbody> </table>	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	21.631	17.598	↓	USG/Trung Quốc	33.547	31.099	↓
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	21.631	17.598	↓										
USG/Trung Quốc	33.547	31.099	↓										
<p>Phân khúc tàu Suezmax</p>	<p>Cước tàu Suezmax tại thị trường Tây Phi đã giảm từ mức WS 88 xuống thấp hơn mức cước ghi nhận từ khu vực UKC. Theo đánh giá, việc dư thừa nguồn cung tàu khiến việc điều chỉnh cước rất khó khăn và dự đoán rằng tình trạng này sẽ tiếp tục duy trì trong một vài tuần tới. Bên cạnh đó, khu vực Trung Đông, với cước cho các tuyến MEG/Med cũng có sự giảm nhẹ, ký kết quanh mức WS 90.</p> <table border="1" data-bbox="521 1024 1442 1297"> <thead> <tr> <th>Tuyến done</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>34.843</td> <td>32.153</td> <td style="text-align: center;">↓</td> </tr> <tr> <td>Guyana / UKC</td> <td>34.222</td> <td>30.702</td> <td style="text-align: center;">↓</td> </tr> </tbody> </table>	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	34.843	32.153	↓	Guyana / UKC	34.222	30.702	↓
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	34.843	32.153	↓										
Guyana / UKC	34.222	30.702	↓										

Phân khúc tàu Aframax	Trái ngược với hai phân khúc trên, phân khúc Aframax tại khu vực Trung Đông diễn ra khá ổn định, cước tăng nhẹ 2 điểm sau khi có các đơn hàng mới được chào ra trên thị trường. Tại khu vực Địa Trung Hải, cước trên tuyến Ceyhan/Lavera giảm nhẹ 2 điểm, và đang ở mức WS 140. Khu vực Biển Bắc có khởi đầu chậm chạp trong tuần, với các giao dịch có phần hạn chế và các chủ tàu có xu hướng di chuyển tàu sang USG.			
	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	31.070	33.103	↑
	Med / Med	38.396	38.509	↑
	USG / Cont	48.490	38.096	↓
EC Mex / USG	47.671	43.255	↓	

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

Đối với phân khúc **tàu MR-Handy**: Thị trường tàu MR tại khu vực Bắc Á tiếp tục trải qua một tuần khá ảm đạm, với nhu cầu hàng hóa tại khu vực vẫn ở mức thấp. Số lượng tàu đang vượt quá nguồn cung do đó người thuê tàu có nhiều lựa chọn trong việc ký kết hàng hóa. Các chuyến đi Đông Nam Á đang được ký kết quanh mức 475.000 đô la Mỹ. Tuy nhiên, thị trường đã có một chút cải thiện vào cuối tuần, với cước được giao dịch ở mức 515.000 đô la Mỹ. Theo dự đoán, xu hướng cho các tuần tiếp theo vẫn mơ hồ do số lượng tàu vẫn cao hơn nhu cầu hiện tại, làm tăng tính cạnh tranh trong khu vực. Bên cạnh đó, ở khu vực Đông Nam Á thị trường vẫn ổn định trong suốt tuần, tuyến Sing/ECA tiếp tục duy trì ở mức WS 160 – tương đương với khoảng 14.455 đô la Mỹ/ngày. Khu vực Bắc Âu, hiện đang cần thêm các chuyến hàng dài hạn để giảm bớt sự cạnh tranh của các tàu có sẵn trong khu vực. Đơn cử, tuyến Cont/USAC đã giảm xuống mức WS 135 – tương đương với khoảng 12.795 đô la Mỹ/ngày. Phân khúc Handy tại Tây Bắc Âu vẫn khá khan hiếm tàu ở khu vực trong tuần này và với nhu cầu khá cao, nên cước đã tăng từ WS 150 vào đầu tuần lên đến WS 182.5 khi kết thúc tuần. Triển vọng cho tuần tới dự đoán sẽ ổn định, nhưng sau hai ngày thứ Năm và thứ Sáu im ắng, có thể sẽ có thêm tàu di chuyển đến khu vực này. Với phân khúc Handy tại khu vực Địa Trung Hải, đầu tuần với số lượng tàu khan hiếm trong khu vực, tạo điều kiện cho các chủ tàu đẩy mức cước lên đến WS 230. Tuy nhiên, vào nửa sau của tuần, nhu cầu ở khu vực thưa thớt dần dẫn đến cước giảm theo, tiêu biểu trên tuyến Algeria/EU Med với cước được chốt ở mức WS 210. Đồng thời, cước ở phân khúc này cho các tàu có lịch sử vận chuyển đến Nga hiện ở mức thấp hơn chỉ có khoảng WS 200 và WS 207.5. Kết thúc tuần với số lượng tàu ở trạng thái cân bằng và với dự kiến rằng số lượng lớn hàng hóa sẽ được cung cấp vào tuần này để kịp trước kì nghỉ Giáng Sinh, do đó mức cước có thể sẽ ổn định trong thời gian ngắn hạn.

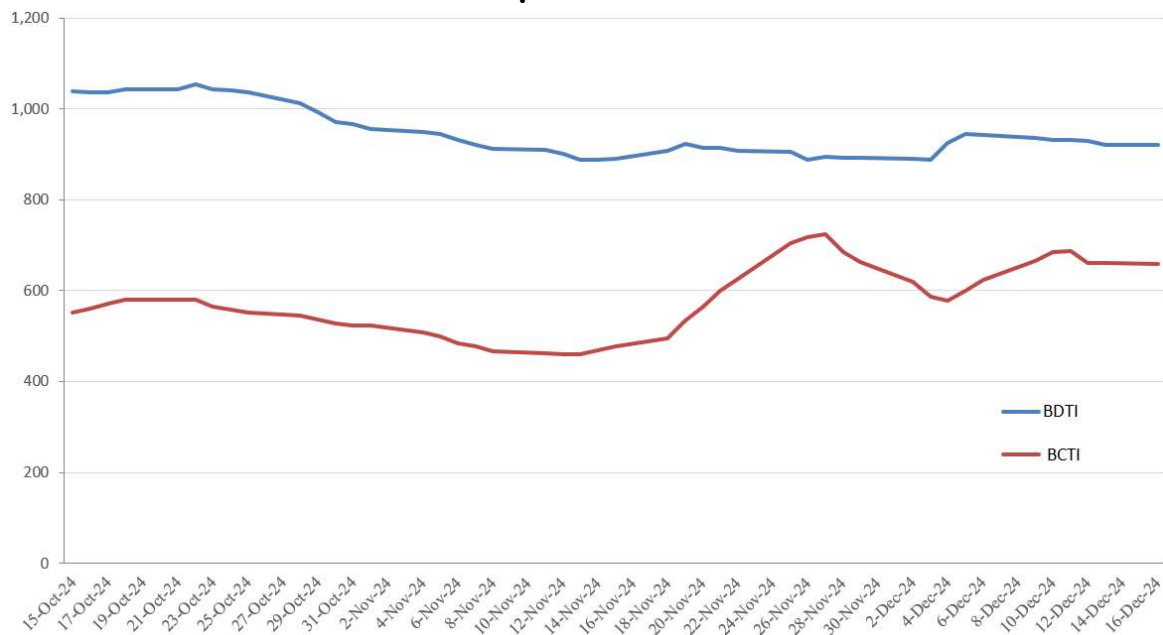
Phân khúc tàu dầu/hóa chất nhỏ: Các giao dịch từ AI Jubali có một tuần ít biến động, cước vẫn duy trì sự ổn định. Bên cạnh đó, cước cho tuyến từ Rotterdam đến Houston có xu hướng cân bằng hoặc giảm nhẹ trong tuần này, với cước cho các lô hàng ở phân khúc 5.000 tấn đã giảm 0,5 đô la Mỹ /tấn so với tuần trước, do số lượng tàu trong khu vực vẫn cao hơn nhu cầu hiện tại. Tuy nhiên cước cho các lô hàng ở phân khúc 10.000 tấn vẫn ổn định ở mức 34 đô la Mỹ/ tấn. Cùng chung xu hướng giảm, cước từ Singapore đến Rotterdam giảm 10 đô la Mỹ/tấn, nguyên nhân do nhu cầu ngày càng giảm khi lễ Giáng Sinh đến gần. Thị trường dầu thực vật xuất phát từ khu vực Nam Mỹ cũng giảm trong tuần này, với những kì vọng trước đó về việc khôi phục thị trường, tăng số lượng hàng hóa trong tháng này đã không thể thực hiện được. Mặc dù cước cho một số lô hàng CPP có phần tăng hơn cho các tuyến ở phương Tây, nhưng các chủ tàu đang có ý định di chuyển tàu về khu vực Châu Á và sẵn sàng giảm cước để có thể cho tàu về phía Đông. Cước đã giảm 3,5 đô la Mỹ/tấn so với tuần trước. Thị trường dầu cọ trong tuần này vẫn tiếp tục ảm đạm, nguyên nhân chủ yếu do tâm lý thị trường

yếu trên tuyến từ Châu Á đến Châu Âu, cước cho hình thức TCT giảm đến 2.250 đô la Mỹ/ngày trong tuần này.

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

	Giá thuê tàu định hạn tuần 50/2024			Giá thuê tàu định hạn tuần 49/2024		
	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM
VLCC	46,500	45,000	46,000	48,000	47,000	47,000
SUEZMAX	40,000	39,000	39,000	41,000	41,000	39,500
AFRAMAX	37,000	36,000	36,000	38,000	37,000	36,000
LR-2	36,500	36,000	36,500	37,500	38,500	37,500
LR-1	27,500	27,000	27,000	29,000	28,000	28,000
MR	23,500	23,000	23,000	25,500	24,500	23,000
HANDY	22,500	22,000	22,000	24,000	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		470		480	
2	Bangladesh	470		490		500	
3	India	460		480		490	
4	Turkey	310	▼ 20	320	▼ 20	330	▼ 20

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

MỘT SỐ TÀU PHÁ DỠ GHI NHẬN TRONG TUẦN 50/2024

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.*