



# 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](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 51/2024

(17/12/2024 – 23/12/2024)

### 1. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÃ QUA SỬ DỤNG:

Ở mảng tàu hàng khô, trước thềm Giáng sinh và năm mới, chỉ số BDI đã về dưới mức 1.000 điểm và hiện còn 994 điểm. Tổng quan chỉ số thuê tàu các phân khúc tuần qua như sau: trừ Panamax hầu như không biến động (tăng nhẹ 0,3%) thì Capesize tiếp tục giảm 15,5% (hiện còn 1.147 điểm), Supramax giảm 2,4% còn Handysize giảm 5,75%. Các chỉ số trên hoàn toàn kém hơn hẳn khi tham chiếu cùng kỳ năm 2023 (ngày 22/12/2023), cụ thể: chỉ số BDI ghi nhận 2.094 điểm, hiện tại giảm 47,4%. Còn các chỉ số thuê tàu so với ngày 22/12/2023 như sau: hiện tại Capesize giảm 33,75%, Panamax giảm 51,75%, Supramax giảm 67,4% và Handysize giảm 64,7%. Thị trường mua bán tàu tuần qua cũng khá sôi động và tập trung chủ yếu ở phân khúc Panamax và Supramax. Đối với phân khúc Supramax, chủ tàu UAE chốt tàu **SSI Nemesis** (56.023 dwt, đóng 2005 Nhật, đã lắp hệ thống xử lý nước dằn, DD/SS 07/2025) với giá khoảng 10,9 triệu đô la Mỹ. Chủ tàu Nhật NYK Lines bán thành công tàu **Global Saika** (51.828 dwt, đóng 2007 Nhật, hầm hàng hộp, đã lắp hệ thống xử lý nước dằn, DD 08/2025, SS 08/2027) với giá khoảng 12,2 triệu đô la Mỹ. Giá này là khá cao trong thời điểm hiện nay. Còn ở phân khúc Handysize, tuần qua một chủ tàu Nhật khác chốt tàu **Momo Glory** (28.222 dwt, đóng 2014 Nhật, đã lắp hệ thống xử lý nước dằn, chờ gỡ được, DD 01/2027, SS 02/2029) với giá khoảng 12,6 triệu đô la Mỹ. Được biết tình trạng tàu này rất tốt.

Tương tự tuần trước, thị trường mảng tàu dầu/hóa chất không có biến động nào đáng kể. Đối với mảng thuê tàu, chỉ số BCTI (Baltic Clean Tanker Index) giảm thêm 4,4% còn chỉ số BDTI (Baltic Dirty Tanker Index) tăng rất nhỏ 0,76%. Thị trường ghi nhận nhiều giao dịch hơn song chủ yếu tập trung ở phân khúc nhỏ từ MR trở xuống. Tàu MR **Chiba** (45.975 dwt, đóng 2007 Nhật, DD 04/2025, SS 01/2027) đã bán thành công với giá khoảng 17 triệu đô la Mỹ - mức khá thấp đối với tàu dạng này. Tàu **Valle Di Granada** (40.218 dwt, đóng 2005 Hàn Quốc) cũng về tay Người mua UAE với giá khoảng 13,35 triệu đô la Mỹ - giá này mềm do tàu sắp đến hạn lên đã DD/SS 1/2025. Cặp tàu stainless steel **Monax** và **Marmotas** (~20k dwt, đóng 2005 Nhật) được bán với giá khoảng 15,7 triệu đô la Mỹ. Mức này cũng tương đối mềm do hạn đã hai tàu này cũng cận kề. Cách đây 2 tháng, tàu stainless steel già hơn 1 tuổi **Lila Frontier** (19.806 dwt, đóng 2004 Nhật, vừa qua đã DD/SS 08/20024) được bán cho Người mua Hàn Quốc với giá khoảng 16,1 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 CARGO CARRIERS</b>						
<b>Sikamia</b>	2008	Japan	207,923	29.00	Chinese	Scrubber fitted, DD 08/2026, SS 08/2028
<b>Linda Oldendorff</b>	2014	Korea	207,562	48.30	Chinese, Bohai Shipping	Fw dely 04/2025, BWTS & scrubber fitted, DD 08/2027, SS 09/2029
<b>Panoramix</b>	2007	Taiwan	203,512	28.00	Chinese	Old sale, BWTS & scrubber fitted, DD/SS 12/2026
<b>Bettys Dream</b>	2008	Japan	82,641	12.88	Undisclosed	BWTS fitted, DD/SS 12/2025, Turkish owners
<b>Twinkle Island</b>	2012	Japan	82,265	20.00	Orion Bulk	2 years BBHP, BWTS fitted, DD 07/2025, SS 04/2027, HK-based owners
<b>Ru Meng Ling</b>	2010	Japan	81,487	15.40	Greek	BWTS fitted, DD/SS 04/2025
<b>Elpida</b>	2001	Japan	73,311	7.50	Undisclosed	BWTS fitted, M/E Sulzer, DD/SS 01/2026, Greek owners
<b>Qing Dao Gang Da Gang</b>	2012	China	56,444	12.93	Undisclosed	Auction sale, M/E Man-B&W (made by STX), DD 06/2025, SS 06/2027, Chinese owners
<b>SSI Nemesis</b>	2005	Japan	56,023	10.90	Undisclosed	BWTS fitted, DD/SS 07/2025, UAE-based
<b>Zein</b>	2001	Japan	52,402	7.00	Undisclosed	BWTS fitted, DD 08/2025, SS 05/2027, UAE-based
<b>Global Saikai</b>	2007	Japan	51,828	12.20	Undisclosed	OHBS, BWTS fitted, DD 08/2025, SS 08/2027, Japanese owners (NYK Line)
<b>Momo Glory</b>	2014	Japan	28,222	12.60	Greek	BWTS fitted, log-fitted, DD 01/2027, SS 02/2029, Japanese owners
<b>TANKERS</b>						
<b>Crude Centurion</b>	2010	China	112,863	33.50	Undisclosed	DD/SS 05/2025
<b>Kyra</b>	2006	Japan	47,931	17.10	Undisclosed	BWTS fitted, chemical IMO III, zinc coated, DD/SS 01/2026
<b>Chiba</b>	2007	Japan	45,975	17.00	Undisclosed	BWTS fitted, DD 04/2025, SS 01/2027
<b>Valle Di Granada</b>	2005	Korea	40,218	13.35	UAE-based	BWTS fitted, chemical IMO III, epoxy coated, DD/SS due 01/2025

<b>Raleigh Fisher</b>	2005	China	35,192	13.20	Undisclosed	BWTSS fitted, M/E MAN-B&W (made in China), DD/SS due 02/2025
<b>Monax</b>	2005	Japan	20,762	15.70	Undisclosed	BWTS fitted, chemical IMO II/III, stainless steel, DD/SS 07/2025
<b>Marmotas</b>	2005	Japan	19,953	15.70		BWTS fitted, chemical IMO II/III, stainless steel, DD/SS due 02/2025
<b>DH Honesty</b>	2021	China	13,148	25.60	Chinese	Auction sale, chemical IMO II, stainless steel, ice class II, DD/SS 03/2026
<b>Cumbrian Fisher</b>	2004	Korea	12,921	7.15	Turkish	BWTS fitted, chemical IMO II, epoxy phenolic coated, DD/SS due 03/2025, Singaporean owners
<b>CONTAINERS</b>						
<b>Elbspring</b>	2010	Japan	14,483	12.20	Undisclosed	1025 teu, BWTS fitted, ice class 1A, DD/SS 09/2025
<b>Contship Air</b>	2006	China	13,715	9.00	Undisclosed	Incl TC at 15k pd., 1118 teu, BWTS fitted, ice class II, DD/SS 06/2026
<b>OTHERS</b>						
<b>Alto Acrux</b>	2008	Japan	80,229	42.00	Turkish	LNG 146024cbm, BWTS fitted, DD 04/2026, SS 03/2028
<b>Gaschem Adriatic</b>	2010	Germany	18,895	29.00	Undisclosed	LPG 16974 cbm, BWTS fitted, ice class 1C, M/E Wartsila, DD/SS due 02/2025
<b>Gaschem Pacific</b>	2009	Germany	189,844	29.00		LPG 16976 cbm, BWTS fitted, ice class 1C, M/E Wartsila, class withdrawn
<b>Gaschem Arctic</b>	2010	Romania	9,133	Undisclosed	Undisclosed	8232 cbm, BWTS fitted, M/E MaK, DD/SS 06/2025

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
	11/2024	1M	3M	6M	12M	

#### CAPE SIZE

180k dwt	Resale	76.00	-1%	-1%	-1%	13%	57.75
180k dwt	5 tuổi	63.00	-2%	-1%	-1%	24%	41.75
170k dwt	10 tuổi	44.00	-2%	-1%	-1%	42%	29.25

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	

#### VLCC

310k dwt	Resale	149.00	0%	3%	3%	17%	107.25
310k dwt	5 tuổi	116.00	0%	1%	1%	17%	81.25
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
<b>PANAMAX</b>								<b>SUEZMAX</b>							
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
<b>SUPRAMAX</b>								<b>AFRAMAX</b>							
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
<b>HANDYSIZE</b>								<b>MR</b>							
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
LNG bunkering	12,000 cbm	Undisclosed	1+1	Sinopacific Offshore & Engineering	Fuzhou Refined Oil Trading	2027	
Bulker	82,000 dwt	Undisclosed	10	Jiangsu Hantong	COSCO Shipping	2027	
Bulker	82,000 dwt	Undisclosed	6	Hengli, China	Centrofin	SH 2026 - 2027	
Bulker	63,500 dwt	Undisclosed	2	Jiangsu Haitong	Glorious Youth Shipping	2026	
Container	1,100 teu	24.75	1	Karachi Shipping & Engineering, Pakistan	Pakistan National Shipping Corp.	Undisclosed	

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:

Cước trung bình phân khúc **Ultramax** và **Supramax** tuần qua đóng cửa ở mức 11.876 đô la Mỹ, giảm 241 đô la Mỹ so với mức 12.117 đô la Mỹ của tuần trước. Nhìn chung thì ở Đại Tây Dương thị trường không biến động, Vịnh Hoa Kỳ và Nam Đại Tây Dương ổn định, trong khi Continent-Địa Trung Hải không có nhiều hàng hoá. Các tàu vẫn tập trung ở Ấn Độ Dương, không có nhiều dấu hiệu cải thiện. Tình hình cũng tương tự ở Thái Bình Dương. Cước chở than ở Indonesia cũng bị ảnh hưởng đáng kể. Dù có nhiều hàng hoá hơn một chút vào tháng 1, nhưng tâm lý thị trường vẫn yếu. Ở Thái Bình Dương, tàu **Tai Success** (61.486 dwt, đóng 2013) được Norden chốt chở hàng rời từ Gresik qua Tây Úc để Philippines với giá khoảng 13.000 đô la Mỹ, tàu **Hopa** (63.301 dwt, đóng 2013) được chốt giao ngay ở Dumai chở hàng qua Indonesia đến Trung Quốc

với giá khoảng 10.750 đô la Mỹ. Phía Bắc Thái Bình Dương, Drydel chốt tàu **Galaxy Express** (63.750 dwt, đóng 2024) đi từ Hàn Quốc đến Bồ Đông Ấn Độ-Bangladesh với giá khoảng 13.000 đô la Mỹ. Ở Ấn Độ Dương, có tin tàu **Afros** (63.223 dwt, đóng 2018) đi từ Haldia dự kiến chở quặng sắt đến Bồ Tây Ấn Độ với giá khoảng 11.500 đô la Mỹ, thêm tin tàu **Visha Nidhi** (57.144 dwt, đóng 2011) neo ở Mumbai được chốt giao ở Mina Saqr và trả tàu ở khu vực Vịnh Ba Tư-Bồ Đông Ấn Độ với giá khoảng 9.400-9.600 đô la Mỹ. Không có nhiều hoạt động ở phía Nam Ấn Độ Dương, có tin tàu **Pacific Award** (61.411 dwt, đóng 2015) neo ở Beira được Propel chốt đi từ Nam Phi đến Pakistan với giá khoảng 16.000 đô la Mỹ. Ở Đại Tây Dương, tàu **Zagori** (63.492 dwt, đóng 2019) được chốt đi từ Recalada (giữa tháng 12) đến Vịnh Ả Rập với giá khoảng 14.500 đô la Mỹ cộng thêm 450.000 đô la Mỹ chi phí ballast, Drydel chốt tàu **Nord Allegro** (61.263 dwt, đóng 2007) đi từ Đèo Tây Nam chở hàng rời đến Viễn Đông với giá khoảng 18.750 đô la Mỹ. Bên kia Đại Tây Dương, tàu **Tai Stride** (64.539 dwt, đóng 2022) neo ở Antwerp được chốt chuyển đi ngay chở hàng rời từ Skaw qua Klaipeda đến Nam Phi với giá khoảng 14.750 đô la Mỹ.

Thị trường **Handysize** tuần qua gặp khó khăn khiến các chủ tàu có ít lựa chọn trong giai đoạn trước Giáng sinh này. Cước trung bình trong tuần qua đóng cửa ở mức 10.427 đô la Mỹ, giảm 706 đô la Mỹ so với mức 11.133 đô la Mỹ của tuần trước. Ở Continent, Baltnav chốt nhanh một tàu khoảng 38.000 dwt cho chuyến chở hàng rời từ Rouen đến Morocco với giá khoảng 7.500 đô la Mỹ, giao tàu nguyên trạng ở trạm hhoa tiêu Rouen. Nova Marine chốt chuyến hàng quen thuộc của họ từ Baltic đến Tây Phi với giá khoảng 12.000 đô la Mỹ cho một tàu cũng khoảng 38.000 dwt. Tàu **Julia** (37.449 dwt, đóng 2018) neo ở Brunsbuttel được chốt đi từ Đèo Skaw qua Gdansk chở than cốc đến Vịnh Hoa Kỳ với giá khoảng 7.750 đô la Mỹ. Ở Địa Trung Hải thậm chí còn trầm lắng hơn, nguồn hàng hoá ít ỏi, mặc dù có thông tin tàu **AP Revelin** (38.795 dwt, đóng 2016) được Breadbox chốt đi từ Damietta chở thạch cao đóng bao đến Port Harcourt với giá khoảng 13.000 đô la Mỹ. Thị trường Vịnh Hoa Kỳ giảm nhanh, số lượng tàu tăng. Một tàu handy cỡ lớn được chốt đi từ Đèo Tây Nam đến Casablanca với giá khoảng 12.000 đô la Mỹ. Pacific Basin chốt tàu **Mazowsze** (38.981 dwt, đóng 2009) chở hàng rời đi từ Đèo Tây Nam vào trong Bồ Đông Mexico với giá khoảng 12.000 đô la Mỹ. J. Lauritzen chốt tàu **Szare Szeregi** (39.072 dwt, đóng 2017) neo ở Bồ Đông Hoa Kỳ qua Savannah đến Continent với giá khoảng 13.000 đô la Mỹ. Ở Nam Đại Tây Dương, thị trường đang giảm dần nhưng đây dường như vẫn là khu vực ổn định nhất. Tàu **Ocean Gracious** (38.276 dwt, đóng 2013) neo ở Sevilla được chốt giao nguyên trạng ở Bắc Brazil chở hàng đến Caribbean với giá khoảng 14.250 đô la Mỹ. Oldendorff chốt tàu **Appaloosa** (36.067 dwt, đóng 2013) đi từ Santos đến Nigeria với giá khoảng 17.000 đô la Mỹ. AEC chốt tàu **First Brother** (32.385 dwt, đóng 2003) neo Salvador được chốt đi từ Recalada chở lúa mì đến Brazil với giá khoảng 13.000 đô la Mỹ. Ở Thái Bình Dương, tâm lý chung vẫn tiêu cực trước mùa lễ hội. Mặc dù lượng hàng ổn định nhưng số lượng tàu vẫn tăng cao hơn. Các chủ tàu bắt đầu đưa ra mức giá cạnh tranh hơn, trong khi các bên thuê tàu không vội vàng để chốt thương vụ mà vẫn yêu cầu mức giá thấp hơn so với tuần trước, do vậy không có sự gia tăng đáng kể nào trong thời gian tới. Ở Viễn Đông, có tin một tàu khoảng 33.000 dwt neo ở CJK được chốt khoảng 11.000 đô la Mỹ cho chuyến đi trong vùng Viễn Đông, cùng lúc có thêm tin một tàu khoảng 32.000 dwt được chốt đi từ Hàn Quốc đến Đông Bắc Ấn Độ với giá khoảng 12.000 đô la Mỹ. Ở Đông Nam Á, có tin một tàu khoảng 32.000 dwt được chốt đi từ Philippines đến Viễn Đông với giá khoảng 8.000-8.300 đô la Mỹ. Có thêm tin một tàu khoảng 28.000 dwt neo ở Singapore được chốt chuyển khứ hồi đến Úc với giá khoảng 7.000 đô la Mỹ.

Bảng tham khảo cước một số khu vực trên thế giới trong Tuần 51/2024 vừa qua:

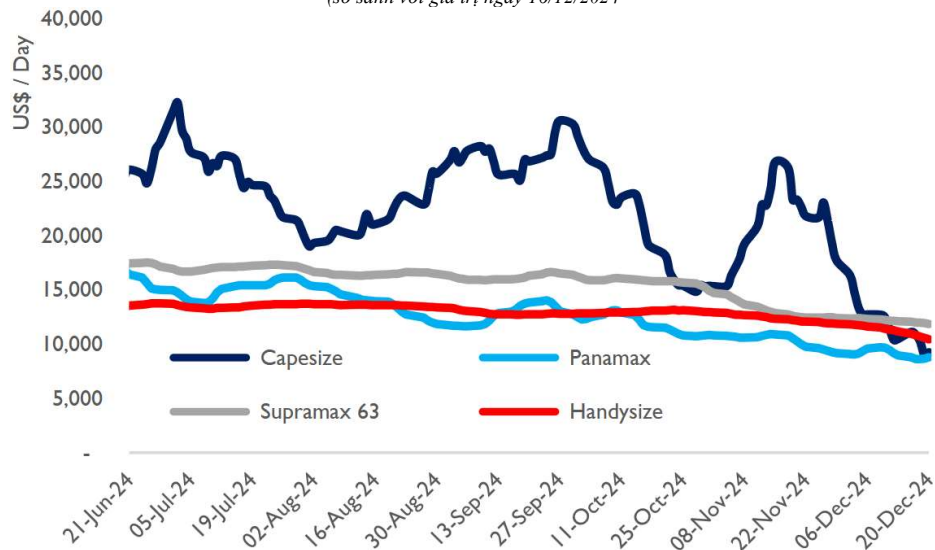
RATES/PANAMAX (USD/DAY, USD/TON)	TUẦN 51/2024	TUẦN 50/2024	Mức thấp nhất năm 2024 (cập nhật tới Tuần 51)	Mức cao nhất năm 2024 (cập nhật tới Tuần 51)
TRANSATLANTIC RV	9,665	9,385	8,220	19,510
TCT CONT/F.EAST	14,147	15,234	14,147	31,123
TCT F.EAST/CONT	5,150	5,623	4,910	8,738
TCT F.EAST RV	6,433	8,179	6,150	19,016
<b>RATES/SUPRAMAX (USD/DAY)</b>				
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 23/12/2024

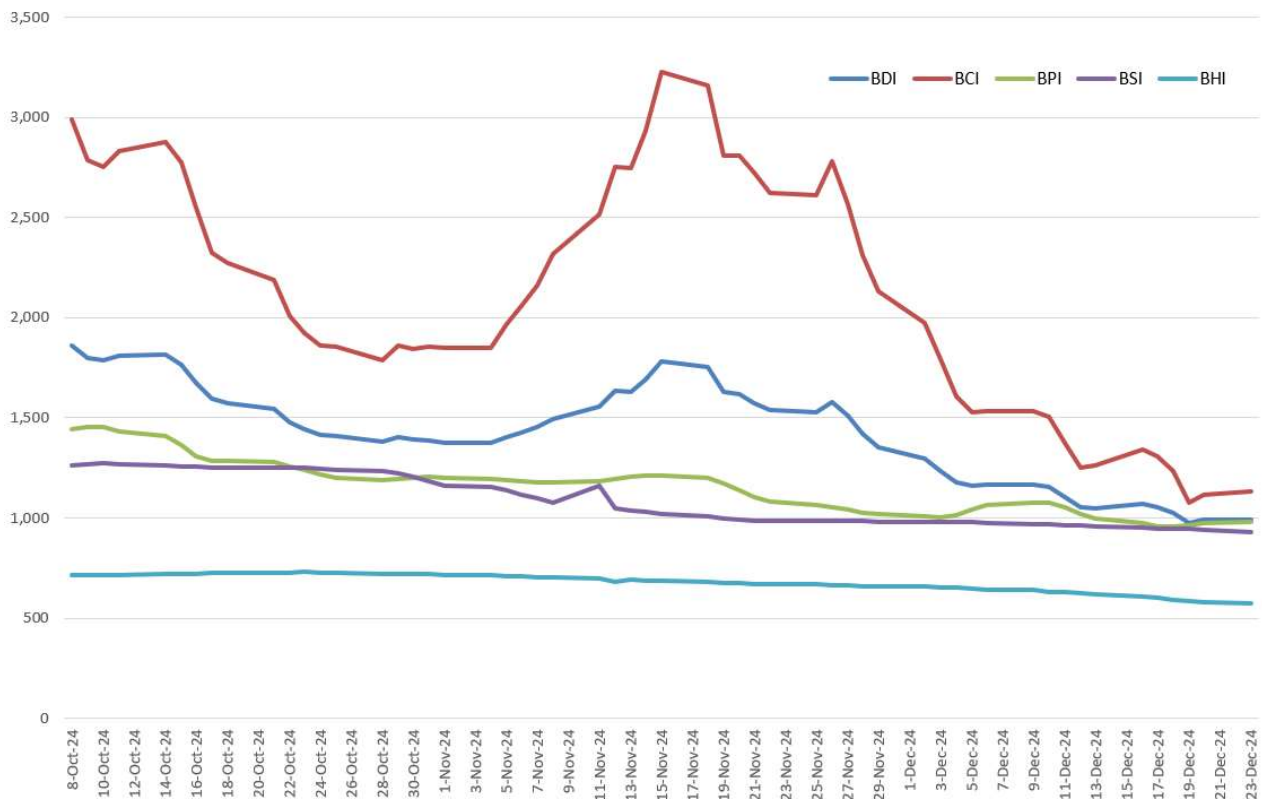
US\$/ngày ▼ / ▲

SUPRAMAX	9,842 ▼	241
HANDIES 38K	10,427 ▼	706

*(so sánh với giá trị ngày 16/12/2024)*



## 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 69,51 đô la Mỹ/thùng – tăng 0,39 % so với ngày trước đó. Trong khi giá chuẩn Brent dừng lại ở mức 72,92 đô la Mỹ/thùng – tăng 0,4%. Kết thúc phiên giao dịch đầu tiên của tuần, giá dầu giảm nhẹ trong bối cảnh giao dịch thừa thớt trước kỳ nghỉ lễ Giáng sinh do lo ngại về tình trạng dư cung vào năm 2025 và đồng đô la Mỹ mạnh lên. Ấn Độ đã giảm nhập khẩu dầu thô của Nga hơn vào tháng 11, nước này tăng cường mua dầu thô từ Trung Đông, nguyên nhân do Nga xuất khẩu ít hơn và một số nhà máy lọc dầu của Ấn Độ đang trải qua quá trình bảo dưỡng. Trong những tháng trước đây, Ấn Độ tiếp tăng cường nhập khẩu dầu thô từ Nga và hai năm qua, Ấn Độ đã trở thành nước nhập khẩu dầu chính của Nga. Bên cạnh đó, Syria đã nhập khẩu khoảng 120.000 thùng dầu thô mỗi ngày từ Iraq và hiện phải đối mặt với tình trạng nguồn cung bị thắt chặt do quyết định của chính quyền Iraq.

#### 3.2.1 Phân khúc tàu chở dầu thô

<b>Phân khúc tàu VLCC</b>	Các giao dịch tại khu vực Trung Đông tiếp tục trải qua một tuần vô cùng ảm đạm, nguyên nhân chủ yếu do nhu cầu từ thị trường Trung Quốc vẫn tiếp tục trì trệ. Các tàu già chấp nhận mức cước thấp từ người thuê tàu và điều này đã dẫn đến cước giảm xuống quanh mức WS 40 – đây là mức thấp nhất trong năm. Bên cạnh đó, cước trên tuyến MEG/Trung Quốc được chốt ở mức WS 39. Thị trường khu vực Châu Mỹ có sự ổn định nhưng nhìn chung vẫn khá ảm đạm, do người thuê tàu có nhiều sự lựa chọn hơn do các tàu chạy ballast từ phía Đông và Châu Âu sang khu vực này.			
	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	17.598	18,726	↑
	USG/Trung Quốc	31.099	28,066	↓
<b>Phân khúc tàu Suezmax</b>	Cước tàu Suezmax tại thị trường Tây Phi đã giảm thêm 6 điểm khi người thuê tàu trì hoãn lại các hoạt động của mình. Đơn cử cước trên tuyến Nigeria/UKC giảm xuống mức WS 81. Triển vọng thị trường vẫn rất ảm đạm do ảnh hưởng tiêu cực từ phân khúc VLCC nói trên. Tại khu vực Trung Đông, cước trên tuyến đến Địa Trung Hải được ký kết quanh mức WS 90.			
	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	32.153	28,613	↓
	Guyana / UKC	30.702	28,311	↓

<b>Phân khúc tàu Aframax</b>	Cùng chung xu hướng với hai phân khúc trên, phân khúc tàu Aframax tại khu vực Trung Đông đang dần trầm lắng hơn do số lượng tàu trong khu vực gia tăng và áp lực bởi sự ảnh hưởng của các phân khúc lớn hơn. Tuy nhiên, tại khu vực Địa Trung Hải, cước cho tuyến Ceyhan/Lavera đã tăng lên 8 điểm lên mức WS 152. Thị trường dự kiến sẽ tiếp tục trì trệ trong thời gian tới.			
	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	33.103	35,817	↑
	Med / Med	38.509	42,246	↑
	USG / Cont	38.096	41,397	↓
EC Mex / USG	43.255	42,732	↓	

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

**Đối với phân khúc tàu MR-Handy:** Thị trường MR tại khu vực Trung Đông đã có dấu hiệu tích cực trong tuần vừa qua, nhưng không có sự đột phá mạnh mẽ nào cho các hoạt động giao dịch trước lễ Giáng Sinh. Đơn cử, cước trên tuyến Trung Đông/Tây Phi hiện đang có sự biến động do mức cước phụ thuộc vào các điều kiện được thỏa thuận trong hợp đồng, chỉ một số ít hoạt động ký kết ở mức WS 210. Tuy vậy, do hoạt động vẫn còn khá hạn chế, số lượng hàng hóa trong tuần vẫn không được như kỳ vọng của các chủ tàu. Các chủ tàu đã nghĩ rằng sẽ có sự thay đổi mạnh mẽ về mức cước đối với thị trường do sự thiếu hụt tàu trong khu vực nhưng thực tế lại không như vậy. Bên cạnh đó, cước trên tuyến WCI/Japan hiện đang ở mức WS 140 – tăng 10 điểm so với tuần trước, sự tăng trưởng này chủ yếu được thúc đẩy bởi thị trường Singapore hơn là các chuyến hàng chở Naphtha đến Nhật Bản. Dự đoán vào tuần tới, sẽ không có sự thay đổi mạnh mẽ nào, người thuê tàu sẽ bắt đầu đàm phán cho các đơn hàng vào tháng một, nhưng sau một tuần nhiều biến động, có thể họ sẽ chỉ đơn giản tiếp tục duy trì và ký kết hợp đồng, thay vì cố gắng thúc đẩy mức cước thị trường. Tại khu vực UKC, thị trường liên tục trong tình trạng ảm đạm suốt tuần. Cước trên tuyến Cont/USAC hiện đang giảm xuống ở mức WS130 và tâm lý thị trường đang yếu đi, các chủ tàu vội vàng trong việc ký kết hợp đồng, họ quan ngại sẽ bỏ lỡ cơ hội, do tuần tới có thể sẽ còn ảm đạm hơn. Ngược lại với tình trạng ảm đạm trên, cước cho phân khúc MR tại khu vực Địa Trung Hải vẫn duy trì mức ổn định WS 140 cho các lô hàng tuyến Med/TA. Sự cân bằng của cung và cầu vẫn bền vững ở khu vực này, tuy nhiên kỳ vọng rằng khối lượng hàng hóa sẽ tăng lên vào đầu tuần để tránh tình trạng cước giảm thêm.

**Phân khúc tàu dầu/hóa chất nhỏ:** Các giao dịch trên khu vực Châu Á đã có sự sôi động trở lại khi có một số lô hàng di chuyển về phía Bắc, hai ông lớn Aramco và Shell tham gia vào thị trường với lô hàng lần lượt là 8.000 tấn và 15.000 tấn MEG từ Straits đến Trung Quốc và Hàn Quốc cho các chuyến đi cuối tháng 12 và đầu tháng 1. Mức cước giao động khoảng 43-44 đô la Mỹ/tấn cho các lô hàng đến Trung Quốc và đến Hàn Quốc là khoảng 36-37 đô la Mỹ/tấn. Nguồn cung hàng đi hướng phía Bắc tiếp tục gia tăng nhưng khối lượng đang có dấu hiệu giảm dần. Tại khu vực Đông Nam Á, nguồn cung tàu vẫn cao khi bắt đầu vào mùa lễ hội. Tuy nhiên, thị trường phía Nam có vẻ hoạt động có phần sôi nổi hơn, khi một số lượng lớn lô hàng được chào ra từ khu vực Viễn Đông đi vào Đông Nam Á và bờ Tây Ấn Độ/Trung Đông trong cuối tháng 12 và đầu tháng 1. Dự đoán rằng có dấu hiệu cước có thể sẽ tăng lên nhưng lại bị trì trệ do một số chủ tàu thiếu kinh nghiệm vẫn chấp nhận mức cước thấp. Bên cạnh đó, các hoạt động ở khu vực Viễn Đông cho thấy sự cải thiện, chủ yếu do tình hình thời tiết xấu vào cuối tháng 12 và các tàu phân khúc nhỏ đã được ký kết cho các lô hàng vào đầu tháng 1. Một số người thuê tàu cần tìm tàu gấp vào tháng 12 và sẵn sàng trả một khoản cước cao hơn. Thị trường dầu cò vẫn ảm đạm, nguyên nhân do đang đối mặt với tình trạng thiếu sản lượng và nhu cầu thấp. Mức cước vận chuyển vẫn thấp với các lô hàng 8.000 – 10.000 tấn đi ECI hiện ở mức 31-35 đô la Mỹ/tấn và các lô

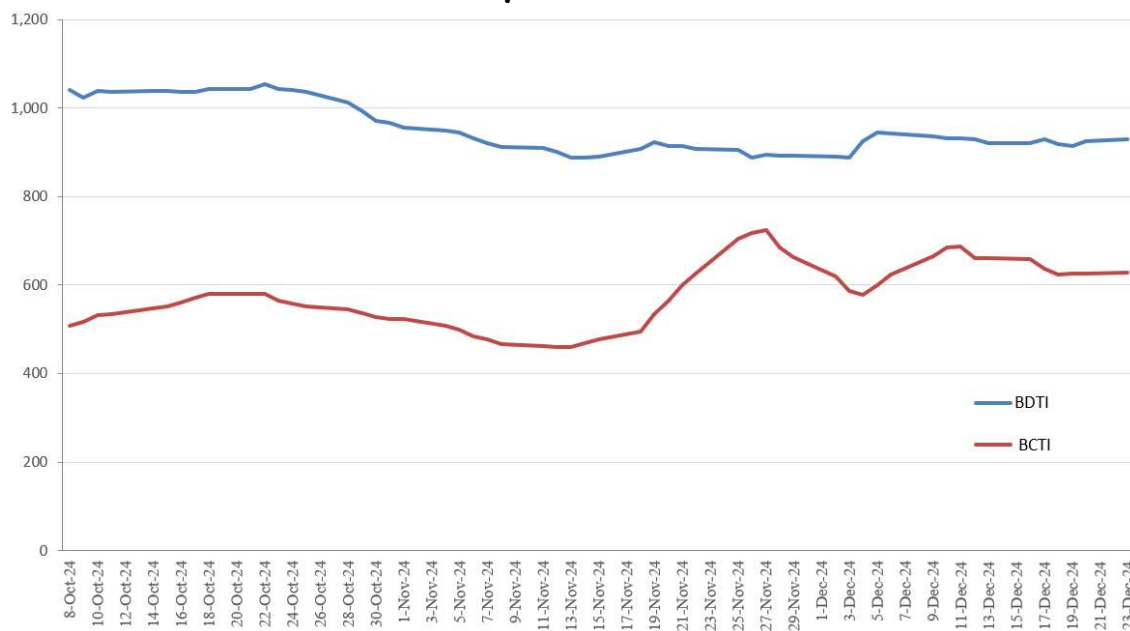


hàng 15.000 – 18.000 tấn cho tuyến WCI/Pakistan hiện ở mức 33-34 đô la Mỹ/tấn đến khoảng 38-42 đô la Mỹ/tấn

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

	Giá thuê tàu định hạn tuần 51/2024			Giá thuê tàu định hạn tuần 50/2024		
	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM
VLCC	-	-	-	46,500	45,000	46,000
SUEZMAX	-	-	-	40,000	39,000	39,000
AFRAMAX	-	-	-	37,000	36,000	36,000
LR-2	-	-	-	36,500	36,000	36,500
LR-1	-	-	-	27,500	27,000	27,000
MR	-	-	-	23,500	23,000	23,000
HANDY	-	-	-	22,500	22,000	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		320		330	

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

## MỘT SỐ TÀU PHÁ ĐỠ GHI NHẬN TRONG TUẦN 51/2024

Name	Type	Blt year	LDT	Demolition place	Price (US\$/t)	Dwt	Comments
New Smile	Tanker	1995	1,969	Bangladesh	510.00	6,902	
Guoyuan 9	Bulker	1994	9,217	Bangladesh	465.00	48,218	
True Confidence	Bulkjer	2011	8,907	-	353.00	50,448	Incl 840T FO, as is Sharaj, vessel was hit by a Houthi missile 100 km off Aden on March 6, 2024, caught fire, abandoned and taken under tow, three crew members lost their lives

**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.*