



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 01&02/2025

(07/01/2025 – 13/01/2025)

1. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÃ QUA SỬ DỤNG:

Ở mảng tàu hàng khô, ngày 8/1/2025 sau khi chỉ số BDI rớt xuống mức 966 điểm – mức thấp nhì kể từ ngày 25/7/2023 (962 điểm), thì hiện đã vượt mốc 1.000 trở lại (cụ thể 1.080 điểm). So sánh với chỉ số ngày 24/12/2024 thì tổng quan các phân khúc tuần qua như sau: trừ Capesize tăng trở lại 28,9% thì Panamax giảm thêm 6,6%, Supramax giảm thêm 13% (chỉ số tiêu cực từ đầu tháng 12) và Handysize giảm thêm 14% (chỉ số giảm liên tiếp từ cuối tháng 10/2024). Năm 2024, do bị ảnh hưởng nhiều yếu tố địa chính trị nên giá tàu được điều chỉnh đáng kể và là một năm đầy lợi nhuận cho các chủ tàu. Tuy nhiên, mức độ “cá kiếm” đã thu hẹp dần trong quý 4/2024, thị trường đang dần thích nghi và khả năng giá tàu sẽ giảm thêm. Hiện nay, các hoạt động mua bán tàu đầu năm đang tập nập hơn bao giờ hết do Người bán đang tranh thủ thời chưa xác lập các mốc tham chiếu mới để bán tàu để được giá tốt hơn. Trước hết, nhìn chung giá tàu Panamax trẻ chưa giảm nhiều nhưng giá tàu Panamax già đã giảm sâu trung bình khoảng 20-30% so với khoảng 2-3 tháng trước. Đơn cử tàu **Argolis** (76.263 dwt, đóng 2005 Nhật, DD/SS 4/2025) được bán với giá khoảng 8,2 triệu đô la Mỹ. Tháng 10 tàu tương tự trẻ hơn một tuổi **Navios Harmony** (82.790 dwt, đóng 2006 Nhật, DD 11/2024, SS 08/2026) được bán với giá khoảng 13 triệu đô la Mỹ. Ở phân khúc Supramax, tàu **My Fair Lady** (50.450 dwt, đóng 2011 Nhật, DD/SS 10/2025) được chủ tàu Nhật chốt thành công với giá khoảng 15,8 triệu đô la Mỹ. Mức giá này khá tốt nếu so với tàu trẻ hơn một tuổi **Bright Kowa** (51.156 dwt, đóng 2012 Nhật, hạn đà DD/SS 04/2025) bán cuối tháng 11 với giá hơi mềm khoảng 16 triệu đô la Mỹ. Tàu già **Karteria** (50.320 dwt, đóng 2001 Nhật, DD 02/2026, SS 02/2028) được bán với giá khoảng 7,3 triệu đô la Mỹ - đây cũng là mức hợp lý so với mặt bằng chung. Tuần qua ghi nhận 2 tàu Handymax bán thành công là **Hibiscus** (48.610 dwt, đóng 2002 Nhật, DD 01/2025, SS 09/2027) được chủ tàu Đài Loan bán cho người mua Trung Quốc với giá khoảng 7,5 triệu đô la Mỹ và tàu **One Shine** (46.644 dwt, đóng 2000 Nhật, DD/SS 10/2025) bán thành công với giá khoảng 5,15 triệu đô la Mỹ.

Đối với mảng thuê tàu, kể từ ngày 24/12/2024, chỉ số BCTI (Baltic Clean Tanker Index) nhích nhẹ thêm 2,4% còn chỉ số BDTI (Baltic Dirty Tanker Index) giảm 7,7%. Trung bình giá tàu 5 tuổi năm 2024 so với mức trung bình năm 2023 như sau: VLCC tăng 13%, Suezmax tăng 12%, 10% đối với Aframax và MR. Trung bình giá tàu 10 tuổi năm 2024 so với mức trung bình năm 2023 như sau: VLCC tăng 11%, Suezmax tăng 15%, Aframax tăng 11% và MR tăng 13%. Tuy nhiên, giá tàu đã chững lại giai đoạn quý 3-4/2024 và xu hướng hiện tại là đang theo chiều hướng giảm, cụ thể là loại tàu chở dầu thô và tàu chở dầu thành phẩm. Giá tàu các phân khúc như Aframax, LR hay MR cũng bị ảnh hưởng và giảm nhiều. Cụ thể trong vòng 3 tháng trở lại đây, giá tàu Aframax giảm trung bình 5-10%, giá tàu MR giảm mạnh hơn trung bình từ 10-20%. Đơn cử cặp tàu hóa chất 50k **Oriental Diamond** và **Oriental Gold** (đóng 2008 Hàn Quốc, DD 05-07/2026, SS 04-06/2028) được bán với giá lần lượt khoảng 20,5 triệu đô la Mỹ/tàu. Mức này thấp hơn khoảng 24% nếu so với giao dịch tàu tương tự là **Alithini II** (49.900 dwt đóng 2008 Hàn Quốc, DD 04/2026, SS 01/2028) được chốt tháng 10/2024 với

giá khoảng 27 triệu đô la Mỹ, tàu đã lắp hệ thống xử lý nước dằn. Tàu hóa chất nhỏ **Sanjin 3025** (13.774 dwt, đóng 2020 xưởng Samjin đặt tại Trung Quốc, IMO II/III, DD/SS 12/2025) được chủ tàu Trung Quốc chốt với giá khoảng 16,8 triệu đô la Mỹ.

Bảng ghi nhận các giao dịch mua bán tàu đã qua sử dụng trong tuần qua:

Name	Blt Year	Blt Place	Dwt	Price M.USD	Buyers	Comment
BULKERS / GENERAL CARGO CARRIERS						
Panoramix	2007	China	203,512	28.00	Chinese	Old sale, BWTS & scrubber fitted, DD/SS due 12/2026
Glory Prosperity	2007	Japan	82,535	11.20	Undisclosed	BWTS fitted, DD 08/2025, SS 07/2026
Pan Clover	2012	China	81,177	16.30	Turkish	BWTS fitted, DD/SS 07/2025
Argolis	2005	Japan	76,263	8.20	Chinese	BWTS fitted, DD/SS due 04/2025
K. Faith	2002	Japan	75,845	6.60	Undisclosed	BWTS fitted, DD 11/2025, SS 10/2027
Alpha Melody	2002	Korea	74,475	6.60	Chinese	BWTS fitted, DD due 07/2025, SS 05/2027
Mythos	2004	Japan	74,195	Undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted, DD 03/2027, SS 02/2029
Golden Orient	1998	Korea	73,326	4.00	Undisclosed	BWTS fitted, DD due 05/2025, SS 05/2027
GLBS Magic	2024	China	64,195	25.00	Japanese	BB back, BWTS fitted, DD 09/2027, SS 09/2029
Omishima Island	2013	Japan	61,381	Undisclosed	Greek	BWTS fitted, DD/SS 09/2025, Japanese owners
CS Sonoma	2010	China	56,704	11.30	Undisclosed	BWTS & scrubber fitted, M/E Man-B&W (made by STX), DD/SS 03/2026, Norwegian owners
My Fair Lady	2011	Japan	50,450	15.80	Undisclosed	BWTS fitted, DD/SS 10/2025, Japanese owners
Karteria	2001	Japan	50,320	7.30	Middle Eastern	BWTS fitted, DD 02/2026, SS 02/2028
Hibiscus	2002	Japan	48,610	7.50	Chinese	BWTS fitted, DD 01/2025, SS 09/2027, Taiwanese owners
One Shine	2000	Japan	46,644	5.15	Undisclosed	BWTS fitted, DD/SS 10/2025
Bliss	2007	Japan	35,278	Undisclosed	Undisclosed	BWTS fitted, DD 08/2025, SS 09/2027, Greek owners
TANKERS						
Rolin	2005	Korea	308,829	30.50	Chinese	Scrubber fitted, DD/SS 10/2025

Nissos Delos	2012	Korea	115,691	45.30	Bangladeshi	Old sale, BWTS fitted, DD 08/2025, SS 08/2027
Elli	2010	China	112,719	Undisclosed	Wei Hai Yuang Jing	Old sale
Suvretta	2008	Korea	109,250	31.50	Chinese	Old sale, CPP, BWTS & scrubber fitted, DD 09/2026, SS 06/2028
Oriental Diamond	2008	Korea	50,781	20.50	Undisclosed	Chemical IMO III, epoxy coated, DD 05/2026, SS 04/2028
Oriental Gold	2008	Korea	50,591	20.50	Undisclosed	Chemical IMO III, epoxy coated, DD 07/2026, SS 06/2028
Rayleigh Fisher	2005	China	35,192	13.20	Undisclosed	BWTS fitted, DD/SS due 02/2025
Sanjn 3025	2020	Sanjin, China	13,774	16.80	Undisclosed	Chemical IMO II/III, epoxy phenolic coated, M/E Win GD, DD/SS 12/2025
DH Glory	2020	China	13,121	25.30	Undisclosed	Auction sale, BWTS fitted, chemical IMO II, stainless steel, ice class II, M/E Wartsila, DD/SS 11/2025
CONTAINERS						
Tasman	2000	Germany	67,902	30.00	MSC	Old sale, 5936 teu, M/E Sulzer, DD/SS 01/2025
Sofia I	2010	China	63,059	41.00	Chinese	Incl balance TC USD26,85k pd until end Mar 2025, 5100 teu, BWTS fitted, ice class II, ice strengthened, DD/SS due 06/2025
Cul Qingdao	2023	China	35,220	43.00	Chinese	2433 teu, BWTS & scrubber fitted, DD 11/2026, SS 11/2028, Chinese owners
As Fenja	2005	Germany	17,281	8.50	Chinese	1223 teu, DD/SS due 01/2025
Atout	2010	Germany	23,978	18.00	MSC	1702 teu, BWTS fitted, ice class II, DD/SS 10/2027
Contship Med	2004	China	13,872	7.20	Medkon Lines	1118 teu, fully cellular, CR 2X45T, M/E Man-B&W (made in Germany), ice strengthened, DD/SS due 03/2025
Contship Leo	2008	China	13,803	10.00	Safesea Group	Incl TC USD15k/pd, 1118 teu, fully cellular, CR 2X45T, BWTS fitted, ice class II, M/E Man-B&W (made in Germany), DD 06/2027, SS 10/2028

Kota Tenaga

2002

Korea

10,701

4.20

Undisclosed

802 teu, fully
cellular, CR
2X40T, DD
06/2025, SS
11/2027

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
		01/ 2025	1M	3M	6M	12M				01/ 2025	1M	3M	6M	12M	
CAPESIZE							VLCC								
180k dwt	Resale	75.50	0%	-2%	-1%	10%	59.25	310k dwt	Resale	149.00	0%	0%	3%	14%	111.50
180k dwt	5 tuổi	62.00	0%	-3%	-2%	18%	43.25	310k dwt	5 tuổi	114.00	-2%	-2%	0%	8%	84.50
170k dwt	10 tuổi	43.00	0%	-4%	-3%	37%	30.25	250k dwt	10 tuổi	85.00	-1%	-1%	1%	13%	60.25
150k dwt	15 tuổi	26.50	0%	-7%	-9%	26%	19.50	250k dwt	15 tuổi	54.00	-2%	-7%	-6%	-4%	43.25
PANAMAX							SUEZMAX								
82k dwt	Resale	40.00	0%	-4%	-7%	0%	36.75	160k dwt	Resale	97.00	-1%	-2%	-2%	1%	77.25
82k dwt	5 tuổi	34.00	-1%	-7%	-11%	-1%	30.25	150k dwt	5 tuổi	77.00	-1%	-5%	-7%	-2%	59.50
76k dwt	10 tuổi	24.25	-2%	-5%	-16%	0%	21.00	150k dwt	10 tuổi	60.00	-3%	-9%	-11%	-2%	44.00
74k dwt	15 tuổi	15.25	-3%	-9%	-20%	-2%	14.00	150k dwt	15 tuổi	45.00	-2%	-4%	-4%	7%	28.50
SUPRAMAX							AFRAMAX								
62k dwt	Resale	39.00	0%	-5%	-6%	4%	34.50	110k dwt	Resale	82.00	-2%	-4%	-4%	-1%	64.50
58k dwt	5 tuổi	32.50	-2%	-9%	-11%	5%	25.75	110k dwt	5 tuổi	67.00	-1%	-8%	-7%	-6%	50.50
56k dwt	10 tuổi	23.25	-2%	7%	-17%	16%	18.50	105k dwt	10 tuổi	52.00	-2%	-12%	-13%	-6%	37.25
52k dwt	15 tuổi	14.75	-3%	-5%	-11%	4%	12.75	105k dwt	15 tuổi	37.00	-1%	-10%	-10%	0%	24.50
HANDYSIZE							MR								
37k dwt	Resale	34.25	0%	1%	-1%	1%	28.75	52k dwt	Resale	52.00	-5%	-10%	-5%	-3%	44.00
37k dwt	5 tuổi	26.25	-2%	-5%	-6%	-3%	22.50	52k dwt	5 tuổi	42.00	-7%	-14%	-11%	-5%	35.00
32k dwt	10 tuổi	19.00	-1%	-7%	-7%	9%	15.00	45k dwt	10 tuổi	32.50	-9%	-20%	-17%	-7%	25.25
28k dwt	15 tuổi	12.00	0%	-6%	-8%	4%	9.50	45k dwt	15 tuổi	21.50	-7%	-22%	-23%	-16%	17.00

2. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÓNG MỚI:

Type	Size	Price (m.usd)	Qty	Yard	Owners	Delivery	Comments
LPG	11,000 cbm	33.00-35.00	2	Kyokuyo Japan	Erasmus Shipinvest	2027	Price per unit
Tanker	25,900 dwt	43.00	2+2	Wuchang	Xingtong Shipping	Mar-Jul 2027	Price per unit, stainless steel
Tanker	24,200 dwt	30.00	4	Dalian (DSOC)	Union Maritime UK	2026	Price per unit, product/chemical carriers
Bulker	64,000 dwt	39.00	2	Oshima	U-Ming Taiwan	-	Price per unit
Container	4,800 teu	60.00	3+1	Wuhu	Kawa Shipping Hong Kong	FH 2027	Price per unit

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)				
	12/ 2024	1M	3M	6M	12M
Capesize (180.000 dwt)	76.0	0.00%	-0.65%	8.57%	16.92%
Panamax (77.000 dwt)	41.5	-1.19%	-2.35%	-2.35%	1.22%
Supramax (61.000 dwt)	38.5	-1.25%	-1.28%	0.00%	4.05%
Handysize (37.000 dwt)	34.0	-1.45%	-1.45%	-1.45%	3.03%

Giá trị tàu dầu đầu/hóa chất đóng mới (đv: triệu đô la Mỹ)	% thay đổi theo (M (month) = tháng)				
	12/ 2024	1M	3M	6M	12M
VLCC (300.000 dwt)	129.0	-0.39%	0.00%	-0.39%	0.78%
Suezmax (170.000 dwt)	90.00	0.00%	0.00%	2.27%	5.26%
A.max (115.000 dwt)	75.0	0.00%	0.00%	1.35%	8.70%
MR (56.000 dwt)	52.0	0.00%	0.00%	1.96%	9.47%

3. THỊ TRƯỜNG THUÊ TÀU

3.1. Thị trường thuê tàu hàng khô:

Mặc dù có nhiều thương vụ ở phân khúc **Ultramax** và **Supramax** tuần qua, thị trường vẫn đang chịu nhiều áp lực tiêu cực, Cước ở Vịnh Hoa Kỳ và Nam Đại Tây Dương không cải thiện trong khi tuyến Continent-Địa Trung Hải vẫn trầm lắng. Ấn Độ Dương có một khởi đầu năm mới yên tĩnh với lượng hàng hoá ít ỏi. Tâm lý thị trường Châu Á vẫn rất yếu với nhiều tàu chờ giao ngay nhưng không có nhu cầu thuê mới. Cước trung bình trong tuần đóng cửa ở mức 10.347 đô la Mỹ, giảm 1.529 đô la Mỹ so với mức 11.876 đô la Mỹ của báo cáo cuối năm 2024. Ở Thái Bình Dương, than đá ở Indonesia tiếp tục giảm mạnh. Tàu **Xin Hai Tong 52** (56.799 dwt, đóng 2011) được Transtech chốt với giá khoảng 6.000 đô la Mỹ, giao ngay ở Singapore qua Indonesia và trả tàu ở Thái Lan. Tongli chốt tàu **Prabhu Mihika** (55.557 dwt, đóng 2005) đi từ CJK (08/01) qua Indonesia và trả tàu ở Trung Quốc với giá khoảng 4.500 đô la Mỹ. Transwind chốt tàu **Ming Zhou 78** (56.757 dwt, đóng 2011) đi từ Dongguan qua Nam Trung Quốc chở thép đến Jakarta với giá khoảng 5.300 đô la Mỹ. Ở Ấn Độ Dương, tàu **De Xin Sheng Xiang** (57.045 dwt, đóng 2011) được Pacific Basin chốt đi ngay từ Vịnh Saldanha đến Trung Quốc với giá khoảng 10.000 đô la Mỹ cộng thêm 100.000 đô la Mỹ chi phí ballast, cùng lúc Teambulk chốt tàu **Zhong Chang Yu Sheng** (56.874 dwt, đóng 2012) đi từ Vịnh Richards (11-15/01) đến UAE với giá khoảng 10.000 đô la Mỹ. Có tin tàu **Vita Kouan** (63.394 dwt, đóng 2016) được thuê khoảng 3-5 tháng, giao tàu ở Mundra và trả tàu ở nơi bất kỳ với giá khoảng 10.750 đô la Mỹ. Ở Đại Tây Dương, nhiều giao dịch hơn đã xuất hiện. Tàu **African Sanderling** (58.798 dwt, đóng 2008) được chốt đi từ Đèo Tây Nam và trả tàu ở Nhật Bản với giá khoảng 17.250 đô la Mỹ, cùng lúc Oldendorff chốt tàu **Ionic Smyrni** (56.025 dwt, đóng 2013) chờ hàng rời từ Đèo Tây Nam đến Bồ Bắc Nam Mỹ với giá khoảng 15.500 đô la Mỹ. Tàu **Norvic Copenhagen** (63.470 dwt, đóng 2023) được Ultrabulk chốt tàu chuyển, giao tàu ngay ở Đèo Tây Nam và chờ hàng đến Đại Tây Dương Colombia với giá khoảng 15.000 đô la Mỹ.

Thị trường phân khúc **Handies** tuần qua đóng cửa ở mức 9.143 đô la Mỹ, giảm 1.284 đô la Mỹ so với mức 10.427 đô la Mỹ của tuần cuối năm 2024. Tuần đầu tiên của năm 2025, thị trường ảm đạm ở cả Đại Tây Dương và Thái Bình Dương. Ở Đại Tây Dương, thị trường suy yếu nhất ở Continent và Địa Trung Hải khi cước tiếp tục giảm. Các chuyến hàng phế liệu đến Thổ Nhĩ Kỳ được chốt với giá khoảng 6.000-7.000 đô la Mỹ mặc dù ít thông tin được báo cáo. Mức cước tương tự cũng được nhìn thấy ở phân khúc Handymax, có nguồn tin cho rằng có tàu được chốt đến Vịnh Hoa Kỳ, tuy nhiên vẫn chưa có thông tin cụ thể. Thị trường Địa Trung Hải ở mức rất yếu, lượng tàu tồn đọng nhiều khiến cước giảm xuống dưới 5.000 đô la Mỹ cho các chuyến nội hải. Một tàu khoảng 34.000 dwt neo ở Ai Cập được đàm phán qua Thổ Nhĩ Kỳ, chờ hàng đến Vịnh Hoa Kỳ với giá khoảng 5.600 đô la Mỹ, tuy nhiên thương vụ không được chốt. Thị trường Vịnh Hoa Kỳ suy yếu mặc dù có vài nhu cầu thuê tàu mới vào cuối tuần đã để lại một dấu hiệu tích cực hơn. Các chủ tàu định giá các chuyến hàng xuyên Đại Tây Dương ở mức khoảng 11.000-12.000 đô la Mỹ/ngày cho một tàu Handysize tiêu chuẩn, nhưng với tình trạng không thỏa hiệp được giữa chủ tàu và người thuê, thị trường vẫn chưa cân bằng. Tàu **TAC Imola** (40.256 dwt, đóng 2021) neo ở Brunswick được Cargill đàm phán qua Houston chờ hàng rời và trả tàu ở Ai Cập với giá khoảng 14.500 đô la Mỹ. Ở Caribe, tàu **Angel** (37.227 dwt, đóng 2014) neo ở Rio Haina được Centurio đàm phán giao tàu nguyên trạng ở Đèo Tây Nam, chở sản phẩm nông nghiệp đến Trung Mỹ với giá khoảng 13.500 đô la Mỹ. Xa hơn về phía Nam, các tàu Handymax tiết kiệm nhiên liệu được chốt khoảng 13.000-14.000 đô la Mỹ cho các chuyến xuyên Đại Tây Dương. Tàu **Star Taishan** (28.343 dwt, đóng 2009) được Drydel chốt đi từ Montevideo chở các sản phẩm nông nghiệp đến Trung Mỹ với giá khoảng 15.700 đô la Mỹ. Đây cũng là một tuần yên tĩnh và chậm chạp đối với thị trường Thái Bình Dương với tâm lý

tiêu cực trên toàn bộ. Nguồn hàng ít ỏi và số lượng tàu neo đầu tăng dần, đặc biệt nhất là ở Đông Nam Á. Hoạt động thuê định hạn cũng khan hiếm, đa số người thuê điều chỉnh trong bối cảnh thị trường đầy rủi ro như vậy. Ở Viễn Đông, HMM chốt tàu **Indian Ocean** (37.490 dwt, đóng 2015) neo ở Lanquiao đi từ DOP qua New Zealand đến Trung Quốc với giá khoảng 10.500 đô la Mỹ. Tàu **Alpha Bulker** (32.741 dwt, đóng 2006) neo ở Hồng Kông (11-12/01) được chốt 2-3 chuyến hàng với giá khoảng 8.500 đô la Mỹ. Có tin một tàu khoảng 39.000 neo ở khu vực CJK được chốt với giá khoảng 12.000 đô la Mỹ, chạy 2-3 chuyến hàng đến Đông Nam Á, ở những nơi khác, tàu **Ocean Fortune** (37.595 dwt, đóng 2014) neo ở Port Klang (09/01) được Bainbridge chốt qua Singapore, ghé Thái Lan, đến Indonesia với giá khoảng 7.500 đô la Mỹ. Có tin một tàu khoảng 37.000 dwt neo ở Singapore được chốt với giá 9.000-9.300 đô la Mỹ chốt chuyến chở hàng đến Viễn Đông, có thêm tin tàu **Apollon Trader** (40.552 dwt, đóng 2024) neo ở Port Kembla (14/01) được chốt chuyến backhaul với giá khoảng 13.000 đô la Mỹ.

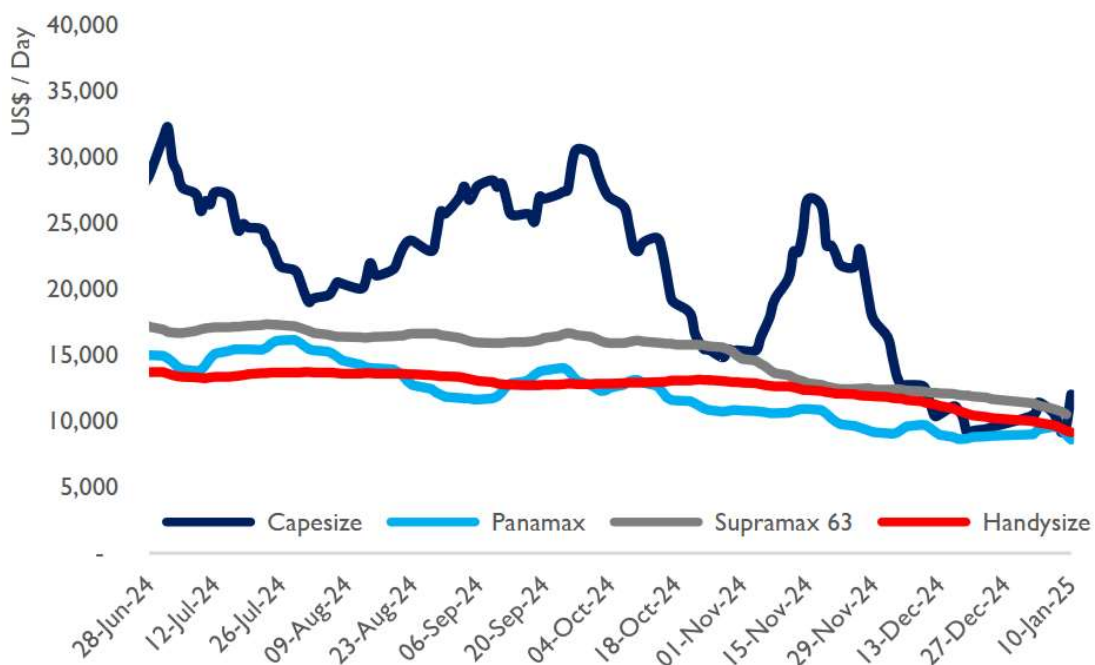
Bảng tham khảo cước một số khu vực trên thế giới trong Tuần 02/2025 vừa qua:

RATES/PANAMAX (USD/DAY, USD/TON)	TUẦN 02/2025	TUẦN 51/2024	Mức thấp nhất năm 2025 (cập nhật tới Tuần 02)	Mức cao nhất năm 2025 (cập nhật tới Tuần 02)
TRANSATLANTIC RV	11,165	9,665	11,165	11,165
TCT CONT/F.EAST	16,491	14,147	16,491	16,491
TCT F.EAST/CONT	4,504	5,150	4,504	4,504
TCT F.EAST RV	6,558	6,433	6,558	6,558
RATES/SUPRAMAX (USD/DAY)				
ATLANTIC RV	15,209	15,209	15,209	15,209
PACIFIC RV	12,575	12,575	12,575	12,575
TCT CONT/F.EAST	19,179	19,179	19,179	19,179

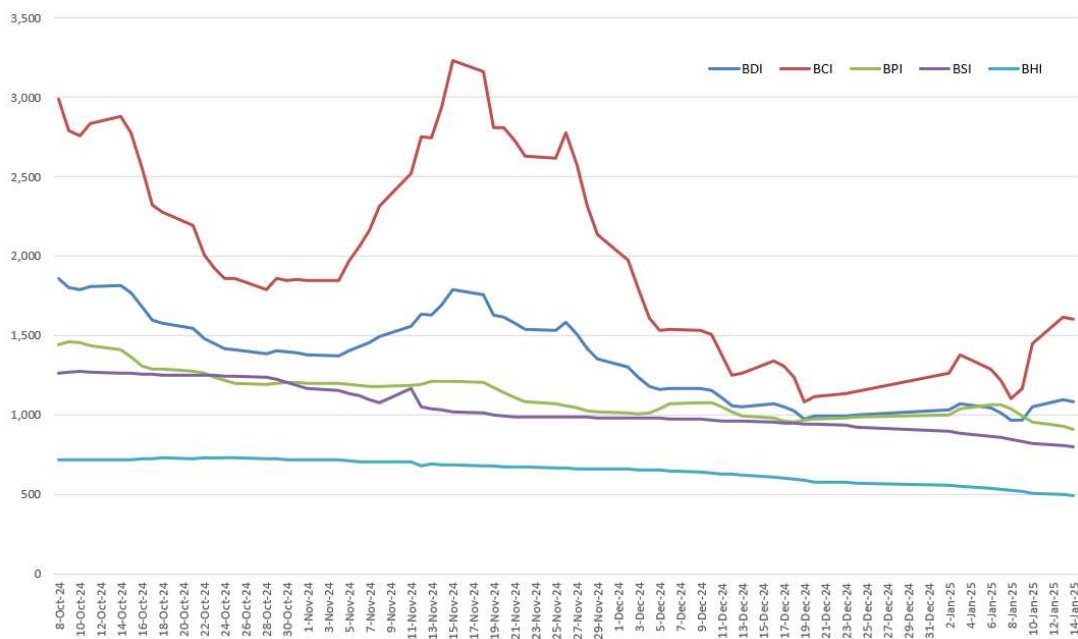
GIÁ THUÊ T/C TRUNG BÌNH TÀU HÀNG KHÔ THAM KHẢO NGÀY 13/01/2025

	US\$/ngày	▲/▼	
SUPRAMAX	8,313	▼	704
HANDIES 38K	9,143	▼	741

(so sánh với giá trị ngày 07/01/2025)



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 78,76 đô la Mỹ/thùng – tăng 0,08 % so với cùng phiên trước đó, trong khi giá chuẩn Brent dừng lại ở mức 80,83 đô la Mỹ/thùng – giảm 0,22%. Kết thúc phiên giao dịch ngày 13/1, giá dầu tăng khoảng 2% lên mức cao nhất trong 4 tháng do kỳ vọng lệnh trừng phạt của Mỹ đối với dầu mỏ của Nga sẽ buộc các khách hàng ở Ấn Độ và Trung Quốc tìm kiếm các nhà cung cấp khác. Bên cạnh đó, một nguồn tin của Chính phủ Ấn Độ nói rằng các nhà máy lọc dầu của nước này đã ngừng kinh doanh với các tàu chở dầu và các công ty của Nga bị Mỹ trừng phạt. Đồng thời, căng thẳng gia tăng giữa Nga và Ukraine đang theo thang.

3.2.1 Phân khúc tàu chở dầu thô

Phân khúc tàu VLCC	Các giao dịch tại khu vực Trung Đông trải qua một tuần khá tích cực, khi các đơn hàng đang ổn định trên cả khu vực. Mức cước có sự cải thiện nhẹ trong tuần này, thị trường dự đoán rằng sẽ tiếp tục có chuyển biến tích cực trong vòng một tuần nữa trước kỳ nghỉ Tết Nguyên Đán bắt đầu. Theo ghi nhận, cước trên tuyến Trung Đông/Trung Quốc hiện đang ở mức WS 147. Tuy nhiên, thị trường tại khu vực USG bắt đầu có các dấu hiệu đáng lo ngại khi nguy cơ phần lớn tàu không thể ký kết hợp đồng và gây nên sự dư thừa tàu tại khu vực này.			
	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	21,643	27,143	↑
	USG/Trung Quốc	25,328	27,435	↑

<p>Phân khúc tàu Suezmax</p>	<p>Cước tàu Suezmax ở thị trường Tây Phi khởi đầu năm mới không mấy khả quan, với nhiều tuyến hiện tại đang chứng kiến sự trì trệ. Mặc dù có sự thúc đẩy về số lượng hàng hóa do ảnh hưởng từ các lệnh trừng phạt của Mỹ, nhưng nhìn chung thị trường vẫn trầm lắng. Đơn cử, các chuyến hàng ở tuyến Nigeria/UKC cước giảm xuống mức WS 63 trong tuần này. Khu vực Địa Trung Hải cũng âm ảm không kém, với tuyến CPC/Med cước giảm xuống mức WS 76.</p> <table border="1" data-bbox="521 365 1437 638"> <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>22,070</td> <td>22,038</td> <td style="text-align: center;">↓</td> </tr> <tr> <td>Guyana / UKC</td> <td>23,290</td> <td>21,372</td> <td style="text-align: center;">↓</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	22,070	22,038	↓	Guyana / UKC	23,290	21,372	↓								
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	22,070	22,038	↓																		
Guyana / UKC	23,290	21,372	↓																		
<p>Phân khúc tàu Aframax</p>	<p>Khởi đầu năm mới với nhiều khó khăn, phân khúc Aframax tại khu vực Địa Trung Hải bắt đầu tuần khá trầm lắng, khi có rất ít giao dịch được ký kết trong bối cảnh nguồn cung tàu dư thừa. Cước trên tuyến x-Med đã giảm trong suốt tuần và hiện chỉ còn ở mức WS 100 – thấp hơn 40 điểm so với tuần trước. Tuy nhiên, tại khu vực USG có một tuần hồi phục, với cước cho tuyến USG/UKC được tăng lên mức WS 129.</p> <table border="1" data-bbox="521 915 1437 1304"> <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>UKC / UKC</td> <td>30,895</td> <td>19,845</td> <td style="text-align: center;">↓</td> </tr> <tr> <td>Med / Med</td> <td>39,897</td> <td>18,203</td> <td style="text-align: center;">↓</td> </tr> <tr> <td>USG / Cont</td> <td>23,882</td> <td>42,176</td> <td style="text-align: center;">↑</td> </tr> <tr> <td>EC Mex / USG</td> <td>21,266</td> <td>37,701</td> <td style="text-align: center;">↑</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	UKC / UKC	30,895	19,845	↓	Med / Med	39,897	18,203	↓	USG / Cont	23,882	42,176	↑	EC Mex / USG	21,266	37,701	↑
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	30,895	19,845	↓																		
Med / Med	39,897	18,203	↓																		
USG / Cont	23,882	42,176	↑																		
EC Mex / USG	21,266	37,701	↑																		

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 Đông Bắc Á đã có một tuần vô cùng sôi động với số lượng lớn tàu đã được ký kết và lịch trình hàng hóa kéo dài đến tận Tết Nguyên Đán. Theo đánh giá, thị trường hiện rất ổn định, phần lớn được thúc đẩy bởi số lượng tàu khá hạn chế tại khu vực dẫn đến cước hiện đang tăng. Mức cước cho các chuyến đi về khu vực Đông Nam Á ở mức trên 570.000 đô la Mỹ, với số lượng lớn hàng hóa dồi dào, nhưng tàu có sẵn hiện đang hạn chế, làm tăng mức cạnh tranh về cước. Bên cạnh đó, thị trường MR tại khu vực Đông Nam Á cũng có một tuần khá tích cực với số lượng hàng hóa đang có dấu hiệu tăng. Mức cước vẫn duy trì ổn định trong suốt tuần. Đơn cử, cước trên tuyến Singapre/Đông Úc hiện được ký kết ở mức WS 160 – tương đương với khoảng 14.080 đô la Mỹ/ngày. Triển vọng hiện tại dự đoán rằng sẽ tích cực hơn, nhờ vào sự hỗ trợ tốt từ khu vực Bắc Á. Tại khu vực UKC, xu hướng tích cực diễn ra trong suốt cả tuần dẫn đến việc thiếu hụt tàu. Tuy nhiên, cước phần lớn vẫn duy trì ở mức WS 105 cho tuyến Cont/USAC và WS 120 cho tuyến x-UKC. Cước có sự tăng nhẹ vào thứ sáu sau một tuần ổn định. Đơn cử, một hợp đồng được ký kết ở mức WS 130 cho chuyến đi từ Brofjorden, dẫn đến cước ở tuyến Cont/USAC tăng lên mức WS 125 và có thể còn tăng hơn nữa nếu có thêm một vài chuyến hàng vào cuối tuần. Thị trường phân khúc Handy tại khu vực Địa Trung Hải, sau sự ổn định vào đầu tuần, cước đã giảm xuống mức WS 120 vào giữa tuần. Mức này được ghi nhận lặp lại nhiều lần vào thứ tư, khi có một số lượng lớn hàng hóa được ký

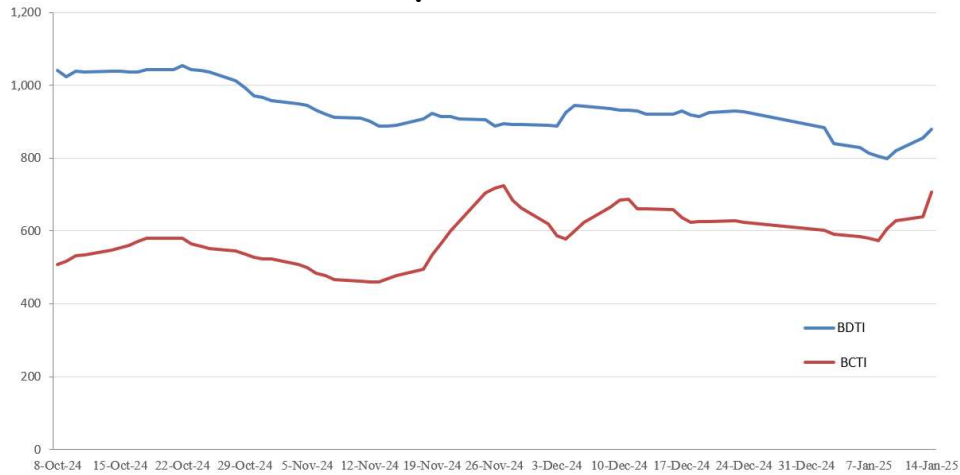
kết, dẫn đến số lượng tàu rỗng giảm đi đáng kể. Do đó, mức cước dần hồi phục và kết thúc tuần với mức cuối cùng cho tuyến X-Med là WS 140. Dự đoán rằng cước sẽ tiếp tục sẽ được cải thiện trong tuần tới, đặc biệt khi thời tiết có phần xấu đi, có thể ảnh hưởng đến lộ trình và các hoạt động vận tải gặp khó khăn hơn.

Phân khúc tàu dầu/hóa chất nhỏ: Các giao dịch trên khu vực Châu Á trải qua một tuần không mấy tích cực trên hầu hết các tuyến hành trình. Nguyên nhân do lượng hàng hóa đi về phía Bắc hiện đang trì trệ, trong khi đó số lượng tàu dư thừa đang gia tăng. Hoạt động duy nhất được ghi nhận là của Hengyi vào cuối tháng 1, đơn hàng 12.000 tấn BTX đến Trung Quốc, được ký kết ở mức 26 đô la Mỹ/tấn. Bên cạnh đó, các giao dịch đi hướng phía Nam vẫn duy trì khá ổn định, với nhiều chuyến hàng hóa chất và CPP được thỏa thuận cho các ngày cuối tháng 1 và đến khoảng giữa tháng 2, vào khu vực Đông Nam Á, WCI, Trung Đông. Cước ghi nhận quanh mức 75-79 đô la Mỹ/tấn cho các đơn hàng từ 3.000 – 5.000 tấn đi khu vực WCI và khoảng 40-45 đô la Mỹ/tấn cho các đơn hàng từ 10.000 – 12.000 tấn đi Đông Nam Á. Thị trường tại khu vực Viễn Đông tiếp tục duy trì sự ổn định, phần lớn các tàu đã được ký kết cho các đơn hàng vào tháng 2. Đối với hàng dầu cò, các giao dịch diễn ra khá trầm lắng. khá nhiều tàu chờ đợi quanh khu vực xếp hàng và sẵn sàng giảm giá cước. Theo ghi nhận, cước chờ 10.000 tấn và 15.000-18.000 tấn từ Straits đi ECI và WCI đang lần lượt dao động quanh mức 31-33 đô la Mỹ/tấn và 36-37 đô la Mỹ/tấn. Thị trường tại khu vực Trung Đông hiện đang rất ảm đạm, các chủ tàu đã ký kết các hợp đồng vận chuyển lâu dài vẫn có thể duy trì sự ổn định. Tuy nhiên, các báo cáo cho thấy rằng số lượng tàu dư thừa vẫn còn nhiều trong khu vực do phần lớn các hợp đồng vận chuyển không được gia hạn do việc thiếu hụt hàng hóa. Đối với các hợp đồng COA, người thuê tàu hiện đang giảm bớt số lượng hàng hóa, khiến cho số lượng tàu dư thừa tăng cao và một cuộc cạnh tranh khốc liệt diễn ra khi có một đơn hàng chuyển ngắn hạn xuất hiện. Cước trung bình ghi nhận giảm đến 10-12 đô la Mỹ/tấn so với trước đó. Mỗi một lô hàng ngắn hạn hiện nay thu hút rất nhiều các đơn chào tàu và các chủ tàu chấp nhận mức cước thấp, nhằm chờ đợi cơ hội để ký kết các hợp đồng dài hạn với mức cước tốt hơn. Dự báo tình hình này có thể kéo dài đến tận cuối quý II, phải trải qua hai tháng nữa mới có thể thấy dấu hiệu của sự phục hồi.

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

	Giá thuê tàu định hạn tuần 02/2025			Giá thuê tàu định hạn tuần 01/2025		
	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM
VLCC	43,500	47,000	47,500	44,000	46,000	47,500
SUEZMAX	37,000	39,000	40,000	37,000	38,000	40,000
AFRAMAX	33,000	35,000	36,500	33,500	34,500	36,500
LR-2	33,500	35,000	35,500	34,000	35,000	36,000
LR-1	24,500	25,500	26,500	25,000	26,000	27,000
MR	21,500	22,500	22,500	22,000	21,000	21,000
HANDY	19,500	21,000	21,000	21,000	20,000	19,000

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	460	▼ 10	480	▼ 10	490	▼ 10
3	India	455	▼ 10	475	▼ 10	485	▼ 10
4	Turkey	310		320		330	

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

MỘT SỐ TÀU PHÁ DỠ GHI NHẬN TRONG TUẦN 02/2025

Name	Type	Blt year	LDT	Demolition place	Price (US\$/lt)	Dwt	Comments
Itaugua	Tanker	1997	48,100	India	447.00	300,361	
Enzo	Tanker	1999	17,398	India	-	105,477	
Ark Progress	Tanker	1995	2,635	Bangladesh	480.00	7,355	
MSC Esha F	Container	1995	4,950	India	500.00	12,854	

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.