



PIONEER SHIPBROKERS CO., LTD.

(A MEMBER OF THE VIETNAM SHIPOWNER'S ASSOCIATION)

SHIP SALE & PURCHASE – CHARTERING – SHIP EVALUATION

No.32, 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 30/2024

(23/07/2024 – 29/07/2024)

1. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÃ QUA SỬ DỤNG:

Ở mảng tàu khô, tuần qua thị trường quảng sát diễn biến phức tạp, cước thuê tàu Capesize đã chịu áp lực và giảm thêm 12,7% (bốc hơi hơn 1.200 điểm, tương đương 31,9% kể từ đầu tháng này). Một phần nguyên nhân là do nhu cầu từ Trung Quốc giảm do tăng trưởng khá kém, trong khi đó nguồn cung từ Mông Cổ (vận chuyển bằng đường sắt) và Nga sang Trung Quốc tăng đã chuyển hướng một khối lượng lớn hàng hóa ra khỏi ngành vận tải biển, làm định hình lại dòng chảy thương mại (phần lớn dựa vào tuyến Úc-Trung Quốc) cũng như cước thuê tàu. Điều này cũng tương tự đối với thị trường than. Vì vậy, không mấy ngạc nhiên khi chỉ số BDI tuần qua giảm mạnh 5,22% xuống còn 1.797 điểm – mức thấp nhất nhì trong vòng 3 tháng trở lại đây. Cước thuê tàu các phân khúc còn lại nhìn chung đang đậm chân tại chỗ: Panamax tăng nhẹ 4,6%, Supramax và Handysize tăng không đáng kể, biên độ trên dưới 0,5%. Nhìn chung, thị trường mua bán tuần qua tương đối trầm lắng (cước thuê tàu trừ Capesize chỉ giảm nhẹ hoặc loay hoay quanh mức cũ nên đây là một bài toán khó cân đối khi mua tàu). Ở Supramax già, giá lúc này có phần giảm nhẹ do ít người Mua quan tâm vì tàu dưới 15 tuổi thường được săn đón nhiều hơn. Đơn cử tàu **Ionic Storm** (56.032 dwt, đóng 2005 Nhật, DD/SS 12/2025), chủ tàu Hy Lạp trước đây nhắm mức trên 13,5 triệu đô la Mỹ song hiện tại vừa chốt cho Người mua nội địa với giá khoảng 13,3 triệu đô la Mỹ, tình trạng tàu khá tốt. Mức giá này nhìn chung là hợp lý nếu so sánh với tàu trẻ hơn hai tuổi **Tai Hunter** (55.418 dwt, đóng 2007 Nhật, DD 11/2025, SS 12/2027) về tay Người mua Trung Quốc tháng trước với giá khoảng 14,85 triệu đô la Mỹ. Ở phân khúc Handysize, sau khi bán thành công tàu **Darya Ganga** (36.845 dwt, đóng 2012 Hàn Quốc, DD 01/2025, SS 02/2027) với giá khoảng 16,2 triệu đô la Mỹ thì chủ tàu Hong Kong tiếp tục chốt thêm tàu chị em **Darya Jamuna** (36.845 dwt, đóng 2012 Hàn Quốc, DD/SS 05/2027) với giá khoảng 16 triệu đô la Mỹ. Nhìn chung mức giá này không cao nếu so sánh với cặp tàu tương tự già hơn một tuổi **Voge Mia** và **Voge Emma** (36.800 dwt, đóng 2011 Hàn Quốc, hạn đà tương ứng DD/SS 05/2026 & DD/SS 04/2025) bán hai tuần trước với giá khoảng 15,3 triệu đô la Mỹ/tàu. Các tàu đề cập trên đều đã lắp hệ thống xử lý nước dẫn.

Ở mảng tàu dầu/hóa chất, thị trường thuê tàu thời gian qua khá ảm đạm, cụ thể tuần qua chỉ số BCTI (Baltic Clean Tanker Index) và BDTI (Baltic Dirty Tanker Index) đều giảm tương ứng 2,5%, và 4,9%. So với 2 tháng trước, chỉ số BCTI và BDTI đã bốc hơi 18,7% và 24,4%. Cước thuê tàu nhìn chung đã giảm liên tục trong mấy tuần vừa qua. Một phần nguyên nhân là vì từ đầu năm đến nay ông lớn Trung Quốc đã giảm sản lượng nhập dầu thô do tăng trưởng kinh tế chậm, tăng cường các chính sách giảm thiểu khí thải và nhiều nhà máy lọc dầu nội địa bảo trì (lại nói thêm rằng chính phủ nước này đang cố gắng thúc đẩy chuyển đổi năng lượng xanh, hỗ trợ sự tăng trưởng ngành xe điện). Tuy nhiên, Trung Quốc vốn là nước nhập dầu lớn nhất thế giới (10,6 triệu thùng/năm 2023, hơn gấp đôi vị trí thứ 2 là Ấn Độ) và nhu cầu dầu tại đây dự kiến vẫn sẽ tăng và tăng chậm. Các chuyên gia dự đoán rằng hoạt động lọc dầu sẽ tăng cường và tích cực hơn vào gần cuối năm nay đầu năm sau. Đối với mảng mua bán tàu, cũng không có quá nhiều giao dịch nổi bật trong tuần qua. Tàu

MR oil product **Jag Pranav** (51.383 dwt, đóng 2005 Hàn Quốc, DD 12/2025, SS 12/2027,) được chủ tàu Ấn Độ bán thành công với giá khoảng 17,2 triệu đô la Mỹ. Giá này khá hợp lý nếu so với tàu trọng tải nhỏ hơn **Petronilla** (49.000 dwt, đóng 2005 Hàn Quốc, DD/SS 04/2025) được chủ tàu Thổ Nhĩ Kỳ chốt cách đây hai tháng với giá chỉ khoảng 16,3 triệu đô la Mỹ. Đối với tàu MR chemical, tàu **NCC Tabuk** (45.963 dwt, đóng 2006 Hàn Quốc, DD 06/2027, SS 04/2029) được bán với giá khoảng 22 triệu đô la Mỹ. Cách đây hơn 1 tháng chủ tàu này cũng bán tàu chị em **NCC Tihama** (45.948 dwt, đóng 2006 Hàn Quốc, DD 06/2024, SS 03/2026) với giá thấp hơn một chút do đến hạn DD, giá khoảng 20,5 triệu đô la Mỹ. Như vậy giá bán tàu **NCC Tabuk** sẽ là mốc tham khảo mới cho tàu MR chemical, đóng Hàn Quốc xung quanh 15 tuổi trong thời gian tới. Các tàu đề cập trên đều đã lắp hệ thống xử lý nước dẫn.

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						
Fomento Two	2017	China	206,960	60.00	Pan Ocean	Incl TC until Q3/2025 at 130% index, BWTS & scrubber fitted, DD 05/2025, SS 09/2027
Herun Global	2013	Korea	181,056	49.50	Undisclosed	BWTS fitted, DD due 12/2024, SS 08/2026
Great Navigator	2006	Japan	176,303	19.00	Undisclosed	BWTS fitted, DD due 10/2024, SS 06/2026
Aliyah Pertiwi	2001	Japan	73,461	7.50	Undisclosed	BWTS fitted, geared, DD 02/2025, SS 12/2026
Xing Xi Hai	2017	Japan	60,498	32.50	Greek	Incl remain TC till 10/2024-01/2025, BWTS fitted, DD 01/2025, SS 01/2027
Olympus	2013	Korea	57,374	17.30	European	BWTS fitted, DD 03/2026, SS 05/2028, UK-based owners
Heilan Cruiser	2012	China	56,922	14.70	Hai Tong Shipping	BWTS fitted, DD 02/2025, SS 12/2026, Chinese owners
Ionic Storm	2005	Japan	56,032	13.30	Greek	BWTS fitted, DD/SS 12/2025, Greek owners
Bunun Glory	2015	Japan	37,046	23.00	Undisclosed	OHBS, BWTS fitted, DD/SS 04/2025, Taiwanese owners
Darya Jamuna	2012	Korea	36,845	16.00	Undisclosed	BWTS fitted, DD/SS 05/2027, HK-based owners
TANKERS						
Seaqueen	2004	Korea	115,639	30.00	Undisclosed	Old sale, BWTS fitted, DD/SS due 11/2024
Hafnia Thames	2008	China	76,586	28.00	Greek, Dynacom	Old sale, BWTS fitted, eco M/E, DD 08/2026, SS 08/2028
Jag Pranav	2005	Korea	51,383	17.20	Undisclosed	BWTS fitted, DD 12/2025, SS 12/2027

Grace Leo	2009	Japan	47,409	28.50	Undisclosed	BWTS fitted, DD/SS, Greek owners
NCC Tabuk	2006	Korea	45,963	22.00	Undisclosed	BWTS fitted, chemical IMO II, DD 06/2027, SS 04/2029
Bravely Sincerity	2010	China	14,445	Undisclosed	Undisclosed	Old sale, BWTS fitted, chemical IMO II, siloxirane coated, DD/SS 05/2025, Singaporean owners
CONTAINERS						
Chicago	2003	Korea	68,037	Undisclosed	Undisclosed	6078 teu, BWTS fitted, M/E Sulzer, ice class II, DD 05/2026, SS 07/2028
SITC Manila	2000	Japan	12,649	Undisclosed	Undisclosed	Old sale 06/2024, 787 teu, DD/SS 04/2025, HK-based owners
OTHERS						
Victoria Lyra	2008	Korea	58,677	60.00	Undisclosed	LPG 80623 cbm, BWTS & scrubber fitted, DD 05/2026, SS 04/2028
Keegan No 1	2020	China	55,075	92.50	Undisclosed	Incl TC, LPG 82396cbm, BWTS & scrubber fitted, DD/SS 10/2025
Keegan No 2	2020	China	55,065	92.50		Incl TC, LPG 82373cbm, BWTS & scrubber fitted, DD/SS 12/2025
Address Gas	2000	Japan	49,999	45.75	Union Shipping	Incl 3 years TC to Shandong Energy, LPG 77310 cbm, DD/SS 06/2025
SC Commander LVII	1999	Japan	49,723	43.00		Incl 3 years TC to Shandong Energy, LPG 76929 cbm, DD 12/2025, SS 12/2027
Yas	2014	Korea	9,951	28.10	Korean	LPG 8933 cbm, BWTS fitted, DD 06/2027, SS 02/2029

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
		07/2024	1M	3M	6M	12M	
CAPESIZE							
180k dwt	Resale	76.50	0%	1%	12%	20%	56.75
180k dwt	5 tuổi	63.50	0%	3%	21%	26%	40.50
170k dwt	10 tuổi	44.50	0%	5%	41%	41%	28.50
150k dwt	15 tuổi	29.00	0%	2%	38%	49%	18.25
PANAMAX							
82k dwt	Resale	43.00	0%	0%	8%	12%	35.50
82k dwt	5 tuổi	38.00	0%	3%	10%	19%	28.75
76k dwt	10 tuổi	29.00	0%	2%	18%	32%	19.75
Giá trị tàu dầu/hóa chất (đv: triệu đô la Mỹ)		% thay đổi theo (M (month) = tháng)					TB 5 năm
		07/2024	1M	3M	6M	12M	
VLCC							
310k dwt	Resale	144.50	0%	1%	10%	15%	105.00
310k dwt	5 tuổi	114.50	0%	2%	8%	14%	79.25
250k dwt	10 tuổi	84.50	0%	0%	12%	12%	55.50
250k dwt	15 tuổi	57.50	0%	1%	2%	-2%	39.50
SUEZMAX							
160k dwt	Resale	98.50	0%	0%	3%	9%	72.75
150k dwt	5 tuổi	82.50	0%	0%	5%	12%	55.50
150k dwt	10 tuổi	67.50	0%	0%	10%	15%	40.00

74k dwt	15 tuổi	19.00	0%	0%	23%	27%	13.25	150k dwt	15 tuổi	47.00	0%	2%	18%	19%	25.25
SUPRIMAX								AFRIMAX							
62k dwt	Resale	41.50	0%	1%	11%	12%	33.00	110k dwt	Resale	84.50	1%	2%	2%	7%	60.00
58k dwt	5 tuổi	36.00	1%	7%	18%	22%	23.75	110k dwt	5 tuổi	72.00	0%	0%	1%	13%	46.00
56k dwt	10 tuổi	27.50	2%	6%	40%	38%	17.50	105k dwt	10 tuổi	59.50	0%	3%	7%	13%	33.25
52k dwt	15 tuổi	16.50	0%	6%	16%	12%	12.00	105k dwt	15 tuổi	40.00	0%	3%	8%	8%	21.25
HANDYSIZE								MR							
37k dwt	Resale	34.50	0%	1%	1%	6%	27.50	52k dwt	Resale	53.50	2%	2%	2%	7%	42.00
37k dwt	5 tuổi	28.00	0%	2%	4%	10%	21.00	52k dwt	5 tuổi	45.50	3%	3%	7%	13%	32.75
32k dwt	10 tuổi	20.50	0%	3%	17%	17%	14.00	45k dwt	10 tuổi	37.50	3%	3%	12%	15%	23.00
28k dwt	15 tuổi	13.00	0%	4%	13%	13%	8.75	45k dwt	15 tuổi	26.50	6%	6%	10%	19%	15.00

2. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÓNG MỚI:

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)				
	07/ 2024	1M	3M	6M	12M
Capesize (180.000 dwt)	71.0	1.43%	4.41%	7.58%	11.81%
Panamax (77.000 dwt)	42.5	0.00%	0.00%	3.66%	6.25%
Supramax (61.000 dwt)	38.5	0.00%	0.00%	4.05%	6.94%
Handysize (37.000 dwt)	34.5	0.00%	0.00%	4.55%	7.81%

Giá trị tàu dầu đầu/hóa chất đóng mới (đv: triệu đô la Mỹ)	% thay đổi theo (M (month) = tháng)				
	07/ 2024	1M	3M	6M	12M
VLCC (300.000 dwt)	129.0	0.39%	0.39%	1.17%	1.97%
Suezmax (170.000 dwt)	86.5	1.73%	1.73%	2.92%	2.33%
A.max (115.000 dwt)	70.0	5.71%	5.71%	7.25%	8.03%
MR (56.000 dwt)	48.0	4.08%	6.25%	7.37%	7.37%

3. THỊ TRƯỜNG THUÊ TÀU

3.1. Thị trường thuê tàu hàng khô:

Thị trường **Ultramax** và **Supramax** tuần qua có sự khác nhau rõ rệt giữa các khu vực khi tình hình chung khá phức tạp. Trong đó, Vịnh Hoa Kỳ đầy với nhiều biến động, Nam Đại Tây Dương thì lại cân bằng hơn và khu vực Địa Trung Hải-Continent trầm lắng. Tuy thời tiết ở Châu Á gặp bất lợi do ảnh hưởng bão, xong cước vẫn đang ở mức ổn định. Cước trung bình trong tuần đóng cửa ở mức 15.246 đô la Mỹ, tăng 132 đô la Mỹ so với mức 15.114 đô la Mỹ của tuần trước. Phía Continent không có nhiều hoạt động diễn ra, ghi nhận tàu **Cecilie F** (63.425 dwt, đóng 2024) được chốt chờ phê liệu từ Antwerp qua Ghent đến Thổ Nhĩ Kỳ với giá khoảng 15.000 đô la Mỹ. Khu vực Vịnh Hoa Kỳ vẫn đang ổn định với mức tăng đột biến vào đầu tuần. Tàu **Cl Diyin He** (63.128 dwt, đóng 2021) neo ở Brownsville được chốt chờ than cốc qua Texas đến Ấn Độ với mức giá ấn tượng, khoảng 30.000 đô la Mỹ. Phía Nam Đại Tây Dương, thị trường cân bằng giữa nguồn cung hàng và tàu. Một tàu khoảng 56.000 dwt được chốt đi từ Bồ Đông Nam Mỹ đến Ấn Độ Dương với giá khoảng 15.000 đô la Mỹ cộng thêm 500.000 đô la Mỹ chi phí ballast. Có tin tàu **Bulk Manara** (56.692 dwt, đóng 2010) được đàm phán chuyển vượt Đại Tây Dương với giá khoảng 20.000-21.000 đô la Mỹ. Ở Tây Phi, tàu **Pacific Jasmine** (61.473 dwt, đóng 2016) được Drydel chốt chờ quặng mangan từ Douala qua Namibia và Nam Phi sau đó trả tàu ở Trung Quốc với giá khoảng 23.500 đô la Mỹ. Ở Ấn Độ Dương, **Marla Royalty** (64.691 dwt, đóng 2024) được Deyesion chốt chờ quặng manga từ Chittagong qua Tây Úc đến Trung Quốc với giá khoảng 16.000 đô la Mỹ, PB chốt tàu **Ageri** (57.352 dwt, đóng 2012) đi từ Mesaiced qua Vịnh Ả Rập đến Bangladesh với giá tương tự vừa nêu, có tin tàu **KM Vancouver** (63.374 dwt, đóng 2016) neo ở Bhavnagar được chốt khoảng thuê định hạn còn lại từ 20/12/2024-12/02/2025 (tối đa) với giá khoảng 17.000-18.000 đô la Mỹ. Phía Thái Bình Dương, các chuyến khứ hồi Nam Trung Quốc-Indonesia và các tuyến Bồ Đông Indonesia đến Ấn Độ đều tăng vào cuối tuần. Giống như các tàu lớn hơn, ảnh hưởng của bão Gaemi ở khu vực Đài Loan - Philippines làm giảm nhu cầu chờ hàng mới mặc dù cước tính đến nay nhìn chung không bị ảnh hưởng đáng kể. Tàu **Nord Adriatic** (61.254 dwt, đóng 2016) neo ở Fujian được chốt chuyển khứ hồi đến Indonesia với giá khoảng 15.000 đô la Mỹ, tàu **Victoria** (61,613 dwt, đóng 2016) neo ở Davao được chốt qua Indonesia và trả tàu ở Trung Quốc với giá khoảng 19.000 đô la Mỹ, tàu **DSI Pegasus** (60.508 dwt, đóng 2015) được chốt đi ngay từ Koh Sichang qua Indonesia và vòng lại Thái Lan với giá khoảng 16.500 đô la Mỹ.

Tổng quan thị trường **Handies** tuần qua trầm lắng với mức tăng tối thiểu. Cước trung bình trong tuần đóng cửa ở mức 13.670 đô la Mỹ, tăng 124 đô la Mỹ so với mức 13.546 đô la Mỹ của tuần trước. Thị trường Đại Tây Dương cho thấy một số dấu hiệu cải thiện trong khi Thái Bình Dương vẫn ảm đạm. Cả hai khu vực Continent và Địa Trung Hải suy yếu, ít nhu cầu chở hàng mới. Các chuyến từ Continent đi đến Tây Địa Trung Hải hiện đang được chốt khoảng 12.000 đô la Mỹ cho các tàu khoảng 32.000 dwt. Vịnh Hoa Kỳ và Bờ Đông tăng trưởng nhanh chóng, đặc biệt đối với hàng bụi. Có tin tàu khoảng 32.000 dwt được chốt khoảng 20.000 đô la Mỹ chở hàng từ Vịnh Hoa Kỳ đến Tây Địa Trung Hải. Các chuyến chở phế liệu từ Bờ Đông đang được chốt khoảng 17.000-19.000 đô la Mỹ đối với các tàu trọng tải nhỏ hơn. Tàu **Clipper Tyne** (31.905 dwt, đóng 2012) được chốt đi từ Panama đến khu vực Anh Quốc-Continent với giá khoảng 16.500 đô la Mỹ, cùng lúc có tàu **Marem** (34.148 dwt, đóng 2012) được chốt đi từ Jamaica, Caribbean đến Iceland với giá khoảng 17.000 đô la Mỹ. Chỉ số tăng nhẹ ở Nam Đại Tây Dương trái ngược với các thương vụ ghi nhận được. Tàu **Eco Angelbay** (32.165 dwt, đóng 2009) neo ở Fzendingha được đàm phán đi Continent với giá khoảng 14.000 đô la Mỹ. Tàu **Miltiades II** (30.536 dwt, đóng 2006) neo ở Itaquí được Cofco chốt qua Barcarena đến Tunisia với giá khoảng 12.750 đô la Mỹ. Oldendorff chốt tàu **Tac Suzuka** (40.273 dwt, đóng 2021) neo ở Up-River chở hàng đến Algeria với giá khoảng 22.750 đô la Mỹ. Thị trường Châu Á đang ở mức cân bằng, nhìn chung dù ít hoạt động vận tải nhưng số lượng vẫn đang ổn định. Ở Viễn Đông, các chuyến backhaul chở gỗ hoặc thép đang được chốt với giá rất cao. Có tin một tàu khoảng 28.000 dwt neo ở Trung Quốc được thuê khoảng 4-6 tháng với giá khoảng 12.000 đô la Mỹ, đồng thời thêm tin một tàu khoảng 39.000 dwt cũng neo ở Trung Quốc được chốt với giá khoảng 17.000 đô la Mỹ đi Đông Nam Á. Nguồn hàng ở Úc và Indonesia giảm kéo theo thị trường chung ở Thái Bình Dương. Ở mảng thuê định hạn, có tin một tàu khoảng 38.000 dwt được chốt 2-3 chuyến hàng từ, giao tàu ở Singapore với giá khoảng 16.250 đô la Mỹ.

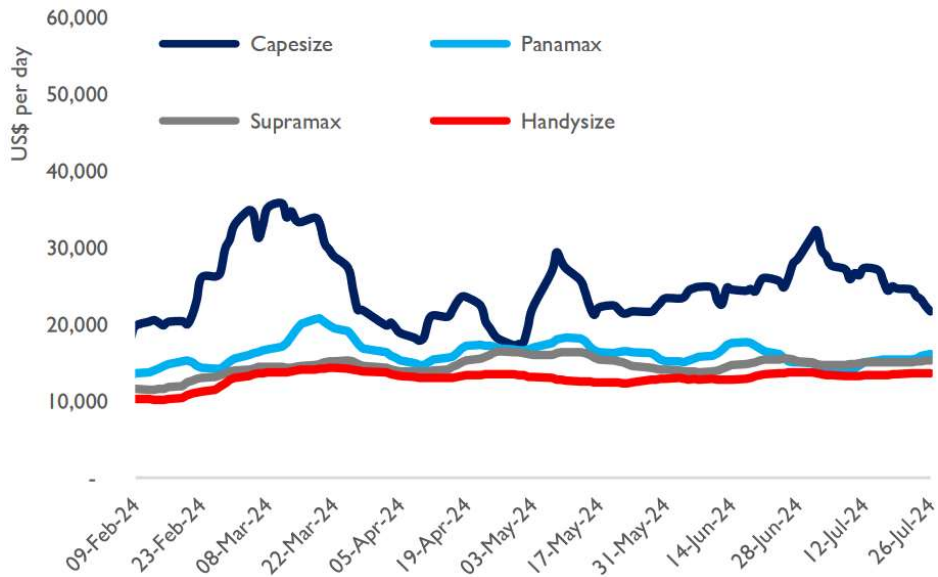
Bảng tham khảo cước một số khu vực trên thế giới trong Tuần 30/2024 vừa qua:

RATES/PANAMAX (USD/DAY, USD/TON)	TUẦN 30/2024	TUẦN 29/2024	Mức thấp nhất năm 2024 (cập nhật tới Tuần 30)	Mức cao nhất năm 2024 (cập nhật tới Tuần 30)
TRANSATLANTIC RV	15,815	14,200	10,300	19,510
TCT CONT/F.EAST	27,723	27,045	22,341	31,123
TCT F.EAST/CONT	6,196	6,213	4,910	8,738
TCT F.EAST RV	13,606	13,704	10,271	19,016
RATES/SUPRAMAX (USD/DAY)				
ATLANTIC RV	16,643	16,707	11,364	20,071
PACIFIC RV	13,488	13,463	8,625	15,656
TCT CONT/F.EAST	21,063	21,517	20,217	27,579

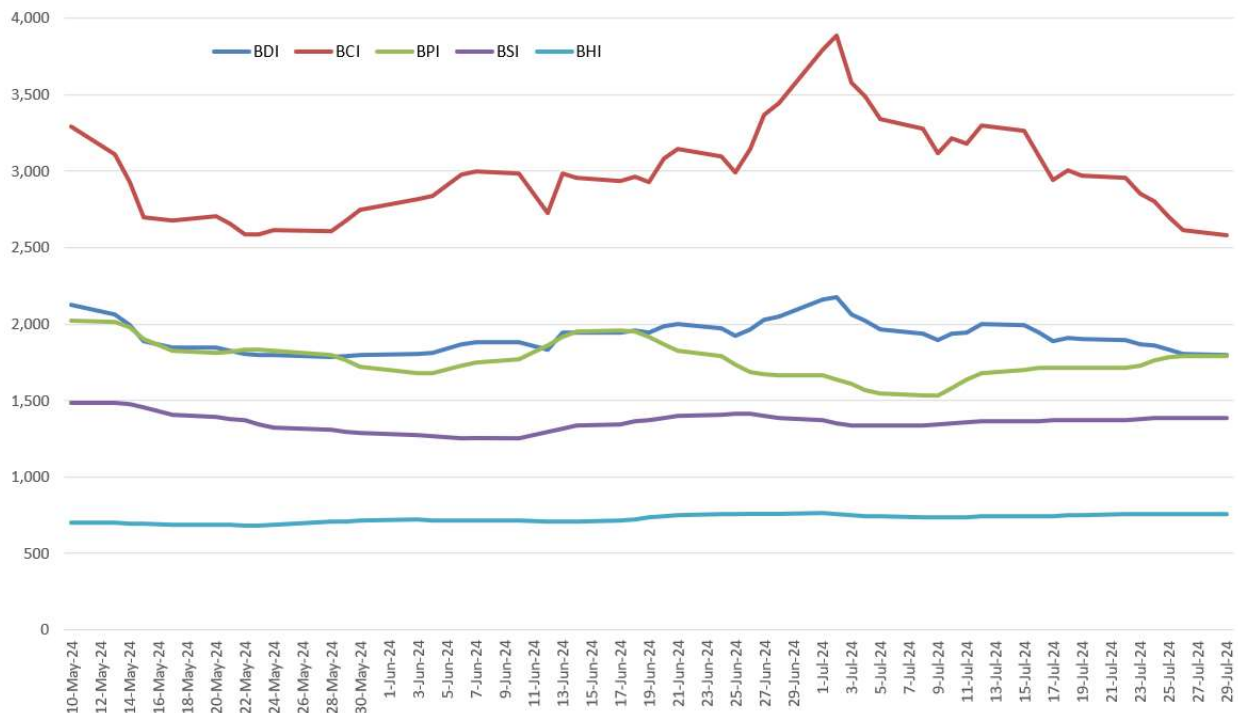
GIÁ THUÊ T/C TRUNG BÌNH TÀU HÀNG KHÔ THAM KHẢO NGÀY 29/07/2024

	US\$/ngày	▲/▼
SUPRAMAX	15,246	▲ 129
HANDIES 38K	13,670	▲ 127

(so sánh với giá trị ngày 22/07/2024)



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 tháng 9/2024 ở mức 77,18 đô la Mỹ/thùng, tăng 0,02 đô la Mỹ trong phiên và tăng 0,74 đô la Mỹ/thùng so với cùng thời điểm ngày trước đó. Đồng thời, giá dầu Brent giao tháng 9/2024 đứng ở mức 81,34 đô la Mỹ/thùng, tăng 0,21 đô la Mỹ trong phiên và tăng 0,83 đô la Mỹ/thùng so với cùng thời điểm ngày trước. Ghi nhận giá dầu tăng khi thị trường lo ngại về một cuộc xung đột lan rộng ở Trung Đông, sau vụ tấn công bằng tên lửa nhắm vào Cao nguyên Golan nơi Israel chiếm đóng. Theo các chuyên gia cho rằng: lo ngại về căng thẳng leo thang ở Trung Đông đã thúc đẩy hoạt động mua vào mới, nhưng mức tăng của dầu thô bị hạn chế bởi lo ngại kéo dài về nhu cầu dầu suy yếu ở Trung Quốc. Theo dữ

liệu công bố đầu tháng này cho thấy tổng lượng dầu nhiên liệu nhập khẩu của Trung Quốc đã giảm 11% trong nửa đầu năm 2024, đã làm dấy lên lo ngại về triển vọng nhu cầu chung ở Trung Quốc, quốc gia nhập khẩu dầu thô lớn nhất thế giới. Trong khi đó, các công ty năng lượng Mỹ tuần trước đã bổ sung thêm giàn khoan dầu và khí đốt tự nhiên trong tuần thứ hai liên tiếp, thúc đẩy số lượng hàng tháng tăng mạnh nhất kể từ tháng 11/2022.

3.2.1 Phân khúc tàu chở dầu thô

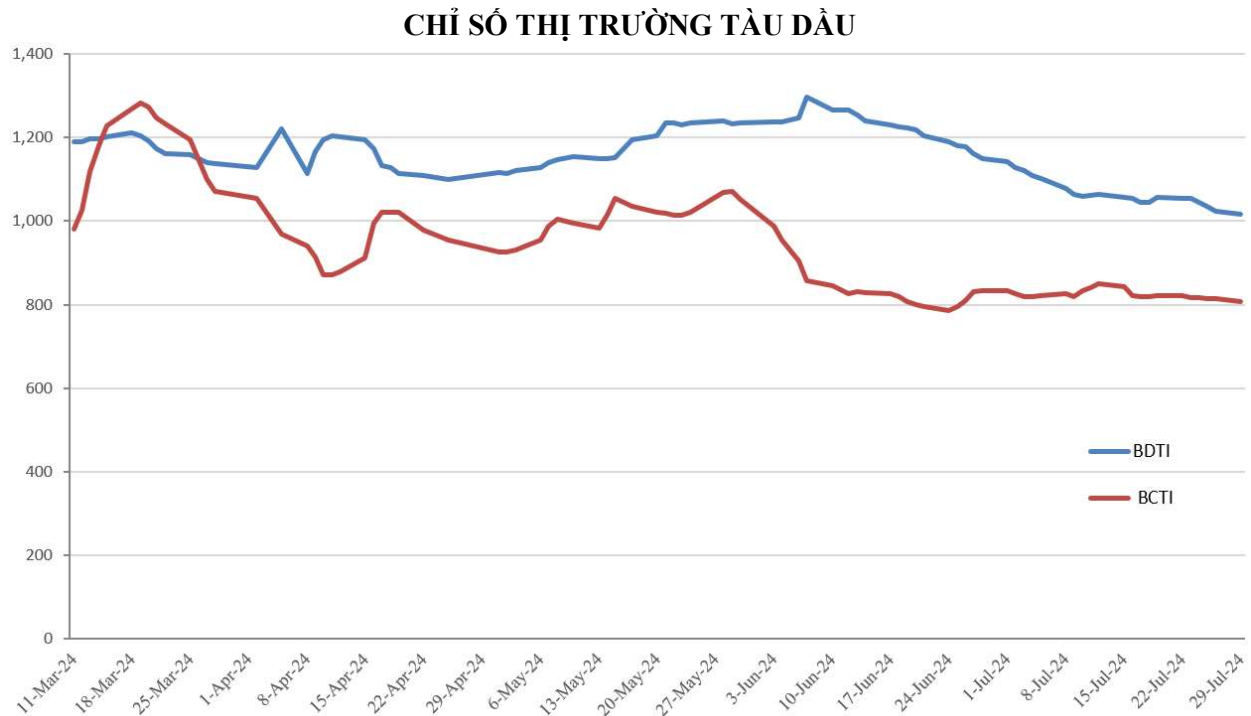
<p>Phân khúc tàu VLCC</p>	<p>Các đơn hàng cuối cùng tại khu vực Trung Đông trong tháng 8 đang dần được hoàn thành. Và điều này đã góp phần giúp cho cước tại khu vực được ổn định. Theo ghi nhận, cước trên tuyến Trung Đông/Trung Quốc hiện đang dao động quanh mức WS 60 – tăng khoảng 7 điểm so với tuần trước đó. Tại khu vực Đại Tây Dương, cước trên tuyến Tây Phi/Trung Quốc được ký kết ở mức WS 59, cũng tăng khoảng điểm so với tuần trước.</p> <table border="1" data-bbox="516 604 1453 850"> <thead> <tr> <th>Tuyến</th> <th>Cước TCE tuần trước (đô la Mỹ/ngày)</th> <th>Cước TCE tuần này (đô la Mỹ/ngày)</th> <th>Xu hướng so với tuần trước</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Trung Đông/Trung Quốc</td> <td>29.350</td> <td>32.420</td> <td>↑</td> </tr> <tr> <td>USG/Trung Quốc</td> <td>31.660</td> <td>33.500</td> <td>↑</td> </tr> </tbody> </table>	Tuyến	Cước TCE tuần trước (đô la Mỹ/ngày)	Cước TCE tuần này (đô la Mỹ/ngày)	Xu hướng so với tuần trước	Trung Đông/Trung Quốc	29.350	32.420	↑	USG/Trung Quốc	31.660	33.500	↑				
Tuyến	Cước TCE tuần trước (đô la Mỹ/ngày)	Cước TCE tuần này (đô la Mỹ/ngày)	Xu hướng so với tuần trước														
Trung Đông/Trung Quốc	29.350	32.420	↑														
USG/Trung Quốc	31.660	33.500	↑														
<p>Phân khúc tàu Suezmax</p>	<p>Xu hướng phân khúc tàu Suezmax không có nhiều biến động được diễn ra so với tuần trước đó. Ghi nhận cước có xu hướng giảm trên hầu hết tất cả các tuyến. Đơn cử, cước trên tuyến Nigeria/UKC đang được ký kết quanh mức WS 94 – giảm khoảng 4 điểm so với tuần trước đó. Đặc biệt, tại khu vực Địa Trung Hải, cước trên tuyến CPC/Med giảm khoảng 13 điểm so với tuần trước và hiện đang ở mức WS 105.</p> <table border="1" data-bbox="516 1117 1453 1365"> <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>34.130</td> <td>30.500</td> <td>↓</td> </tr> <tr> <td>Biển Đen/Địa Trung Hải</td> <td>35.790</td> <td>33.230</td> <td>↓</td> </tr> </tbody> </table>	Tuyến	Cước TCE tuần trước (đô la Mỹ/ngày)	Cước TCE tuần này (đô la Mỹ/ngày)	Xu hướng so với tuần trước	Tây Phi / Cont	34.130	30.500	↓	Biển Đen/Địa Trung Hải	35.790	33.230	↓				
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	34.130	30.500	↓														
Biển Đen/Địa Trung Hải	35.790	33.230	↓														
<p>Phân khúc tàu Aframax</p>	<p>Nhìn chung, xu hướng phân khúc tàu Aframax không có sự thay đổi so với tháng 6 vừa qua, các hoạt động giao dịch trên thị trường vẫn duy trì ở mức trầm lắng. Các chủ tàu Aframax vẫn tiếp tục đối mặt với sự cạnh tranh từ các phân khúc tàu lớn hơn. Bên cạnh đó, cước tại khu vực Địa Trung Hải cũng có chiều hướng giảm. Đơn cử, cước trên tuyến Ceyhan/Lavera giảm xuống mức WS 128.</p> <table border="1" data-bbox="516 1612 1453 1911"> <thead> <tr> <th>Tuyến</th> <th>Cước TCE tuần trước (đô la Mỹ/ngày)</th> <th>Cước TCE tuần này (đô la Mỹ/ngày)</th> <th>Xu hướng so với tuần trước</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Trung Đông/Singapore</td> <td>38.800</td> <td>40.120</td> <td>↑</td> </tr> <tr> <td>Caribs/USG</td> <td>58.630</td> <td>42.020</td> <td>↓</td> </tr> <tr> <td>Châu Á/Úc</td> <td>32.650</td> <td>31.690</td> <td>↓</td> </tr> </tbody> </table>	Tuyến	Cước TCE tuần trước (đô la Mỹ/ngày)	Cước TCE tuần này (đô la Mỹ/ngày)	Xu hướng so với tuần trước	Trung Đông/Singapore	38.800	40.120	↑	Caribs/USG	58.630	42.020	↓	Châu Á/Úc	32.650	31.690	↓
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/Singapore	38.800	40.120	↑														
Caribs/USG	58.630	42.020	↓														
Châu Á/Úc	32.650	31.690	↓														

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

Đối với phân khúc **tàu MR**: Tại khu vực Đông Nam Á, nguồn cung tàu đang ở mức cao trong bối cảnh nguồn cung hàng hóa khá khan hiếm trên thị trường. Bên cạnh đó, sự hỗ trợ từ các thị trường lân cận cũng giảm xuống khiến cho các hoạt động giao dịch tại khu vực càng trở nên khó khăn. Theo ghi nhận, cước trên tuyến Singapore/Đông Úc giảm 15 điểm so với tuần trước đó và hiện đang được ký kết quanh mức WS 200 – tương đương với khoảng 20.170 đô la Mỹ/ngày. Tại khu vực UKC, thị trường đã trải qua một tuần khá sôi động, song nguồn cung hàng vẫn ở mức khá hạn chế. Theo ghi nhận, cước trên tuyến Cont/USAC vẫn tiếp tục được ký kết quanh mức WS 200 – tương đương với khoảng 24.190 đô la Mỹ/ngày. Tại khu vực USG, các giao dịch có xu hướng tăng nhẹ từ thời điểm cuối tuần, tuy nhiên người thuê đang tận dụng được lợi thế của mình để cố gắng ký kết ở mức thấp hơn. Đơn cử, cước từ USG đi Cont giảm khoảng 10 điểm xuống mức WS 155.

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

	Giá thuê tàu định hạn tuần 30/2024			Giá thuê tàu định hạn tuần 29/2024		
	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM
VLCC	50,500	52,500	47,000	51,500	53,000	47,000
SUEZMAX	46,000	43,000	40,000	47,000	43,000	40,000
AFRAMAX	48,500	43,000	37,500	48,000	42,500	37,000
LR-2	48,500	44,000	38,500	48,000	43,500	38,000
LR-1	40,500	33,500	31,000	40,000	33,000	30,000
MR	32,000	29,000	24,500	31,500	28,500	24,500
HANDY	27,500	21,500	21,000	27,000	21,000	21,000



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	Bangladesh	510		530		540	
2	India	500		520		540	
3	Pakistan	490		510		520	
4	Turkey	360		370		380	

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

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.*