



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 32/2024

(06/08/2024 – 12/08/2024)

1. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÁ QUẢ SỬ DỤNG:

Ở mảng tàu khô, chỉ số BDI vẫn trên đà giảm nhẹ từng ngày, hiện đóng cửa ở mức 1.655 điểm (bớt hơn 23,3% so với mức 2.158 điểm ngày 1/7/2024). Tiếp nối tuần trước, dự đoán tăng trưởng thị trường nửa cuối năm 2024 sẽ tương đối khiêm tốn. Đang có khá nhiều quan ngại đối với thị trường quặng sắt, than do nhu cầu giảm dần. Đơn cử như ngành than, có thể thấy sự chuyển dịch rõ rệt trong nhu cầu tiêu thụ than trên toàn cầu: giảm ở khu vực các nước phát triển (Châu Mỹ-Châu Âu giảm tiêu thụ kể từ 2023 do nỗ lực giảm phát thải) và tăng ở một số nền kinh tế mới nổi (như Ấn Độ, Việt Nam tại khu vực Châu Á). Tỷ lệ tăng-giảm này dự đoán sẽ được duy trì sang năm 2025. Ngành thép cũng đang đối mặt với thách thức từ các lĩnh vực xây dựng và sản xuất chậm chạp. Cước thuê tàu các phân khúc tuần qua như sau: Capesize tăng vào đầu tuần nhưng suy yếu dần, tích lũy được thêm 2%; cước Panamax giảm 6,6%, còn Supramax và Handysize giảm nhẹ lần lượt 2,7% và 0,2%. Tuy nhiên, xét tình hình chỉ số thuê các phân khúc hiện tại so với đầu tháng 7: Capesize giảm mạnh 36,3%, Panamax giảm 4,7%, Supramax giảm 5,4% và Handysize tương đối ổn định và không ảnh hưởng nhiều, rung lắc quanh mức 1%. Nhìn chung, cước thuê tàu hiện nay không còn quá hấp dẫn song giá tàu vẫn chưa có nhiều điều chỉnh. Với số thương vụ mua bán thành công vẫn liên tiếp ghi nhận đều đặn dù đã sang tháng 8 (thời điểm thị trường qua cơn sốt), nhiều chuyên gia nhận định rằng hiện tại người Mua đang đặt nhiều kỳ vọng vào tương lai cũng như thận trọng cân nhắc rằng không có mảng nào đầu tư trong ngắn-trung hạn tốt hơn thị trường tàu khô. Ở phân khúc Supramax, tuần qua 2 tàu tương tự là **Captain Karam** (56.018 dwt, đóng 2006 Nhật, vừa qua đã DD/SS, chủ tàu Hy Lạp) và **Suzaku** (54.881 dwt, đóng 2006 Nhật, đã lắp hệ thống xử lý nước dẫn, DD/SS 07/2026, chủ tàu Nhật) được bán với giá lần lượt là 13,9 triệu đô la Mỹ và 14 triệu đô la Mỹ. Trong bối cảnh thị trường sụt giảm thì giá bán 2 tàu này được xem là khá tốt. Cách đây 2-3 tuần, tàu già hơn một tuổi **Ionic Storm** (56.032 dwt, đóng 2002 Nhật, đã lắp hệ thống xử lý nước dẫn DD/SS 12/2025) về tay Người mua Hy Lạp với giá khoảng 13,3 triệu đô la Mỹ. Ở phân khúc Handysize, tuần qua chủ tàu Nhật bán tàu **Ken Ryu** (31.949 dwt, đóng 2002 Nhật, hầm hàng hộp, đã lắp hệ thống xử lý nước dẫn, chờ gỗ được, DD 01/2025, SS 06/2027) với giá khá rẻ, khoảng 6,8 triệu đô la Mỹ. Tàu này giá khá rẻ so với thị trường hiện nay. Tháng trước tàu lớn hơn 2 tuổi **Hainan Island** (32.573 dwt, đóng 2004 Nhật, đã lắp hệ thống xử lý nước dẫn, chờ gỗ được, DD/SS 9/2024) được chủ tàu Hong Kong Pacific Basin bán với giá khoảng 8,8 triệu đô la Mỹ. Tàu nhỏ hơn **CS Caprice** (30.465 dwt, đóng 2010 Nhật, đã lắp hệ thống xử lý nước dẫn, chờ gỗ được, DD/SS 03/2025) được bán với giá khoảng 11 triệu đô la Mỹ. Mức này cũng được xem là khá tốt trong thị trường hiện nay.

Ở mảng tàu dầu/hóa chất, tiếp nối tuần trước, hoạt động thị trường thuê tàu cũng đang khá chặt vật. Cụ thể tuần qua chỉ số BCTI (Baltic Clean Tanker Index) và BDTI (Baltic Dirty Tanker Index) đều giảm tương ứng 2,6%, và 16%. Xu hướng mùa hè ảm đạm tiếp tục lan rộng. Cước thuê tàu các phân khúc như VLCC, LR, MR hầu như đều chỉ ở mức tạm chấp nhận được. Được biết, hiện nay có một số ít tàu chở dầu thô được chủ tàu

cải tiến để chở dầu thành phẩm. Việc này, đòi hỏi quá trình nâng cấp cải tạo tốn kém nhưng sẽ mở rộng phạm vi hoạt động, đáp ứng các quy định môi trường hiện hành và giúp tăng giá trị tàu. Tuy nhiên, điều này cũng sẽ tạo thêm áp lực lên cước thuê đối với thị trường tàu chở dầu thành phẩm, vốn gặp nhiều khó khăn bởi nhu cầu chuyên chở giảm. Tương tự mảng thuê tàu, thị trường mua bán lúc này cũng ghi nhận khá ít giao dịch thành công. Tàu MR chemical **Nave Orbit** (49.999 dwt, đóng 2009 Hàn Quốc, đã lắp hệ thống xử lý nước dằn) được chủ tàu Hy Lạp bán với giá khoảng 25,9 triệu đô la Mỹ. Giá này khá mềm do tàu sắp đến hạn đà DD/SS 10/2024. Cách đây khoảng 1 tháng, tàu chị em cùng chủ là **Nave Equator** (49.990 dwt, đóng 2009 Hàn Quốc, đã lắp hệ thống xử lý nước dằn, DD/SS 09/2024) cũng về tay Người mua Indonesia với giá khoảng 26 triệu đô la Mỹ. Đối với tàu J20, tuần qua chủ tàu Singapore bán tàu **MTM Gibraltar** (20.810 dwt, đóng 2003 Nhật, DD 08/2026, SS 08/2028) bán với giá khoảng 14,5 triệu đô la Mỹ. Cách đây 2 tháng, tàu chị em trẻ hơn một tuổi **MTM Antwerp** (20.704 dwt, đóng 2004 Nhật, DD 05/2027, SS 05/2029) được bán với giá khoảng 14,7 triệu đô la Mỹ. Như vậy, bất kể hiện nay thị trường khá thấp điểm song giá tàu 19k và 13k dwt chưa biến động nhiều.

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						
Mineral Hiroshige	2019	Japan	208,572	70.00	Pan Ocean	Dely 12/2024, BWTS fitted, eco M/E, DD/SS due 10/2024
Sea Triumph	2012	Japan	181,415	36.00	Chinese	BWTS fitted, DD 01/2025, SS 02/2027
Corona Kingdom	2004	Japan	88,233	11.80	Chinese	DD 12/2024, SS 11/2026
Navios Apollon I	2005	Japan	87,052	13.00	Undisclosed	DD/SS 07/2025
Xing De Hai	2017	Japan	82,204	37.00	Indian	BWTS fitted, DD 11/2025, SS 12/2027
Theresa Guangdong	2012	China	81,905	57.30	Chinese, Fujian Highton	BWTS fitted, DD 09/2025, SS 05/2027
Theresa Jiangsu	2012	China	81,680	57.30		BWTS fitted, DD 06/2025, SS 03/2027
Theresa Jilin	2012	China	81,610	57.30		BWTS fitted, DD 07/2025, SS 06/2027
Bellemar	2007	Japan	81,448	17.57	Icon Energy	Dely 09-11/2024, BWTS fitted, DD/SS 03/2026
Wu Zhou 6	2013	China	75,981	18.50	Undisclosed	DD 01/2026, SS 03/2028
Seacon 9	2012	China	74,844	14.71	Undisclosed	Auction sale, BWTS fitted, SS 06/2026
Century Zhengzhou	2024	China	63,550	38.30	Norwegian, Spar Shipping	Resale, BWTS fitted, eco M/E, DD 07/2027, SS 07/2029
Jal Kamal	2020	Japan	63,319	37.75	Undisclosed	BWTS fitted, eco M/E, DD/SS 02/2025
Dolce Vita	2012	Japan	61,616	23.50	Chinese	DD 01/2026, SS 09/2027

Great Spring	2017	China	61,438	27.80	Undisclosed	Auction sale, DD 07/2025, SS 06/2027
Marinor	2009	China	56,784	13.00	Greek	DD 12/2026, SS due 10/2024
Captain Karam	2006	Japan	56,018	13.90	Indonesian	DD/SS freshly passed 05/2024, next DD 05/2027, SS 05/2029
Noah Safira	2009	Japan	55,638	Undisclosed	Undisclosed	Class suspended (NK)
Suzaku	2006	Japan	54,881	14.00	Chinese	BWTS fitted, ice class 1C, DD/SS 07/2026, Japanese owners
Monica D	2001	Japan	52,478	7.80	Undisclosed	DD due 12/2024, SS 12/2026, Chinese owners
HB Imabari	2024	Japan	40,320	35.35	Undisclosed	Log-fitted, DD 02/2027, SS 02/2029
Sea Wave	2025	China	40,000	64.00	Chinese	Resale, dely Q1/2025
Rostrum Dubai	2025	China	40,000	64.00		
Cielo Di Tampa	2016	China	39,202	22.80	European	OHBS, BWTS fitted, eco M/E, DD/SS 04/2026
Life Passion	2018	China	37,332	22.00	Undisclosed	OHBS, BWTS fitted, DD/SS 04/2026, ice class 1C, DD 01/2026, SS 01/2028, Greek owners
Ken Ryu	2002	Japan	31,949	6.80	Undisclosed	OHBS, BWTS fitted, log-fitted, DD 01/2025, SS 06/2027
CS Caprice	2010	Japan	30,465	11.00	Undisclosed	BWTS fitted, log-fitted, DD/SS 03/2025
Kerrisdale	2013	China	13,559	Undisclosed	European	Single decker, <i>fitted for containers</i> , DD 07/2026, SS 07/2028, BWST fitted, Japanese owners
TANKERS						
Apollo Harmony	2010	Japan	301,583	58.00	Greek	DD/SS 03/2025
Stirling	2021	China	112,750	70.50	Teekay Tankers	Old sale 07/2024, BWTS & scrubber fitted, eco M/E, DD/SS 06/2026
Emerald I	2007	Korea	104,611	38.00	Undisclosed	DD 09/2025, SS 02/2027
Nave Orbit	2009	Korea	49,999	25.90	Undisclosed	BWTS fitted, chemical IMO III, epoxy coated, DD/SS due 10/2024
Sugar	2002	Korea	42,721	14.50	Nigerian	Old sale 07/2024, chemical IMO III, epoxy phenolic coated, DD 02/2026, SS 07/2027

MTM Gibraltar	2003	Japan	20,810	14.50	Undisclosed	BWTS fitted, chemical IMO II/III, stainless steel, DD 08/2026, SS 08/2028
Lincoln Park	2012	Japan	19,801	25.50	Chinese	BWTS fitted, chemical IMO II/III, stainless steel, DD 07/2025, SS 06/2027
Sambong Hera	2018	Korea	11,416	23.80	Undisclosed	BWTS & scurber fitted, chemical IMO II, epoxy phenolic coated, DD 10/2026, SS 10/2028
CONTAINERS						
Ikaria	2002	Japan	67,164	Undisclosed	Swiss	Old sale 07/2024, 5576 teu, DD/SS 11/2026
Kmarin Azur	2013	Korea	66,347	53.00	Undisclosed	4532 teu, BWTS fitted, DD 06/2026, SS 05/2028
Kmarin Atlantica	2013	Korea	66,347		Undisclosed	4532 teu, BWTS fitted, DD 07/2026, SS 06/2028

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
	07/2024	1M	3M	6M	12M			07/2024	1M	3M	6M	12M	
CAPE SIZE							VLCC						
180k dwt Resale	76.50	0%	1%	12%	20%	56.75	310k dwt Resale	144.50	0%	1%	10%	15%	105.00
180k dwt 5 tuổi	63.50	0%	3%	21%	26%	40.50	310k dwt 5 tuổi	114.50	0%	2%	8%	14%	79.25
170k dwt 10 tuổi	44.50	0%	5%	41%	41%	28.50	250k dwt 10 tuổi	84.50	0%	0%	12%	12%	55.50
150k dwt 15 tuổi	29.00	0%	2%	38%	49%	18.25	250k dwt 15 tuổi	57.50	0%	1%	2%	-2%	39.50
PANAMAX							SUEZMAX						
82k dwt Resale	43.00	0%	0%	8%	12%	35.50	160k dwt Resale	98.50	0%	0%	3%	9%	72.75
82k dwt 5 tuổi	38.00	0%	3%	10%	19%	28.75	150k dwt 5 tuổi	82.50	0%	0%	5%	12%	55.50
76k dwt 10 tuổi	29.00	0%	2%	18%	32%	19.75	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
SUPRAMAX							AFRAMAX						
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:

Cước trung bình phân khúc **Ultramax** và **Supramax** tuần qua đóng cửa ở mức 14.313 đô la Mỹ, giảm 454 đô la Mỹ so với mức 14.767 đô la Mỹ của tuần trước. Tâm lý thị trường vẫn tiêu cực ở cả hai khu vực Đại Tây Dương và Châu Á. Vịnh Hoa Kỳ, từng là điểm mạnh của Đại Tây Dương, nay đã mất động lực với số lượng tàu chạy ballast tăng lên gây áp lực lên cước trong các tuần này và sau. Rất ít hoạt động được ghi nhận ở Địa Trung Hải trong thời gian nghỉ hè ở Châu Âu. Tàu **Tomini Unity** (63.590 dwt, đóng 2010) neo ở Jorf Lasfar được chốt đi từ APS Itaquí đến Vịnh Hoa Kỳ với giá khoảng 18.500 đô la Mỹ. Tàu **Pangeo** (56.965 dwt, đóng 2009) được chốt đi từ Tây Địa Trung Hải qua Suez và trả tàu ở Vịnh Ả Rập với giá khoảng 20.000 đô la Mỹ. Ở Nam Đại Tây Dương, tàu **Obsession** (63.569 dwt, đóng 2022) được chốt đi từ Santos đến Viễn Đông với giá khoảng 17.600 đô la Mỹ cộng thêm 660.000 đô la Mỹ chi phí ballast. Tàu **Ios** (63.500 dwt, đóng 2024) được Swires chốt giao tàu ngay đi từ Cảng Elizabeth chở quặng mangan đến Trung Quốc với giá khoảng 21.500 đô la Mỹ cộng thêm 210.000 đô la Mỹ chi phí ballast. Một nơi khác ở Oman, tàu **Curia** (57.559 dwt, đóng 2015) được Tongli chốt đi từ Salalah chở thạch cao đến Việt Nam với giá khoảng 15.750 đô la Mỹ. Có tin tàu **Jun Rui** (63.800 dwt, đóng 2014) được chốt chở đá vôi từ Dammam qua Trung Đông và trả tàu ở Bồ Tây Ấn Độ với giá khoảng 15.000 đô la Mỹ. Phía Thái Bình Dương, tàu **Meghna Prosper** (52.481 dwt, đóng 2006) được chốt chở phân bón từ CJK đến khu vực Bồ Tây Ấn Độ-Pakistan với giá khoảng 11.000. Tongli chốt tàu **Luzon** (55.657 dwt, đóng 2010) đi từ Singapore qua Indonesia và trả tàu ở Ấn Độ với giá khoảng 17.000 đô la Mỹ. Tàu **Guang Mao** (64.965 dwt, đóng 2014) được chốt đi từ Busan qua Bắc Thái Bình Dương và trả tàu ở Viễn Đông với giá khoảng 13.500 đô la Mỹ.

Thị trường phân khúc **Handies** tuần qua tương đối ổn định, có một vài biến động nhỏ không quá ảnh hưởng đến tâm lý thị trường, ít hoạt động vận tải trên khắp các khu vực, đặc biệt là Địa Trung Hải, Nam Đại Tây Dương và Châu Á. Cước trung bình trong tuần đóng cửa ở mức 13.595 đô la Mỹ, giảm 65 đô la Mỹ so với mức 13.660 đô la Mỹ của tuần trước. Địa Trung Hải và Continent vẫn tiếp tục trầm lắng. Đầu tuần có tin tàu **Flora K** (35.678 dwt, đóng 2015) neo ở Lorient được Fednav chốt đi từ Skaw gia Baltic đến Douala với giá khoảng 17.000 đô la Mỹ, sau đó thị trường hạ nhiệt đáng kể. Một tàu khoảng 32.000 dwt được chốt đi từ Đông Địa Trung Hải đến Continent với giá khoảng 8.000-8.300 đô la Mỹ. Tương tự như vậy, thị trường ở Vịnh Hoa Kỳ cũng giảm, tàu **Vega Dablam** (35,112 dwt, đóng 2011) được Sagitta Marine chốt đi từ Altamira qua Đèo Tây Nam và trả tàu ở Viễn Đông với giá khoảng 16.000 đô la Mỹ. Tàu **Manta Nilgun** (33.671 dwt, đóng 2011) neo ở Veracruz được Norvic chốt đi từ Corpus Christi và trả tàu ở Đông Địa Trung Hải với giá khoảng 16.500 đô la Mỹ. Một tàu khoảng 40.000 dwt được chốt đi từ Song Mississippi đến Tây Địa Trung Hải với giá khoảng 19.000 đô la Mỹ. Phía Nam Đại Tây Dương, cước bắt đầu tăng vào cuối tuần. Tàu **Nord Dubai** (37.662 dwt, đóng 2021) neo ở Santos được TMA chốt đi từ Recalada đến Bồ Tây Trung Mỹ với giá khoảng 28.500 đô la Mỹ. Phía Thái Bình Dương, dường như khoảng cách về sự kỳ vọng của chủ tàu và người thuê ngày càng xa. Thị trường nhìn chung cảm thấy giảm nhẹ với ít hoạt động vào đầu tuần, nhưng cũng có sự thắt chặt nguồn cung tàu giao ngay vào cuối tuần, các chủ tàu vẫn đang giữ yêu cầu về cước và các người thuê phải chấp nhận. Phía Viễn Đông, có tin tàu **Unity Harmony** (37.140 dwt, đóng 2020) được chốt chuyển backhaul đi ngay từ Mizushima, qua Mũi Hảo Vọng và trả tàu ở Continent với giá khoảng 16.000 đô la Mỹ

với thời gian khoảng 50 ngày. Tàu **Bunun Power** (37.200 dwt, đóng 2021) được NYK chốt chờ thép đi ngay từ Lianyungang và trả tàu ở Contient với giá khoảng 17.750 đô la Mỹ. Ở Đông Nam Á, thiếu tàu giao ngay và cước vẫn đang ổn định. Có tin tàu **Dewi Saraswati** (31.005 dwt, đóng 2009) được chốt chờ than đi ngay từ Batam qua Indonesia đến Thái Lan với giá khoảng 10.500 đô la Mỹ. Thêm tin tàu **Lowlands Pelikaan** (39.260 dwt, đóng 2015) được HMM chốt đi từ Singapore, chờ 2-3 chuyến hàng và trả tàu ở nơi bất kỳ với giá khoảng 15.750 đô la Mỹ. Tàu **V Tre** (37.888 dwt, đóng 2017) được Baltnav chốt đi từ Bataan cũng 2-3 chuyến hàng và trả tàu ở nơi bất kỳ với giá khoảng 15.250 đô la Mỹ.

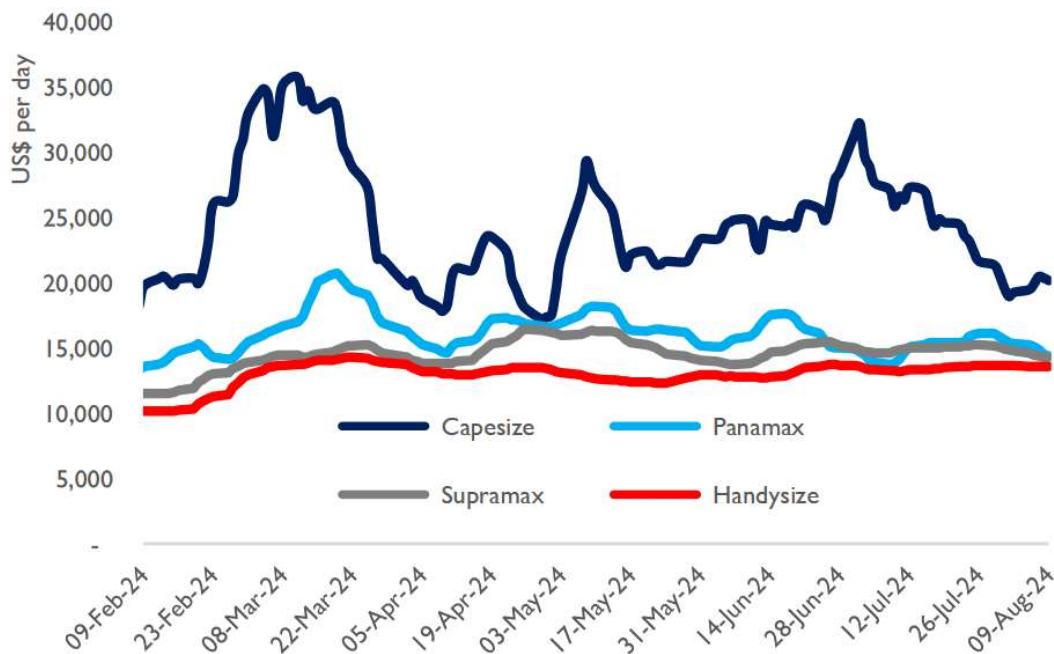
Bảng tham khảo cước một số khu vực trên thế giới trong Tuần 32/2024 vừa qua:

RATES/PANAMAX (USD/DAY, USD/TON)	TUẦN 32/2024	TUẦN 31/2024	Mức thấp nhất năm 2024 (cập nhật tới Tuần 32)	Mức cao nhất năm 2024 (cập nhật tới Tuần 32)
TRANSATLANTIC RV	14,025	15,815	10,300	19,510
TCT CONT/F.EAST	28,311	27,723	22,341	31,123
TCT F.EAST/CONT	5,960	6,196	4,910	8,738
TCT F.EAST RV	12,856	13,606	10,271	19,016
RATES/SUPRAMAX (USD/DAY)				
ATLANTIC RV	15,213	16,643	11,364	20,071
PACIFIC RV	12,357	13,488	8,625	15,656
TCT CONT/F.EAST	20,250	21,063	20,217	27,579

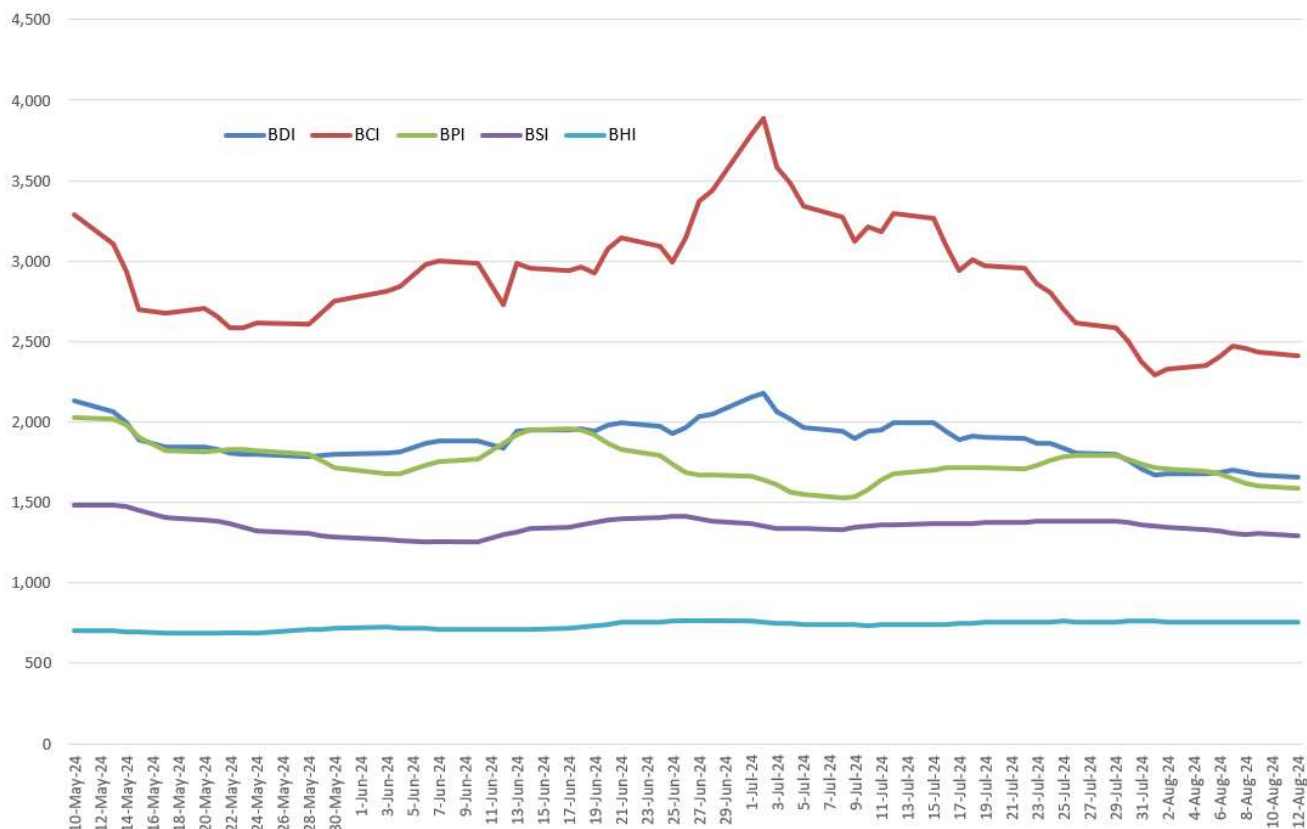
GIÁ THUÊ T/C TRUNG BÌNH TÀU HÀNG KHÔ THAM KHẢO NGÀY 12/08/2024

	US\$/ngày	▼ / ▲
SUPRAMAX	14,767	▼ 479
HANDIES 38K	13,660	▼ 10

(so sánh với giá trị ngày 05/08/2024)



CHỈ SỐ THỊ TRƯỜNG TÀU HÀNG KHÔ



3.2. Thị trường thuê tàu dầu/hóa chất:

Tại thời điểm báo cáo, giá dầu thô ngọt nhẹ WTI giao tháng 9/2024 ở mức 76,66 đô la Mỹ/thùng, giảm 0,4 đô la Mỹ trong phiên và giảm 0,3 đô la Mỹ/thùng so với cùng thời điểm ngày trước đó. Giá dầu Brent giao tháng 10/2024 ở mức 81,95 đô la Mỹ/thùng, giảm 0,35 đô la Mỹ trong phiên và tăng 2,27 đô la Mỹ/thùng so với cùng thời điểm ngày trước. Nhìn chung, giá dầu WTI giảm, dầu Brent tăng giá trong bối cảnh căng thẳng chiến sự ở Trung Đông tiếp tục leo thang, có thể khiến nguồn cung dầu thô toàn cầu thắt chặt hơn.

Trong tuần trước, Mỹ cho biết lạm phát dường như đã giảm đủ để Cục Dự trữ Liên bang Mỹ (Fed) cắt giảm lãi suất sớm nhất là vào tháng 9. Việc cắt giảm lãi suất có xu hướng thúc đẩy hoạt động kinh tế, làm tăng việc sử dụng các nguồn năng lượng như dầu mỏ. Đồng thời, giá dầu cũng được hỗ trợ khi giá tiêu dùng tại Trung Quốc, nước nhập khẩu dầu lớn nhất thế giới, tăng nhanh hơn dự kiến vào tháng bảy.

3.2.1 Phân khúc tàu chở dầu thô

<p>Phân khúc tàu VLCC</p>	<p>Xu hướng âm đậm của thị trường mùa hè tiếp tục bao trùm khu vực Trung Đông. Theo ghi nhận, cước trên tuyến Trung Đông/Trung Quốc hiện đang dao động quanh mức WS 45 – giảm khoảng 2 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 51, giảm nhẹ 1 điểm so với tuần trước.</p> <table border="1" data-bbox="516 298 1453 541"> <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>23.290</td> <td>22.430</td> <td style="text-align: center;">↓</td> </tr> <tr> <td>USG/Trung Quốc</td> <td>30.430</td> <td>29.600</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	Trung Đông/Trung Quốc	23.290	22.430	↓	USG/Trung Quốc	30.430	29.600	↓				
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	23.290	22.430	↓														
USG/Trung Quốc	30.430	29.600	↓														
<p>Phân khúc tàu Suezmax</p>	<p>Cùng chung xu hướng, các giao dịch của phân khúc tàu Suezmax cũng giảm trong tuần vừa qua, đặc biệt là ở khu vực Tây Phi. Theo ghi nhận, cước trên tuyến Nigeria/UKC đang được ký kết quanh mức WS 76 – giảm khoảng 4 điểm so với tuần trước đó. Tại khu vực Biển Đen, cước trên tuyến CPC/Địa Trung Hải giảm xuống mức WS 88.</p> <table border="1" data-bbox="516 779 1453 1031"> <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>29.670</td> <td>24.600</td> <td style="text-align: center;">↓</td> </tr> <tr> <td>Biển Đen/Địa Trung Hải</td> <td>24.140</td> <td>24.050</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	29.670	24.600	↓	Biển Đen/Địa Trung Hải	24.140	24.050	↓				
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	29.670	24.600	↓														
Biển Đen/Địa Trung Hải	24.140	24.050	↓														
<p>Phân khúc tàu Aframax</p>	<p>Theo ghi nhận, các giao dịch của phân khúc tàu Aframax đang phải chịu sự cạnh tranh gay gắt từ các phân khúc tàu VLCC và Suezmax. Bên cạnh đó, nhiều tàu tại khu vực châu Á đang có xu hướng chạy rộng sang khu vực Trung Đông khiến cho tình hình cảng trở nên căng thẳng hơn. Tại khu vực Địa Trung Hải, cước trên tuyến Ceyhan/Lavera giảm 13 điểm so với tuần trước đó – xuống mức WS 132.</p> <table border="1" data-bbox="516 1308 1453 1608"> <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>38.390</td> <td>36.520</td> <td style="text-align: center;">↓</td> </tr> <tr> <td>Caribs/USG</td> <td>17.950</td> <td>16.600</td> <td style="text-align: center;">↓</td> </tr> <tr> <td>Châu Á/Úc</td> <td>30.160</td> <td>29.450</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	Trung Đông/Singapore	38.390	36.520	↓	Caribs/USG	17.950	16.600	↓	Châu Á/Úc	30.160	29.450	↓
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	38.390	36.520	↓														
Caribs/USG	17.950	16.600	↓														
Châu Á/Úc	30.160	29.450	↓														

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

Đối với phân khúc **tàu MR**: Theo ghi nhận, các giao dịch của phân tàu MR hoạt động tại khu vực Bắc Á đang có nhiều cải thiện diễn ra trong tuần vừa qua, khi các đơn hàng của tháng 8 đang dần tham gia vào thị trường. Nguồn cung tàu tại khu vực đang có xu hướng giảm dần. Theo ghi nhận, cước trên tuyến Hàn Quốc đi Úc đang được ký kết quanh mức WS 215 – tăng khoảng 5 điểm so với tuần trước đó. Theo dự báo, triển vọng ổn định trong tuần tới khá mờ nhạt khi nguồn cung tàu dự báo sẽ tăng trở lại và cạnh tranh từ phân khúc tàu LR đang là điều tất yếu. Tại khu vực Đông Nam Á, xu hướng thị trường tiếp tục trầm lắng với nguồn cung tàu

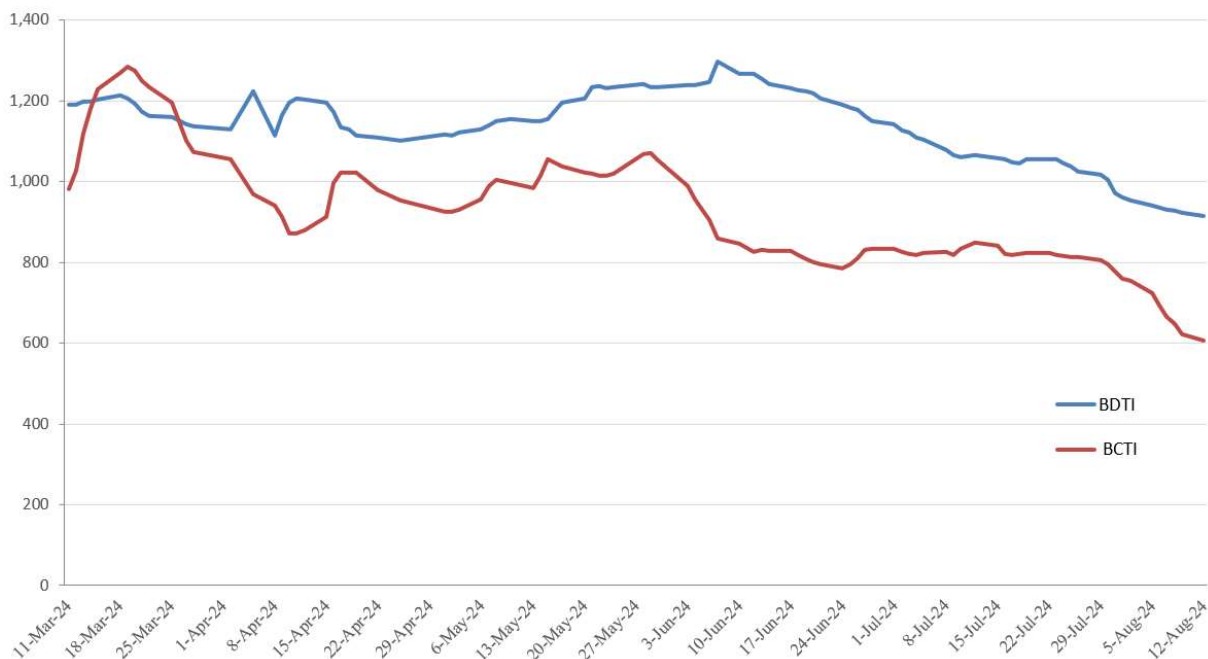
vượt quá nhu cầu của người thuê. Theo ghi nhận, cước trên tuyến Singapore/Đông Úc giảm khoảng 5 điểm so với tuần trước đó, xuống mức WS 187.5 – tương đương với khoảng 17.150 đô la Mỹ/ngày. Theo dự báo, xu hướng thị trường tuần tới không mấy khả quan, trong bối cảnh trầm lắng từ thị trường Trung Đông. Tại khu vực UKC, cước có xu hướng lao dốc do các hoạt động giao dịch trên thị trường dường như đóng băng. Đơn cử, cước trên tuyến UKC/USAC giảm khoảng 60 điểm so với tuần trước đó, và hiện đang dao động quanh mức WS 137.5 – tương đương với khoảng 11.700 đô la Mỹ/ngày. Xu hướng âm ảm trải dài ra tới khu vực Địa Trung Hải.

Phân khúc tàu dầu/hóa chất nhỏ: Nhìn chung, các giao dịch ký kết từ Jubai đi các hầu hết các khu vực đều đang ở mức ổn định và có xu hướng tăng 2-3 đô la Mỹ/tấn. Nguyên nhân do nguồn cung tàu đi khu vực Ấn Độ và phía Đông đang khá khan hiếm, cộng với tình hình chính trị đang leo thang tại khu vực Trung Đông khiến phí bảo hiểm chiến tranh tăng cao. Các giao dịch xuyên Đại Tây Dương cũng đang đối mặt với những thách thức trong mùa thấp điểm, với các đơn hàng nhỏ giọt trên thị trường. Theo một số ghi nhận, cước chở 5.000 tấn hàng từ Houston đi Rotterdam và 10.000 tấn từ Ulsan đi Rotterdam giảm 7 đô la Mỹ/tấn và 5 đô la Mỹ/tấn so với tuần trước đó, và với hầu hết các tàu không ký kết được đầy trọng tải tàu. Bên cạnh đó, cước trên tuyến Sing/Rotterdam cũng giảm 5 đô la Mỹ/tấn so với tuần trước đó, do thị trường CPP suy yếu tại khu vực Châu Á cộng với nhu cầu giảm tại trong bối cảnh thị trường mùa hè tại Châu Âu. Cước chở dầu đậu nành từ Argentina đi Ấn Độ cũng giảm khoảng 4 đô la Mỹ/tấn so với tuần trước đó.

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

	Giá thuê tàu định hạn tuần 32/2024			Giá thuê tàu định hạn tuần 31/2024		
	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM
VLCC	49,000	52,500	47,000	50,000	52,000	47,000
SUEZMAX	45,000	43,000	39,500	45,500	42,500	40,000
AFRAMAX	47,500	43,000	37,000	48,500	43,500	37,500
LR-2	47,000	44,000	38,000	48,000	44,000	38,500
LR-1	40,000	34,000	31,000	41,000	34,000	31,000
MR	31,500	28,500	24,500	32,500	28,500	24,000
HANDY	27,000	22,000	21,000	27,000	21,000	21,000

CHỈ SỐ THỊ TRƯỜNG TÀU DẦU



4. THỊ TRƯỜNG TÀU PHÁ DỠ

GIÁ PHÁ DỠ THAM KHẢO

(dành cho tàu có lt > 5.000)

STT	Giao tại	Tàu hàng rời			Tàu dầu			Tàu container		
		US\$	▼/▲		US\$	▼/▲		US\$	▼/▲	
1	Pakistan	500	▲	20	520	▲	10	530	▲	10
2	Bangladesh	490	▼	20	510	▼	20	520	▼	20
3	India	480	▼	20	500	▼	20	510	▼	30
4	Turkey	345	▼	15	355	▼	15	365	▼	15

(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.*