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 khác 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 trưng*

TÌNH HÌNH THỊ TRƯỜNG

TUẦN 38/2025

(16/09/2025 – 22/09/2025)

1. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÃ QUA SỬ DỤNG:

Ở mảng tàu hàng khô, chỉ số BDI vẫn duy trì xu hướng tăng nhẹ kể từ đầu tháng 9, tuần qua tích luỹ thêm 47 điểm (↑2,1%) lên 2.200 điểm – mức cao nhất trong hai tháng qua. Chỉ số thuê tàu các phân khúc trong tuần qua có sự phân hoá rõ: Capesize tăng mạnh 315 điểm (↑9,9%) lên 3.469 điểm, trong khi đó Panamax quay đầu giảm 204 điểm (↓10,1%) còn 1.799 điểm. Supramax cũng giảm nhẹ 7 điểm (↓0,4%) còn 1.486 điểm. Handysize tăng 15 điểm (↑1,8%) lên 820 điểm. Đặc biệt với phân khúc Handysize, mỗi tuần chỉ tích luỹ trung bình 1-2 chỉ số, nhưng đồ thị tăng trưởng dài hạn ổn định, chỉ số 820 điểm hiên tại là cao nhất từ đầu năm đến nay, đặc biệt đã vượt chỉ số cao nhất năm 2024 là 808 điểm (2/1/2024). Các giao dịch mua bán tuần qua khá sôi động trải đều các phân khúc song ghi nhận mức tập trung chủ yếu ở dòng tàu 5-8 vạn. Đối với phân khúc Supramax, chủ tàu Na Uy bán tàu ***Ocean Knight*** (56.808 dwt, đóng 2011 Trung Quốc, DD/SS 1/2026) với giá khoảng 12 triệu đô la Mỹ - mức này là không cao và cũng tương tự tàu già hơn một tuổi ***Ci Yun Shan*** (56.687 dwt, đóng 2010 Trung Quốc, DD/SS 11/2025) bán hơn một tháng trước với giá khoảng 10,5 triệu đô la Mỹ. Một chủ tàu Na Uy khác cũng vừa bán tàu già hơn ***Spar Taurus*** (53.195 dwt, đóng 2005 Trung Quốc) với giá khoảng 8,8 triệu đô la Mỹ. Sở dĩ tàu đạt giá bán cao, bất kể việc sắp lên đà DD/SS 11/2025 là nhờ tình trạng tàu tốt, chở được thép cuộn và Người bán đã lắp đặt nhiều trang thiết bị tiết kiệm năng lượng trên tàu. Cách đây vài tuần, tàu tương tự ***Fratzis Star*** (53.533 dwt, đóng 2005 Trung Quốc, DD 06/2028, SS 05/2030) được bán với giá chỉ khoảng 8,5 triệu đô la Mỹ dù đã qua đà đặc biệt tháng 6/2025. Tuần qua chủ tàu Thái Lan bán tàu ***Thor Independence*** (52.407 dwt, đóng 2001 xưởng Tsuneishi đặt tại Cebu, Philippines, DD/SS 10/2026) với giá khoảng 7 triệu đô la Mỹ. Mức này tương tự tàu chị em cùng tuổi đóng cùng xưởng ***Thor Integrity*** (52.375 dwt, DD/SS 04/2026) bán tháng 7 với giá khoảng 6,9 triệu đô la Mỹ.

Ở mảng tàu dầu/hóa chất, chỉ số BDTI (Baltic Dirty Tanker Index) rung lắc nhẹ do các áp lực địa chính trị, cuối tuần tăng nhưng hiện quay đầu giảm nhẹ 5 điểm (↓0,4%) còn 1.123 điểm. Tuy vậy, cước thuê tàu chở dầu thô vẫn cho thấy dấu hiệu triển vọng: thị trường VLCC được hỗ trợ bởi nguồn cung tàu hạn chế, cước phân khúc này đang ở mức cao nhất trong năm và được dự đoán sẽ tiếp tục tăng. Điều này cũng là động lực thúc đẩy cước các phân khúc Suezmax và Aframax ổn định hơn. Trong khi đó, chỉ số BCTI tuy tăng 20 điểm (↑3,3%) lên 625 điểm nhưng tổng quan thị trường đi ngang, chưa có khuynh hướng đột biến. Ghi nhận mua bán tàu tuy ít nhưng cho thấy triển vọng ổn định với các giao dịch Aframax và MR trong vài tuần qua. Ở phân khúc MR, chủ tàu Singapore chốt tàu chemical ***Astir Lady*** (50.286 dwt, đóng 2011 Hàn Quốc, DD/SS 04/2026) với giá khoảng 21,3 triệu đô la Mỹ. Tháng 6 vừa qua, người mua Hy Lạp đã chốt tàu tương tự ***PS Capri*** (50.895 dwt, đóng 2011 Hàn Quốc) với giá khoảng 18,1 triệu đô la Mỹ. Như vậy, có thể thấy dòng tàu chemical xung quanh 15 tuổi đóng Hàn Quốc như ***Astir Lady*** đang được thị trường khích lệ đáng kể. Đối với dòng J19, ghi nhận tàu ***F Mumbai*** (19.992 dwt, đóng 2005 Nhật) về tay Người mua Trung Quốc với giá khoảng 13,5 triệu đô la Mỹ. Mức này hơi mềm do tàu sắp lên đà đặc biệt DD/SS 11/2025.

Name	Blt Year	Blt Place	Dwt	Price M.USD	Buyers	Comment
BULKERS / GENERAL CARGO CARRIERS						
Mineral Cloudbreak	2012	HHIC, Philippines	205,097	39.00	HK-based	DD/SS 07/2027
Wakayama Maru	2013	Japan	181,501	36.80	Undisclosed	DD/SS passed 07/2025, next DD 07/2028, SS 07/2030
New Fortune	2011	China	87,447	11.50	Undisclosed	M/E Wartsila, DD 09/2027, SS 05/2026
Nord Taurus	2016	Japan	81,718	27.50	Greek	DD/SS 11/2026
Rysy	2011	China	79,602	11.80	Undisclosed	DD/SS 03/2026
Eirini P.	2004	Japan	76,466	8.50	Undisclosed	DD 07/2027, SS 06/2029
Sunshine Bliss	2010	Japan	76,441	15.90	Undisclosed	Scrubber fitted, DD 01/2028, SS 02/2030
Alpha Loyalty	2007	Japan	75,949	10.25	Chinese	DD 10/2025, SS 07/2027
African Cheetah	2014	Japan	66,684	24.50	Bangladeshi	Scrubber fitted, DD 04/2027, SS 03/2029
Bulk Castor	2015	Japan	66,624	24.00	Undisclosed	Electronic M/E
Elizabeth M II	2020	China	63,683	30.00	Greek	Scrubber fitted, DD 05/2028, SS 06/2030
CMB Van Dijck	2020	Japan	63,667	27.00	HMM	DD/SS due 11/2025
CMB Teniers	2021	Japan	63,661	27.00		DD/SS 08/2026
Ultra Colonsay	2011	Japan	61,470	18.10	Undisclosed	DD/SS 10/2026
Explorer Europe	2012	Japan	61,457	18.00	Chinese	DD/SS 11/2025
Ocean Knight	2011	China	56,808	12.00	Chinese	M/E MAN-B&W (made in Korea), DD/SS 01/2026
Krait	2013	Japan	56,100	Undisclosed	Undisclosed	DD 03/2026, SS 04/2028
Evnia	2003	China	53,806	7.95	Undisclosed	DD 08/2026, SS 08/2028
Spar Taurus	2005	China	53,195	8.80	Undisclosed	DD/SS due 11/2025
Thor Independence	2001	Tsuneishi Cebu, Philippines	52,407	7.00	Undisclosed	DD/SS 10/2026
Zhong Zhe 7	2000	Japan	52,068	Undisclosed	Undisclosed	Auction sale, DD 02/2028, SS 02/2030
Queen Flower	2013	Japan	50,477	16.20	Undisclosed	OHBS, DD/SS 04/2026
CH Bella	2010	China	33,144	8.25	Undisclosed	DD/SS due 11/2025
CH Doris	2010	China	33,144	8.25		DD/SS due 11/2025
T Symphony	2011	China	32,451	Undisclosed	Undisclosed	M/E MAN-B&W (made in Korea), DD/SS 08/2026

TANKERS						
Advantage Summer	2010	China	156,527	38.00	Undisclosed	Scrubber fitted
Ottoman Nobility	2005	Korea	152,622	27.00	Undisclosed	DD 03/2028, SS 01/2030
SKS Driva	2010	Korea	119,456	34.00	TORM	Electronic M/E, DD 06/2028, SS 03/2030
Silverstone	2025	Korea	113,720	75.00	Transpetrol	Scrubber fitted, DD 04/2028, SS 04/2030
Patmos Warrior	2007	Japan	105,572	27.50	Chinese	DD 02/2026, SS 10/2027
Olympic Sea	2008	Korea	104,808	59.00	Undisclosed	DD 08/2026, SS 06/2028
Olympic Sky	2008	Korea	104,769			DD 09/2026, SS 08/2028
Elandra Corallo	2008	Korea	50,607	17.00	Ancora Tankers	Chemical IMO II/III, epoxy coated, DD 12/2026, SS 10/2028
Astir Lady	2011	Korea	50,286	21.30	Undisclosed	Chemical IMO II, epoxy phenolic coated, DD/SS 04/2026
Jipro Isis	2008	Japan	37,946	13.35	Avin International	Chemical IMO II/III, zinc silicate coated, DD 05/2026, SS 05/2028
Guanaco	2003	Spain	21,081	10.70	Undisclosed	Chemical IMO II, stainless steel, DD 07/2026, SS 05/2028
F Mumbai	2005	Japan	19,992	13.50	Chinese	Chemical IMO II, stainless steel, DD/SS due 11/2025
Asia Aspara	2012	China	14,000	10.50	Undisclosed	Chemical IMO II, epoxy coated, DD/SS 06/2027
CONTAINERS						
Manzanillo Express	2022	Korea	142,411	120.00	Foroohari	Incl balance of 10 year TC to Hapag Lloyd, 13212 teu, 2220 reefer teu, DD/SS 10/2027
Charm C	2009	China	34,221	25.00	Undisclosed	Incl balance of charter until Q4/2026, 2546 teu, ice class II, DD 12/2026, SS 01/2029, Greek owners
Contship Oak	2007	China	13,781	11.00	Undisclosed	1118 teu, CR 2X45T, ice class II, DD/SS 06/2027
Elbtraveller	2016	China	13,061	18.75	Undisclosed	1102 teu, CR 2X45T, DD/SS 03/2026
OTHERS						
Dream Terrax	2020	Japan	4,743	20.00	Robin Energy	LPG, 4929 cbm, DD/SS passed 04/2025

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)*		09/ 2025	% thay đổi theo *(M (month) = tháng)* 1M	3M	6M	12M	TB 5 năm
CAPESIZE							
180k dwt	Resale	76.00	0%	0%	1%	-1%	61.00
180k dwt	5 tuổi	62.00	0%	-2%	0%	-2%	45.00
170k dwt	10 tuổi	46.50	0%	3%	8%	4%	31.75
150k dwt	15 tuổi	26.50	0%	-2%	1%	-9%	20.25
PANAMAX							
82k dwt	Resale	39.00	0%	1%	3%	-9%	37.00
82k dwt	5 tuổi	32.00	0%	2%	0%	-16%	30.25
76k dwt	10 tuổi	25.00	0%	3%	4%	-12%	21.25
74k dwt	15 tuổi	16.00	0%	5%	12%	-14%	14.25
SUPRAMAX							
62k dwt	Resale	38.00	1%	1%	4%	-6%	34.75
58k dwt	5 tuổi	31.75	2%	4%	4%	-13%	26.25
56k dwt	10 tuổi	23.50	4%	2%	7%	-15%	19.00
52k dwt	15 tuổi	15.50	0%	3%	9%	-3%	13.00
HANDYSIZE							
37k dwt	Resale	33.00	0%	0%	0%	-4%	29.00
37k dwt	5 tuổi	26.50	0%	6%	4%	-5%	23.00
32k dwt	10 tuổi	20.50	0%	12%	17%	0%	15.50
28k dwt	15 tuổi	12.00	0%	0%	9%	-4%	9.75

Giá trị tàu dầu/hóa chất *(đv: triệu đô la Mỹ)*		09/ 2025	% thay đổi theo *(M (month) = tháng)* 1M	3M	6M	12M	TB 5 năm
VLCC							
310k dwt	Resale	147.00	0%	1%	1%	1%	114.75
310k dwt	5 tuổi	117.00	0%	2%	4%	2%	87.50
250k dwt	10 tuổi	87.00	0%	2%	5%	2%	62.75
250k dwt	15 tuổi	58.00	0%	0%	9%	0%	44.50
SUEZMAX							
160k dwt	Resale	93.00	0%	-1%	-1%	-6%	79.00
150k dwt	5 tuổi	76.00	0%	-1%	-1%	-8%	61.25
150k dwt	10 tuổi	61.00	0%	-2%	-2%	-10%	45.75
150k dwt	15 tuổi	40.00	0%	-2%	-2%	-15%	29.75
AFRAMAX							
110k dwt	Resale	75.00	0%	0%	0%	-12%	65.50
110k dwt	5 tuổi	62.50	0%	0%	1%	-13%	51.75
105k dwt	10 tuổi	50.00	0%	0%	0%	-16%	38.50
105k dwt	15 tuổi	34.00	0%	0%	0%	-18%	25.50
MR							
52k dwt	Resale	52.00	0%	4%	2%	-7%	44.75
52k dwt	5 tuổi	42.00	0%	5%	2%	-14%	35.50
45k dwt	10 tuổi	32.00	0%	7%	3%	-20%	25.75
45k dwt	15 tuổi	18.50	0%	0%	-18%	-34%	17.25

2. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÓNG MỚI:

Type	Size	Price (m.usd)	Qty	Yard	Owners	Delivery	Comments
LPG	88,000 cbm	120.00	1	Hyundai H.I.	Nissen Kaiun	Q2 2028	Price per unit
Container	15,880 teu	199.00	7	Hanwha Ocean	Yang Ming Marine Transport	FH 2029	Price per unit, dual-fuel LNG propulsion and ammonia ready
Container	8,800 teu	117.30	4	Hyundai Samho	Flex Box Shipping	Q3/2027-Q3/2028	Price per unit
Container	1,800 teu	-	1	Yangzijiang Shipbuilding	Minerva Marine	-	

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*	09/ 2025	% thay đổi theo *(M (month) = tháng)* 1M	3M	6M	12M
Capesize (180.000 dwt	71.5	0.00%	-4.67%	-3.38%	-6.54%
Panamax (77.000 dwt)	36.5	-1.35%	-1.35%	-1.35%	-2.67%
Supramax (61.000 dwt)	33.5	-1.47%	-1.47%	-2.90%	-4.29%
Handysize (37.000 dwt)	29.5	-1.67%	-1.67%	-3.28%	-3.28%

Giá trị tàu dầu dầu/hóa chất đóng mới *(đv: triệu đô la Mỹ)*	09/ 2025	% thay đổi theo *(M (month) = tháng)* 1M	3M	6M	12M
VLCC (300.000 dwt)	128.0	0.00%	0.00%	0.00%	-3.03%
Suezmax (170.000 dwt)	86.0	0.00%	0.00%	0.00%	-0.58%
A.max (115.000 dwt)	74.0	0.00%	0.00%	-2.63%	-3.27%
MR (56.000 dwt)	52.0	0.00%	-0.00%	-4.59%	-2.80%

3. THỊ TRƯỜNG THUÊ TÀU

3.1. Thị trường thuê tàu hàng khô:

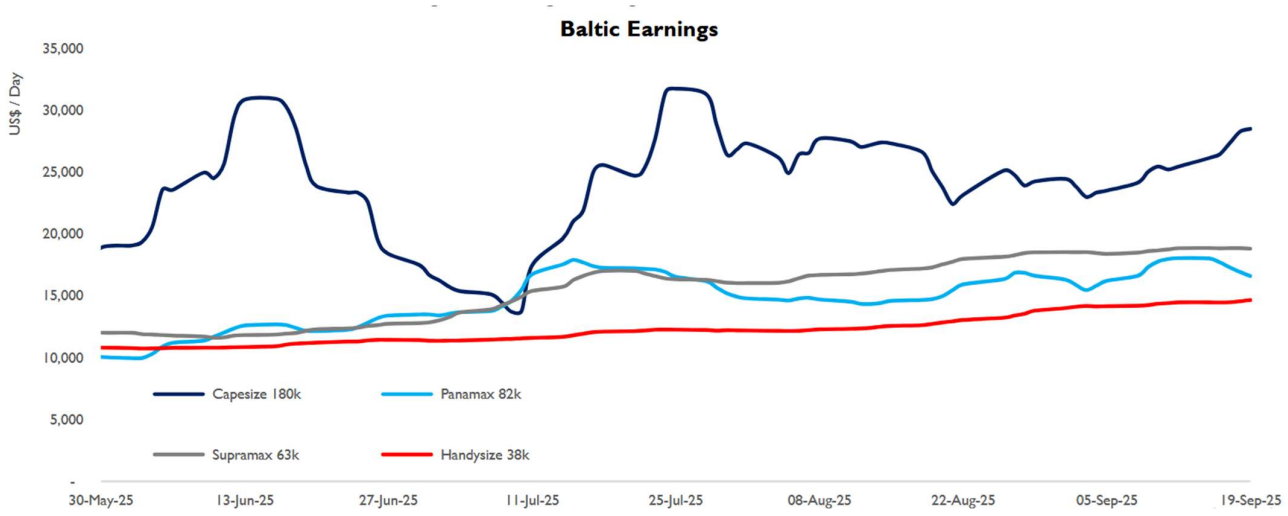
Cước trung bình phân khúc **Supramax** tuần qua đóng cửa ở mức 18.822 đô la Mỹ, giảm 34 đô la Mỹ so với mức 18.856 đô la Mỹ của tuần trước. Thị trường đã có một tuần tương đối ổn định, khác với đà tăng của những tuần gần đây. Thị trường Đại Tây Dương giữ vững vị thế nhờ sự hỗ trợ từ Vịnh châu Mỹ và Nam Đại Tây Dương. Các lô hàng phân bón và urê từ Tây Địa Trung Hải cũng cho phép các chủ tàu rời khỏi khu vực này để đến các khu vực bốc hàng sôi động hơn. Sau khi trượt dốc trong những tuần gần đây, thị trường Thái Bình Dương dường như đã tìm thấy điểm tựa trong vài ngày qua. Tuy nhiên, sự ổn định này có duy trì được trong tuần tới hay không vẫn là một điều chưa chắc chắn.

Cước trung bình phân khúc **Handies** tuần qua đóng cửa ở mức 14.671 đô la Mỹ, tăng 196 đô la Mỹ so với mức 14.475 đô la Mỹ của tuần trước. Hoạt động trên thị trường tuần này phụ thuộc nhiều vào vị trí của tàu khi xem xét các chỉ số. Cụ thể, trong khi chỉ số ở Thái Bình Dương giảm, chỉ số ở Đại Tây Dương lại tăng. Tâm lý thị trường ở khu vực Continent và Địa Trung Hải khá ảm đạm. Cước phí thuê tàu ít biến động, khi các chủ tàu buộc phải điều chỉnh kỳ vọng và chấp nhận mức giá hiện hành. Có thể họ vẫn còn chịu ảnh hưởng từ ảo tưởng về một thị trường mạnh mẽ hơn ở khu vực Vịnh châu Mỹ và Nam Đại Tây Dương. Thị trường Vịnh châu Mỹ vẫn vững chắc, với các chuyến đi đến Trung Quốc được chốt ở mức khoảng 20.000-20.500 đô la Mỹ/ngày cho các tàu Handysize lớn. Nhu cầu thuê tàu dồi dào trong khi danh sách tàu có sẵn ở bờ Đông nước Mỹ lại hạn chế. Thị trường Nam Đại Tây Dương cũng duy trì sự cân bằng tốt, với cước phí ổn định ở mức thoải mái trên 20.000 đô la Mỹ/ngày. Thị trường Thái Bình Dương phần lớn không có nhiều thay đổi trong tuần này. Nguồn cung tàu Handysize nhỏ hơn tiếp tục tăng ở cả Đông Nam Á và Viễn Đông trong bối cảnh ít yêu cầu thuê tàu mới, khiến điều kiện thị trường trở nên yếu. Ngược lại, các tàu Handysize lớn hơn vẫn giữ được mức giá ổn định, đặc biệt trên các tuyến đường đến vùng Vịnh Ả Rập/Tây Ấn Độ. Các hoạt động vận chuyển hàng hóa từ Úc trầm lắng, mặc dù kỳ vọng về sự tăng trưởng khối lượng hàng hóa trong tháng Mười đang tăng lên.

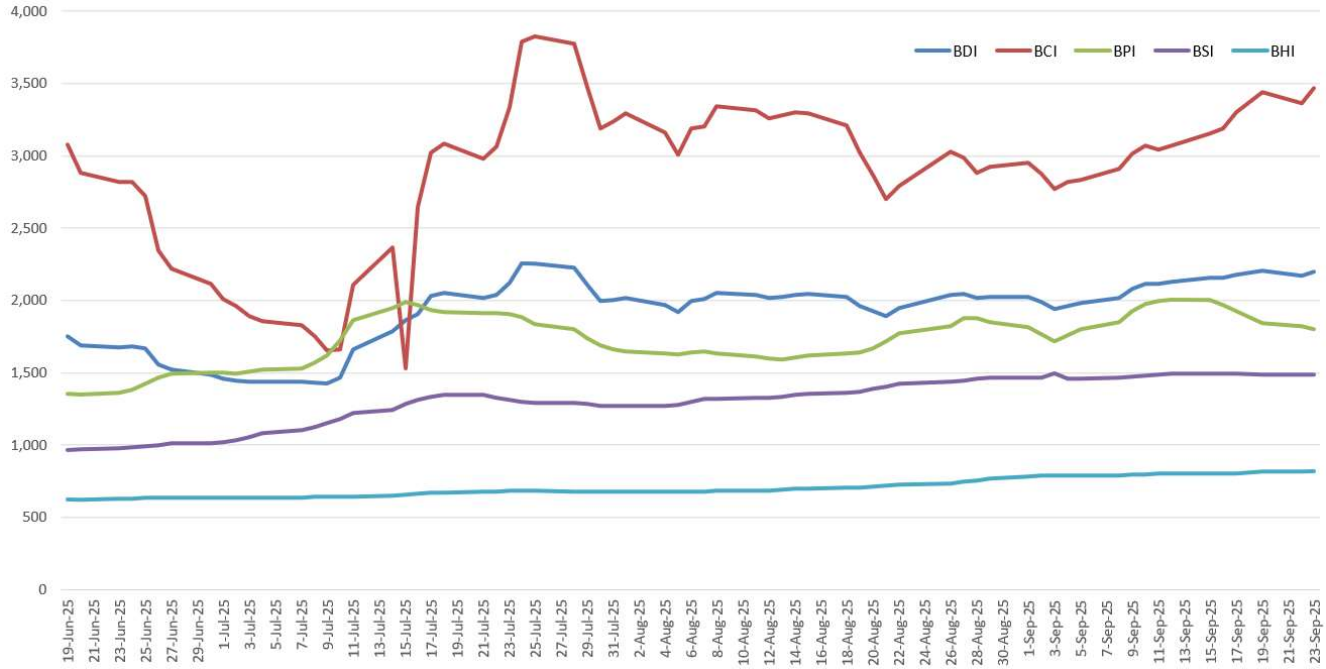
GIÁ THUÊ T/C TRUNG BÌNH TÀU HÀNG KHÔ THAM KHẢO NGÀY -/09/2025

	US$/ngày	▼/▲	
SUPRAMAX	16.822	-	-
HANDIES 38K	14.475	-	-

(so sánh với giá trị ngày 15/09/2025)



CHỈ SỐ THỊ TRƯỜNG TÀU HÀNG KHÔ



3.2. Thị trường thuê tàu dầu/hóa chất:

Tại thời điểm báo cáo giá dầu thô Mỹ WTI giao dịch ở ngưỡng 62,68 đô la Mỹ/thùng - giảm 1,4% so với phiên giao dịch trước đó, trong khi giá chuẩn Brent dừng lại ở mức 66,68 đô la Mỹ/thùng - giảm 1,13%. Trong 24 giờ qua, thị trường dầu mỏ thế giới tiếp tục trải qua những biến động đáng chú ý khi chịu tác động đan xen từ dữ liệu kinh tế Mỹ, diễn biến cung - cầu ở Trung Đông và tín hiệu từ OPEC+. Theo báo cáo, năng lực khai thác dầu của Kuwait đã đạt mức cao nhất trong hơn một thập kỷ là 3,2 triệu thùng/ngày, Kuwait từng có năng lực khai thác tương tự vào cuối những năm 2000, với công suất đạt mức cao nhất từng được ghi nhận là 3,3 triệu thùng/ngày vào năm 2010. Bên cạnh đó, lượng dầu thô nhập khẩu từ Nga của Trung Quốc đã giảm trong tháng 8 so với cùng kỳ năm trước. Tuy nhiên, có một số chi tiết đáng lưu ý, thị trường chỉ ra rằng lưu lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường biển từ Nga sang Trung Quốc thực sự tăng so với tháng 7.

3.2.1 Phân khúc tàu chở dầu thô

Phân khúc tàu VLCC

Thị trường tàu VLCC tại khu vực Trung Đông ghi nhận mức cước tăng cao nhất trong năm, nhảy vọt 20% so với tuần trước. Nguyên nhân chủ yếu do các đơn hàng gấp cho cuối tháng 9 đã ký kết với phần lớn tàu có sẵn. Qua đó, nhu cầu ổn định từ Trung Quốc và Hàn Quốc đã được thúc đẩy bởi các lo ngại về nguồn cung hàng hóa đang dần ít ỏi, tiếp tục hỗ trợ đà tăng của cước. Đơn cử, cước trên tuyến Trung Đông/Trung Quốc đã tăng lên mức WS 105 vào cuối tuần, trong khi tuyến Tây Phi/Trung Quốc tăng lên WS 97.

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	82.674	95.019	↑
USG/Trung Quốc	64.742	80.545	↑

Phân khúc tàu Suezmax

Theo ghi nhận, cước tàu Suezmax tại khu vực Tây Phi kết thúc tuần với xu hướng bền vững. Báo cáo chỉ ra rằng nhu cầu theo mùa tăng từ các nhà máy lọc dầu châu Âu cùng với lượng hàng hóa hoạt động nhiều hơn tại khu vực Đại Tây Dương đã tạo động lực hỗ trợ. Bên cạnh đó, số lượng tàu có sẵn giảm mạnh khi các nhà thuê tàu chuyển sang phân khúc Suezmax để thay thế cho VLCC. Tuyến Nigeria/UKC kết thúc tuần ở mức cước WS 115.

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	51.721	52.947	↑
Guyana / UKC	50.783	50.753	↓

Phân khúc tàu Aframax

Theo đánh giá, phân khúc Aframax tiếp nối xu hướng của thị trường tàu cỡ lớn và cũng ghi nhận sự sôi động, cước tại khu vực Trung Đông tiếp tục tăng. Tâm lý thị trường mạnh mẽ và số lượng tàu có sẵn hạn chế đã đẩy cước lên cao, khi nhu cầu hiện tại đang ngày càng gia tăng. Tại khu vực Địa Trung Hải, cước trên tuyến Ceyhan/Lavera đã tăng lên WS 140 vào cuối tuần.

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	31.877	41.340	↑
Med / Med	29.977	33.310	↑
USG / Cont	46.324	36.196	↓
EC Mex / USG	44.312	34.000	↓

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

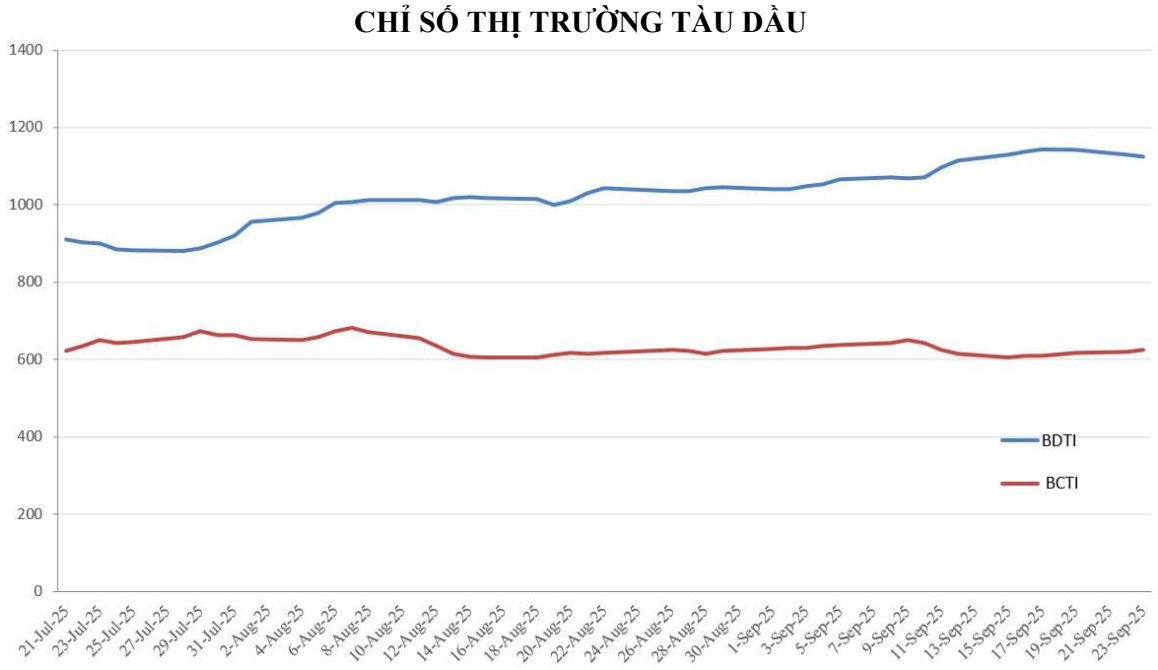
Đối với phân khúc **tàu MR-Handy**: Thị trường MR tại khu vực Tây Bắc Âu ghi nhận sự nhộn nhịp trong tuần vừa qua. Khởi đầu với cước trên tuyến Cont/USAC ở mức WS 110, cùng các lô hàng mới dần xuất hiện, phần lớn tàu có sẵn đã được ký kết gần hết. Dẫn đến kết quả là cước tiếp tục xu hướng tăng lên, ghi nhận cước tiếp tục tăng 20 điểm lên mức WS 130, trong khi tuyến Tây Phi vẫn giữ sự chênh lệch + 20. Kết thúc tuần, chỉ còn hai lô hàng chưa được chốt và tâm lý thị trường đang có dấu hiệu đạt đỉnh. Tại khu vực Địa Trung Hải, xu hướng duy trì sự ổn định và mức độ hoạt động khá tốt, đến cuối tuần số lượng tàu có sẵn cũng hạn chế. Tuy nhiên, phần lớn các giao dịch đều là giao dịch kín, nên tuyến Med/TA vẫn chưa có số liệu công khai kể từ mức WS 120 trước đó. Dù vậy, mức cước được kỳ vọng sẽ tăng theo xu hướng thị trường, với ước tính hiện tại khoảng WS 125 cho tuần tới. Bên cạnh đó, phân khúc Handy tại khu vực Tây Bắc Âu hiện cũng ghi nhận sự bận rộn khi tình trạng khan hiếm tàu tiếp diễn. Đơn cử, cước cho tuyến x-UKC đã tăng từ WS 155, hiện có một số báo cáo chỉ ra rằng đạt mức WS 175 và đang thỏa thuận. Sự thiếu hụt tàu cũng gây áp lực lên tuyến ARA/UK-Cont, đẩy mức cước lên WS 165 và tâm lý duy trì thắt chặt. Tại khu vực Địa Trung Hải, thị trường cũng ghi nhận sự thiếu hụt tàu nhiều hơn trong thời gian gần đây, tạo kỳ vọng cước sẽ tiếp tục tăng nếu lượng hàng hóa ổn định. Từ thứ hai đến thứ tư, mức WS 135 lặp lại nhiều lần trong khi số lượng tàu dần thu hẹp. Đến gần cuối tuần, chủ tàu đã tận dụng cơ hội để đẩy mức cước lên WS 150, và thị trường chốt lại ở mức này. Tuy nhiên, vào cuối tuần thị trường dần chậm lại do chỉ có một lô hàng mới xuất hiện, dẫn đến cước của tuần

tới sẽ phụ thuộc nhiều vào lượng hàng hóa bổ sung trong cuối tuần này – hiện đã xuất hiện một số tàu trống cho cuối tháng, điều này có thể kiềm chế lại đà tăng của cước.

Phân khúc tàu dầu/hóa chất nhỏ: Theo ghi nhận, thị trường dầu cọ tại khu vực châu Á trong tuần qua khá trầm lắng, chỉ có một số chuyến được chốt kín, các thông tin thêm về thị trường đang dần xuất hiện. Tuy nhiên, có thể thấy rõ từ các báo cáo chỉ ra rằng cước cho tháng 10 hiện đang thấp hơn so với tháng 9 vài đô la Mỹ. Hiện tại, xu hướng mới đang nổi lên khi dầu đậu nành được xuất khẩu từ Trung Quốc sang Ấn Độ, nhiều lô hàng 12.000 – 15.000 tấn đã được xuất đi từ nhiều cảng tại Trung Quốc. Bên cạnh đó, Hengyi đã ký kết một chuyến PX vào giữa tháng 10 đi bắc Trung Quốc với mức cước 25 đô la Mỹ/tấn, có khoảng 4 tàu đang cạnh tranh cho lô hàng này. Theo báo cáo, số lượng tàu có sẵn cho tháng 10 nhìn chung khá cao, những lô hàng gấp cần chốt đúng ngày sẽ phải chịu mức cước cao hơn đôi chút, những chủ hàng linh hoạt hơn sẽ chốt được ở mức cước thấp. Thị trường Acid cho các tuyến Nam Á vẫn duy trì sự ổn định, các lô hàng đi Ấn Độ hiện đạt mức 43 – 45 đô la Mỹ/tấn tùy vào cảng xếp. Qua đó, các lô hàng đi Chile vẫn quanh mức 95 – 98 đô la Mỹ/tấn cho các tàu J19 và mức 91 – 94 đô la Mỹ/tấn cho các lô hàng 30.000 tấn. Tâm lý chung trên thị trường hiện khá trầm lắng.

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

	Giá thuê tàu định hạn tuần 38/2025			Giá thuê tàu định hạn tuần 37/2025		
	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM
VLCC	51,000	47,500	46,000	50,000	48,000	47,000
SUEZMAX	40,000	34,000	32,500	38,500	34,000	32,500
AFRAMAX	32,000	28,500	27,500	31,500	29,000	28,000
LR-2	31,000	29,000	28,000	30,500	29,000	28,500
LR-1	24,500	22,500	22,500	24,500	23,000	22,500
MR	21,000	19,500	19,000	21,000	19,500	19,000
HANDY	18,000	17,000	16,500	17,000	17,000	17,000



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	Pakistan	420		440		450	
2	Bangladesh	400		420		430	
3	India	410		430		440	
4	Turkey	250		260		270	

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

MỘT SỐ TÀU PHÁ DỠ GHI NHẬN TRONG TUẦN 38/2025

Name	Type	Blt year	LDT	Demolition place	Price (US$/lt)	DWT/ CBM	Comments
Nirvana	Tanker	1999	9,623	India	414.00	47,431	Court sale
Tutuk	Tanker	1996	2,948	Bangladesh	-	13,500	
Asian Enterprise	Bulker	1995	9,016	Bangladesh	425.00	42,529	
Nour Elhuda	MPP	1998	3,675	India	-	9,590	
Arel 5	MPP	1986	1,060	Turkey	235.00	2,859	

CÔNG TY MÔI GIỚI TÀU BIỂN TIÊN PHONG
PIONEER SHIPBROKERS
MUA – BÁN – THUÊ TÀU
Email: snp@pioneershipbrokers.com.vn (S&P) | opn@pioneershipbrokers.com (chartering)
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.