



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 09/2026

(24/02/2025 – 02/03/2026)

1. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÃ QUA SỬ DỤNG:

Thứ 7 tuần trước ngày 28/2, bầu trời Tehran ở Iran bị xé toạc bởi cuộc không kích từ Israel và Mỹ. Ngay lập tức, Iran đáp trả với quy mô chưa từng có lên các căn cứ quân sự của Israel và của Mỹ đặt tại Trung Đông (15 quốc gia), đẩy Vùng Vịnh vào cuộc chiến tiêu hao dài hơi. Hệ quả tức thì là eo biển Hormuz đóng cửa (điểm nghẽn quan trọng xử lý tương đương 20% tổng lượng LNG thương mại toàn cầu), 10% đội tàu container đình trệ và giá dầu Brent vọt lên ngưỡng 80 đô la Mỹ/thùng (nguy cơ vượt 100 đô la Mỹ/thùng). Trong khi Israel dùng xung đột ngoại bang làm chất keo kết dính dân tộc và giải quyết mâu thuẫn nội bộ, Mỹ lún sâu vào mặt trận mới, thế giới sẽ sớm đối mặt với một cơn bão lạm phát khốc liệt do ảnh hưởng an ninh năng lượng, chuỗi cung ứng và vận tải tê liệt.

Ở mảng tàu hàng khô, may mắn các chỉ số đều trụ vững và thể hiện sự tích cực như sau: Chỉ số BDI nhích thêm 130 điểm (↑6,1%) lên 2.242 điểm. Tổng quan các chỉ số thuê tàu như sau: Capesize có một chút biến động nhẹ đầu tuần song tổng quan vẫn tăng 35 điểm (↑1%) lên 3.245 điểm. Panamax duy trì xu hướng ổn định từ đầu tuần trước, tăng 149 điểm (↑8%) lên 2.002 điểm – cao nhất sau 5 tháng kể từ tháng 9/2025. Supramax cũng tăng 204 điểm (↑17,3%) lên 1.383 điểm. Handysize tăng 88 điểm (↑12,3%) lên 799 điểm – cũng có chuỗi 31 phiên tăng liên tiếp kể từ ngày 19/1. Ở phân khúc Supramax, chủ tàu Hy Lạp bán tàu **Kapta Mathios** (58.743 dwt, đóng 2009 xưởng Tsuneishi đặt tại Trung Quốc, DD/SS 11/2026) với giá khoảng 13,75 triệu đô la Mỹ. Mức này chưa biến động mấy so với tàu già hơn một tuổi **Florinda** (58.791 dwt, đóng 2008 xưởng Tsuneishi đặt tại Philippines, DD 09/2026, SS 09/2028) bán hơn một tháng trước với giá khoảng 12,5 triệu đô la Mỹ. Tàu khác đóng Trung Quốc là **Zhong Hai Chang Yun 1** (57.795 dwt, đóng 2009 Trung Quốc) cũng được chốt giá khoảng 12 triệu đô la Mỹ. Mức này được xem là mềm nhất thị trường khi các tàu tương tự đang được nhắm khoảng 12,5-13 triệu đô la Mỹ. Tàu **Coral Gem** (55.073 dwt, đóng 2010 xưởng NACKS Trung Quốc, DD 07/2027, SS 02/2030) được bán với giá khoảng 14,5 triệu đô la Mỹ. Giá này khá cao do tàu đóng xưởng liên doanh Nhật-Trung Quốc, hơn nữa máy móc thiết bị hầu hết của Nhật. Tàu nhỏ hơn **Theodora** (53.569 dwt, đóng 2008 Nhật) về tay Người mua Trung Quốc với giá khoảng 13 triệu đô la Mỹ - mức khá cao vì tàu vừa qua đà đặc biệt 2/2026. Sang phân khúc Handysize, giá tàu 33-37k dwt đóng Nhật vẫn rất cao do ít ứng cử viên. Đơn cử tàu **African Piper** (34.365 dwt, đóng 2015 Nhật, đã lắp máy lọc khí scrubber, chơ gỗ được máy chính eco, hạn đà dài DD 07/2028, SS 01/2030) được chủ tàu Nhật chốt giá khoảng 18, 5 triệu đô la Mỹ. Cũng trong tuần qua, chủ tàu Hy Lạp bán tàu tương tự **Mangusta** (33.393 dwt, đóng 2015 Nhật, hàm hàng hộp, chơ gỗ được, máy chính eco, DD 02/2027, SS 03/2030) với giá khoảng 16,7 triệu đô la Mỹ. Trong khi đó, giá các tàu Handysize đóng Hàn Quốc có phần hợp lý hơn. Trong một thương vụ enbloc, riêng tàu **Zafer** (được nâng tải từ 35.186 dwt lên 37.768 dwt, đóng 2011 Hàn Quốc) được đề nghị khoảng 13,5 triệu đô la Mỹ, hạn đà cận kề 3/2026. Tàu **Adventure** (33.730 dwt, đóng 2011 xưởng Samjn đặt tại Trung Quốc) được

bán với giá khoảng 9,5 triệu đô la Mỹ - giá thấp do cần phải lên đà ngay và máy chính to (11.665HP) nên tiêu hao nhiều nhiên liệu.

Ở mảng tàu dầu/hoá chất, dưới các sức ép địa chính trị không nghi ngờ gì nữa thời điểm này chính là “mùa xuân của thị trường”. Giây phút Israel-Mỹ không kích Iran đã kéo chỉ số BDTI (Baltic Dirty Tanker Index) lên không trung, tăng mạnh 1.057 điểm (↑58,4%) lên 2.866 điểm. Trong khi đó, chỉ số BCTI (Baltic Clean Tanker Index) cũng tăng mạnh 585 điểm (↑72,2%) lên 1.395 điểm. Thị trường tàu dầu thô nhanh chóng chuyển từ mạnh mẽ sang khan hiếm nguồn cung. Ước tính có khoảng 9% tàu cỡ VLCC bị mắc kẹt ở Trung Đông, nguồn cung bị thắt chặt dẫn đến cước vận chuyển giao ngay và khí đốt tăng vọt. Điều đó có nghĩa là sắp tới, tàu chở dầu VLCC sẽ được thuê “bất kể chi phí như thế nào” và thị trường đang chứng kiến những mức cước giao ngay cao nhất trong lịch sử (lên đến 400.000 đô la Mỹ/ngày). Tuy vậy, bất kể lợi nhuận cao thì cả tàu và thuyền viên phải đối mặt với nhiều rủi ro an ninh. Ngoài ra, phí bảo hiểm thân tàu tại khu vực chiến sự cũng tăng mạnh (có tin phí bảo hiểm rủi ro chiến tranh chạm mức 1% giá trị tàu) hoặc bị huỷ nếu tàu đi qua khu vực này. Đối với mảng mua bán, ghi nhận số lượng giao dịch tiếp tục vượt ngưỡng 30 tàu. Trong đó, dẫn đầu vẫn là VLCC với 18 tàu (chiếm 54%) nhưng lần này Sinokor Maritime phải nhường tiêu điểm cho Pan Ocean với thương vụ enbloc 10 tàu. Tiếp theo là dòng Aframax với 6 tàu (chiếm 18%), 5 tàu MR (15%), các cỡ tàu còn lại ghi nhận trung bình 1-2 tàu nhỏ lẻ. Giá bán tàu các phân khúc nhìn chung đều neo mức cao, riêng VLCC liên tục ghi nhận giao dịch mới và mốc tham chiếu mới do cơn sốt thị trường. Ở phân khúc MR, chủ tàu Đức bán tàu chemical *Hansa Tromsøe* (51.501 dwt, đóng 2008 Hàn Quốc, DD 07/2026, SS 07/2028) được chủ tàu Đức bán thành công với giá khoảng 16,9 triệu đô la Mỹ. Trước đó không lâu, tàu chemical tương tự *San Remo* (50.760 dwt, đóng 2008 Hàn Quốc, DD 08/2026, SS 04/2028) cũng được bán với giá khoảng 16,88 triệu đô la Mỹ.

Name	Blt Year	Blt Place	Dwt	Price M.USD	Buyers	Comment
BULKERS / GENERAL CARGO CARRIERS						
Cape Kensington	2006	CSBC, Taiwan	203,512	26.00	Undisclosed	Scrubber fitted, DD/SS 08/2026
Cape Sandra	2011	HHIC, Philippines	175,607	32.00	Undisclosed	Scrubber fitted, DD/SS 05/2026
Welfine	2011	China	93,146	11.80	Modion	DD/SS due 05/2026
Roza	2010	China	93,386	11.50	Chinese	DD 04/2028, SS 04/2030
Trinity I	2010	China	93,280	11.50		DD 04/2028, SS 03/2030
ASL Moon	2008	Japan	81,702	13.60	Chinese	DD/SS 09/2026
Three Saskias	2014	Japan	81,094	26.75	Greek	Eco M/E, DD 12/2026, SS 03/2029
African Buzzard	2014	Japan	66,652	Undisclosed	Undisclosed	Scrubber fitted, eco M/E, DD 05/2027, SS 05/2029
Ocean Lion	2005	Japan	75,656	10.00	Undisclosed	DD 10/2028, SS 10/2030
Jin Ping	2014	China	63,800	23.80	Undisclosed	Eco M/E, DD 08/2027, SS 08/2029
Desert Dignity	2016	Japan	63,503	28.00	Undisclosed	Eco M/E, DD/SS 11/2026

Siirt	2013	China	63,200	21.50	Greek	Enbloc sale, eco M/E, DD passed 01/2026, next DD/SS 03/2028
Zafer	2011	Korea	37,768	13.50		Enbloc sale, DD/SS due 03/2026
Kapta Mathios	2009	Tsuneishi Zhoushan, China	58,743	13.75	Chinese	DD/SS 11/2026
Zhong Hai Chang Yun 1	2009	China	57,795	12.0	Undisclosed	
Coral Gem	2010	NACKS, China	55,073	14.50	Chinese	DD 07/2027, SS 02/2030, Greek owners
Theodora	2008	Japan	53,569	13.00	Chinese	DD/SS freshly passed 02/2026, next DD 02/2029, SS 12/2030
CL Contigo	2015	China	40,799	19.50	Undisclosed	Box-holds, eco M/E, DD 05/2028, SS 06/2030, Belgian owners
Adventure	2011	Samjin, China	33,730	9.50	Undisclosed	Log-fitted, DD/SS due 01/2026, Greek owners
African Piper	2015	Japan	34,365	18.50	Undisclosed	Scrubber fitted, log-fitted, eco M/E, DD 07/2028, SS 01/2030
Mangusta	2015	Japan	33,393	16.70	Undisclosed	OHBS, log-fitted, eco M/E, DD 02/2027, SS 03/2030
Murou	2011	Japan	14,062	10.80	Undisclosed	Tween decker, 571 teu, log-fitted, CR2X50T, DD/SS 07/2026
TANKERS						
Basra	2010	Korea	321,300	70.00	Sinokor Maritime	Old sale, DD 04/2028, SS 03/2030
Shaybah	2008	Korea	319,429	59.00	Sinokor Maritime	DD due 06/2026, SS 06/2028
C. Glory	2009	Korea	314,089			TC attached, scrubber fitted, DD 05/2027, SS 07/2029
C. Freedom	2013	Korea	313,998			TC attached, scrubber fitted, DD/SS 07/2028
C. Infinity	2012	Korea	313,990			TC attached, scrubber fitted, DD/SS 08/2027
C. Progress	2012	Korea	313,990	676.00	Pan Ocean	TC attached, scrubber fitted, DD/SS 11/2028
C. Dignity	2009	Korea	313,875			TC attached, scrubber fitted, DD 09/2027, SS 09/2029
C. Eternity	2010	Korea	313,875			TC attached, scrubber fitted, DD 05/2028, SS 05/2030
C. Mighty	2010	Korea	313,875			TC attached, scrubber fitted, DD

						02/2028, SS 03/2030
C. Primacy	2010	Korea	313,453			TC attached, scrubber fitted, DD 04/2028, SS 03/2030
C. Majesty	2008	Korea	313,406			TC attached, scrubber fitted, DD 11/2026, SS 10/2028
C. Galaxy	2009	Korea	313,405			TC attached, scrubber fitted, DD 03/2027, SS 02/2029
Haishen	2005	Korea	308,930	38.00	Undisclosed	Scrubber fitted, DD 10/2026, SS 10/2028
Ill Gap	2004	Japan	306,352	31.00	Undisclosed	DD 07/2026, SS 07/2028
Kiho	2006	Japan	300,866	51.00	Undisclosed	DD 02/2027, SS 02/2029
Eagle Vancouver	2013	Korea	299,989	86.50	Sinokor Maritime	DD due 04/2026, SS 01/2028
Nave Buena Suerte	2011	China	297,491	70.90	Undisclosed	DD/SS due 03/2026
Nave Galactic	2009	China	297,168	65.60		Scrubber fitted, DD 10/2027, SS 10/2029
Stena Sunshine	2013	Korea	159,039	62.50	Undisclosed	Eco M/E, DD/SS 09/2027
Sigrun	2013	Japan	156,092	67.00	Undisclosed	DD 06/2026, SS 03/2028
Sinbad	2013	Korea	115,949	40.00	Undisclosed	Scrubber fitted, DD 05/2027, SS 02/2029
Zenovia Lady	2009	Korea	109,999	41.00	Undisclosed	Scrubber fitted, DD 08/2027, SS 08/2029
Kmarin Renown	2016	Korea	109,693	47.17		Eco M/E, DD/SS due 03/2026
Kmarin Respect	2016	Korea	109,584	47.17	Undisclosed	Eco M/E, DD/SS due 02/2026
Kmarin Reliance	2016	Korea	109,466	47.17		Eco M/E, DD/SS due 04/2026
Remiz	2002	Japan	106,532	10.50	Undisclosed	DD/SS 09/2027
Chemtrans Taurus	2006	China	72,782	12.50	Undisclosed	DD/SS due 06/2026
Hansa Tromsø	2008	Korea	51,501	16.90	Undisclosed	Chemical IMO III, epoxy coated, DD due 07/2026, SS 07/2028, German owners
Altair	2017	Korea	50,583	38.00	Global Meridian Holdings	Eco M/E, chemical IMO II/III, epoxy coated, DD/SS 10/2027, Greek owners
Romance	2009	Korea	50,094	15.90	Undisclosed	DD 04/2027, SS 01/2029, UAE- based owners
Falcon Majestic	2008	Korea	47,097	17.75	Undisclosed	DD 09/2026, SS 07/2028

Mariner A	2005	Korea	40,099	12.00	Nigerian	Chemical IMO III, epoxy phenolic coated, DD 02/2028, SS 02/2030, Greek owners
Tigris	2009	Korea	12,920	9.60	UAE-based	Chemical IMO II, epoxy phenolic coated, DD 09/2027, SS 07/2029, Greek owners
CONTAINER						
CF Athena	2002	Germany	54,589	25.00	Undisclosed	2496 teu, 342 reefers, ice class II, M/E Sulzer, DD/SS 05/2027
Hansa Fresenburg	2013	China	23,432	24.50	Global Feeder Shipping	1746 teu, 345 reefers, CR 2X40T, DD/SS 01/2028
Asiatic Reunion	2008	Korea	12,821	11.00	Undisclosed	1049 teu, 180 reefers, gearless, DD 08/2026, SS 08/2028

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
		02/2026	1M	3M	6M	12M				02/2026	1M	3M	6M	12M	
CAPE SIZE							VLCC								
180k dwt	Resale	80.50	3%	3%	6%	7%	63.75	310k dwt	Resale	160.00	7%	8%	9%	9%	120.50
180k dwt	5 tuổi	68.50	4%	5%	10%	10%	49.00	310k dwt	5 tuổi	130.00	8%	10%	11%	15%	92.50
170k dwt	10 tuổi	52.50	4%	5%	13%	22%	34.50	250k dwt	10 tuổi	105.00	17%	19%	21%	25%	67.25
150k dwt	15 tuổi	34.00	15%	15%	28%	30%	21.75	250k dwt	15 tuổi	75.00	21%	27%	29%	42%	47.75
PANAMAX							SUEZMAX								
82k dwt	Resale	41.00	4%	4%	5%	5%	38.00	160k dwt	Resale	102.00	5%	5%	10%	9%	82.00
82k dwt	5 tuổi	34.50	5%	5%	8%	5%	31.50	150k dwt	5 tuổi	84.00	5%	5%	11%	12%	64.25
76k dwt	10 tuổi	27.50	6%	6%	10%	12%	22.75	150k dwt	10 tuổi	69.00	8%	8%	13%	19%	49.00
74k dwt	15 tuổi	18.75	14%	14%	17%	32%	15.00	150k dwt	15 tuổi	43.00	2%	2%	8%	5%	32.00
SUPRAMAX							AFRAMAX								
62k dwt	Resale	41.00	6%	6%	8%	11%	36.25	110k dwt	Resale	85.00	6%	6%	13%	8%	68.75
58k dwt	5 tuổi	34.50	8%	8%	11%	13%	28.00	110k dwt	5 tuổi	72.50	7%	7%	16%	13%	55.00
56k dwt	10 tuổi	26.50	8%	13%	18%	20%	20.25	105k dwt	10 tuổi	60.00	9%	9%	20%	17%	42.00
52k dwt	15 tuổi	15.75	0%	0%	2%	11%	14.00	105k dwt	15 tuổi	38.00	6%	6%	12%	9%	28.25
HANDYSIZE							MR								
37k dwt	Resale	34.00	0%	3%	3%	3%	30.25	52k dwt	Resale	55.00	4%	4%	6%	8%	46.25
37k dwt	5 tuổi	27.00	0%	2%	2%	6%	24.00	52k dwt	5 tuổi	45.00	5%	5%	7%	10%	37.25
32k dwt	10 tuổi	20.25	0%	0%	-1%	19%	16.50	45k dwt	10 tuổi	35.00	6%	9%	9%	13%	27.50
28k dwt	15 tuổi	11.75	0%	-2%	-2%	7%	10.50	45k dwt	15 tuổi	25.00	19%	35%	35%	16%	18.50

2. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÓNG MỚI:

Type	Size	Price (m.usd)	Qty	Yard	Owners	Delivery	Comments
LNG	200,000 cbm	260.00	4+4	Hyundai H.I.	NYK/Ocean Yield joint venture	SH 2029	Price per unit, against long term employment to Cheniere Energy
LNG	174,000 cbm	254.40	1	Hyundai	Tsakos	Sep 2029	
Tankers	319,000 dwt	-	4	Jiangsu New Hantong H.I.	Zodiac	2029	
Tankers	306,000 dwt	-	2	Hengli H.I.	Eastern Pacific	2028	
Tankers	157,000 dwt	85.00	1	Samsung	Zodiac Maritime	2029	
Tankers	50,000 dwt	45.40	2+2	Jiangsu New Yangzi	D'Amico Tankers	FH 2029	Price per unit
Tankers	4,500 dwt	-	2	Ferus Smit, Netherlands	Thun Tankers, Sweden	2028-2029	Product tankers, ice class
Bulkers	215,000 dwt	76.00	2+2	Wuhu Rongsheng	Union Maritime, London	2028	Price per unit
Bulkers	180,000 dwt	75.00	2	Hengli H.I.	European	-	Price per unit
Bulkers	63,500 dwt	33.50	5	Jiangmen Nanyang	Suisse Atlantique	SH 2028-FH 2029	Price per unit
Containers	1,900 teu	30.00	4	Yangzijiang	Manqiang Shipping, HK	SH 2028-FH 2029	Price per unit
Containers	1,800 teu	43.25	6	Hyundai Mipo	Korea Maritime Transport Co	FH 2028	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)				
	02/2026	1M	3M	6M	12M
Capesize (180.000 dwt)	71.5	0.00%	0.00%	0.00%	-4.03%
Panamax (77.000 dwt)	36.5	0.00%	0.00%	-1.35%	-1.35%
Supramax (61.000 dwt)	33.5	0.00%	0.00%	-1.47%	-2.90%
Handysize (37.000 dwt)	29.5	0.00%	0.00%	-1.67%	-3.28%

Giá trị tàu dầu/dầu/hóa chất đóng mới (đv: triệu đô la Mỹ)	% thay đổi theo (M (month) = tháng)				
	02/2026	1M	3M	6M	12M
VLCC (300.000 dwt)	128.0	0.00%	0.00%	0.00%	-0.78%
Suezmax (170.000 dwt)	86.0	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
A.max (115.000 dwt)	74.0	0.00%	0.00%	0.00%	-3.27%
MR (56.000 dwt)	52.0	0.00%	-0.00%	0.00%	-4.59%

3. THỊ TRƯỜNG THUÊ TÀU

3.1. Thị trường thuê tàu hàng khô:

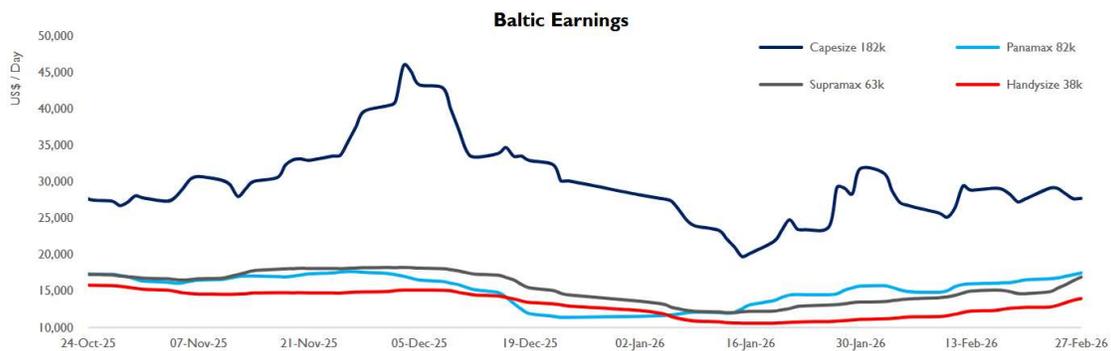
Chỉ số cước trung bình phân khúc **Ultramax** và **Supramax** tuần qua đóng cửa ở mức 16.915 đô la Mỹ, tăng 2.269 đô la Mỹ so với mức 14.646 đô la Mỹ của tuần trước. Thị trường mạnh dần lên trong suốt tuần, chuyển biến từ trạng thái mang tính thăm dò sang sôi động và tích cực hơn nhiều. Mức tăng đáng chú ý nhất là ở khu vực Thái Bình Dương, với tuyến S2 (Bắc Trung Quốc – Úc hoặc khứ hồi Thái Bình Dương) tăng gần 5.000 đô la Mỹ/ngày. Khu vực Continent, cước tăng mạnh hơn nhờ nhu cầu vận chuyển phế liệu, trong khi đó khu vực Địa Trung Hải thì không có nhiều biến động. Vịnh Mỹ và Nam Đại Tây Dương tiếp tục hoạt động sôi nổi, được củng cố bởi nhu cầu ổn định và lượng tàu sẵn có. Một tàu khoảng 64.000 dwt được chốt đi từ Bồ Đông Hoa Kỳ đến ARAG với giá khoảng 27.000 đô la Mỹ, trong đó có thêm một tàu khoảng 64.000 dwt khác được chốt một chuyến đi qua Vịnh Mỹ đến Bồ Tây Trung Mỹ với giá khoảng 31.000 đô la Mỹ.

Chỉ số cước trung bình phân khúc **Handies** tuần qua đóng cửa ở mức 13.976 đô la Mỹ, tăng 1.210 đô la Mỹ so với mức 12.766 đô la Mỹ của tuần trước. Thị trường duy trì sắc thái tích cực trên cả hai lưu vực. Khu vực Continent và Địa Trung Hải vẫn ổn định, với tâm lý thị trường chủ yếu phụ thuộc vào vị trí tàu neo. Ngược lại, khu vực Nam Đại Tây Dương và Vịnh Mỹ tiếp tục giữ vững đà tăng, được hỗ trợ bởi nhu cầu mới và danh sách tàu trống bị thu hẹp, khiến những người thuê tàu phải tăng giá chào khi các chủ tàu tỏ ra dè dặt hơn trong việc chốt hợp đồng. Tàu **Ken Forest** (40.099 dwt, đóng 2025) đã chốt giao tại Savannah đi Continent với hàng viên ở giá khoảng 28.000 đô la Mỹ/ngày bởi Norden. Nhu cầu thuê định hạn vẫn là ưu tiên hàng đầu của một số nhà khai thác; tàu **Tokyo Spirit** (35.550 dwt, đóng 2014) neo tại Casablanca được thuê khoảng từ tháng 8 đến tháng 10, trả tàu tại Viễn Đông với giá khoảng 16.000 đô la Mỹ/ngày. Tại Thái Bình Dương, thị trường vẫn giữ vững đà tăng, tương tự như Đại Tây Dương, nơi sự khan hiếm tàu sẵn có đang buộc những người thuê tàu phải nâng giá hỏi thuê. Các hoạt động thuê định hạn cũng đang gia tăng khi các nhà khai thác chấp nhận thuê tàu ở các mức giá khá cao. Tàu **Deana** (37.980 dwt, đóng 2023), neo tại Onsan (10–17/3), đã được thuê bởi Damico với giá khoảng 14.300-14.600 đô la Mỹ.

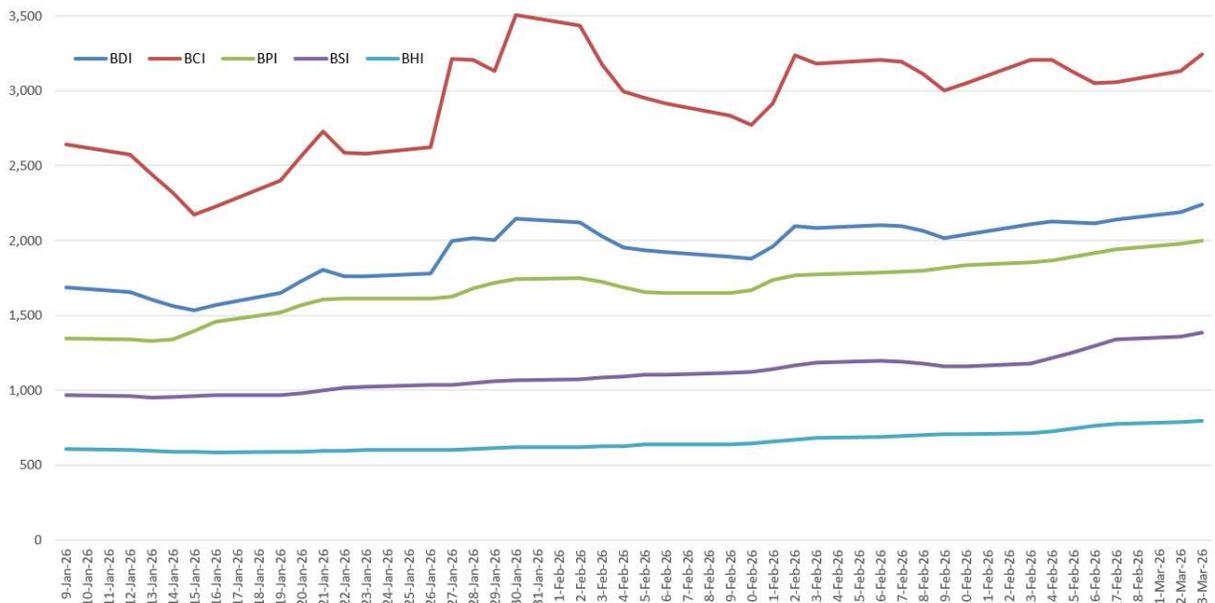
GIÁ THUÊ T/C TRUNG BÌNH TÀU HÀNG KHÔ THAM KHẢO NGÀY 02/03/2026

	US\$/ngày	▲/▼	
SUPRAMAX	14.881	▲	2.269
HANDIES 38K	13.976	▲	1.210

(so sánh với giá trị ngày 24/02/2026)



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 72,23 đô la Mỹ/thùng – tăng 7,77 % so với giao dịch trước đó, trong khi giá chuẩn Brent dừng lại ở mức 78,98 đô la Mỹ/thùng – tăng 8,38%. Giá dầu thế giới trong 24 giờ qua ghi nhận biến động mạnh theo hướng tăng, khi thị trường tiếp tục phản ứng với những rủi ro địa chính trị leo thang tại Trung Đông và các dấu hiệu gián đoạn nguồn cung năng lượng toàn cầu. Động lực chính của đà tăng đến từ căng thẳng khu vực Trung Đông, đặc biệt liên quan đến hoạt động vận tải qua eo biển chiến lược Hormuz. Dù tuyến đường này chưa bị đóng cửa chính thức, việc nhiều hãng tàu và công ty năng lượng tạm dừng vận chuyển đã làm dấy lên lo ngại về nguy cơ gián đoạn dòng chảy dầu và LNG. Các nhà giao dịch cho rằng chỉ cần lưu lượng qua tuyến này suy giảm trong thời gian ngắn cũng đủ khiến thị trường rơi vào trạng thái thiếu hụt tạm thời, từ đó thúc đẩy giá dầu tăng. Ở chiều ngược lại, đà tăng vẫn bị kìm hãm bởi lo ngại tăng trưởng kinh tế toàn cầu chậm lại, đặc biệt tại châu Âu và Trung Quốc. Các tín hiệu tiêu thụ nhiên liệu chưa thực sự bứt phá khiến một bộ phận nhà đầu tư thận trọng, hạn chế việc đẩy giá lên quá nhanh. Điều này tạo ra trạng thái giằng co, khi mỗi thông tin mới về cung hoặc cầu đều có thể kích hoạt biến động mạnh.

3.2.1 Phân khúc tàu chở dầu thô

Phân khúc tàu VLCC	Thị trường tàu VLCC tại khu vực Trung Đông tiếp tục xu hướng, cước đã tăng mạnh vào tuần này. Đơn cử, cước trên tuyến Trung Đông/Trung Quốc ghi nhận mức cước tăng vọt lên WS 216, cao nhất kể từ giai đoạn đại dịch năm 2020. Tại khu vực Đại Tây Dương, cước trên tuyến Tây Phi/Trung Quốc cũng tăng khoảng 35 điểm, chốt ở mức WS 188.			
	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	157.358	218.154	↑
	USG/Trung Quốc	101.466	125.279	↑
Phân khúc tàu Suezmax	Theo ghi nhận, phân khúc tàu Suezmax cũng phản ánh sự nhộn nhịp. Tại khu vực Tây Phi, cước trên tuyến Nigeria/UKC cũng tăng lên đến WS 211 vào thời điểm cuối tuần. Trong khi đó, ở Trung Đông, cước trên tuyến Trung Đông/Địa Trung Hải (qua kênh Suez) đã tăng lên đến 20 điểm – chốt ở mức WS 140.			
	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	74.362	108.065	↑
	Guyana / UKC	73.627	111.017	↑

Phân khúc tàu Aframax	Phân khúc tàu Aframax có xu hướng trái chiều trong tuần. Tại khu vực Biển Bắc, mức cước giữ sự ổn định, với cước trên tuyến x- UKC duy trì quanh mức WS 195. Ngược lại, tại khu vực Địa Trung Hải, cước trên tuyến Ceyhan/Lavera giảm xuống còn WS 224.			
	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	96.812	100.338	↑
	Med / Med	96.404	78.013	↓
	USG / Cont	76.572	78.187	↓
EC Mex / USG	102.197	104.135	↑	

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

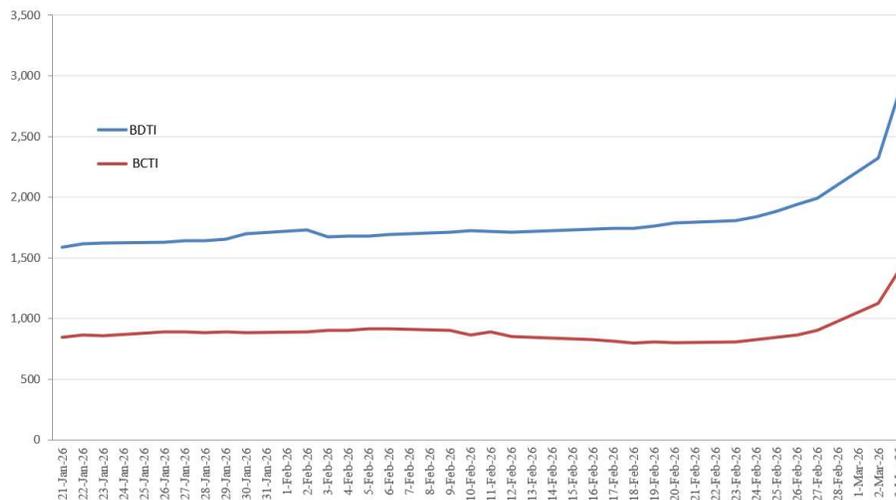
Đối với phân khúc **tàu MR-Handy**: Thị trường tàu MR tại Địa Trung Hải ghi nhận một tuần giao dịch khá sôi động, với hơn 10 lô hàng đang được chào ra thị trường và nhiều khả năng còn thêm các giao dịch diễn ra ngoài thị trường. Qua đó, cước chịu áp lực trong giai đoạn đầu và giữa tuần, khi mức WS 127,5 được chốt gần nhất cho tuyến TA đối với một lô hàng chưa ký kết, trong khi các tuyến UKC và X-Med lần lượt đã WS 150 và WS 165. Theo báo cáo, số lượng tàu có sẵn vẫn còn cao khi bước vào cuối tuần. Trong bối cảnh thị trường USG vẫn duy trì ở mức cao, với tuyến USG/UKC cước quanh mức WS 260, nguồn tàu rỗng quay lại Med vào đầu tuần tới có thể sẽ hạn chế. Mặc dù còn nhiều yếu tố biến động, nhưng nhìn chung tâm lý thị trường hiện tại được đánh giá ổn định. Thị trường Handy tại Địa Trung Hải kém sôi động hơn, song do số lượng tàu có sẵn dư thừa, mặt bằng cước giảm nhẹ vào giữa tuần xuống khoảng WS 185 nhưng sau đó đã cải thiện trở lại. Bên cạnh đó, mức WS 190 và WS 200 cũng đã được ghi nhận vào chiều thứ sáu. Cùng ngày, một lô hàng xếp tại Sines cũng được chốt ở mức WS 210. Hiện tại, một số lô hàng vẫn đang được chào ra thị trường, với lịch trình kéo dài đến khoảng 9/3 và tâm lý nhìn chung tích cực. Thời tiết xấu tại Quần đảo Canary và Tây Địa Trung Hải vào đầu tuần tới có thể gây chậm trễ cho các hoạt động khai thác.

Phân khúc tàu dầu/hóa chất nhỏ: Thị trường châu Á ghi nhận việc tăng thuế xuất khẩu dầu cò đã khiến một phần khối lượng hàng hóa cho lịch trình tháng 3 đã được đẩy lên thực hiện sớm trong tháng 2. Do đó, nhu cầu thuê tàu cho tháng 3 – đặc biệt là nửa đầu tháng – hiện khá khan hiếm. Tuy nhiên, mức chênh lệch giá dầu cò và dầu đậu nành đã có sự chênh lệch lớn nhất kể từ tháng 7, qua đó giúp dầu cò tăng tính cạnh tranh và phần nào hỗ trợ nhu cầu mua trên thị trường. Theo ghi nhận, tập đoàn Bunge đã thuê tàu MT Oroshi cho lô hàng 17.000 tấn từ Krabi đi WCI với mức cước khoảng 36 đô la Mỹ/tấn, tàu chạy rỗng từ Vịnh Thái Lan để xếp hàng. Tiếp đó, tập đoàn CEPSA đã thuê tàu Esteem Sango của Uni Tankers cho thuê theo hình thức chuyên định hạn một lô hàng đi châu Âu, với mức cước khoảng 19.500 đô la Mỹ/ngày. Nhìn chung, các phân khúc tàu cỡ nhỏ đang phần trăm lảng do thiếu nguồn hàng, đặc biệt ở chiều chạy lên hướng Bắc. Chiều xuống phía Nam cũng không khả quan hơn khi phần lớn các loại nguyên liệu pha trộn như MTBE hiện chốt các chuyến đến khu vực xa hơn như Chile, bờ tây Hoa Kỳ và châu Âu bằng tàu MR. Mặt khác, các lô hàng Axit Sulfuric đang dần quay trở lại thị trường, tuy nhiên các hợp đồng ký kết có phần không đồng đều.

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

	Giá thuê tàu định hạn tuần 09/2026			Giá thuê tàu định hạn tuần 08/2026		
	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM
VLCC	85,000	60,000	54,500	78,000	59,000	50,500
SUEZMAX	54,000	42,000	34,000	53,000	42,000	34,000
AFRAMAX	45,000	35,000	31,500	44,000	34,500	30,000
LR-2	43,000	35,000	31,000	42,500	34,500	30,000
LR-1	29,000	26,000	23,000	28,000	25,500	23,000
MR	24,500	21,000	19,000	24,000	20,500	18,500
HANDY	21,000	18,000	17,000	20,500	18,000	17,000

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	420		440		450	
2	Bangladesh	425		445		455	
3	India	410		430		440	
4	Turkey	270		280		290	

(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 (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.