



# 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](http://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 10/2026

(03/03/2025 – 09/03/2026)

### 1. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÃ QUA SỬ DỤNG:

Chiến sự Trung Đông giữa Iran và Mỹ-Israel vẫn đang diễn ra căng thẳng và ngày càng leo thang. Sau 11 ngày, với sự khác biệt rõ rệt về lập trường nên các bên chưa có ý định đàm phán hay tìm kiếm một lệnh ngừng bắn nào. Dù eo biển Hormuz không bị đóng cửa chính thức “về mặt pháp lý, nhưng Lực lượng Vệ binh Cách mạng Iran đã tuyên bố rất rõ thông điệp cảnh báo của mình cho các tàu thuyền. Sự gián đoạn quy mô lớn này không chỉ khiến cước thuê tàu VLCC ngày càng cao (trung bình trên 310.000 đô la Mỹ/ngày) mà cũng đồng thời làm đóng băng một phần thị trường bởi tâm lý thận trọng. Khi đối mặt với việc “không được bảo đảm vấn đề bảo hiểm” và khả năng phải chịu tổn thất, thiệt hại nặng nề khi vận chuyển tại đây thì có bao nhiêu đội tàu thương mại sẵn sàng chịu rủi ro để quá cảnh? Nếu xung đột giữa phe Iran và Mỹ-Israel leo thang thành một cuộc chiến tranh khu vực đúng nghĩa kéo dài, rủi ro về cú sốc nguồn cung (lợi nhuận cước khổng lồ) lúc này sẽ chuyển hoá thành thiệt hại kinh tế vĩ mô (nhu cầu sụp đổ).

Ở mảng tàu hàng khô, trước nhiều sức ép địa chính trị thì chỉ số BDI sụt mất 268 điểm (↓12,2%) còn 1.919 điểm. Tổng quan các chỉ số thuê tàu như sau: Capesize giảm mạnh 631 điểm (↓20,1%) còn 2.502 điểm. Panamax hầu như cũng giảm xuyên tuần, bốc hơi 118 điểm (↓5,9%) còn 1.861 điểm. Supramax với ba phiên giảm, sụt 19 điểm (↓1,3%) còn 1.342 điểm. Trong khi đó, Handysize chậm chậm tích lũy, biến động nhẹ hơn và vẫn chậm chạp tích lũy thêm 46 điểm (↑5,8%) lên 831 điểm. Đối với hoạt động mua bán tàu, tuần qua ghi nhận gần 20 giao dịch, tập trung chủ yếu ở Panamax, Ultramax, Supramax và Handysize. Ở phân khúc Supramax, chủ tàu Hy Lạp chốt tàu **Valiant** (55.561 dwt, đóng 2009 xưởng Hyundai Vinashin đặt tại Việt Nam, DD 12/2027, SS 10/2029) với giá khoảng 13,4 triệu đô la Mỹ - mức này khá hợp lý. Đã lâu rồi mới ghi nhận tàu Supramax đóng xưởng Hyundai Vinashin, Việt Nam bán và sẽ là mốc tham chiếu cho các tàu tương tự trong thời gian tới. Tiếp theo, ghi nhận hai tàu **Genco Predator** và **Genco Picardy** (55.000 dwt, đóng xưởng liên doanh Nhật-Trung NACKS, Trung Quốc, DD 05/2028, SS 03/2030) về tay Người mua Trung Quốc với giá khoảng 10,5 triệu đô la Mỹ/tàu. Mức này khá hợp lý vì hạn đả còn dài, chủ tàu bảo quản tốt và máy móc thiết bị hầu hết của Nhật. Cuối tháng 12/2025, tàu trẻ hơn một tuổi **Captain Karam** (56.018 dwt, đóng 2006 Nhật, DD 05/2027, SS 05/2029) được bán thành công với giá khoảng 11,25 triệu đô la Mỹ. Sang phân khúc Handysize, hiện giá tàu đóng Hàn Quốc giá bắt đầu tăng do số lượng tàu 32-37k đóng Nhật bán đang rất hiếm. Đơn cử chủ tàu Hàn Quốc bán tàu **DL Lavender** (35.194 dwt, đóng 2014 Hàn Quốc, DD 01/2027, SS 01/2029) cho Người mua Hy Lạp với giá khoảng 15,8 triệu đô la Mỹ. Trước đó, vào tháng 6/2025, có thông tin tàu được chốt ở mức 14 triệu đô la Mỹ song thương vụ bất thành. Cách đây một tháng, tàu già hơn hai tuổi **Jetstream** (34.563 dwt, đóng 2012 Hàn Quốc, DD/SS 05/2027) được bán với giá khoảng 13,5 triệu đô la Mỹ. Tuần qua cũng ghi nhận tàu **Qi Cheng 3** (38.268 dwt, đóng 2012 Trung Quốc, DD/SS 03/2027) với giá khoảng 11 triệu đô la Mỹ - có thể xem là tàu có giá mềm nhất thị trường hiện nay. Tháng trước tàu tương tự **CS Candy** (37.459 dwt, đóng 2012 Trung Quốc, DD/SS 04/2027) về tay Người mua Hy Lạp với giá cũng khoảng 11 triệu đô la

Mỹ. Sang dòng tàu 28k, tàu **Ken Giant** (28.323 dwt, đóng 2009 Nhật, chở gỗ được, DD 07/2027, SS 04/2029) được bán cho Người mua Thổ Nhĩ Kỳ với giá khoảng 8,7 triệu đô la Mỹ - mức này khá mềm so với thị trường hiện tại. Đã lâu rồi mới ghi nhận tàu 28k dwt, xung quanh 16-18 tuổi đóng Nhật bán nên đây sẽ là cơ sở tham chiếu cho các tàu tương tự trong thời gian tới.

Ở mảng tàu dầu/hoá chất, những chỉ số thị trường hiện tại đang cao hơn cả ba năm 2023-2024-2025 vừa qua. Đầu tuần chỉ số BDTI (Baltic Dirty Tanker Index) tăng sau đó giảm dần, song tổng quan vẫn tích lũy thêm 602 điểm (↑25,9%) lên 2.924 điểm. Diễn biến cũng tương tự đối với chỉ số BCTI (Baltic Clean Tanker Index), nhìn chung tăng thêm 455 điểm (↑40,4%) lên 1.579 điểm. Các chỉ số có vài phiên điều chỉnh, giá dầu thô cũng giảm nhẹ do Cơ quan Năng lượng Quốc tế (IEA) đang đề xuất các quốc gia G7 giải phóng lượng dầu dự trữ nhằm hạ nhiệt thị trường, song quyết định này chưa được thống nhất. Nhìn chung, cước tăng cao ở các phân khúc VLCC, Suezmax và Aframax giúp các chủ tàu dầu củng cố lập trường và hưởng lợi, song nhiều người thuê đang phản ứng gay gắt và tìm kiếm giải pháp từ loại tàu nhỏ hơn để tránh cước cao. Tuần qua ở mảng mua bán, hiếm hoi vắng bóng các thương vụ tàu VLCC. Số lượng tàu giao dịch thành công tương đối nhỏ giọt với sự thống trị trở lại của phân khúc MR. Đơn cử cặp tàu chemical **STI Seneca** và **STI Osceola** (~50.000 dwt, đóng 2015 Hàn Quốc, đã lắp máy lọc khí, máy chính eco, DD 10/2028, SS 04-06/2030) được bán với giá khoảng 35 triệu đô la Mỹ/tàu. Tháng 12/2025, tàu chemical tương tự **Nord Superior** (49.573 dwt, đóng 2015 Hàn Quốc, đã lắp máy lọc khí, DD 04/2027, SS 01/2030) được chủ tàu Đan Mạch chốt với giá khoảng 33,75 triệu đô la Mỹ. Thêm một cặp tàu chemical khác (zinc silicate coated) là **Fjellanger** (46.287 dwt, đóng 2010 Hàn Quốc, DD 03/2028, SS 01/2030) và **Finnager** (46.251 dwt, đóng 2009 Hàn Quốc, DD 01/2028, SS 10/2029) được bán với giá khoảng 48 triệu đô la Mỹ, đều đã lắp máy lọc khí. Cuối tháng 1/2026, tàu chemical **UOG Constantinos G** (45.612 dwt, đóng 2010 Hàn Quốc, siloxirane coated, DD 11/2028, SS 09/2030) được bán thành công cho Người mua Hàn Quốc với giá khoảng 23,5 triệu đô la Mỹ. Cuối cùng là tàu chemical nhỏ **Asia Evergreen** (14.000 dwt, đóng 2012 Trung Quốc, DD/SS 06/2027) được chủ tàu Singapore bán với giá khoảng 9,1 triệu đô la Mỹ - đây sẽ là mốc tham chiếu cho các cỡ tàu nhỏ 13-14k dwt, đóng Trung Quốc xung quanh 14-15 tuổi trong thời gian tới.

Name	Blt Year	Blt Place	Dwt	Price M.USD	Buyers	Comment
<b>BULKERS / GENERAL CARGO CARRIERS</b>						
<b>Lucky Carina</b>	2007	China	177,947	23.80	Chinese	Scrubber fitted, DD/SS 07/2027
<b>Nord Auriga</b>	2020	China	81,795	32.00	Undisclosed	Scrubber fitted, eco M/E, DD 05/2028, SS 05/2030
<b>Spirit of Ho Ping</b>	2011	Japan	82,152	19.35	Greek	DD 12/2026, SS 12/2028
<b>Giewont</b>	2010	China	79,649	11.80	Undisclosed	DD 12/2027, SS 01/2030
<b>Casda</b>	2018	Tsuneishi Cebu, Philippines	64,012	61.00	Undisclosed	Eco M/E, DD due 09/2026, SS 09/2028
<b>Gemma</b>	2017	Tsuneishi Cebu, Philippines	63,878			Eco M/E, DD/SS 11/2027
<b>Sinop</b>	2013	China	63,200	22.50	Stem Shipping	Eco M/E, DD/SS 01/2028
<b>Clover</b>	2013	Japan	61,377	21.00	Undisclosed	Scrubber fitted, DD/SS 11/2026
<b>Valiant</b>	2009	Hyundai-Vinashin, Vietnam	55,561	13.40	Mercury	DD 12/2027, SS 10/2029
<b>Genco Predator</b>	2005	NACKS, China	55,407	10.50	Chinese	DD 05/2028, SS 02/2030
<b>Genco Picardy</b>	2005	NACKS, China	55,257	10.50		DD 05/2028, SS 03/2030

<b>Action Trader</b>	2017	China	39,481	20.50	Undisclosed	Eco M/E, DD/SS 04/2027
<b>Nord Santiago</b>	2018	China	39,475	22.00	Undisclosed	Eco M/E, DD due 08/2026, SS 07/2028
<b>Qi Cheng 3</b>	2012	China	38,268	11.00	Chinese	Ice class II, DD/SS 03/2027
<b>DL Lavender</b>	2014	Korea	35,194	15.80	Greek	DD 01/2027, SS 01/2029
<b>African Owl</b>	2015	Japan	34,382	18.50	Undisclosed	Log-fitted, eco M/E, DD/SS passed 12/2025, next DD 12/2028, SS 01/2031
<b>African Pelican</b>	2015	Japan	34,365	18.00	European	Scrubber fitted, log-fitted, eco M/E, DD 05/2028, SS 01/2030
<b>African Piper</b>	2015	Japan	34,365	18.00		Scrubber fitted, log-fitted, eco M/E, DD 07/2028, SS 01/2030
<b>Ken Giant</b>	2009	Japan	28,323	8.70	Turkish	Log-fitted, DD 07/2027, SS 04/2029
<b>TANKERS</b>						
<b>Green Attitude</b>	2018	China	112,532	71.00	Undisclosed	<i>Revised the price,</i> scrubber fitted, eco M/E, DD 10/2026, SS 10/2028
<b>Volta River</b>	2007	Japan	105,839	33.00	Undisclosed	DD/SS 08/2027
<b>Nord Marvel</b>	2020	Korea	50,185	45.25	Undisclosed	Scrubber fitted, chemical IMO II/III, epoxy phenolic coated, eco M/E, DD 02/2028, SS 10/2030
<b>Nord Maverick</b>	2020	Korea	50,185	45.25		Scrubber fitted, chemical IMO II/III, epoxy phenolic coated, eco M/E, DD 12/2027, SS 10/2030
<b>STI Seneca</b>	2015	Korea	49,990	35.00	Undisclosed	Scrubber fitted, chemical IMO III, epoxy phenolic coated, eco M/E, DD 10/2028, SS 06/2030
<b>STI Osceola</b>	2015	Korea	49,990	35.00		Scrubber fitted, chemical IMO III, epoxy phenolic coated, eco M/E, DD 10/2028, SS 04/2030
<b>Fjellanger</b>	2010	Korea	46,287	48.00	Undisclosed	Scrubber fitted, chemical IMO II, zinc silicate coated, DD 03/2028, SS 01/2030
<b>Finnanger</b>	2009	Korea	46,251			Scrubber fitted, chemical II, zinc silicate coated, coated, DD 01/2028, SS 10/2029

Asia Evergreen	2012	China	14,000	9.10	Undisclosed	Chemical IMO II, epoxy coated, DD/SS 06/2027
----------------	------	-------	--------	------	-------------	--

CONTAINER						
Margarete Schulte	2006	Korea	34,457	25.00	MSC	2602 teu, 600 reefers, CR 4X45T, DD/SS 11/2026
Lucie Schulte	2006	Korea	34,396	25.00		2602 teu, 600 reefers, CR 4X45T, DD/SS 08/2026

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	
<b>CAPE SIZE</b>							<b>VLCC</b>								
180k dwt	Resale	80.50	0%	3%	6%	7%	63.75	310k dwt	Resale	168.00	8%	14%	14%	15%	120.75
180k dwt	5 tuổi	68.50	0%	5%	10%	10%	49.00	310k dwt	5 tuổi	138.00	10%	17%	18%	23%	92.75
170k dwt	10 tuổi	52.50	0%	5%	13%	22%	34.50	250k dwt	10 tuổi	110.00	10%	25%	26%	33%	67.50
150k dwt	15 tuổi	34.00	3%	19%	30%	31%	21.75	250k dwt	15 tuổi	80.00	11%	36%	38%	51%	48.00
<b>PANAMAX</b>							<b>SUEZMAX</b>								
82k dwt	Resale	42.50	5%	8%	9%	12%	38.00	160k dwt	Resale	108.00	8%	11%	16%	15%	82.25
82k dwt	5 tuổi	36.00	6%	9%	13%	13%	31.50	150k dwt	5 tuổi	88.00	5%	10%	16%	19%	64.50
76k dwt	10 tuổi	28.50	6%	10%	14%	16%	22.75	150k dwt	10 tuổi	71.00	3%	11%	16%	22%	49.00
74k dwt	15 tuổi	19.00	6%	12%	19%	33%	15.00	150k dwt	15 tuổi	44.00	2%	5%	10%	7%	32.25
<b>SUPRAMAX</b>							<b>AFRAMAX</b>								
62k dwt	Resale	41.50	5%	8%	9%	12%	36.25	110k dwt	Resale	87.50	3%	9%	17%	17%	69.00
58k dwt	5 tuổi	35.00	6%	9%	11%	15%	28.00	110k dwt	5 tuổi	72.50	1%	7%	16%	16%	55.25
56k dwt	10 tuổi	27.00	4%	10%	17%	23%	20.25	105k dwt	10 tuổi	60.00	0%	9%	20%	20%	42.00
52k dwt	15 tuổi	15.75	0%	0%	2%	11%	14.00	105k dwt	15 tuổi	38.00	0%	6%	12%	15%	28.25
<b>HANDYSIZE</b>							<b>MR</b>								
37k dwt	Resale	34.50	1%	5%	5%	5%	30.25	52k dwt	Resale	57.00	8%	8%	10%	12%	46.50
37k dwt	5 tuổi	27.50	2%	5%	4%	8%	24.00	52k dwt	5 tuổi	47.00	7%	9%	12%	15%	37.25
32k dwt	10 tuổi	20.50	1%	1%	0%	21%	16.50	45k dwt	10 tuổi	37.00	9%	12%	16%	19%	27.50
28k dwt	15 tuổi	12.50	6%	6%	4%	14%	10.50	45k dwt	15 tuổi	26.00	18%	37%	41%	21%	18.50

## 2. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÓNG MỚI:

Type	Size	Price (m.usd)	Qty	Yard	Owners	Delivery	Comments
LNG	174,000 cbm	-	2+2	Hudong Zhonghua	MISC Berhad	2029-2030	Against 20 year charters to Petronas
LNG	88,000 cbm	-	2	Hyundai H.I.	Transpetrol	2028	
Tankers	158,000 dwt	81.50	2	SWS	Performance Shipping	SH 2028/FH 2029	Price per unit
Tankers	157,000 dwt	89.50	4	Hyundai Samho	Capital	Oct 2028	Price per unit
Tankers	50,000 dwt	-	4	Hyundai Mipo	Hayfin Capital	FH 2028	
Tankers	50,000 dwt	-	6	Hyundai Vietnam	Gulf Energy Marine	SH 2028	
Tankers	6,000 dwt	-	3	Yangzhou Dingheng	Nanjing Tanker		

Containers	11,000 teu	118.00	2	SWS	Qingdao-based LC Logistics	Nov 2028-Apr 2029	Price per unit
Containers	4,300 teu	-	4	Huangpu Wenchong	Namsung Shipping	-	
Containers	1,900 teu	-	2	Huangpu Wenchong	Namsung Shipping	-	
PCC	3,000 ceu	-	2+2	China Merchants Jinling Nanjing	United European Car Carriers	SH 2028	LNG dual fuel

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%	-3.38%
Panamax (77.000 dwt)	36.5	0.00%	0.00%	0.00%	-1.35%
Supramax (61.000 dwt)	33.5	0.00%	0.00%	0.00%	-2.90%
Handysize (37.000 dwt)	29.5	0.00%	0.00%	0.00%	-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%	0.00%
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%	-2.63%
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:

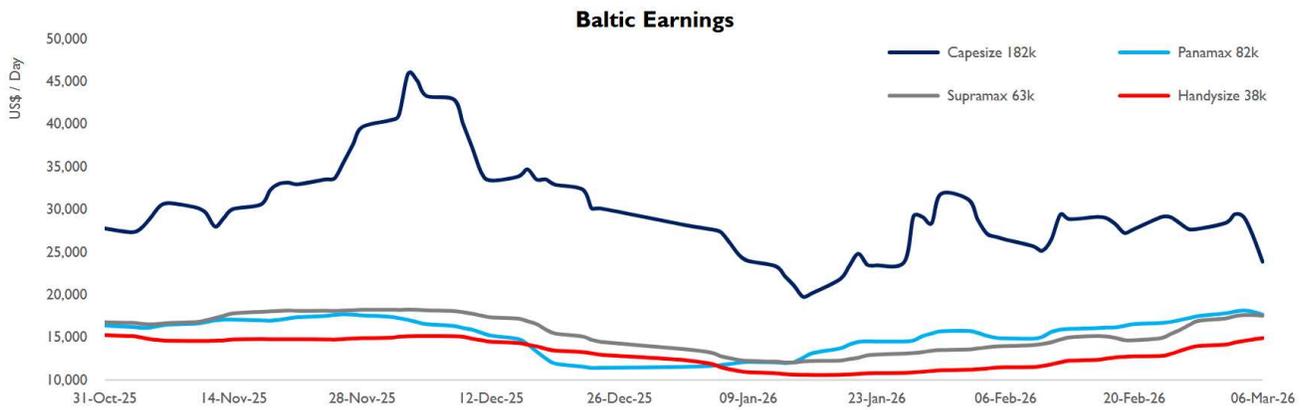
Chỉ số cước trung bình phân khúc **Supramax** tuần qua đóng cửa ở mức 17.525 đô la Mỹ, tăng 610 đô la Mỹ so với mức 16.915 đô la Mỹ của tuần trước. Hiện tại, các chủ tàu tiếp tục ưu tiên khai thác tại khu vực Vịnh Mỹ và Bờ Đông Nam Mỹ, nơi nhu cầu và mức lợi nhuận vẫn duy trì sức hấp dẫn trong một thời gian qua. Tuy nhiên, khi thị trường phản ứng với cuộc chiến tại Trung Đông, động lực này có thể bắt đầu thay đổi nếu có thêm nhiều chuyến hàng chiều đi từ Địa Trung Hải và Biển Đen điều động đi vòng qua Mũi Hảo Vọng, điều này có khả năng kéo lượng tàu quay trở lại các khu vực nói trên. Khi tuần trôi qua, đà tăng trưởng đã dịu đi đôi chút và các hoạt động giao dịch trở nên chọn lọc hơn. Tại Châu Á, các điều kiện nhìn chung khá ổn định, với các nhu cầu phát sinh lẻ tẻ giúp duy trì một thị trường cân bằng trên diện rộng. Những lo ngại về việc nguồn cung LNG từ Qatar bị gián đoạn có thể thúc đẩy hoạt động vận chuyển than tại Thái Bình Dương trong những ngày tới.

Chỉ số cước trung bình phân khúc **Handies** tuần qua đóng cửa ở mức 14.893 đô la Mỹ, tăng 917 đô la Mỹ so với mức 13.976 đô la Mỹ của tuần trước. Cước đã tăng mạnh ở cả hai khu vực lưu vực. Tuy nhiên, nhiều đơn vị khai thác đường như đã đáp ứng được phần lớn các nhu cầu ngắn hạn của họ. Các chủ tàu tiếp tục tập trung vào các cơ hội cho thuê định hạn, giữ vững quan điểm về mức cước cao cho các hợp đồng thuê dài hạn hơn. Những tàu thế hệ mới tiết kiệm nhiên liệu hiện đang đạt được giá trị cao hơn nữa trên thị trường thuê định hạn, khi giá nhiên liệu trên toàn thế giới biến động trước tình hình xung đột tại Iran. Tại Thái Bình Dương, thị trường duy trì xu hướng vững chắc, được hỗ trợ bởi các hoạt động ổn định trong khu vực. Sự khan hiếm nguồn cung tàu trống tại Đông Nam Á và Bắc Thái Bình Dương đã khiến người thuê tàu phải nâng mức giá chào thuê để chốt được tàu có sẵn ngay. Mặc dù khối lượng hàng hóa rời khỏi Đông Nam Á phần lớn không thay đổi, nhưng nhu cầu hỏi thuê mạnh mẽ hơn từ Úc và Viễn Đông đã tạo thêm lực đỡ cho thị trường.

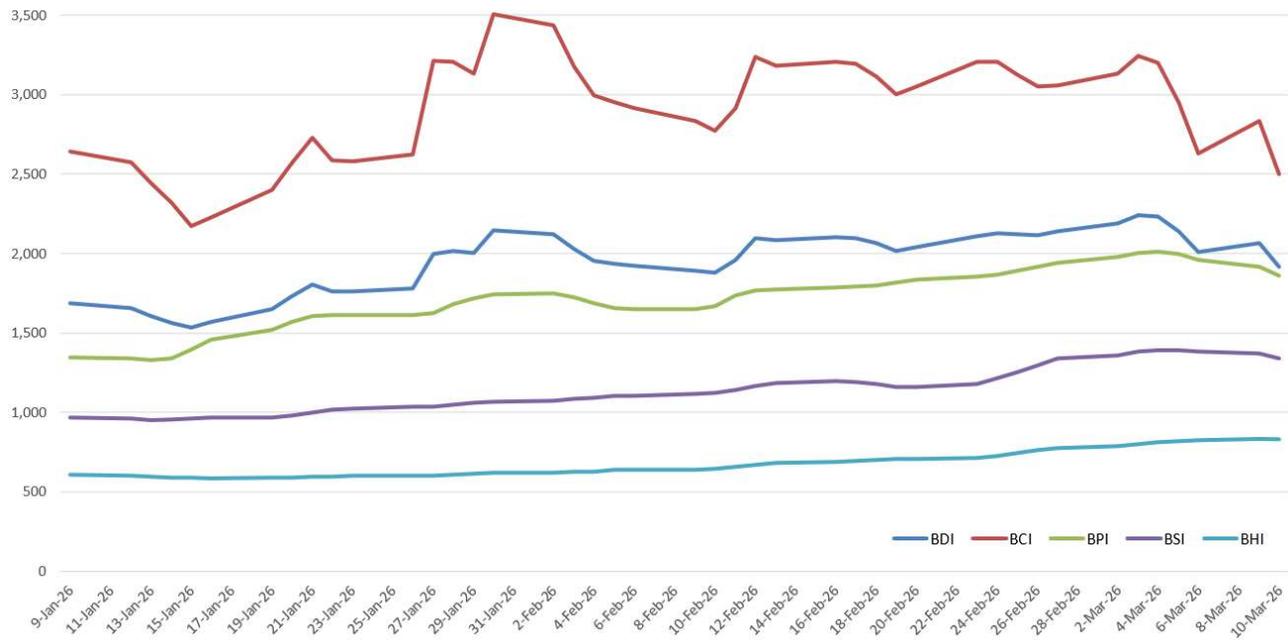
#### GIÁ THUÊ T/C TRUNG BÌNH TÀU HÀNG KHÔ THAM KHẢO NGÀY 09/03/2026

	US\$/ngày		
SUPRAMAX	15.491		610
HANDIES 38K	14.893		917

(so sánh với giá trị ngày 02/03/2026)



### 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 88,47 đô la Mỹ/thùng – giảm 2,64 %, trong khi giá chuẩn Brent dừng lại ở mức 92,66 đô la Mỹ/thùng – giảm 0,03%. Giá dầu dần hạ nhiệt do chịu tác động của nhiều yếu tố, trong đó có lo ngại về lạm phát và thông tin Mỹ cùng các nước thuộc Nhóm G7 đang xem xét sử dụng nguồn dầu từ kho dự trữ chiến lược. Dù vậy, tính theo tháng, giá dầu vẫn ghi nhận mức tăng rất mạnh. Dầu WTI đã tăng khoảng 38,05%, trong khi Brent tăng 34,93% – mức tăng cao nhất kể từ năm 2022. Bên cạnh đó, yếu tố góp phần hạ nhiệt giá dầu đó là cuộc điện đàm giữa Tổng thống Mỹ Donald Trump và Tổng thống Nga Vladimir Putin. Theo báo cáo, chính quyền Tổng thống Trump đang cân nhắc nói lỏng thêm các lệnh trừng phạt đối với dầu mỏ Nga nhằm hạ nhiệt giá năng lượng toàn cầu. Trước đó, Tổng thống Putin cũng tuyên bố, Moscow sẵn sàng cung cấp dầu và khí đốt tự nhiên cho châu Âu.

### 3.2.1 Phân khúc tàu chở dầu thô

<p><b>Phân khúc tàu VLCC</b></p>	<p>Thị trường tàu VLCC đã chạm đến bước ngoặt lịch sử khi căng thẳng tại Trung Đông leo thang. Sau khi các cuộc không kích bắt đầu, cùng với rủi ro tại eo biển Hormuz, hoạt động xuất khẩu dầu thô của Iran đã tạm dừng. Cước cho tuyến Trung Đông/Trung Quốc ghi nhận mức tăng rất mạnh, thị trường đang quanh WS 473, tương đương 485.959 đô la Mỹ/ngày. Tương tự, cước trên tuyến Tây Phi/Trung Quốc tăng lên WS 258.</p> <table border="1" data-bbox="526 380 1461 638"> <thead> <tr> <th>Tuyến</th> <th>Cước TCE tuần trước (đô la Mỹ/ngày)</th> <th>Cước TCE tuần này (đô la Mỹ /ngày)</th> <th>Xu hướng so với tuần trước</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Trung Đông/Trung Quốc</td> <td>218.154</td> <td>485.959</td> <td>↑</td> </tr> <tr> <td>USG/Trung Quốc</td> <td>125.279</td> <td>210.613</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	218.154	485.959	↑	USG/Trung Quốc	125.279	210.613	↑								
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	218.154	485.959	↑																		
USG/Trung Quốc	125.279	210.613	↑																		
<p><b>Phân khúc tàu Suezmax</b></p>	<p>Theo ghi nhận, phân khúc Suezmax cũng phản ánh sự nóng lên của thị trường. Khi cước tại Tây Phi cũng tăng mạnh, chủ yếu được thúc đẩy bởi phân khúc tàu VLCC, khiến các chủ hàng phải chia nhỏ lô hàng thành nhiều chuyến để vận chuyển đường dài sang châu Á. Đơn cử, cước trên tuyến Nigeria/UKC tăng đến 100 điểm, đạt WS 329.</p> <table border="1" data-bbox="526 888 1461 1186"> <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>108.065</td> <td>170.000</td> <td>↑</td> </tr> <tr> <td>Guyana / UKC</td> <td>111.017</td> <td>166.500</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	Tây Phi / Cont	108.065	170.000	↑	Guyana / UKC	111.017	166.500	↑								
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	108.065	170.000	↑																		
Guyana / UKC	111.017	166.500	↑																		
<p><b>Phân khúc tàu Aframax</b></p>	<p>Phân khúc Aframax cũng bị ảnh hưởng theo cùng với đà tăng của thị trường. Người thuê tàu đang dần tìm các chuyến dịch sang các tàu nhỏ hơn để tránh mức cước cao của tàu lớn. Điều này đã góp phần thúc đẩy giảm số lượng tàu có sẵn khi các lô hàng đi Đông Nam Á gia tăng. Tại Địa Trung Hải, cước cho tuyến Ceyhan/Lavera tăng lên 101 điểm, chốt ở mức WS 330.</p> <table border="1" data-bbox="526 1478 1461 1885"> <thead> <tr> <th>Tuyến</th> <th>Cước TCE tuần trước (đô la Mỹ/ngày)</th> <th>Cước TCE tuần này (đô la Mỹ /ngày)</th> <th>Xu hướng so với tuần trước</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>UKC / UKC</td> <td>100.338</td> <td>144.500</td> <td>↑</td> </tr> <tr> <td>Med / Med</td> <td>78.013</td> <td>127.200</td> <td>↑</td> </tr> <tr> <td>USG / Cont</td> <td>78.187</td> <td>111.600</td> <td>↑</td> </tr> <tr> <td>EC Mex / USG</td> <td>104.135</td> <td>141.500</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	UKC / UKC	100.338	144.500	↑	Med / Med	78.013	127.200	↑	USG / Cont	78.187	111.600	↑	EC Mex / USG	104.135	141.500	↑
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	100.338	144.500	↑																		
Med / Med	78.013	127.200	↑																		
USG / Cont	78.187	111.600	↑																		
EC Mex / USG	104.135	141.500	↑																		

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

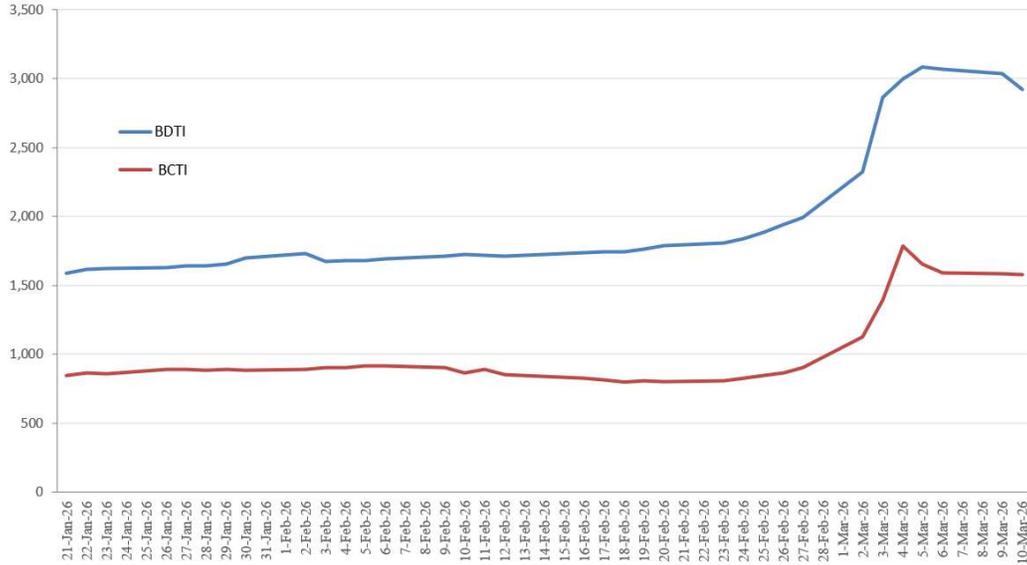
Đối với phân khúc **tàu MR-Handy**: Thị trường tàu MR tuần này không có nhiều diễn biến đáng chú ý, do nhu cầu cho các lô hàng đầy tải khá hạn chế tại cả hai khu vực. Gần đây, chủ yếu là các lô hàng lẻ và nhỏ để chờ ghép. Tuy vậy, thị trường vẫn kỳ vọng mức cước sẽ tăng trong thời gian tới, trong bối cảnh nguồn tàu tương đối ít ỏi ở cả hai khu vực. Một số chủ tàu đang mong muốn cước ở mức quanh WS 240, tuy nhiên cần có một giao dịch được chốt và báo cáo xác nhận để làm rõ chính xác mặt bằng cước hiện tại. Thị trường Handy đầu tuần có tâm lý khá thận trọng sau các diễn biến tại Trung Đông, khi các chủ tàu tạm thời quan sát để xem tình hình diễn biến ra sao. Tuy nhiên, khi các lô hàng bắt đầu xuất hiện, cước tăng nhanh chóng, trong bối cảnh số lượng tàu có sẵn hạn chế và tâm lý chủ tàu vô cùng tốt. Đơn cử, mức cước WS 320 đã được ghi nhận cho tuyến đi đến UKC. Nhu cầu tiếp tục xuất hiện, dần chốt các tàu chạy rỗng từ Tây Địa Trung Hải cũng như các tàu thuận lợi trong khu vực. Đến gần cuối tuần, chủ tàu đã đẩy thêm khoảng 10 điểm, với giao dịch gần nhất chốt ở WS 330 cho tuyến X -UKC. Bên cạnh đó, thị trường Địa Trung Hải khởi động với sự yên ắng, khi các chủ tàu chưa vội chào tàu. Điều này khiến thị trường tăng lên chủ yếu cho tâm lý hơn là sự thay đổi thực tế về cung – cầu. Ghi nhận mức WS 320 đã được chốt, sau đó tăng lên WS 330 và các giao dịch quanh mức này đã được lặp lại. Đến cuối tuần, cước cho tuyến X-Med đang ở khoảng WS 335. Dự kiến vào tuần tới, thị trường sẽ tiếp tục khan hiếm tàu ở cả hai khu vực, tâm lý chủ tàu vô cùng tốt và cước tiếp tục có xu hướng tăng.

**Phân khúc tàu dầu/hóa chất nhỏ**: Cuộc xung đột đang tiếp diễn và ngày càng leo thang tại Trung Đông đang gây ảnh hưởng đến toàn bộ thị trường Đông Suez. Trong khi phân khúc MR và các tàu lớn hơn ghi nhận mức cước cao, thì phần còn lại của thị trường – đặc biệt là các hợp đồng chốt cho lịch trình xa hơn – vẫn đang gặp khó khăn trong việc thích nghi với bối cảnh mới. Về cơ bản, nguồn cung tàu vẫn dư thừa, do đó mặc dù các chủ tàu đang cố gắng đưa ra mức cước cao hơn dựa vào yếu tố giá nhiên liệu tăng và sự bất ổn của thị trường, thì các nhà thuê tàu vẫn đang kháng cự, bởi họ thấy rằng mức độ cạnh tranh giữa các chủ tàu để chốt hàng hóa vẫn còn rất lớn. Bên cạnh đó, người thuê tàu vận chuyển dầu cò tỏ ra thoải mái khi lịch trình chốt cho nửa đầu tháng 3 ban đầu khá yên ắng sau một tháng 2 bận rộn. Nhờ đó họ có thêm thời gian để quan sát xem thị trường có ổn định lại trước khi đưa ra quyết định ký kết bất kỳ giao dịch nào. Đã có báo cáo về một hợp đồng ở mức 60 đô la Mỹ/tấn cho tuyến WCI được lan truyền, tuy nhiên vẫn chưa được xác định rõ ràng. Mặt khác, nhiều quốc gia Đông Á từ Hàn Quốc đến Thái Lan đã tuyên bố lệnh cấm xuất khẩu các sản phẩm dầu mỏ, trong khi hàng loạt thông báo bất khả kháng từ các nhà máy lọc dầu đang khiến triển vọng thị trường trở nên kém tích cực đối với chủ tàu, do lượng hàng vận chuyển giảm trong khi số tàu trống ngày càng nhiều.

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

	Giá thuê tàu định hạn tuần 10/2026			Giá thuê tàu định hạn tuần 09/2026		
	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM
VLCC	100,000	70,000	56,000	85,000	60,000	54,500
SUEZMAX	60,000	45,000	35,000	54,000	42,000	34,000
AFRAMAX	51,000	37,000	32,000	45,000	35,000	31,500
LR-2	47,000	35,000	31,000	43,000	35,000	31,000
LR-1	32,000	27,000	23,000	29,000	26,000	23,000
MR	25,000	21,500	19,000	24,500	21,000	19,000
HANDY	21,500	18,000	17,000	21,000	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)

#### MỘT SỐ TÀU PHÁ DỠ GHI NHẬN TRONG TUẦN 10/2026

Name	Type	Blt year	LDT	Demolition place	Price (US\$/lt)	DWT	Comments
Dragon Victor	Tanker	1997	8,301	India	-	40,727	
Felicita	Tanker	2000	8,715	India	-	34,999	
Af Francesca	Ferry	1979	9,130	Turkey	-	3,210	

### CÔNG TY MÔI GIỚI TÀU BIỂN TIÊN PHONG PIONEER SHIPBROKERS MUA – BÁN – THUÊ TÀU

Email: [snp@pioneershipbrokers.com.vn](mailto:snp@pioneershipbrokers.com.vn) (S&P) | [opn@pioneershipbrokers.com](mailto: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.