



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 12/2026

(10/03/2025 – 16/03/2026)

1. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÃ QUA SỬ DỤNG:

Tuần qua, phe Mỹ-Israel đẩy mạnh cường độ không kích lên Iran. Trên eo biển Hormuz, dù tuyên bố kiểm soát nhưng Iran vẫn “cho phép nhưng hạn chế” một số tàu (như của Ấn Độ, Trung Quốc) quá cảnh từ ngày 13/3 nhằm giảm áp lực quốc tế. Từ ngày 28/2, lưu lượng tàu qua đây giảm 90% với hơn 400 tàu ứ neo đậu xung quanh, đẩy giá dầu vượt mốc 100 đô la Mỹ sau 4 năm như điều tất yếu, dù vậy đà tăng đã hãm lại nhờ kỳ vọng xung đột ở Trung Đông sớm kết thúc. Lịch sử lâu đời cho thấy các quốc gia vùng Vịnh chưa thể thoát phụ thuộc hoàn toàn vào eo biển Hormuz. Một cảng xuất khẩu mới hay đường ống lớn không thể tự dung xuất hiện một sớm một chiều. Thậm chí “siêu ý tưởng” vận chuyển dầu lên cảng Oman đi đường bộ cũng vấp phải địa hình hiểm trở. Giữa chảo lửa Iran và Mỹ-Israel đang sục sôi, thì tổng thống Mỹ Donald Trump liên tục “mở rộng quy mô và nguy cơ xung đột”. Các quốc gia giao thương với Mỹ và đồng minh, vốn đủ chật vật và vất vả sau khi Mỹ đưa ra hàng loạt chính sách thuế quan ngặt nghèo từ giữa năm 2025. Mới ngày 17/3 vừa qua tổng thống Mỹ đã lên tiếng chỉ trích các đồng minh NATO khi họ quan ngại và từ chối “tham gia liên minh bảo đảm eo biển Hormuz” – dấu hiệu cho thấy căng thẳng địa chính trị sẽ còn gia tăng. Iran đã nêu điều kiện chấm dứt xung đột nhưng liệu Mỹ-Israel, sau tất cả, có chấp nhận và ngừng tay?

Ở mảng tàu hàng khô, tâm lý thị trường nhìn chung khá tiêu cực. Chỉ số BDI dao động lên xuống liên tục, đóng cửa ở mức 2.024 điểm (giảm 42 điểm tương đương $\downarrow 2\%$). Chi phí nguyên liệu cao gia tăng sức ép nên hoạt động thuê tàu lúc này không quá sôi nổi, phần lớn người thuê mang tâm lý quan sát và thận trọng. Tổng quan các chỉ số thuê tàu như sau: duy nhất Capesize trụ vững, tăng nhẹ 53 điểm ($\uparrow 1,8\%$) lên 2.888 điểm. Panamax giảm nhẹ 61 điểm ($\downarrow 3,1\%$) còn 1.853 điểm. Trong khi đó, chỉ số hai phân khúc sau rục rỏ xuyên suốt tuần: Supramax giảm 117 điểm ($\downarrow 8,5\%$) còn 1.256 điểm, Handysize cũng suy yếu, giảm 63 điểm ($\downarrow 7,5\%$) còn 770 điểm. Đối với hoạt động mua bán tàu, tuần qua ghi nhận gần 15 giao dịch thành công, vẫn tập trung yếu ở các phân khúc như Panamax, Ultramax, Supramax và Handysize. Ở phân khúc Supramax trẻ, giá tiếp tục tăng, nhiều nhất là dòng tàu đóng Nhật-Hàn Quốc, riêng đóng Trung Quốc tăng nhẹ. Đơn cử tàu **Papa John** (56.543 dwt, đóng 2010 Trung Quốc, DD 12/2028, SS 11/2030) được chủ tàu Hy Lạp bán với giá khoảng 13,2 triệu đô la Mỹ - mặt bằng thị trường hiện nay. Trong khi đó, tàu **Somnath** (55.707 dwt, đóng 2005 Nhật, DD 11/2026, SS 02/2029) cũng về tay Người mua Trung Quốc với giá khoảng 9 triệu đô la Mỹ - mức này khá rẻ do tàu thuộc đăng kiểm Ấn Độ (IR) và sắp lên đà trung gian. Sang phân khúc Handysize, người Mua vẫn ráo riết săn dòng tàu 33-37k dwt. Chủ tàu Nhật vừa chốt tàu **Pacific Harmony** (38.139 dwt, đóng 2013 Nhật, semi-boxed, hai thân, sắp lên đà trung gian, SS 07/2028) cho Người mua Hy Lạp với giá khoảng 18,2 triệu đô la Mỹ. Tháng trước, tàu già hơn một tuổi **Radiant Reb** (38.233 dwt, đóng 2012 Nhật, hầm hàng hộp, vừa qua đà DD 1/2026, DD/SS 12/2027) về tay Người mua Hy Lạp với giá khoảng 15,3 triệu đô la Mỹ. Đối với dòng Handysize 34k dwt, ghi nhận tàu **African Weaver** (34.369 dwt, đóng 2016 Nhật, vừa qua đà đặc biệt tháng 1/2026) được bán giá khoảng 18,5 triệu đô la Mỹ. Mức này cũng tương tự hai tàu chị em già hơn

một tuổi *African Pelican* và *African Piper* (34.365 dwt, đóng 2015 Nhật, DD 5-7/2028, SS 01/2030) được bán với giá khoảng 18 triệu đô la Mỹ/tàu. Các tàu *African* trên đều đã lắp máy lọc khí và máy chính eco.

Ở mảng tàu dầu/hoá chất, sự bất ổn thị trường khiến hoạt động thuê tàu trở nên trầm lắng hơn. Nhiều nhà máy lọc/hoá dầu cắt giảm sản lượng hoặc hoạt động gián đoạn do thiếu hụt nguyên liệu đầu vào. Tuy thị trường cước phản ứng nhanh, song thực tế lợi nhuận không nhiều-rủi ro cao do sản lượng suy giảm, nhiên liệu tăng. Chỉ số BDTI (Baltic Dirty Tanker Index) đã hạ nhiệt, giảm 190 điểm (↓6,25%) xuống còn 2.850 điểm. Tương tự, chỉ số BCTI (Baltic Clean Tanker Index) cũng giảm 124 điểm (↓7,8%) xuống còn 1.461 điểm. Tuần qua chưa đến 10 tàu giao dịch thành công, tương đối rời rạc nhưng mỗi phân khúc hầu đều ghi nhận một tàu. Ở phân khúc MR, chủ tàu Scorpio đã bàn giao tàu chemical *S Fontvieille* (49.990 dwt, đóng 2013 Hàn Quốc, DD 09/2026, SS 07/2028) cho Người mua Hy Lạp với giá 32,5 triệu đô la Mỹ. Mức này khá cao và có thể thiết lập mốc tham chiếu mới nếu so với cặp tàu chemical trẻ hơn hai tuổi *STI Seneca* và *STI Osceola* (49.990 đóng 2015 Hàn Quốc, đã lắp máy lọc khí, máy eco, DD 10/2028, SS 06/2030) bán tuần trước giá khoảng 35 triệu đô la Mỹ/tàu. Ở phân khúc J19, chủ tàu Hàn Quốc Pan Ocean tạm biệt tàu *Bum Shin* (19.997 dwt, đóng 2003 Nhật, DD 05/2026, SS 08/2028) với giá khoảng 7,5 triệu đô la Mỹ. Mức này khá mềm do tàu già và sắp lên đà trung gian.

Name	Blt Year	Blt Place	Dwt	Price M.USD	Buyers	Comment
BULKERS / GENERAL CARGO CARRIERS						
Aliado	2005	Japan	177,022	19.10	Undisclosed	DD 09/2028, SS 07/2030
Squireship	2010	Korea	170,018	29.50	Undisclosed	Scrubber fitted, DD 12/2028, SS 12/2029
Copernicus N	2010	China	93,062	12.35	Undisclosed	DD 07/2028, SS 08/2030
St. Dimitrios	2007	Japan	82,688	13.00	Undisclosed	3 Gens, DD 08/2027, SS 08/2030
CCS Orchid	2017	China	81,966	27.24	Greek, Bright Navigation	Chinese online auction, eco M/E, DD 09/2026, SS 01/2027
Trabzon	2011	Korea	81,660	17.50	Undisclosed	DD/SS 11/2026
Ability	2021	Japan	64,253	37.00	Undisclosed	Eco M/E, DD/SS 07/2026
Eastern Juniper	2022	China	61,185	32.00	Undisclosed	Eco M/E, DD/SS 03/2027
Papa John	2010	China	56,543	13.20	Chinese	DD 12/2028, SS 11/2030
Somnath	2005	Japan	55,707	9.00	Chinese	DD 11/2026, SS 02/2029
Pacific Harmony	2013	Japan	38,139	18.20	Greek	Semi-boxed, double hull, DD due 05/2026, SS 07/2028
African Weaver	2016	Japan	34,369	18.50	Undisclosed	Log-fitted, scrubber fitted, eco M/E DD/SS passed 01/2026, next DD 01/2029, SS 01/2031
Sea Sapphire	2010	China	32,550	Undisclosed	Undisclosed	M/E MAN-B&W (made in Korea), DD 05/2028, SS 03/2030

Oriental Luna	2008	Japan	10,245	3.86	Undisclosed	Chinese auction sale, GC, tween decker, CR 2X30.7T, DR 1X30T, DD/SS 07/2026
TANKERS						
Long Wind	2011	China	320,142	68.00	Undisclosed	Scrubber fitted, DD/SS freshly passed 02/2026, next DD 02/2029, SS 01/2031
Lady Louise	2004	Korea	159,092	Undisclosed	Indian	Old sale and delivered, DD 12/2027, SS 07/2029
Libera	2009	Korea	158,319	44.00	Greek	Old sale and delivered, DD 01/2028, SS 10/2029
Hafnia Seine	2008	China	76,580	Undisclosed	Undisclosed	DD 06/2026, SS 05/2028
S Fontvieille	2013	Korea	49,990	32.50	Greek	Old sale and delivered, chemical IMO III, epoxy coated, DD 09/2026, SS 07/2028
Rui Fu Xing	2010	Korea	47,162	22.00	European	Old sale and delivered, chemical IMO II/III, epoxy phenolic coated, DD 11/2028, SS 11/2030, Chinese owners
Chrysopigi	2006	China	38,554	9.00	Undisclosed	DD/SS due 04/2026
Bum Shin	2003	Japan	19,997	7.50	Chinese	Chemical IMO II, stainless steel, DD 05/2026, SS 08/2028
Golden Spruce (Hull No. DN517-7)	2026	China	18,500	32.20	BTS Tankers, Singaporean	Resale, chemical IMO II, marineline coated, eco M/E, ice class 1C, methanol ready
CONTAINER						
Seaspan Saigon	2006	Korea	50,869	17.30	Undisclosed	4253 teu, 400 reefers, DD/SS due 04/2026
Felixstowe	2002	Korea	50,790	36.00	Greek	4253 teu, 400 reefers, DD/SS 10/2027
Sunny Phoenix	2002	Korea	50,789			4253 teu, 400 reefers, DD due 03/2026, SS 09/2027
Erasmus Oasis	2008	Korea	12,774	11.00	Undisclosed	1049 teu, 180 reefers, DD/SS 06/2028
OTHERS						
Pasco Duja	2005	Korea	26,361	Undisclosed	Undisclosed	Old sale 02/2026, LPG, 34000 cbm, DD 09/2028, SS 11/2030

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
		03/2026	1M	3M	6M	12M				03/2026	1M	3M	6M	12M	
CAPE SIZE							VLCC								
180k dwt	Resale	80.50	0%	3%	6%	7%	63.75	310k dwt	Resale	175.00	9%	18%	19%	20%	120.75
180k dwt	5 tuổi	68.50	0%	5%	10%	10%	49.00	310k dwt	5 tuổi	140.00	8%	19%	20%	25%	93.00
170k dwt	10 tuổi	52.50	0%	5%	13%	22%	34.50	250k dwt	10 tuổi	110.00	5%	25%	26%	33%	67.50
150k dwt	15 tuổi	34.50	1%	19%	30%	31%	22.00	250k dwt	15 tuổi	80.00	7%	36%	38%	51%	48.00
PANAMAX							SUEZMAX								
82k dwt	Resale	42.50	5%	8%	9%	12%	38.00	160k dwt	Resale	108.00	6%	11%	16%	15%	82.25
82k dwt	5 tuổi	36.50	7%	11%	14%	14%	31.50	150k dwt	5 tuổi	88.00	5%	10%	16%	14%	64.50
76k dwt	10 tuổi	28.50	6%	10%	14%	19%	22.75	150k dwt	10 tuổi	71.00	3%	11%	16%	15%	49.00
74k dwt	15 tuổi	19.00	6%	12%	19%	33%	15.25	150k dwt	15 tuổi	44.00	2%	5%	10%	7%	32.25
SUPRAMAX							AFRAMAX								
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	35.50	8%	11%	12%	16%	28.00	110k dwt	5 tuổi	72.50	1%	7%	16%	17%	55.25
56k dwt	10 tuổi	28.00	8%	14%	19%	27%	20.25	105k dwt	10 tuổi	60.00	0%	9%	20%	20%	42.00
52k dwt	15 tuổi	16.00	2%	2%	3%	12%	14.00	105k dwt	15 tuổi	38.00	0%	6%	12%	12%	28.25
HANDYSIZE							MR								
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%	4%	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%	17%	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%	16%	18.50

2. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÓNG MỚI:

Type	Size	Price (m.usd)	Qty	Yard	Owners	Delivery	Comments
LPG	88,000 cbm	89.30	2	Hyundai H.I.	Transpetrol	2028	Price per unit
Tankers	157,000 dwt	89.30	3	Samsung	J.P. Morgan	Feb 2029	Price per unit
Tankers	157,000 dwt	89.00	2+2	Hyundai Samho	Arcadia Shipmanagement	Mar&May 2029	Price per unit
Tankers	157,000 dwt	82.00	3	SWS	Venergy Maritime	Late 2029	Price per unit
Tankers	157,000 dwt	82.00	3	SWS	Venergy Maritime	Late 2029	Price per unit
Tankers	50,000 dwt	45.40	2	Yangzijiang	D'Amico	Aug&Oct 2029	Price per unit
Bulkers	210,000 dwt	77.00	2	China shipyard	Panocean	Mar 2031	Price per unit
Bulkers	181,500 dwt	-	2	Japan shipyard	Seanergy	FH 2027	
Bulkers	181,500 dwt	-	1	Japan shipyard	Japanese	Q1 2029	Against 10 years BBHP to Seanergy
Bulkers	40,000 dwt	-	1	Nihon Shipyard	Uni-Asia	SH 2028	
Containers	9,200 teu	102.00-112.00	2	SWS	Wan Hai Lines	-	Price per unit
Containers	6,200 teu	75.00-82.00	2	Huangpu Wenchong	Wan Hai Lines	-	Price per unit
Containers	4,300 teu	60.50	2	Huangpu Wenchong	Namsung Shipping, Korea	Mid/late 2029	Updated to previous week, Price per unit
Containers	1,900 teu	32.00	2	Huangpu Wenchong	Dongyoung Shipping	Q4 2029	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)				
	03/ 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)				
	03/ 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:

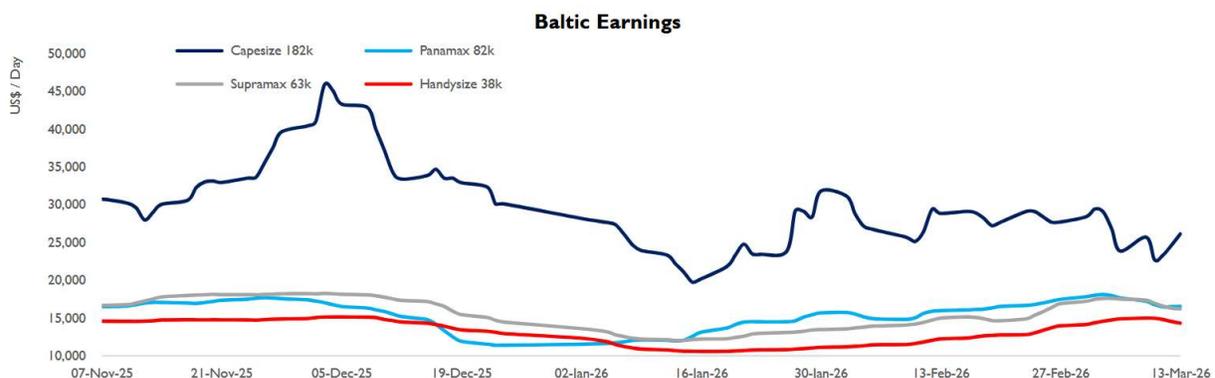
Chỉ số cước trung bình phân khúc **Supramax** tuần qua đóng cửa ở mức 16.213 Đô la Mỹ, giảm 1.312 đô la Mỹ so với mức 17.525 đô la Mỹ của tuần trước. Tại khu vực Continent và Địa Trung Hải, tình trạng thị trường cơ bản vẫn duy trì ở mức khá cân bằng, nhờ vào nhu cầu ổn định dù không quá ấn tượng. Tuy nhiên, xa hơn về phía Tây, bức tranh thị trường đầy thách thức hơn khi khu vực Vịnh Mỹ và Nam Đại Tây Dương chịu áp lực ngày càng lớn từ danh sách tàu trông gia tăng và nguồn hàng mới hạn chế, khiến nhiều tàu giao ngay không thể tìm được hợp đồng. Tại châu Á, hoạt động vẫn duy trì ở mức chậm chạp khi những người thuê tàu áp dụng cách tiếp cận thận trọng trong bối cảnh giá nhiên liệu biến động và nhu cầu mới còn hạn chế.

Chỉ số cước trung bình phân khúc **Handies** tuần qua đóng cửa ở mức 14.330 đô la Mỹ, giảm 563 đô la Mỹ so với mức 14.893 đô la Mỹ của tuần trước. Nhu cầu thuê tàu mới ít ỏi, đây là một tuần mang tâm lý quan sát và chờ đợi. Tại khu vực Continent và Địa Trung Hải, thị trường gần như không thay đổi, mặc dù mức giá cước chào có phần vững chắc hơn một chút so với các mức trước đó. Ngược lại, khu vực Nam Đại Tây Dương và Vịnh Mỹ tiếp tục suy yếu, khi danh sách tàu neo chờ ngày càng tăng kết hợp với lượng hàng hóa thừa thớt đã gây áp lực giảm lên mức giá cước dựa trên cơ sở giao tàu tại Trạm Hoa Tiêu. Tâm lý thuê tàu định hạn bị ảnh hưởng tiêu cực trong ngắn hạn, mặc dù chúng tôi kỳ vọng các đơn vị vận hành có lượng hàng lớn sẽ sớm tham gia thị trường trở lại. Theo báo cáo, tàu **Apollon Trader** (40.552 dwt, đóng 2024) được Norden thuê khoảng 4-6 tháng, giao tàu tại Bejaia và trả tàu ở nơi bất kỳ với mức khoảng 16.500 đô la Mỹ/ngày.

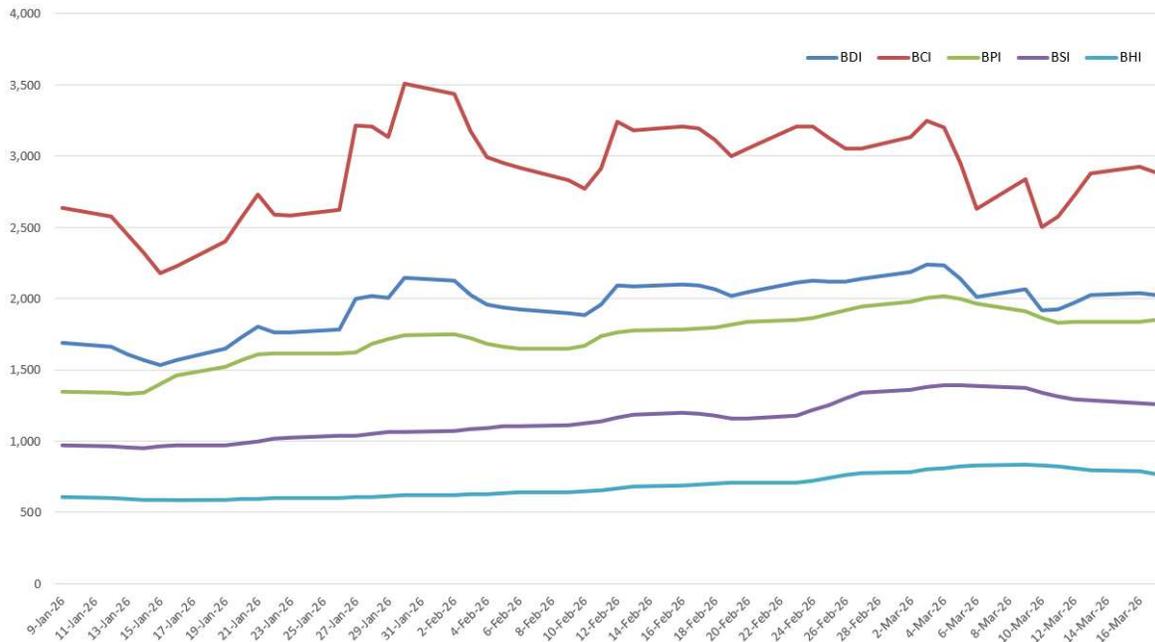
GIÁ THUÊ T/C TRUNG BÌNH TÀU HÀNG KHÔ THAM KHẢO NGÀY 16/03/2026

	US\$/ngày	▲/▼
SUPRAMAX	14.179	▼ 1.312
HANDIES 38K	14.330	▼ 563

(so sánh với giá trị ngày 09/03/2026)



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. Thị trường thuê tàu dầu/hóa chất:

Tại thời điểm báo cáo giá dầu thô Mỹ WTI giao dịch ở ngưỡng 93,5 đô la Mỹ/thùng – giảm 5,3 %, trong khi giá chuẩn Brent dừng lại ở mức 100,2 đô la Mỹ/thùng – giảm 2,8%. Giá dầu giảm khoảng 3% trong phiên giao dịch đầu tuần sau khi một số tàu thuyền đã đi qua eo biển Hormuz - tuyến vận tải chiến lược quan trọng, mặc dù các đồng minh của Mỹ từ chối lời kêu gọi của Tổng thống Donald Trump về việc hỗ trợ mở lại tuyến đường này. Từ khi xung đột bùng nổ, hoạt động hàng hải qua eo biển Hormuz bị gián đoạn nghiêm trọng. Tuyến đường chiến lược nằm giữa Iran và Oman này là một trong những cửa ngõ quan trọng nhất của thương mại dầu mỏ thế giới. Bên cạnh đó, Iraq đang gấp rút khôi phục tuyến đường xuất khẩu dầu mỏ phía bắc, đưa dầu thô từ các mỏ Kirkuk trực tiếp đến cảng Ceyhan trên biển Địa Trung Hải của Thổ Nhĩ Kỳ, do cuộc chiến liên quan đến Iran đã làm tê liệt hành lang xuất khẩu phía nam của nước này qua vùng Vịnh và buộc Baghdad phải khẩn trương tìm kiếm các kênh xuất khẩu thay thế.

3.2.1 Phân khúc tàu chở dầu thô

<p>Phân khúc tàu VLCC</p>	<p>Thị trường tàu VLCC tại Trung Đông tiếp tục ở mức cao, mặc dù cho mức cước đã giảm khoảng 100 điểm WS so với tuần trước, chốt ở mức WS 348 cho tuyến Trung Đông/Trung Quốc. Để duy trì hoạt động lọc dầu, các chủ hàng đã chuyển hướng sang các khu vực thay thế. Điều này khiến nhu cầu vận chuyển bùng nổ từ khu vực USG, Brazil và cảng Yanbu thuộc Biển Đỏ. Theo ghi nhận, cước trên tuyến Tây Phi/Trung Quốc được ký kết quanh mức WS 178.</p> <table border="1" data-bbox="526 380 1463 636"> <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>485.959</td> <td>411.379</td> <td style="text-align: center;">↓</td> </tr> <tr> <td>USG/Trung Quốc</td> <td>210.613</td> <td>116.020</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	485.959	411.379	↓	USG/Trung Quốc	210.613	116.020	↓								
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	485.959	411.379	↓																		
USG/Trung Quốc	210.613	116.020	↓																		
<p>Phân khúc tàu Suezmax</p>	<p>Theo ghi nhận, phân khúc tàu Suezmax tại Tây Phi đã trở thành tâm điểm hoạt động, khi xung đột tại Trung Đông leo thang. Trong bối cảnh Tây Phi là nguồn thay thế phù hợp về mặt địa lý cho dầu thô từ khu vực Vịnh Ba Tư, nhu cầu dầu thô cho các tuyến nội vùng tăng mạnh. Theo ghi nhận, cước trên tuyến Nigeria/UKC kết thúc tuần ở mức WS 249. Tại Trung Đông, tuyến đến Địa Trung Hải qua Suez chốt ở mức WS 518.</p> <table border="1" data-bbox="526 894 1463 1192"> <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>170.000</td> <td>119.459</td> <td style="text-align: center;">↓</td> </tr> <tr> <td>Guyana / UKC</td> <td>166.500</td> <td>127.870</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	170.000	119.459	↓	Guyana / UKC	166.500	127.870	↓								
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	170.000	119.459	↓																		
Guyana / UKC	166.500	127.870	↓																		
<p>Phân khúc tàu Aframax</p>	<p>Phân khúc tàu Aframax chịu tác động mạnh từ các phân khúc tàu lớn hơn. Tại khu vực Trung Đông, các chủ hàng đã ồ ạt đẩy nhiều yêu cầu vào phân khúc này, nhằm đảm bảo có thể chốt được tàu trong giai đoạn này. Tại khu vực Địa Trung Hải, cước trên tuyến Ceyhan/Lavera chốt ở mức WS 333. Tương tự, thị trường Đại Tây Dương ghi nhận mức cước giảm so với tuần trước, với tuyến EC Mexico/USG giảm 150 điểm WS, còn WS 298.</p> <table border="1" data-bbox="526 1455 1463 1864"> <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>144.500</td> <td>120.409</td> <td style="text-align: center;">↓</td> </tr> <tr> <td>Med / Med</td> <td>127.200</td> <td>125.438</td> <td style="text-align: center;">↓</td> </tr> <tr> <td>USG / Cont</td> <td>111.600</td> <td>55.535</td> <td style="text-align: center;">↓</td> </tr> <tr> <td>EC Mex / USG</td> <td>141.500</td> <td>76.521</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	UKC / UKC	144.500	120.409	↓	Med / Med	127.200	125.438	↓	USG / Cont	111.600	55.535	↓	EC Mex / USG	141.500	76.521	↓
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	144.500	120.409	↓																		
Med / Med	127.200	125.438	↓																		
USG / Cont	111.600	55.535	↓																		
EC Mex / USG	141.500	76.521	↓																		

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

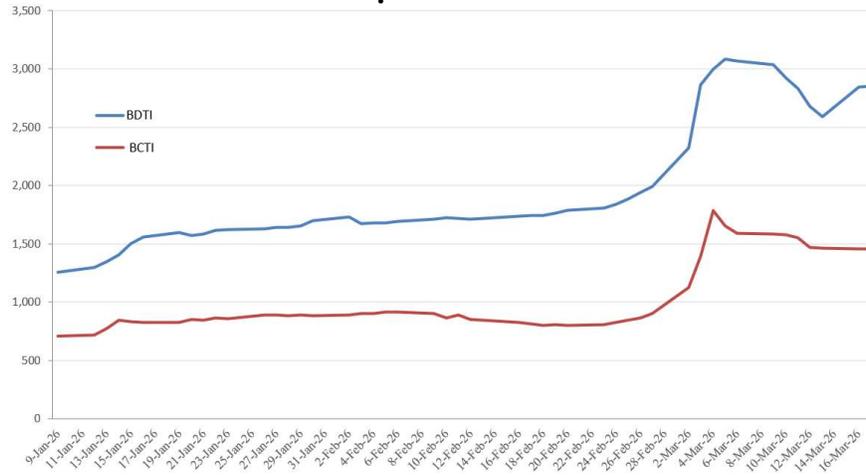
Đối với phân khúc tàu **MR-Handy**: Thị trường MR có một tuần tương đối ổn định, với cước cho tuyến TA và UKC lần lượt được chốt ở mức WS 310 và WS 240 gần như xuyên suốt tuần. Sau giai đoạn giao dịch trầm lắng, thêm nữa với lượng tàu có sẵn dồi dào, cước nhìn chung đã giảm hơn khoảng 5 điểm, phần nào bị tác động thêm bởi sự suy yếu của thị trường tuyến Cont/USAC. Dù vậy, khu vực USG vẫn duy trì sự nhộn nhịp và được kỳ vọng sẽ hỗ trợ cước tốt hơn, các chủ tàu có động lực để không phải chạy tàu rỗng sang nơi khác. Mặt khác, chênh lệch khai thác ở Viễn Đông hiện được đánh giá vẫn còn khả thi, với mức 5,4 triệu đô la Mỹ được ghi nhận. Tại Bắc Âu, tuần giao dịch mở đầu với sự trầm lắng trên cả tuyến Cont/USAC lẫn Tây Phi, khi số lượng các lô hàng giảm xuống và nguồn cung tàu ngày càng tăng. Thị trường đã chứng kiến ngày càng nhiều lô hàng không thể ký kết ở mức cao như trước. Đồng thời, khi lịch trình của tàu dần được xác định, cước có dấu hiệu chịu áp lực giảm. Đến cuối tuần, một số lô hàng mới xuất hiện đã giúp giảm bớt lượng tàu có sẵn trên thị trường, qua đó phần nào nâng đỡ mặt cước. Theo đó, tình trạng trì trệ tại Antwerp tiếp tục gia tăng sự bất ổn về lịch trình tàu, khiến số lượng tàu trở nên khó nắm bắt và kém chính xác. Kết thúc tuần, thị trường ghi nhận dấu hiệu ổn định trở lại, với cước Cont/USAC chốt ở mức WS 225 và Tây Phi được lập lại tại WS 320. Phân khúc tàu Handy tại Địa Trung Hải trong tuần qua diễn biến trầm lắng hơn, với mức điều chỉnh khá mạnh. Vào đầu tuần cước cho tuyến X – Med loanh quanh mức WS 430, nhưng đã giảm đến 100 điểm chỉ còn WS 330 và dự kiến sẽ còn thấp hơn nữa. Dù vậy, danh sách tàu vẫn khá ít ỏi, nên phía chủ tàu sẽ kỳ vọng thị trường có thể phục hồi vào đầu tuần tới khi lịch trình tàu vào cuối tháng 3 được đưa ra thị trường.

Phân khúc tàu dầu/hóa chất nhỏ: Nền công nghiệp châu Á đang rơi vào tình trạng trì trệ do thiếu hụt nguồn nguyên liệu đầu vào quan trọng từ Trung Đông. Danh sách các nhà máy lọc dầu/nhà máy hóa dầu đưa ra thông báo bất khả kháng và cắt giảm sản lượng ngày càng dài thêm theo từng ngày. Thông thường, sự bất ổn trên thị trường sẽ dẫn đến phản ứng tăng nhanh về cước, dựa trên sự thay đổi về dòng chảy thương mại và gia tăng quãng đường vận chuyển hàng hóa, đặc biệt đối với phân khúc MR và các tàu cỡ lớn. Tuy nhiên, thực tế hiện tại là lượng hàng xuất khẩu suy giảm, trong khi giá nhiên liệu tăng lên mức rất cao đang bắt đầu tác động rõ rệt. Thị trường dầu cò cũng khá trầm lắng, với rất ít giao dịch được ghi nhận. Một số chủ tàu đã tránh hoàn toàn tuyến WCI/Pakistan, trong khi một số khác buộc phải tính thêm chi phí chạy rỗng quay về Straits, khiến việc chốt hợp đồng trở nên khó khăn. Có ghi nhận mức cước khoảng 43 – 45 đô la Mỹ/tấn cho lô hàng 15.000 tấn từ các cảng nhỏ đi WCI, tuy nhiên mức này gần như không đủ bù chi phí phát sinh do giá nhiên liệu cao. Do đó, nhiều chủ tàu bắt đầu lo ngại và chấp nhận khai thác tàu với mức lợi nhuận thấp hơn để duy trì hoạt động. Ghi nhận, cước chở hàng Axit Sulfuric từ Hàn Quốc/Nhật Bản cũng gia tăng, với các nhà nhập khẩu Indonesia chấp nhận trả mức 48 – 49 đô la Mỹ/tấn cho các tàu J19, so với mức trước xung đột chỉ có khoảng 30 đô la Mỹ/tấn. Phụ phí nhiên liệu hiện đang được áp dụng cho các hợp đồng chuyển, tuy nhiên hiệu quả còn khá khác nhau tùy vào từng giao dịch.

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

	Giá thuê tàu định hạn tuần 11/2026			Giá thuê tàu định hạn tuần 10/2026		
	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM
VLCC	110,000	75,000	59,000	100,000	70,000	56,000
SUEZMAX	70,000	47,500	35,000	60,000	45,000	35,000
AFRAMAX	60,000	40,000	32,000	51,000	37,000	32,000
LR-2	56,000	37,500	31,000	47,000	35,000	31,000
LR-1	35,000	27,500	23,000	32,000	27,000	23,000
MR	30,500	21,500	19,000	25,000	21,500	19,000
HANDY	22,000	18,000	17,000	21,500	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	425	▲	5	445	▲	5	455	▲	5
2	Bangladesh	435	▲	10	455	▲	10	465	▲	10
3	India	415	▲	5	435	▲	5	445	▲	5
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 11/2026

Name	Type	Blt year	LDT	Demolition place	Price (US\$/lt)	DWT	Comments
Jin Jang	Bulker	2000	21,238	China	433.00	172,549	Incl 400 tons bunkers ROB – Buyers' option to trade for a limited number of voyages prior to recycling
Energia Centaurus	Bulkers	2001	19,585	-	418.00	105,752	Incl approx. 514 tons bunkers ROB, intention demo in Bangladesh
Wantong Summer	Bulkers	1996	8,196	Bangladesh	-	45,900	
Ocean Amazing	Bulkers	1997	7,075	-	375.00	47,243	
Kokopo Chief	Container	1991	5,727	India	465.00	13,970	

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.