



# 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 12/2026

(17/03/2025 – 23/03/2026)

### 1. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÃ QUA SỬ DỤNG:

“Cuộc dạo chơi ngắn” của quân đội Mỹ, cách mô tả của tổng thống Mỹ Donald Trump về việc không kích Iran, giờ đây đã kéo dài sang tuần thứ tư với quy mô mở rộng và diễn biến khó lường. Dù Nhà Trắng liên tục đưa ra nhiều tuyên bố “vừa trấn an lẫn trấn áp” thì chính quyền Iran vẫn đang rất kiên quyết đáp trả. Xung đột vùng Vịnh đã leo thang từ cú sốc địa chính trị thành thảm họa gián đoạn cung ứng năng lượng toàn cầu. Eo biển Hormuz bị tê liệt đã gióng lên tiếng còi báo động khẩn thiết tới chính phủ các nước. Cơ quan Năng lượng Quốc tế (IEA) tuyên bố giải phóng 400 triệu thùng dầu trong kho dự trữ chiến lược do các nước thành viên nắm giữ. Đây là một động thái chưa từng có, nhưng cần hiểu rằng đây chỉ là biện pháp dập lửa tạm thời chứ không phải lâu dài. Tuyến đường vận chuyển thương mại đã và đang phải thích ứng nhanh. Lấy ví dụ Ả Rập Xê Út kích hoạt “van xả áp” vận chuyển dầu bằng đường ống dẫn dầu Đông – Tây, nối các mỏ dầu phía đông với cảng Yanbu ở phía tây Biển Đỏ, không cần qua Vùng Vịnh để đổ về Châu Á. Trước đó, ngày 20/3 Mỹ tuyên bố nới lỏng lệnh trừng phạt sản phẩm dầu từ Iran nếu được dẫn lên tàu trước ngày 20/3, có hiệu lực đến ngày 19/4 – một biện pháp tạm thời nhưng khá gấp rút để “tối đa hoá nguồn cung” nhằm hợp thức hoá các lô hàng sẵn có (không áp dụng các lô dầu có điểm đến là Cuba, Triều Tiên hoặc khu vực Ukraine dưới sự kiểm soát của Nga). Tuy nhiên, Iran sớm “đội gáo nước lạnh” bằng tuyên bố không có dự lượng dầu thô để bán cho quốc tế. Cùng thời điểm đó, Mỹ cũng tuyên bố nới lỏng các biện pháp trừng phạt lên dầu Nga trong thời gian giới hạn, giúp giải phóng một lượng lớn dầu bị hạn chế. Dưới các áp lực bủa vây, dòng chảy thương mại đang được định hình lại nhưng chắc chắn sự bất ổn này sẽ là vết hằn rất sâu lên đời sống của người dân toàn thế giới.

Ở mảng tàu hàng khô, thị trường nhận nhiều tín hiệu tiêu cực, chỉ số BDI chịu áp lực và giảm nhẹ 49 điểm (↓2,4%) còn 1.989 điểm. Tổng quan các chỉ số thuê tàu như sau: Capesize giảm 83 điểm (↓2,8%) còn 2.844 điểm. Panamax cũng dao động liên tục nhưng nhìn chung vẫn tích lũy 3 điểm (↑0,16%) lên 1.839 điểm. Chỉ số hai phân khúc sau đã giảm liên tục từ tuần trước: Supramax giảm 53 điểm (↓4,17%) còn 1.215 điểm, Handysize cũng giảm 57 điểm (↓7,2%) còn 731 điểm. Tâm lý người thuê tàu trở nên cẩn trọng cực độ trong bối cảnh chi phí nhiên liệu khan hiếm tăng cao. Tình cảnh cũng tương tự đối với mảng mua bán tàu, tỷ lệ chốt tàu giảm hẳn so với đầu năm song cũng không quá ảm đạm. Danh sách 16 tàu bán thành công tuần qua trải dài từ phân khúc Panamax đến Handysize. Ở phân khúc Panamax trẻ, tàu **Barwon** (78.182 dwt, đóng 2015 Nhật, máy chính eco, DD 01/2028, SS 03/2030) được bán với giá khoảng 26 triệu đô la Mỹ. Đã lâu rồi mới có tàu Panamax trẻ hiện đại đóng Nhật xung quanh 10 tuổi bán nên đây sẽ là mốc tham chiếu cho các tàu tương tự trong thời gian tới. Không chỉ tàu Panamax trẻ mà tàu già hiện nay đóng Nhật cũng nhỉnh hơn trước. Ghi nhận tàu **Agri Kinsale** (77.171 dwt, đóng 2009 Nhật, DD 08/2027, SS 09/2029) được bán với giá khoảng 15,1 triệu đô la Mỹ. Cuối năm 2025, tàu tương tự **Assos** (76.529 dwt, đóng 2009 Nhật, DD 1/2028, SS 11/2029) được bán thành công với giá khoảng 14 triệu đô la Mỹ. Sang phân khúc Supramax, tàu **XO Copenhagen** (58.107

dwt, đóng 2010 xưởng Tsuneishi Zhoushan, Trung Quốc, DD 03/2028, SS 04/2030) được bán với giá khoảng 16,3 triệu đô la Mỹ. Tháng trước, tàu đóng cùng xưởng già hơn một tuổi **Kapta Manthos** (58.743 dwt, đóng 2006, DD/SS 11/2026) về tay Người mua Trung Quốc với giá chỉ khoảng 13,75 triệu đô la Mỹ. Tuần qua chủ tàu Hong Kong chốt tàu **Hony Future** (56.689 dwt, đóng 2012 Trung Quốc, DD/SS 06/2027) chốt với giá khoảng 14,25 triệu đô la Mỹ. Mức này khá hợp lý nếu so với tàu **Papa John** (56.543 dwt, đóng 2010 Trung Quốc, DD 12/2028, SS 11/2030) bán tuần trước với giá khoảng 13,2 triệu đô la Mỹ. Một tàu khác là **Figeac** (53.177 dwt, đóng 2011 Trung Quốc, DD/SS 04/2026) vừa được chốt với giá khoảng 11,9 triệu đô la Mỹ - đây sẽ là mốc tham chiếu cho dòng tàu 52-53k dwt đóng Trung Quốc xung quanh 15-17 tuổi. Sang dòng Handysize, chủ tàu Hy Lạp bán tàu **Eco Elixir** (34.387 dwt, đóng 2016 Nhật) với giá khoảng 18,5 triệu đô la Mỹ. Tàu hầm hàng hộp, chở gỗ được nhưng hạn đã khá cận kề DD/SS 9/2026. Tuy nhiên giá này vẫn nhỉnh hơn tàu **African Weaver** (34.369 dwt, đóng 2016 Nhật, đã lắp máy lọc khí, DD 1/2029, SS 1/2031) được bán tuần trước với giá khoảng 18,1 triệu đô la Mỹ - vừa qua đã đặc biệt tháng 1/2026.

Ở mảng tàu dầu/hoá chất, các chỉ số tăng vũ báo trở lại, tương tự sau thời điểm chiến sự giữa Mỹ-Israel và Iran nổ ra: chỉ số BDTI (Baltic Dirty Tanker Index) tăng thêm 829 điểm (↑30,2%) lên 3.572 điểm. Tương tự, chỉ số BCTI (Baltic Clean Tanker Index) tăng thêm 323 điểm (↑21,3%) lên 1.833 điểm. Cước tàu, cụ thể là VLCC cao kỷ lục nhưng chỉ có trên báo cáo và giấy tờ, trên thực tế không có quá nhiều hợp đồng được ký kết. Tuần qua các giao dịch mua bán tàu thành công tập trung phần lớn ở cỡ tàu lớn như VLCC, Suezmax và Aframax. Điều này phản ánh nhu cầu cấp thiết về nhiên liệu trong bối cảnh bất ổn địa chính trị xuyên lục địa phân mảnh và kéo dài. Theo ước tính, giá trị các tàu chở dầu thô cỡ VLCC, Suezmax hay Aframax nhìn chung đã tăng trung bình 5% so với trước chiến sự Vùng Vịnh. Chủ tàu Sinokor Maritime tiếp tục thầu tóm thêm 4 tàu, trong đó có 2 tàu VLCC và 2 tàu Suezmax. Có tin đồn Sinokor Maritime đang nhắm đến thương vụ mua enbloc 15 tàu Suezmax nên không ngạc nhiên khi họ sẽ cố gắng thâm nhập và chiếm lĩnh phân khúc này bằng các giao dịch áp đảo – giá tàu sẽ tiếp tục tăng phi mã. Thị trường lúc này nhìn chung khá mất cân đối khi giá trị chủ tàu mong muốn và người mua đang quá xa vời, cứ mỗi biến động sẽ lại kéo dài khoảng cách này thêm nữa.

Name	Blt Year	Blt Place	Dwt	Price M.USD	Buyers	Comment
<b>BULKERS / GENERAL CARGO CARRIERS</b>						
<b>Gia Inspiration</b>	2022	China	85,035	33.33	Undisclosed	Wide beam, DD/SS 11/2027
<b>MG Mercury</b>	2016	Japan	84,790	28.50	Undisclosed	ME engine, DD/SS 08/2026
<b>Loch Long</b>	2013	Tsuneishi Zhoushan, China	81,896	23.00	Greek	Scrubber fitted, dely basis as is where is in 06-08/2026, DD due 06/2026, SS 07/2028
<b>Nord Aries</b>	2020	China	81,865	32.00	Primebulk Shipmanagement	Scrubber fitted, DD 05/2028, SS 06/2030
<b>Barwon</b>	2015	Japan	78,182	26.00	Undisclosed	ME engine, DD 01/2028, SS 03/2030
<b>Agri Kinsale</b>	2009	Japan	77,171	15.10	Undisclosed	DD 08/2027, SS 09/2029
<b>Jin Rui</b>	2014	Korea	63,800	24.00	Chinese	ME engine, DD 11/2027, SS 11/2029
<b>XO Copenhagen</b>	2010	Tsuneishi Zhoushan, China	58,107	16.30	Chinese	DD 03/2028, SS 04/2030
<b>Hony Future</b>	2012	China	56,689	14.25	Undisclosed	DD/SS 06/2027, HK owners
<b>Figeac</b>	2011	China	53,177	11.90	Chinese	DD/SS due 04/2026

NB Jiangsu Dajin DJH6404	2027	China	40,400			OHBS
NB Jiangsu Dajin DJH6405	2027	China	40,400	90.00	Undisclosed	OHBS
NB Jiangsu Dajin DJH6406	2027	China	40,400			OHBS
<b>Sider Imabari</b>	2024	Japan	40,320	34.80	Turkish	Eco M/E, DD 02/2027, SS 02/2029
<b>Eco Elixir</b>	2016	Japan	34,387	18.50	Undisclosed	OHBS, log-fitted, DD/SS 09/2026, Greek owners
<b>Stamford Pioneer</b>	2012	China	32,211	Undisclosed	Undisclosed	Poor condition (PSC arrested due to several deficiencies found) log-fitted, M/E MAN-B&W (made by STX), DD/SS 01/2027, Danish owners
<b>TANKERS</b>						
<b>Seasilk</b>	2006	Korea	317,826	57.10	Sinokor Maritime	Scrubber fitted, DD/SS 11/2026
<b>Kondor</b>	2012	China	296,714	78.40	Sinokor Maritime	Scrubber fitted, DD due 04/2026, SS 04/2028
<b>Seacross</b>	2006	Korea	163,292	43.50	Undisclosed	Ice class 1B, DD/SS passed 01/2026, next DD 01/2029, SS 01/2031
<b>Nordic Skier</b>	2005	Korea	159,089	40.00	Undisclosed	DD 08/2028, SS 05/20320
<b>Aegean Marathon</b>	2016	Korea	158,914	76.90	Sinokor Maritime	DD due 05/2026, SS 05/2029
<b>Aegean Vision</b>	2017	Korea	158,871	82.00		DD/SS 05/2027
<b>Silverway</b>	2017	Korea	157,781	82.00	Sinokor Maritime	Scrubber fitted, DD/SS 01/2027
<b>Poliegos</b>	2017	Korea	157,540	79.50	Undisclosed	Scrubber fitted, DD/SS 01/2027
<b>Sea Raker</b>	2005	Japan	70,426	14.00	HK-based	Old sale, DD 10/2027, SS 07/2029
<b>Acadian</b>	2005	Korea	37,515	10.00	Undisclosed	Scrubber fitted, chemical IMO II, epoxy phenolic coated, ice class 1B, DD07/2028, SS 07/2030, Dutch owners
<b>CONTAINER</b>						
<b>Songa Wolf</b>	2007	China	23,732	19.00	MSC	1732 teu, 345 reefers, ice class II, DD/SS 12/2027
<b>OTHERS</b>						
<b>Pacific Dongying</b>	2016	Korea	54,747	83.67	Undisclosed	Chinese auction sale, LPG 82478 cbm, 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
		03/ 2026	1M	3M	6M	12M				03/ 2026	1M	3M	6M	12M	
<b>CAPESIZE</b>							<b>VLCC</b>								
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
<b>PANAMAX</b>							<b>SUEZMAX</b>								
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
<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	35.50	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
<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%	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
Tankers	319,000 dwt	126.00	4	Yantai Raffles Offshore	Bruton, Norway	FH 2028	Price per unit
Tankers	300,000 dwt	120.00	4	Hengli H.I.	Dynacom Tankers		Price per unit
Container	3,000 teu	45.00	7	Huanghai	HMM	2028-2029	Price per unit
Container	2,800 teu	55.00	10	Hyundai Mipo	HMM	Dec 2028	Price per unit
Container	1,800 teu	32.00	5	Huanghai	HMM	2028-2029	Price per unit
Bulkers	211,000 dwt	-	2+2	Dajin Caofedian	Seatankers	2028	
Bulkers	63,500 dwt	-	2	CMHI Jinling	Nanjing Ocean Shipping	-	

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)					Giá trị tàu dầu/hóa chất đóng mới (đv: triệu đô la Mỹ)	% thay đổi theo (M (month) = tháng)				
	03/ 2026	1M	3M	6M	12M		03/ 2026	1M	3M	6M	12M
Capesize (180.000 dwt)	71.5	0.00%	0.00%	0.00%	-3.38%	VLCC (300.000 dwt)	128.0	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
Panamax (77.000 dwt)	36.5	0.00%	0.00%	0.00%	-1.35%	Suezmax (170.000 dwt)	86.0	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
Supramax (61.000 dwt)	33.5	0.00%	0.00%	0.00%	-2.90%	A.max (115.000 dwt)	74.0	0.00%	0.00%	0.00%	-2.63%
Handysize (37.000 dwt)	29.5	0.00%	0.00%	0.00%	-3.28%	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:

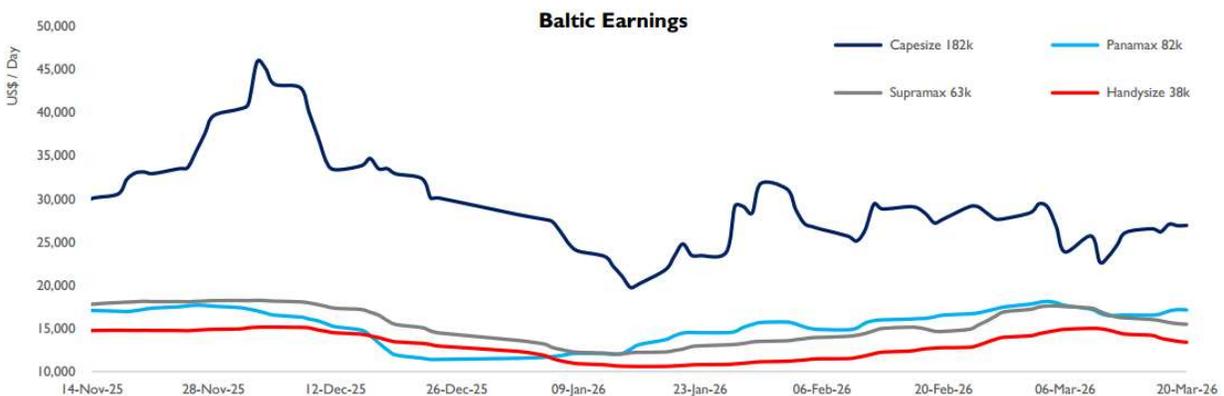
Chỉ số cước trung bình phân khúc **Supramax** tuần qua đóng cửa ở mức 15.473 đô la Mỹ, giảm 740 đô la Mỹ so với mức 16.213 của tuần trước. Thị trường tiếp tục chịu áp lực liên tục với tâm lý chung thiếu định hướng rõ ràng trên cả hai lưu vực Đại Tây Dương và Thái Bình Dương. Hoạt động thị trường vẫn trầm lắng với ít nhu cầu thuê tàu mới trong khi lượng tàu trống dồi dào, làm hạn chế mọi đà tăng trưởng đáng kể. Chi phí nhiên liệu tăng cao tiếp diễn đã khiến những người thuê tàu trở nên thận trọng hơn. Ngay cả những đơn vị đã phòng hộ giá nhiên liệu đầy đủ cũng đang gặp khó khăn với sự chênh lệch giữa giá dầu trên giấy tờ và thực tế tại các cảng. Nhiều lô hàng đang bị đẩy lùi lịch trình một chút với hy vọng tình hình sẽ sớm cải thiện. Tại Đại Tây Dương, nhu cầu hàng hóa thấp trên các tuyến trọng điểm đã không tạo được nhiều lực đỡ cho lượng tàu trống ngày càng tăng. Một số nhà khai thác đang ngần ngại thực hiện các chuyến front-haul (chuyến đi từ vùng dư tàu sang vùng có nhu cầu cao) ra khỏi Đại Tây Dương, khi mà tình hình cung ứng nhiên liệu tại Thái Bình Dương là một rào cản lớn. Trên khắp châu Á, các điều kiện giao dịch vẫn trì trệ với khối lượng hàng hóa yếu, không đủ để thúc đẩy các hoạt động sôi nổi hơn.

Chỉ số cước trung bình phân khúc **Handies** tuần qua đóng cửa ở mức 13.389 đô la Mỹ, giảm 941 đô la Mỹ so với mức 14.330 đô la Mỹ của tuần trước. Thị trường trải qua một tuần trầm lắng khác, với tâm lý yếu trên tất cả các khu vực trong khi nhu cầu đang bị trì hoãn. Khu vực Lục địa châu Âu về cơ bản không thay đổi với rất ít thông tin mới xuất hiện, trong khi khu vực Địa Trung Hải suy yếu. Tại Nam Đại Tây Dương và Vịnh châu Mỹ, các nguồn tin ghi nhận mức giá chào thuê/cho thuê tiếp tục sụt giảm khi cả người thuê tàu và chủ tàu đều điều chỉnh kỳ vọng của mình xuống thấp hơn. Tàu **Sundown** (38.635 dwt, đóng 2015) được Fednav thuê đi từ Upriver và trả tàu tại Bắc Brazil với giá 18.250 đô la Mỹ bởi. Thị trường Thái Bình Dương vẫn đi ngang, phản ánh tâm lý yếu trên khắp châu Á khi nhu cầu hàng hóa vẫn ở mức hạn chế. Người thuê tàu tiếp tục thận trọng, trong khi sự phản kháng từ một số chủ tàu đã giúp giữ giá cước ổn định trên diện rộng. Sự thắt chặt nhẹ về nguồn cung tàu ở Bắc Thái Bình Dương đã mang lại sự hỗ trợ hạn chế, nhưng sự không chắc chắn về giá nhiên liệu và hoạt động giao dịch mờ nhạt tiếp tục kìm hãm mọi đà tăng trưởng.

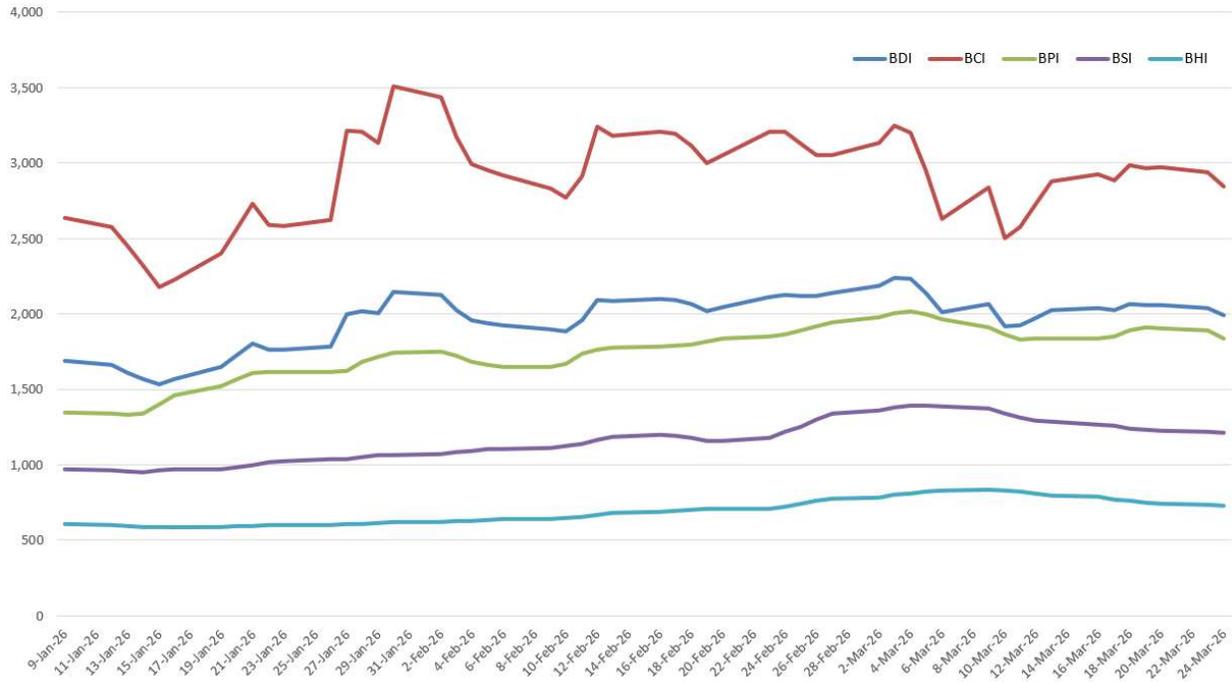
#### GIÁ THUÊ T/C TRUNG BÌNH TÀU HÀNG KHÔ THAM KHẢO NGÀY 16/03/2026

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

(so sánh với giá trị ngày 16/03/2026)



## 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 88,13 đô la Mỹ/thùng – giảm 10,3 %, trong khi giá chuẩn Brent dừng lại ở mức 99,94 đô la Mỹ/thùng – giảm 10,9%. Sự đảo chiều mạnh của giá dầu phản ánh tâm lý bất ổn của thị trường trước các yếu tố địa chính trị. Trong bối cảnh đó, giá xăng và dầu diesel kỳ hạn của Mỹ cũng giảm khoảng 10% sau khi chạm đỉnh cao nhất kể từ năm 2022 vào cuối tuần trước. Tổng thống Mỹ Donald Trump cho biết, Mỹ và Iran đã có các cuộc trao đổi "rất tốt và hiệu quả" trong 2 ngày qua. Thông tin này khiến thị trường thay đổi quay đầu giảm đột ngột. Trong thực tế, xung đột kéo dài đã gây thiệt hại nghiêm trọng cho nhiều cơ sở năng lượng lớn tại Trung Đông; làm gián đoạn nhiều hoạt động vận chuyển qua eo biển Hormuz, tuyến hàng hải vận chuyển khoảng 20% nguồn cung dầu và khí tự nhiên hóa lỏng toàn cầu. Đến nay, tình trạng tắc nghẽn tại khu vực này chưa được cải thiện đáng kể. Các chuyên gia ước tính, sản lượng dầu mỏ ở khu vực Trung Đông có thể giảm từ 7 - 10 triệu thùng/ngày từ sau xung đột xảy ra khiến nhiều nền kinh tế lớn trên thế giới đang chịu sức ép từ giá năng lượng và bất ổn địa chính trị.

#### 3.2.1 Phân khúc tàu chở dầu thô

<b>Phân khúc tàu VLCC</b>	Thị trường tàu VLCC tại khu vực Trung Đông tiếp tục tăng mạnh, với cước tăng khoảng 100 điểm so với tuần trước, chốt ở mức WS 413 cho tuyến Trung Đông/Trung Quốc. Tại khu vực Đại Tây Dương, cước trên tuyến Tây Phi/Trung Quốc kết thúc tuần ở mức WS 145.			
	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	411.379	384.449	↓
	USG/Trung Quốc	116.020	141.864	↑

<p><b>Phân khúc tàu Suezmax</b></p>	<p>Theo ghi nhận, phân khúc tàu Suezmax tại Tây Phi vẫn tiếp tục là trung tâm hoạt động khi cảng thẳng tại Trung Đông chưa có dấu hiệu hạ nhiệt. Trong bối cảnh nguồn cung từ Vịnh Ba Tư gặp gián đoạn, Tây Phi nổi lên như một lựa chọn thay thế hợp lý, khiến nhu cầu đối với các loại dầu thô khu vực này tăng mạnh. Qua đó, cước cho tuyến Nigeria/UKC chốt ở mức WS 256. Tại Trung Đông, cước cho tuyến đi Địa Trung Hải (qua kênh Suez) tăng cao, đạt mức WS 550.</p> <table border="1" data-bbox="526 342 1458 642"> <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>119.459</td> <td>127.065</td> <td>↑</td> </tr> <tr> <td>Guyana / UKC</td> <td>127.870</td> <td>123.063</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	119.459	127.065	↑	Guyana / UKC	127.870	123.063	↓								
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	119.459	127.065	↑																		
Guyana / UKC	127.870	123.063	↓																		
<p><b>Phân khúc tàu Aframax</b></p>	<p>Phân khúc tàu Aframax tại Trung Đông cũng chịu ảnh hưởng bởi các phân khúc lớn. Các chủ hàng ồ ạt đưa ra yêu cầu thuê tàu nhằm đảm bảo nguồn tàu vận chuyển. Tại khu vực Địa Trung Hải, tuyến Ceyhan/Lavera cước được ký kết ở mức WS 361. Ở khu vực Biển Bắc, cước tăng lên WS 234 cho tuyến Hound Point/Wilhelmshaven.</p> <table border="1" data-bbox="526 884 1458 1293"> <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>120.409</td> <td>191.767</td> <td>↑</td> </tr> <tr> <td>Med / Med</td> <td>125.438</td> <td>185.475</td> <td>↑</td> </tr> <tr> <td>USG / Cont</td> <td>55.535</td> <td>128.766</td> <td>↑</td> </tr> <tr> <td>EC Mex / USG</td> <td>76.521</td> <td>164.930</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	120.409	191.767	↑	Med / Med	125.438	185.475	↑	USG / Cont	55.535	128.766	↑	EC Mex / USG	76.521	164.930	↑
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	120.409	191.767	↑																		
Med / Med	125.438	185.475	↑																		
USG / Cont	55.535	128.766	↑																		
EC Mex / USG	76.521	164.930	↑																		

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

Đối với phân khúc **tàu MR-Handy**: Thị trường tàu MR tại khu vực Địa Trung Hải tiếp tục duy trì sự sôi động trong tuần này, với phần lớn là các chuyến dài được ký kết. Bên cạnh đó, cước đi khu vực Viễn Đông được ghi nhận gần nhất ở mức 6.500.000 triệu đô la Mỹ ex-Med qua Mũi Hảo Vọng và dự kiến mức trần vẫn chưa được xác định. Song song đó, tuyến TA được báo cáo ở mức WS 240, còn tuyến đi Brazil được ký kết quanh mức WS 345. Tâm lý thị trường duy trì sự tích cực và nhiều khả năng xu hướng này sẽ tiếp diễn trong tuần tới. Theo báo cáo, khi phân khúc Handy đã vượt ngưỡng WS 400, một số tàu MR có thể lựa chọn chạy các chuyến ngắn để tận dụng thị trường nội vùng châu Âu. Khu vực Tây Bắc Âu tiếp tục biến động mạnh trong tuần qua với nhu cầu cao cho các chuyến đi khu vực Viễn Đông và giữ vững tâm lý thị trường. Điều này được hỗ trợ bởi giá nhiên liệu tăng và thị trường USG mạnh lên, kéo theo lượng tàu chạy rỗng từ Tây Bắc Âu, Địa Trung Hải và Tây Phi, làm danh sách càng thêm thắt chặt. Cùng lúc, cước cho tuyến Cont / USAC hiện giao dịch quanh WS 240, trong khi số lượng lô hàng giảm do các chuyến đường dài đi phía Đông tiếp tục chiếm ưu thế. Điều này làm nhiều tàu rời khỏi khu vực, làm lượng quay vòng, mất cân bằng cung – cầu. Phân khúc Handy tại Địa Trung Hải cũng có một tuần sôi động khi tuyến Algeria/EU Med tăng mạnh. Ngay từ đầu tuần, danh sách tàu đã trở nên khan hiếm sau hoạt động mạnh đầu tuần, trong khi các nhà thuê tàu đã bắt đầu chuẩn bị tàu cho các lô hàng cuối tháng 3, hiện còn khoảng 10 lô hàng chưa được ký kết. Theo báo cáo, mức cước gần nhất

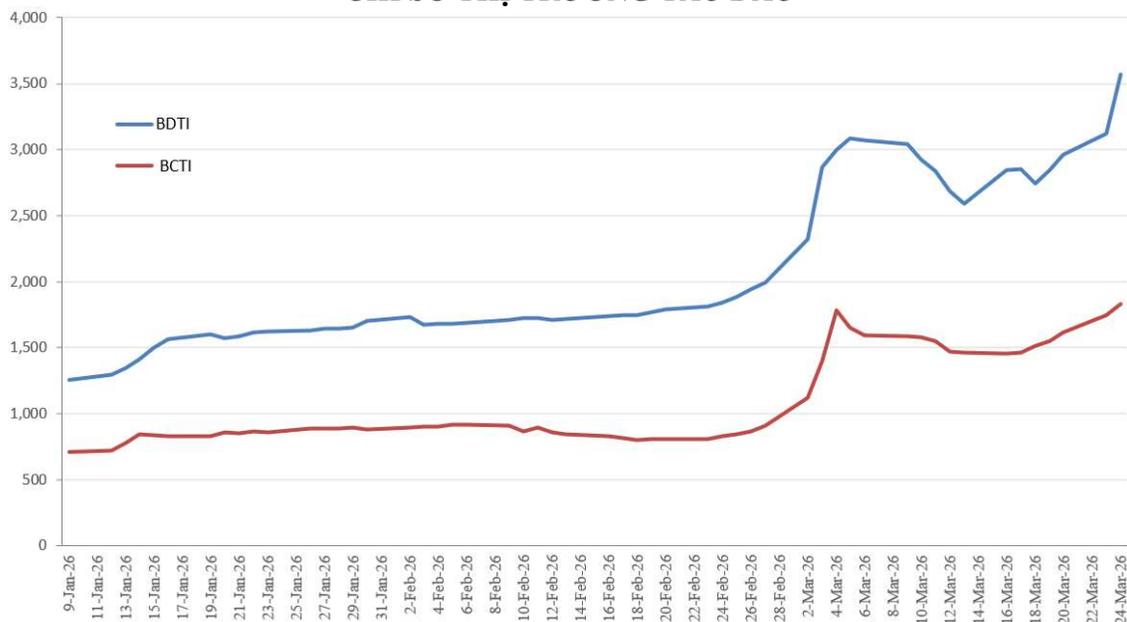
WS 400 được ghi nhận, tăng gần 100 điểm so với đầu tuần. Chủ tàu hiện đang cố gắng đẩy mức cước lên cao hơn, dẫn tới trạng thái giằng co. Dự kiến tuần tới cước vẫn có thể tăng và đạt khoảng WS 425. Ở Tây Bắc Âu cũng duy trì mức cước cao, tăng đều, tuyến X-UKC đạt WS 400.

**Phân khúc tàu dầu/hóa chất nhỏ:** Thị trường châu Á hiện tại chưa thấy tín hiệu cải thiện, khi chính phủ các nước ngày càng có xu hướng bảo hộ nguồn cung nội địa trong bối cảnh căng thẳng tại eo biển Hormuz tiếp tục leo thang. Cuối tuần trước, Trung Quốc đã công bố hạn chế xuất khẩu đối với nguyên liệu sản xuất phân bón, qua đó đóng lại thêm một tuyến thương mại vốn mới bắt đầu sôi động trở lại trong những tháng gần đây. Thị trường dầu cò vào Ấn Độ trong tháng 4 đang ở mức rất trầm lắng, do kết hợp giữa nhu cầu ít ỏi cùng với sự khó chấp nhận của người mua vì mức cước tàu cao. Một số tàu hiện chót ở mức 42 – 45 đô la Mỹ/tấn cho tuyến Straits – India, cao hơn so với các hợp đồng gần nhất, tuy nhiên vẫn chưa đủ bù đắp mức tăng mạnh của chi phí nhiên liệu đối với chủ tàu. Ngoài ra, xuất hiện báo cáo cho thấy Indonesia có thể áp dụng các biện pháp hạn chế xuất khẩu dầu cò nhằm ưu tiên cho dự án nhiên liệu sinh học nội địa. Về phía nguồn cung tàu, thị trường vẫn ghi nhận số lượng tàu có sẵn cao, tuy nhiên các nhà giao dịch gặp khó khăn trong việc định giá các giao dịch mới cho chi phí biến động mạnh. Trái ngược với thị trường phía Tây Suez đối với các tàu lớn, thị trường MR tại khu vực châu Á – Thái Bình Dương tiếp tục ảm đạm. Đơn cử, tuyến Hàn Quốc – Singapore hiện chỉ khoảng 12.600 đô la Mỹ/ngày trên cơ sở các chuyến hai chiều.

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

	Giá thuê tàu định hạn tuần 12/2026			Giá thuê tàu định hạn tuần 11/2026		
	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM
VLCC	115,000	76,000	58,000	110,000	75,000	59,000
SUEZMAX	72,000	47,000	35,000	70,000	47,500	35,000
AFRAMAX	60,000	39,000	31,500	60,000	40,000	32,000
LR-2	55,000	37,000	30,000	56,000	37,500	31,000
LR-1	35,000	27,000	22,000	35,000	27,500	23,000
MR	30,000	21,000	19,000	30,500	21,500	19,000
HANDY	22,000	18,000	17,000	22,000	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	440	▲	15	460	▲	15	470	▲	15
2	Bangladesh	450	▲	15	470	▲	15	480	▲	15
3	India	415			435			445		
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 12/2026

Name	Type	Blt year	LDT	Demolition place	Price (US\$/lt)	DWT	Comments
Puteri Zamrud Satu	LNG	2004	28,858	Bangladesh	375.00		
Puteri Firus Satu	LNG	2004	28,805	Bangladesh	375.00		As is Malaysia
Puteri Mutiara Satu	LNG	2005	28,804	Bangladesh	375.00		
Kuljak Arrow	Bulkers	2003	10,241	India	445.00	50,379	
Maya	Tankers	2000	10,129	India	-	44,990	
Hitit	Tankers	2006	9,010	Turkey	-	36,993	
Kokopo Chief	Containers	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](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.