



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 13/2026

(24/03/2025 – 31/03/2026)

1. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÃ QUA SỬ DỤNG:

Xuyên suốt tuần qua, mối quan hệ giữa phe Mỹ-Israel và Iran liên tục rơi vào quỹ đạo “ăn miếng trả miếng”. Chiến sự khó hạ nhiệt khi đầu tuần Mỹ cho 3.500 binh sĩ đến Trung Đông (tổng binh sĩ Mỹ tại đây lên đến hơn 50.000 người – Iran cáo buộc Mỹ có kế hoạch đổ bộ và chờ đợi tung hỏa lực). Mỹ nung nấu ý định “đột kích và không chế” đảo Kharg (hòn đảo nhỏ ở phía đông bắc vịnh Ba Tư, xử lý khoảng 90% lượng dầu thô xuất khẩu của Iran) nên Iran sẽ quyết sinh quyết tử bảo vệ điểm huyết mạch này. Trước đó, Iran cũng thông báo tới các hãng tàu về việc biến eo biển Hormuz thành “trạm quân sự” và thu phí “dịch vụ bảo vệ và an ninh hàng hải” dẫn đến giá dầu tăng 4% sau thông báo này (trong tháng 3, giá dầu Brent đã tăng 64%, giá dầu WTI tăng 52%, giá nhôm tăng mạnh nhất kể từ năm 2022). Mặt tích cực thì eo biển Hormuz không còn “là điểm nghẽn” mà chuyển hoá thành “hành lang hay trạm quân sự kiểm soát và mở cửa có chọn lọc”. Số lượng tàu di chuyển qua đây đã gia tăng đáng kể, nhưng chủ yếu là các tuyến đến Châu Á, nhờ đề xuất lưu thông luồng xanh “tàu không thù địch” với một số quốc gia đồng minh hoặc đối tác kinh tế của Iran (Nga, Trung Quốc, Ấn Độ, một số quốc gia ASEAN như Malaysia, Indonesia). Sau khi con tàu xui xẻo **Mayuree Naree** (30.193 dwt, đóng 2006 Ấn Độ) của chủ tàu Precious Shipping bị trúng đạn ngay eo biển Hormuz ngày 11/3, Bộ trưởng Bộ ngoại giao Thái Lan đã đàm phán với Đại sứ Iran ở Thái Lan về việc “được đảm bảo an toàn khi lưu thông qua eo biển” và được phía Iran phản hồi rất tích cực. Dẫu vậy, nhìn chung thì nỗi sợ hãi “vô hình” đang xâm chiếm tâm lý các chủ tàu/chủ hàng, đồng thời nhiều chuyên gia đánh giá việc lưu thông ở Vùng Vịnh mang rủi ro cao và khó lường, ngoài ra không phải tàu nào cũng đồng ý chi thêm “phí hành lang”. Đơn cử hàng chục tàu LNG từ Qatar phải neo đậu ngoài khơi vì không muốn đóng phí hoặc quan ngại rủi ro quân sự trong khi các tàu thuộc kiểm soát của các nước phương Tây “không thân thiện với Iran” vẫn phải tìm đường thay thế.

Ở mảng tàu hàng khô, hoạt động thuê tàu trầm lắng, chỉ số BDI tiếp tục giảm 42 điểm (↓2%) còn 1.995 điểm. Tổng quan các chỉ số thuê tàu như sau: duy nhất Capesize tăng 10 điểm (↑2,8%) lên 2.947 điểm. Các phân khúc còn lại hầu như giảm xuyên suốt tuần: Panamax bốc hơi 144 điểm (↓7,6%) còn 1.744 điểm, Supramax giảm 16 điểm (↓1,3%) còn 1.202 điểm, Handysize giảm 35 điểm (↓4,7%) còn 702 điểm. So với đầu tháng 3, chỉ số BDI đã giảm 145 điểm, tương đương ↓6,77%. Tổng quan các chỉ số thuê tàu trong tháng như sau: Capesize giảm 109 điểm (↓3,5%), Panamax giảm 198 điểm (↓10,19%), Supramax giảm 136 điểm (↓10,1%) và Handysize giảm 74 điểm (↓9,5%). Danh sách tàu bán tuần qua cũng tiếp tục được rút gọn xuống chỉ còn hơn 10 tàu – một mùa hè đầy bức bối và ảm đạm. Bắt đầu với phân khúc Supramax, chủ tàu Hy Lạp bán tàu **Platon** (58.502 dwt, đóng 2011 Hàn Quốc) với giá khoảng 15,4 triệu đô la Mỹ, tàu sắp lên đà đặc biệt 8/2026. Mức này khá hợp lý nếu so với tàu tương tự **Desert Glory** (57.412 dwt, đóng 2011 Hàn Quốc) bán cho Người mua Châu Âu vào tháng 1 với giá mềm hơn khoảng 14,8 triệu đô la Mỹ do sắp lên đà đặc biệt DD/SS 3/2026. Cũng trong tuần qua, chủ tàu Trung Quốc chốt tàu **Petrus** (57.374 dwt, đóng 2011 Hàn Quốc, DD/SS 4/2026) với giá khoảng 13,8 triệu đô la Mỹ. Giá này khá rẻ do tình trạng tàu kém, đăng kiểm CCS và sắp đến hạn đà

đặc biệt. Một tàu Supramax khác đóng Trung Quốc là **Titanas** (57.360 dwt, đóng 2012 Trung Quốc, DD/SS 11/2027) được chủ tàu Hy Lạp bán thành công với giá khoảng 14 triệu đô la Mỹ. Mức này giảm nhẹ nếu so với tàu **Hony Future** (56.689 dwt, đóng 2012 Trung Quốc, DD/SS 6/2027) được chủ tàu Hong Kong bán tuần trước giá khoảng 14,25 triệu đô la Mỹ. Ở phân khúc Handysize, tàu **DL Olive** (35.194 dwt, đóng 2013 Hàn Quốc, DD 11/2026, SS 12/2028) được bán với giá khoảng 15,3 triệu đô la Mỹ. Mức này nhỉnh hơn giao dịch cách đây một tháng, chủ tàu Hàn Quốc đã bán tàu chị em trẻ hơn một tuổi **DL Lavender** (35.194 dwt, đóng 2014 Hàn Quốc, DD 1/2027 SS 1/2029) với giá khoảng 15,8 triệu đô la Mỹ.

Ở mảng tàu dầu/hoá chất, các chỉ số đồng loạt tăng do cước phi mã, chỉ số BDTI (Baltic Dirty Tanker Index) tiếp tục nhích thêm 133 điểm (↑3,7%) lên 3.705 điểm. Tương tự, chỉ số BCTI (Baltic Clean Tanker Index) cũng tăng thêm 133 điểm (↑7,2%) lên 1.966 điểm – chỉ số cao nhất sau 3 năm 4 tháng kể từ tháng 12/2022 (ghi nhận 2.135 điểm trước thêm Lễ giáng sinh 23/12/2022). Tuy nhiên, rõ ràng là việc “cước tăng” này không mang lại tâm lý dễ chịu khi kéo theo một loạt chi phí vận hành khai thác tàu cũng gia tăng chóng mặt: phụ tùng vật tư dự trữ, không chỉ nhiên liệu mà còn dầu bôi trơn và mỡ, phí lên đà và nguyên vật liệu sửa chữa tàu, v/v... Nhìn chung, những tác động lâu dài và sâu rộng là điều khó tránh khỏi với tình hình chiến sự ngày càng căng thẳng. Thị trường mua bán thoạt nhìn có vẻ sôi động khi một loạt tàu VLCC, MR2 mới được chào bán tuần qua song chưa ghi nhận nhiều thương vụ thành công. Không nhiều Người mua sẵn sàng đầu tư trong bối cảnh thị trường xem yếu tố rủi ro như một điều cơ bản. Số giao dịch mua bán tuần qua rút gọn chỉ còn 5-6 tàu. Tàu chemical MR **High Seas** (49.999 dwt, đóng 2012 Hàn Quốc, DD/SS 10/2027) được chủ tàu D’Amico bán cho Người mua Hy Lạp với giá khoảng 27,6 triệu đô la Mỹ. Mức này khá khiêm tốn so với giao dịch cũ **S Fontvielle** (49.990 dwt, đóng 2013 Hàn Quốc, DD 09/2026, SS 07/2028) vừa được bán thành công với giá khoảng 32,5 triệu đô la Mỹ - đầu vậy, tàu **S Fontvielle** giá cao do có máy chính là loại electronic giúp tối ưu hiệu suất, tiết kiệm nhiên liệu và đáp ứng tiêu chuẩn khí thải, tàu cũng được giao ngay lập tức nên giá rất cao (trong vòng 2-3 tuần).

Name	Blt Year	Blt Place	Dwt	Price M.USD	Buyers	Comment
BULKERS / GENERAL CARGO CARRIERS						
Frontier Garland	2011	Japan	181,480	36.60	Greek	DD 01/2027, SS 01/2029
Talimen	2016	China	81,056	26.00	Undisclosed	DD/SS 11/2027
Platon	2011	Korea	58,502	15.40	Chinese	DD/SS due 08/2026
Petrus	2011	Korea	57,374	13.80	Undisclosed	DD/SS due 04/2026
Titanas	2012	China	57,360	14.00	Chinese	DD/SS 11/2027, Greek owners
Daranee Naree	2012	China	56,588	10.50	Singaporean	BBCB 59 months, DD/SS 05/2027
Baranee Naree	2012	China	56,441	10.50		BBCB 59 months, DD/SS 09/2027
Vipha Naree	2015	China	38,851	14.40	Undisclosed	BBCB 70 months, log-fitted, DD 07/2028, SS 04/2030
Viyada Naree	2016	China	38,716	14.40		BBCB 70 months, log-fitted, DD/SS freshly passed 01/2026, next DD 01/2029, SS 01/2031
DL Olive	2013	Korea	35,194	15.30	Undisclosed	DD 11/2026, SS 12/2028

Sigma Pioneer	2011	China	32,613	Undisclosed	Undisclosed	Log-fitted, DD/SS over due
TANKERS						
Talurex	2011	Korea	115,984	55.00	Undisclosed	DD/SS due 07/2026
Solvante	2010	Korea	110,295	50.00		DD due 06/2026, SS 02/2029
Penelop	2006	Korea	115,091	25.00	Undisclosed	Old sale, ice class 1A, eco M/E, DD/SS due 05/2026
PM Monarch	2007	China	76,543	20.00	Undisclosed	DD 05/2028, SS 05/2030
High Seas	2012	Korea	49,999	27.60	Greek, Spring Maritime	DPP, chemical IMO II/III, epoxy phenolic coated, DD/SS 10/2027
CONTAINER						
Cul Jakarta	2012	China	45,501	38.00	UAE-based	2758 teu, reefers 450 teu, ice class II, DD/SS 06/2027
Hammonia Baltica	2011	Germany	39,164	Undisclosed	Undisclosed	2798 teu, reefers 400 teu, ice class II, DD/SS due 05/2026
OTHERS						
Lycaste Peace	2003	Japan	49,999	48.00	Greek, European Navigation	LPG 77367cbm, DD freshly passed 02/2026, next DD/SS 02/2028

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
		03/2026	1M	3M	6M	12M				03/2026	1M	3M	6M	12M	
CAPESIZE							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							AFRIMAX								
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
LNG	180,000 cbm	257.00	2	Samsung	Celsius Tankers	Sep 2028	Price per unit
LNG	180,000 cbm	252.50	2	Hanwha Ocean	Maran Gas	2029	Price per unit
LNG	20,000 cbm	-	2	-	J/V btw CMA CGM and Capital Gas	2028	
LPG/ Ammonia	25,000 cbm	-	1	CSSC Huangpu Wenchong	Tianjin Southwest Marine	2027	
Tankers	VLCC size	131.00	3	Hanwha Ocean	Maran Tankers	FH 2029	Price per unit
Tankers	VLCC size	-	2+2	Panjin Dajin Offshore	Seatankers	From 2028	Price per unit
Tankers	157,000 dwt	89.50	1	DH Shipbuilding	Golden Energy	2029	
Tankers	156,800 dwt	88.80	1	DH Shipbuilding	Lavinia	Jun 2029	
Tankers	156,800 dwt	88.30	1	DH Shipbuilding	-	Oct 2029	
Tankers	115,000 dwt	75.00- 76.00	2	Hyundai H.I., Philippines	Asiatic Lloyd Maritime	2028-2029	Price per unit
Bulkers	82,000 dwt	-	4	Jiangsu New Hantong	Erasmus Shipinvest	2028	
Bulkers	64,000 dwt	34.00	6	New Dayang	Ciner, Turkey	2028-2029	
Containers	2,900 teu	42.00	4	Fujian Mawei	TS Lines, HK	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:

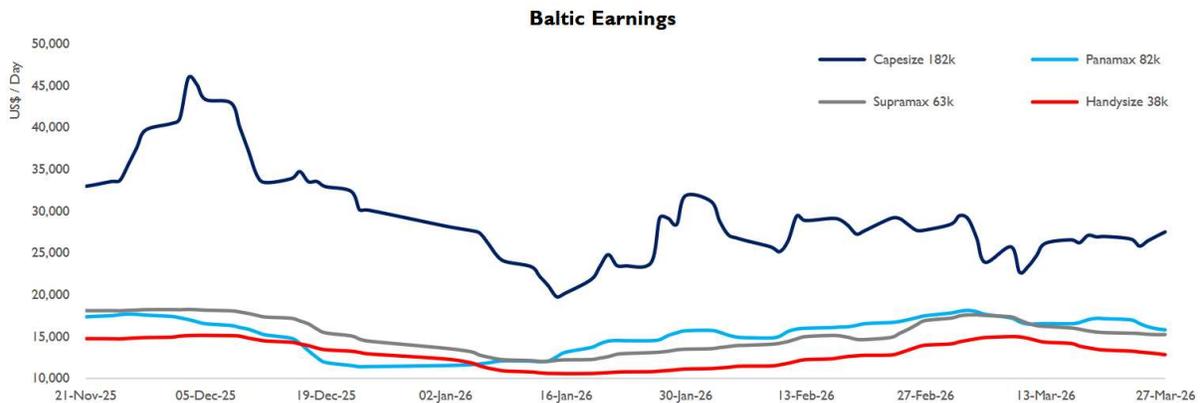
Chỉ số cước trung bình phân khúc **Ultramax** và **Supramax** tuần qua đóng cửa ở mức 15.241 đô la Mỹ, giảm 241 đô la Mỹ so với mức 15.473 đô la Mỹ của tuần trước. Thị trường tiếp tục chịu áp lực trong tuần này, với lượng tàu trông gia tăng tại Đại Tây Dương và lượng hàng mới rất hạn chế, đặc biệt là ở khu vực Vịnh Mỹ. Mức cước tại Nam Đại Tây Dương vẫn giữ vững, khi các chủ tàu tạm thời chưa điều tàu chạy ballast. Đối với thuê tàu định hạn, tàu **Asian Eternity** (64.683 dwt, đóng 2024) neo tại Key West được ghi nhận đang trong quá trình chốt hợp đồng thuê 4/6 tháng với Cargill ở mức khoảng 17.000 đô la Mỹ. Thị trường Thái Bình Dương nhìn chung vẫn cân bằng hơn, mặc dù hoạt động còn trầm lắng do biến động giá nhiên liệu và tâm lý thận trọng đã hạn chế đà tăng.

Chỉ số trung bình phân khúc Handies đóng cửa ở mức 12.842 đô la Mỹ, giảm 547 đô la Mỹ so với mức 13.389 đô la Mỹ của tuần trước. Thị trường trải qua một tuần đầy khó khăn khác, với áp lực ngày càng gia tăng tại hầu hết các khu vực xếp hàng ở Đại Tây Dương. Tại khu vực Continent và Địa Trung Hải, các điều kiện thị trường phần lớn không thay đổi, có rất ít thông tin mới và chỉ có một vài hoạt động hạn chế được ghi nhận. Tại Vịnh Mỹ, giá cước giảm nhanh chóng do áp lực giảm lên cả giá chào thuê và chào cho thuê, khi người thuê tàu và chủ tàu nhanh chóng điều chỉnh kỳ vọng của mình. Khu vực Nam Đại Tây Dương vẫn tương đối ổn định, nhưng giá nhiên liệu tăng đang có tác động đáng kể đến hoạt động chốt hợp đồng. Thị trường Thái Bình Dương tuần này vẫn khá im ắng, không có thay đổi đáng kể nào về các yếu tố cơ bản hay mô hình giao dịch, dẫn đến rất ít biến động tổng thể. Lượng tàu sẵn có tăng lên, đặc biệt là ở Đông Nam Á và Bắc Thái Bình Dương, trong khi khối lượng hàng hóa vẫn ở mức hạn chế. Mặc dù các yêu cầu thuê tàu mới từ Úc có sự gia tăng, nhưng tình hình chung trên toàn khu vực vẫn dậm chân tại chỗ.

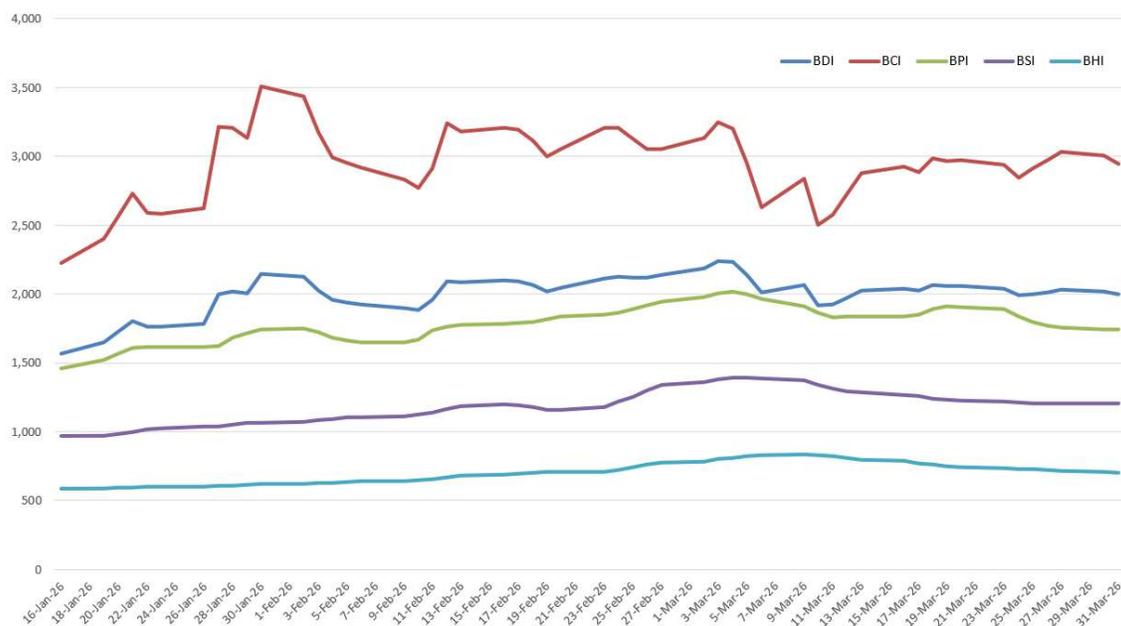
GIÁ THUÊ T/C TRUNG BÌNH TÀU HÀNG KHÔ THAM KHẢO NGÀY 30/03/2026

	US\$/ngày	▼/▲
SUPRAMAX	13.207	▼ 972
HANDIES 38K	12.842	▼ 1.488

(so sánh với giá trị ngày 24/03/2026)



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 102,88 đô la Mỹ/thùng – tăng 3,3% so với phiên giao dịch trước đó, trong khi giá chuẩn Brent dừng lại ở mức 112,78 đô la Mỹ /thùng – tăng 0,2%. Theo báo cáo, một trong những yếu tố làm gia tăng lo ngại về khả năng xung đột leo thang, lực lượng Houthi tại Yemen đã tham gia vào cuộc chiến cuối tuần qua, tiến hành các cuộc tấn công nhằm vào Israel hôm thứ Bảy. Nhóm này có thể phong tỏa eo biển Bab al-Mandab, một điểm nghẽn chiến lược nối Biển Đỏ với các tuyến vận tải toàn cầu. Nỗi lo giá dầu tăng tiếp nếu Houthi tấn công tàu hàng và buộc phải đóng cửa lối vào phía nam biển Đỏ. Nếu điều đó xảy ra, giá dầu có thể tăng thêm 5-10 đô la Mỹ/thùng. Việc Iran phong tỏa eo biển Hormuz đã đẩy giá dầu tăng khoảng 56% trong tháng 3. Đây là mức tăng theo tháng mạnh nhất kể từ năm 1988 và vượt cả mức tăng vào thời kỳ chiến tranh vùng Vịnh năm 1990. Tuy nhiên, một tin tích cực là một số tàu đi qua vùng eo biển Hormuz vẫn đang được duy trì. Trước đó, Tổng thống Mỹ Donald Trump đã cảnh báo các cơ sở năng lượng của Iran có thể bị phá hủy nếu Iran không mở lại eo biển Hormuz, sau khi nước này bác bỏ các đề xuất ngừng bắn của Mỹ và tiếp tục phóng tên lửa vào Israel.

3.2.1 Phân khúc tàu chở dầu thô

Phân khúc tàu VLCC	Thị trường tàu VLCC tại khu vực Trung Đông ghi nhận xu hướng giảm trong tuần khi các hoạt động giao dịch chững lại đáng kể. Nguyên nhân chủ yếu đến từ việc các nhà sản xuất Trung Đông trì hoãn xác nhận lịch trình hàng hóa tháng 4, khiến các nhà thuê tàu trở nên thận trọng và chưa vội chốt các hợp đồng mới. Tuy vậy, tuyến Trung Đông/Trung Quốc vẫn duy trì ở mức cao quanh WS 366. Tại khu vực Đại Tây Dương, tuyến Tây Phi/Trung Quốc ghi nhận quanh mức WS 163.			
Phân khúc tàu Suezmax	Theo ghi nhận, phân khúc tàu Suezmax tại Tây Phi khá sôi động, khi cước trên tuyến Nigeria/UKC được chốt ở mức WS 412. Theo ghi nhận, đà tăng này chủ yếu nhờ nhu cầu đối với dầu thô Tây Phi, được xem là lựa chọn an toàn hơn trong bối cảnh hiện tại. Nguồn cung tàu trong khu vực vẫn tương đối hạn chế khi nhiều chủ tàu tránh khu vực Trung Đông và ưu tiên khu vực Đại Tây Dương.			

Phân khúc tàu Aframax	Phân khúc tàu Aframax cũng theo xu hướng trên và duy trì sự ổn định và đà tăng vừa qua. Động lực chính đến từ nhu cầu vận chuyển các tuyến ngắn ổn định, hướng về các nhà máy lọc dầu tại Đông Nam Á và Viễn Đông. Bên cạnh đó, sự gia tăng hoạt động tại khu vực USG và Địa Trung Hải cũng góp phần hỗ trợ chủ tàu. Cước trên tuyến Ceyhan/Lavera ghi nhận tăng lên mức WS 640.			
	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	191.767	308.028	↑
	Med / Med	185.475	301.083	↑
	USG / Cont	128.766	239.336	↑
EC Mex / USG	164.930	372.978	↑	

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

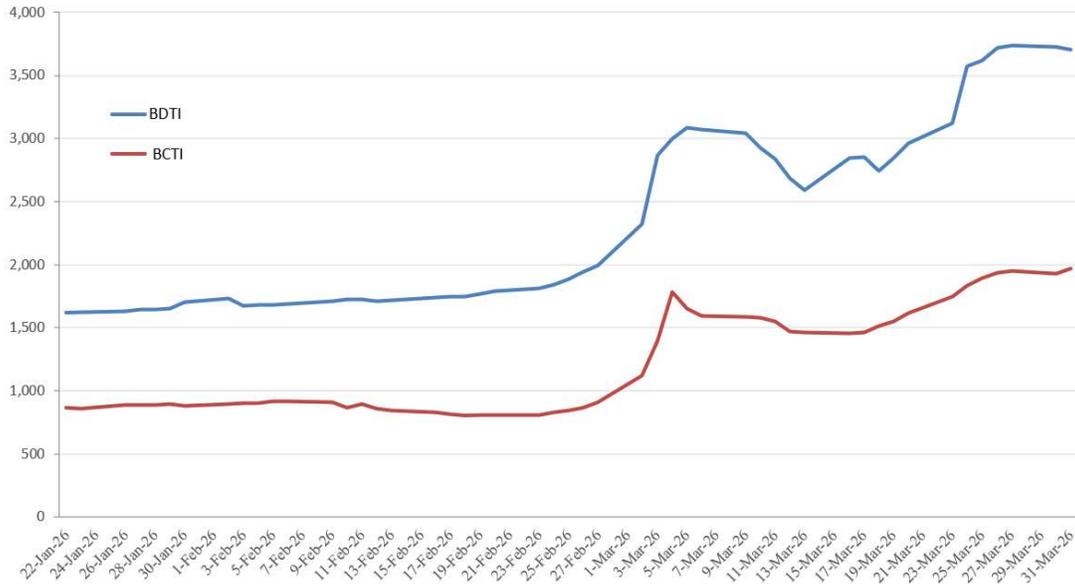
Đối với phân khúc **tàu MR-Handy**: Thị trường tàu MR tại khu vực Địa Trung Hải đã có một tuần vô cùng tích cực. Với phần lớn đội tàu bị thu hút sang thị trường Mỹ, số lượng tàu có sẵn tại khu vực gần như cạn kiệt, bất kỳ thời điểm nào cũng chỉ có tối đa hai tàu sẵn sàng và rất ít tàu đợi chờ quá 5 ngày. Nhờ vậy, chủ tàu tiếp tục đẩy mức cước tăng trên tất cả các tuyến. Tại thời điểm báo cáo, mức cước gần nhất cho tuyến Med/Transatlantic đạt WS 300, tăng khoảng 40 điểm so với đầu tuần. Các tuyến hành trình dài ghi nhận mức tăng mạnh hơn, Brazil và Tây Phi lần lượt được chốt tại mức WS 465 và WS 450, tăng khoảng 100 điểm trong tuần. Ngoài ra, có ghi nhận một số giao dịch cho tuyến Viễn Đông ở mức 7.700.000 đô la Mỹ, tăng khoảng 1.000.000 đô la Mỹ so với tuần trước. Tuy nhiên, trong 48 giờ qua, thị trường Mỹ đã hạ nhiệt do làn sóng tàu chạy rộng quay về. Điều này có thể dự đoán thị trường châu Âu có thể sẽ ổn định lại trong tuần tới, nhưng do chưa có dấu hiệu bổ sung đáng kể nào từ lượng tàu có sẵn, chủ tàu vẫn chiếm thế chủ động. Đối với phân khúc Handy tại Med, chủ tàu cũng được hưởng lợi từ sự thiếu hụt tàu trong tuần. Mặc dù vài ngày gần đây giao dịch có phần trầm lắng, tuyến X-Med tăng lên trên WS 600, so với mức WS 520 đầu tuần. Nhìn sang tuần tới, mặt bằng cước dự kiến duy trì trên WS 600, nhiều điều kiện thời tiết tại khu vực phía Tây, khả năng các lô hàng sẽ xuất hiện tăng cao trước kỳ nghỉ Lễ Phục Sinh, cũng như hoạt động có thể sôi động trở lại sau giai đoạn trì trệ gần đây.

Phân khúc tàu dầu/hóa chất nhỏ: Thị trường châu Á hiện vẫn đang chịu áp lực rất lớn, chịu tác động từ tình hình địa chính trị biến động và giá nhiên liệu cao. Thị trường khu vực châu Á hiện chủ yếu được hỗ trợ bởi các hợp đồng lâu dài trong khi các lô hàng chuyển rất hạn chế. Bên cạnh đó, thị trường dầu cọ vào nửa đầu tháng 4 gần như không có giao dịch mới. Người mua Ấn Độ gặp khó khăn trong việc chấp nhận mức cước cao do chủ tàu đưa ra và có xu hướng muốn đợi thêm, đồng thời họ ưu tiên sử dụng nguồn tồn nội địa đang ở mức cao. Theo báo cáo, Nova đã chốt một lô dầu cọ với mức khoảng 40 đô la Mỹ/tấn đi WCI cho lịch trình giữa tháng 4, tuy nhiên mức này vẫn chưa đủ bù đắp chi phí nhiên liệu tăng cao. Tương tự, Exxon đã chốt một lô hàng dầu nhờn với mức cước được báo cáo trong khoảng 58 – 61 đô la Mỹ/tấn đi WCI. Mặt khác, các lô hàng Acid Sulphuric đang bắt đầu xuất hiện trên thị trường với nhu cầu chủ yếu từ Indonesia. Hiện đang có khoảng cách lớn giữa mức cước của chủ tàu và kỳ vọng của người thuê tàu, với mức định hướng chung cho tuyến đi Indonesia vào khoảng 39 – 42 đô la Mỹ/tấn.

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

	Giá thuê tàu định hạn tuần 13/2026			Giá thuê tàu định hạn tuần 12/2026		
	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM
VLCC	110,000	70,000	56,500	115,000	76,000	58,000
SUEZMAX	73,000	47,000	34,000	72,000	47,000	35,000
AFRAMAX	60,000	38,500	31,000	60,000	39,000	31,500
LR-2	56,000	37,000	30,000	55,000	37,000	30,000
LR-1	36,000	27,000	22,000	35,000	27,000	22,000
MR	31,500	22,000	19,500	30,000	21,000	19,000
HANDY	23,000	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		460		470	
2	Bangladesh	450		470		480	
3	India	425	▲ 10	445	▲ 10	455	▲ 10
4	Turkey	270		280		290	

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

MỘT SỐ TÀU PHÁ ĐỔ GHI NHẬN TRONG TUẦN 13/2026

Name	Type	Blt year	LDT	Demolition place	Price (US\$/t)	DWT	Comments
Ocean Rosemary	Bulker	1995	8,783	Bangladesh	470.00	43,769	

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 khiêu nại nào liên quan đến tính chính xác của các thông tin trên.*