



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 15/2026

(09/04/2025 – 14/04/2026)

1. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÃ QUA SỬ DỤNG:

Ngày 8/4 tuần trước, lệnh ngừng bắn giữa phe Mỹ-Israel và Iran có hiệu lực để mở đường cho việc đàm phán. Tuy nhiên 30 chưa phải Tết, cuộc đàm phán diễn ra tại Pakistan không có gì là tốt đẹp giữa một bên không có ý định nhún nhường và một bên quen với việc đưa ra các yêu cầu áp đảo quá đáng. Có lẽ thời tiết mùa hè năm nay đã trở nên cực đoan hơn khi người đứng đầu nhà Trắng lập tức “nổi giận” và thông báo phong tỏa eo biển Iran (từ 21h Hà Nội ngày 13/4). Hải quân của Mỹ sẽ chặn và kiểm tra các tàu đến-đi từ các cảng Iran - giáng một đòn tiến thoái lưỡng nan cho các chủ tàu dự định “trả phí hành lang quân sự” để lưu thông qua eo biển Hormuz. Nước Mỹ nghĩ rằng việc “phong tỏa eo biển Hormuz” có thể thúc đẩy Iran ngồi xuống đàm phán và mở cửa lại. Họ không che giấu ý định buộc Iran chấp nhận các điều kiện đàm phán chấm dứt chiến tranh bằng cách gia tăng sức ép lên nền kinh tế nước này. Dù Iran đã quen với các lệnh trừng phạt của Mỹ song hệ lụy thiệt hại là không tránh khỏi. Vì vậy, thay vì giảm leo thang căng thẳng thì lệnh phong tỏa từ Mỹ như xát thêm muối vào vết thương hở vốn đang nhức nhối ở vùng Vịnh. Trước khi đến được vòng đàm phán thứ hai thì mọi thứ lúc này như đang cầm bật lửa đùa nghịch trên các thùng thuốc súng.

Tuần qua chỉ số BDI duy trì sự ổn định, tiếp tục tăng thêm 193 điểm (↑8,9%) lên 2.354 điểm – tăng trưởng dương liên tục kể từ khi sang tháng 4. Tổng quan các chỉ số thuê tàu đều khá tích cực như sau: Capesize tiếp tục tăng 436 điểm (↑13,4%) lên 3.617 điểm. Panamax nhích thêm 58 điểm (↑3,1%) lên 1.900 điểm. Supramax cũng tăng nhẹ 51 điểm (↑3,9%) lên 1.344 điểm. Handysize cũng dần hồi phục, tăng nhẹ 12 điểm (↑1,7%), lên 706 điểm. Dẫu vậy hoạt động mua bán tàu tuần khá chậm chạp và cô đọng còn dưới 10 tàu. Bắt đầu với phân khúc Supramax, tàu **Serene Amelia** (57.238 dwt, đóng 2010 Hàn Quốc, DD 12/2027, SS 09/2029) được chủ tàu Hy Lạp bán với giá khoảng 14,5 triệu đô la Mỹ - giá hợp lý vì hạn đà tàu còn dài. Tháng trước, tàu trẻ hơn một tuổi **Platon** (58.502 dwt, đóng 2011 Hàn Quốc, DD/SS 8/2026) về tay Người mua Trung Quốc với giá khoảng 15,4 triệu đô la Mỹ. Tàu **K.Ruby** (55.688 dwt, đóng 2011 Nhật, DD/SS 10/2026) được bán với giá khoảng 15,8 triệu đô la Mỹ. Mức này khá hợp lý và là mốc tham chiếu cho dòng Supramax đóng Nhật xung quanh 15 tuổi, máy chính Wartsila. Tuần trước, tàu trẻ hơn ba tuổi **Aquavita Bay** (55.757 dwt, đóng 2014 Nhật, DD 05/2026, SS 7/2029, máy chính Wartsila) cũng được bán với giá khoảng 20 triệu đô la Mỹ. Sang phân khúc Handysize, chủ tàu Thổ Nhĩ Kỳ bán tàu **Gulnak** (35.167 dwt, đóng 2011 Trung Quốc, DD 12/2028, SS 01/2031) với giá khoảng 9,3 triệu đô la Mỹ. Giá này rất rẻ khi tàu vừa qua đà đặc biệt tháng 12/2025. Để tham khảo, tàu trẻ hơn một tuổi **Asia Spirit** (35.031 dwt, đóng 2012 Trung Quốc, DD/SS 4/2027) được bán với giá khoảng 11,5 triệu đô la Mỹ. Cuối cùng, ghi nhận tàu già **Aeolos** (31.640 dwt, đóng 2001 Nhật, DD 03/2029, SS 02/2031) được chủ tàu Hy Lạp bán với giá khoảng 6,6 triệu đô la Mỹ - giá không cao vì tàu vừa qua đà đặc biệt. Tháng 2, tàu già hơn một tuổi **Neva** (31.824 dwt, đóng 2000 Nhật, DD 3/2028 SS 1/2030) về tay Người mua Trung Quốc với giá khoảng 5,4 triệu đô la Mỹ. Như vậy, giá tàu **Aeolos** sẽ là mốc tham chiếu mới cho cỡ tàu 32k đóng Nhật già xung quanh 25 tuổi.

Ngược lại ở mảng tàu dầu/hoá chất, thị trường dễ hưởng lợi dựa vào bất ổn địa chính trị, thì cũng dễ hứng chịu tổn thương. Lúc này chiến sự vùng Vịnh có nhiều diễn biến trái chiều liên tục, chỉ số BDTI (Baltic Dirty Tanker Index) vẫn trên đà giảm 383 điểm (↓10,4%) còn 3.275 điểm. Chỉ số BCTI (Baltic Clean Tanker Index) khá ổn định, nhích nhẹ 63 điểm (↑3%) lên 2.147 điểm - cao nhất trong vòng 5 năm qua (ngày 22/12/2022 – ghi nhận mốc tương tự, 2.143 điểm). Lệnh phong toả eo biển Hormuz từ Mỹ đã được 2 ngày và “cuộc dạo chơi của Mỹ-Israel ở Iran” sắp bước sang ngày thứ 50, hậu quả kinh tế và sự sụt giảm nhu cầu dầu mỏ ngày càng rõ rệt. Lượng dự trữ dầu mỏ là hữu hạn và các quốc gia đang kêu gọi giảm nhu cầu năng lượng để cân bằng lại, song sẽ ngày càng khó khăn hơn khi tình trạng bất ổn kéo dài. Thị trường mua bán tuần qua ghi nhận gần 20 thương vụ thành công với một nửa thuộc về cỡ Suezmax và Aframax, phần còn lại chia cho MR, J19 và tàu chemical nhỏ. Ở phân khúc MR chemical, ghi nhận tàu **Ocean Spirit** (49.995 dwt, đóng 2012 Hàn Quốc, DD/SS 10/2027) được chủ tàu Hy Lạp chốt với giá khoảng 27 triệu đô la Mỹ. Mức này hơi mềm nếu so với tàu **High Seas** (49.999 dwt, đóng 2012 Hàn Quốc, DD/SS 10/2027) về tay Người mua Hy Lạp tuần trước với giá nhỉnh hơn khoảng 27,6 triệu đô la Mỹ. Sang dòng tàu J19, thị trường cực kỳ khan hiếm tàu bán nhưng tuần này ghi nhận đến hai giao dịch thành công. Chủ tàu Hà Lan bán tàu **Chem Strem** (19.998 dwt, đóng 2010 Nhật, DD 05/2028, SS 04/2030) với giá khoảng 20,8 triệu đô la Mỹ và chủ tàu Hàn Quốc bán tàu **JBU Sapphire** (19.860 dwt, đóng 2009 Nhật, DD 07/2027, SS 07/2029) cho Người mua Trung Quốc với giá khoảng 18.7 triệu đô la Mỹ. – đây là các mức giá phù hợp để tham chiếu.

Hoạt động đóng mới tàu năm 2026 có khởi đầu vô cùng mạnh mẽ. Theo thống kê, tổng số đơn đặt hàng các phân khúc đạt 422 tàu trong quý 1, tăng 34% so với cùng kỳ năm ngoái (315 tàu ghi nhận trong quý 1/2025). Trong đó tàu dầu đang chiếm ưu thế, số lượng đặt đóng mới tăng gần gấp đôi so với năm trước song có sự phân hoá mạnh. Cụ thể, tàu VLCC/ULCC tăng vọt từ 3 lên 64 tàu, tương đương gấp 20 lần chỉ trong 1 quý, nhờ sự xáo trộn địa chính trị và kéo dài tuyến đường thương mại dầu thô (các chủ tàu Hy Lạp đi đầu, đặt đóng 24 tàu VLCC trong quý 1/2026, so với 2 tàu trong quý 1/2025). Phân khúc Suezmax cũng tăng từ 12 lên 41 tàu. MR2 cũng gấp ba lần tăng từ 8 lên 26 tàu. Do các chủ tàu chuyển sang đóng tàu cỡ lớn nên lượng tàu nhỏ hay chở hoá chất giảm khá nhiều, ghi nhận mốc 43 giảm còn 10 tàu. Số lượng đặt đóng tàu khô cũng giảm nhẹ từ 80 xuống 74 tàu (↓7,5%), xu hướng cũng dịch chuyển sang cỡ lớn như Newscastlemax, Capesize và Ultramax. Hoạt động đóng tàu container tương đối ổn định ở 159 tàu, tăng 10% so với cùng kỳ năm 2025, với cơ cấu dịch chuyển sang các cỡ nhỏ hơn và chở được nhiều hàng hoá lỏng hơn. Cuối cùng nhưng cũng không kém phần quan trọng, số lượng đặt đóng tàu LNG tăng từ 12 lên 37 tàu (↑208%). Trong đó, tàu LNG cỡ lớn (từ 141k-200k cbm) chiếm đến 35/37 tàu đóng mới. Nhận xét chung từ thông tin đóng mới quý 1/2026 thấy rõ rệt xu hướng dịch chuyển quanh các tàu chở dầu thô cỡ lớn, tàu rời lớn-trung hiện đại và tàu LNG cỡ lớn cùng với sự hiện diện áp đảo từ các chủ tàu Hy Lạp (chiếm ít nhất 50% số lượng đặt đóng mới từng phân khúc, số lượng đặt đóng quý 1/2026 tăng gấp 3 lần (từ 33 tàu lên 102 tàu) so với năm ngoái).

Name	Blt Year	Blt Place	Dwt	Price M.USD	Buyers	Comment
BULKERS / GENERAL CARGO CARRIERS						
Yangze 901	2012	China	93,229	12.80	Reachy	DD/SS 01/2027
Ohshu Maru	2011	Japan	92,075	16.20	Undisclosed	DD/SS due 06/2026
ASL Ixora	2012	Japan	61,470	19.60	Chinese	DD/SS 01/2027
Serene Amelia	2010	Korea	57,238	14.50	Undisclosed	Grab fitted, DD 12/2027, SS 09/2029
K. Ruby	2011	Japan	55,688	15.80	Undisclosed	M/E Wartsila flex, DD/SS 10/2026
Poseidon S	2008	Japan	53,482	13.00	Turkish	DD 03/2028, SS 03/2030

Astro Orion	2017	China	37,388	21.00	Cosmoship	Log-fitted, eco M/E, DD/SS 05/2027, Greek owners
Gulnak	2011	China	35,167	9.30	Greek	DD/SS passed 12/2025, next DD 12/2028, SS 01/2031, Turkish owners
Aeolos	2001	Japan	31,640	6.60	Undisclosed	OHBS, DD/SS freshly passed 03/2026, next DD 03/2029, SS 02/2031
TANKERS						
Stena Surprise	2012	Korea	158,491	60.80	Undisclosed	Scrubber fitted, DD/SS 05/2027
Talurex	2011	Korea	115,984	105.00	Undisclosed	DD/SS due 07/2026
Solvante	2011	Korea	110,295		Undisclosed	DD due 06/2026, SS 02/2029
Penelop	2006	Korea	115,091	Undisclosed	Undisclosed	Ice class 1A, DD/SS due 05/2026
P. Alik	2010	Korea	105,304	42.65	Undisclosed	Scrubber fitted
PM Monarch	2007	China	76,578	20.00	Undisclosed	DD 05/2028, SS 05/2030
PM Imperial	2007	China	76,573	20.00		DD 11/2028, SS 08/2030
Shahrazad	2009	Korea	74,999	20.15	Undisclosed	<i>Updated the price (last week reported at USD22.15m),</i> DD 12/2027, SS 11/2029
Ever Victory	2005	Japan	70,426	14.68	Undisclosed	DD 07/2028, SS 06/2030
Sea Raker	2005	Japan	70,426	14.00	HK-based	Old sale, DD 10/2027, SS 07/2029
Pro Onyx	2019	Korea	49,999	39.00	Undisclosed	TC attached till 08-12/2026, scrubber fitted, chemical IMO II/III, epoxy coated, DD 09/2027, SS 09/2029, Korean owners
Ocean Spirit	2012	Korea	49,995	27.00	Undisclosed	Chemical IMO II, epoxy phenolic coated, DD/SS 10/2027, Greek owners
Ardmore Engineer	2014	Korea	49,420	35.50	GESCO	Scrubber fitted, chemical IMO II/III, epoxy coated, eco M/E, DD 04/2027, SS 03/2029
GT Freedom	2003	Japan	45,994	Undisclosed	Undisclosed	DD due 06/2026, SS 05/2028

East Coast	2005	Korea	37,515	11.70	Undisclosed	Scrubber fitted, chemical IMO II/III, epoxy phenolic coated, ice class 1B, DD 04/2028, SS 03/2030, Dutch owners
Chem Stream	2010	Japan	19,998	20.80	Undisclosed	Chemical IMO II/III, stainless steel, DD 05/2028, SS 04/2030, Dutch owners
JBU Sapphire	2009	Japan	19,860	18.70	Chinese	Chemical IMO II/III, stainless steel, DD 07/2027, SS 07/2029, Korea owners
MRC Semiramis	2008	Turkey	6,137	8.30	Turkish	Old sale and delivered, chemical IMO II, marineline coated, DD due 06/2026, SS 02/2028
MRC Emirhan	2008	Turkey	6,128	8.30		Old sale and delivered, chemical IMO II, marineline coated, DD 12/2026, SS 11/2028

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							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
LNG	174,000 cbm	255.50	2	Hyundai Samho	Sonangol	Q2&Q3 2029	Price per unit
VLAC	90,000 cbm	-	2	Jiangnan	Thenamaris	2029	Ammonia dual fuel
LNG	88,000 cbm	116.00	2+2	Hyundai H.I.	Oceangold	Q4 2028 Q1 2029	Price per unit
LPG	40,000 cbm	79.00	2	Hyundai H.I.	Byzantine Maritime	2029	Price per unit
Tankers	320,000 dwt	138.00	4+2	Henglo	AET	2029	Price per unit
Tankers	300,000 dwt	132.50	2	Hanwha Ocean	Stealth Maritime	2030	Price per unit
Tankers	300,000 dwt	-	1	Hanwha Ocean	Carlova Maritime Greece	Q3 2029	
Tankers	157,000 dwt	88.50	2	GSI China	Eastern Pacific	SH 2028	Price per unit
Tankers	114,000 dwt	-	1	Hanwha Ocean	Carlova Maritime Greece	Q2 2028	
Tankers	50,000 dwt	50.70	8	Hafnia (6), Hyundai Vietnam (2)	Hafnia	2029	Price per unit
Bulkers	92,500 dwt	-	4	Swan Defense H.I.	Energy ONE	Oct 2029	
Bulkers	20,000 dwt	50.00	2	New Jiangzhou	China Merchants	FH 2028	Price per unit
Containers	24,000 teu	-	6	Hanwha Korea	Evergreen Marine	-	Methanol dual fuel
Containers	24,000 teu	-	5	GSI China	Evergreen Marine	-	Methanol dual fuel
Containers	3,100 teu	48.00	2+2	Chengxi	Peter Doehle	2029-2030	Price per unit
Feeders	1,900 teu	-	2+2	Huangpu Wenchong	Erasmus Shipinvest	2029	Price per unit
Feeders	1,800 teu	39.20	2+2	Huangpu Wenchong	Erasmus Shipinvest	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:

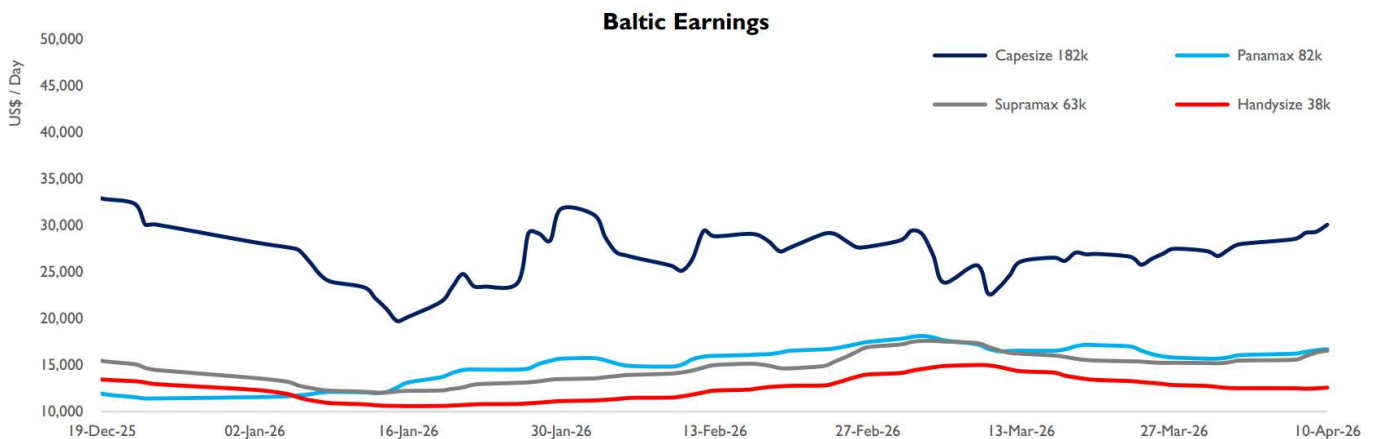
Chỉ số cước trung bình phân khúc **Ultramax** và **Supramax** tuần qua đóng cửa ở mức 16.538 đô la Mỹ, tăng 1.062 đô la Mỹ so với mức 15.476 đô la Mỹ của tuần trước. Thị trường đã có một tuần tích cực, với tâm lý tại Đại Tây Dương được cải thiện nhờ nhu cầu từ Vịnh Mỹ mạnh mẽ hơn, được hỗ trợ bởi sự gia tăng đột biến của tuyến Vịnh Mỹ đi Viễn Đông vào giữa tuần. Thị trường Thái Bình Dương cũng khởi sắc. Sau lệnh "ngừng bắn" tại Iran, giá nhiên liệu đường như đã giảm vừa đủ để kích thích nhu cầu thuê tàu định hạn của các nhà khai thác, trong đó các tàu eco-Ultramax hiện đại đặc biệt được săn đón. Chúng tôi đã thấy nhiều giao dịch được chốt ở mức khả quan, gần ngưỡng 18.000 đô la Mỹ, trong bối cảnh các cuộc đàm phán thuê tàu định hạn trên 1 năm vẫn đang tiếp diễn. Một quan điểm cho rằng các nhà thương mại, chủ hàng và các bên tham gia thị trường đã trì hoãn lâu nhất có thể trong thời gian diễn ra xung đột Trung Đông, và chính những bên này hiện đang quay trở lại thị trường khi giá nhiên liệu hạ nhiệt.

Chỉ số cước trung bình phân khúc **Handies** đóng cửa ở mức 12.573 đô la Mỹ, tăng 65 đô la Mỹ so với mức 12.508 đô la Mỹ của tuần trước. Đây là một tuần tương đối yên tĩnh đối với phân khúc Handysize; hoạt động tại khu vực Lục địa châu Âu và Địa Trung Hải khá trầm lắng, khiến giá cước giảm nhẹ. Tàu **Shadam Wisdom** (35.052 dwt, đóng 2010) được chốt Nova Marine giao tàu tại Morocco cho một chuyến hàng đi Nam Tây Ban Nha với giá khoảng 8.500 đô la Mỹ/ngày. Tại khu vực Nam Đại Tây Dương, nhu cầu mới trở lại cùng các hoạt động gia tăng đã hỗ trợ tâm lý thị trường vững chắc hơn một chút, với thông tin một tàu khoảng 38.000 dwt được chốt giao tại Recalada đi Morocco ở mức khoảng 20.000 đô la Mỹ/ngày. Ngược lại, khu vực Vịnh Mỹ tiếp tục tụt lại phía sau khi lượng tàu trống dồi dào và nhu cầu mới hạn chế đã gây áp lực giảm lên giá cước. Tại Thái Bình Dương, thị trường khởi sắc khi tâm lý lạc quan được củng cố trên toàn lưu vực. Giao dịch cân bằng cho thấy các chủ tàu và bên thuê tàu đã thống nhất được kỳ vọng về mức cước cao hơn, trong khi việc thắt chặt nguồn cung tàu ở Viễn Đông, đặc biệt là cho các lịch tàu vào cuối tháng 4, đã đẩy mức giá thuê lên cao. Tại Đông Nam Á, nguồn cung tàu hạn chế và các yêu cầu thuê tàu từ Úc gia tăng tiếp tục hỗ trợ đà tăng trưởng của thị trường.

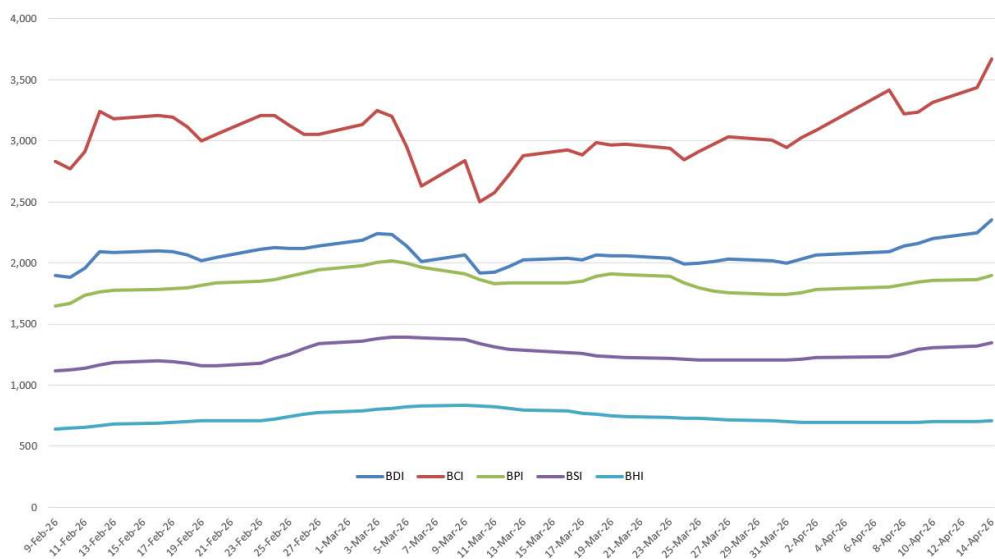
GÍA THUÊ T/C TRUNG BÌNH TÀU HÀNG KHÔ THAM KHẢO NGÀY 14/04/2026

	US\$/ngày	▲/▼
SUPRAMAX	14.504	▲ 1.062
HANDIES 38K	12.573	▲ 65

(so sánh với giá trị ngày 06/04/2026)



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 96,18 đô la Mỹ/thùng – giảm 3% so với phiên giao dịch trước đó, trong khi giá chuẩn Brent dừng lại ở mức 96,7 đô la Mỹ/thùng – giảm 3%. Việc hải quân Mỹ triển khai các biện pháp phong tỏa eo biển Hormuz được đánh giá có thể làm gia tăng căng thẳng khu vực, đồng thời vấp phải cảnh báo trả đũa từ Iran khi đàm phán kết thúc mà không đạt thỏa thuận. Lo ngại xung đột leo thang khiến thị trường dầu thô biến động mạnh phiên đầu tuần. Theo báo cáo, trong phiên có thời điểm giá dầu đã vọt tăng 8 – 9 đô la Mỹ/thùng. Tuy vậy, giá dầu đã hạ nhiệt sau khi có tín hiệu phía Mỹ vẫn sẵn sàng tham gia đàm phán nhằm tìm kiếm giải pháp, đồng thời cho rằng phía Iran cũng đang tìm cách tháo gỡ tình hình. Trong khi đó, chi phí nhiên liệu xăng dầu tại nhiều nước trên thế giới tăng mạnh từ sau khi xung đột Mỹ, Israel - Iran nổ ra khiến người dân tại nhiều quốc gia giảm chi tiêu, các nước điều chỉnh các biện pháp hỗ trợ khẩn cấp để ứng phó với chi phí năng lượng tăng, kế hoạch xuất khẩu dầu thô tại nhiều nước sản xuất dầu lớn cũng giảm mạnh.

3.2.1 Phân khúc tàu chở dầu thô

Phân khúc tàu VLCC	Thị trường tàu VLCC tại Trung Đông vẫn tiếp tục xu hướng trầm lắng, khi các chủ tàu tiếp tục thận trọng trước những rủi ro kéo dài tại Eo biển Hormuz. Theo báo cáo, cước tại khu vực này đã hạ nhiệt so với mức đỉnh những vẫn duy trì ở mức rất cao. Thị trường đang có xu hướng sử dụng các tuyến thay thế như Vịnh Oman nhằm tránh các khu vực bị hạn chế. Trong khi đó, khu vực Đại Tây Dương đang chịu áp lực giảm do số lượng tàu có sẵn cao với cước tuyến USG/Trung Quốc giảm về khoảng mức 18 – 19 triệu đô la Mỹ.		
	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	348.064	444,200 ↑
	USG/Trung Quốc	157.861	112,750 ↓

<p>Phân khúc tàu Suezmax</p>	<p>Theo ghi nhận, phân khúc Suezmax vẫn ở mức cao lịch sử, tuy nhiên xu hướng đang chịu áp lực giảm tại khu vực Đại Tây Dương, khi lượng tàu sẵn có tăng mạnh, đặc biệt ở Tây Phi, làm gia tăng lợi thế cho phía thuê tàu. Mặc dù đã có lệnh ngừng bắn tạm thời giữa Mỹ và Iran, các chủ tàu vẫn giữ tâm lý thận trọng và tiếp tục điều tàu chạy vòng qua Mũi Hảo Vọng, khiến việc đánh giá khả năng qua Trung Đông vẫn chỉ là lý thuyết. Dù nhu cầu hàng hóa tại khu vực Vịnh có tăng, thị trường vẫn đang quan sát để đánh giá mức độ an toàn của eo biển Hormuz trước khi quay lại hoạt động bình thường.</p> <table border="1" data-bbox="526 436 1458 737"> <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>176.612</td> <td>145,300</td> <td style="text-align: center;">↓</td> </tr> <tr> <td>Guyana / UKC</td> <td>176.947</td> <td>147,850</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	176.612	145,300	↓	Guyana / UKC	176.947	147,850	↓								
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	176.612	145,300	↓																		
Guyana / UKC	176.947	147,850	↓																		
<p>Phân khúc tàu Aframax</p>	<p>Phân khúc Aframax vẫn duy trì ở mức cao dù đã có sự suy giảm tại khu vực Địa Trung Hải, nơi các chủ tàu đang nỗ lực thiết lập một mức cước mới. Thị trường Đại Tây Dương và USG cũng đã giảm so với mức đỉnh gần đây, tuy nhiên vẫn ở mức cao, với khoảng 300.000 đô la Mỹ/ngày tại cái tuyến ven bờ chủ chốt. Dù tâm lý thị trường có phần suy yếu, nguồn cung tàu hạn chế cùng nhu cầu xuất khẩu mạnh từ Mỹ được kỳ vọng sẽ tiếp tục hỗ trợ triển vọng tích cực tại các khu vực trọng điểm.</p> <table border="1" data-bbox="526 1081 1458 1493"> <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></td> <td>278,000</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Med / Med</td> <td>285,682</td> <td>191,250</td> <td style="text-align: center;">↓</td> </tr> <tr> <td>USG / Cont</td> <td>224,780</td> <td>187,361</td> <td style="text-align: center;">↓</td> </tr> <tr> <td>EC Mex / USG</td> <td>345,095</td> <td>316,600</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		278,000		Med / Med	285,682	191,250	↓	USG / Cont	224,780	187,361	↓	EC Mex / USG	345,095	316,600	↓
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		278,000																			
Med / Med	285,682	191,250	↓																		
USG / Cont	224,780	187,361	↓																		
EC Mex / USG	345,095	316,600	↓																		

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

Đối với phân khúc **tàu MR/Handy**: Phân khúc MR tại UKC đã tăng trong tuần qua khi nhu cầu tàu cải thiện hơn trong khi số lượng tàu có sẵn vẫn hạn chế. Dự kiến tình trạng khan hiếm tàu sẽ tiếp diễn do nguồn cung bổ sung hạn chế, khi nhiều tàu đang thực hiện các chuyến hành trình dài từ châu Âu. Thị trường USG cũng ghi nhận xu hướng ổn định. Triển vọng tuần tới vẫn tích cực khi tình trạng chậm trễ tại Panama ngày càng kéo dài, trong khi nhu cầu vận chuyển vẫn duy trì ở mức cao. Tại khu vực Đông Á, cước tàu duy trì tương đối tốt so với tuần trước. Tuy nhiên, hoạt động giao dịch kín đã khiến số lượng tàu có sẵn trở nên ít ỏi hơn trước ngày 20. Thị trường tàu Handy tại UKC ghi nhận người thuê tàu nhanh chóng chốt hợp đồng trong bối cảnh số lượng tàu vốn đã khan hiếm. Dự kiến sang tuần tới, cước có thể tiếp tục tăng khi nguồn tàu có sẵn vẫn còn hạn chế.

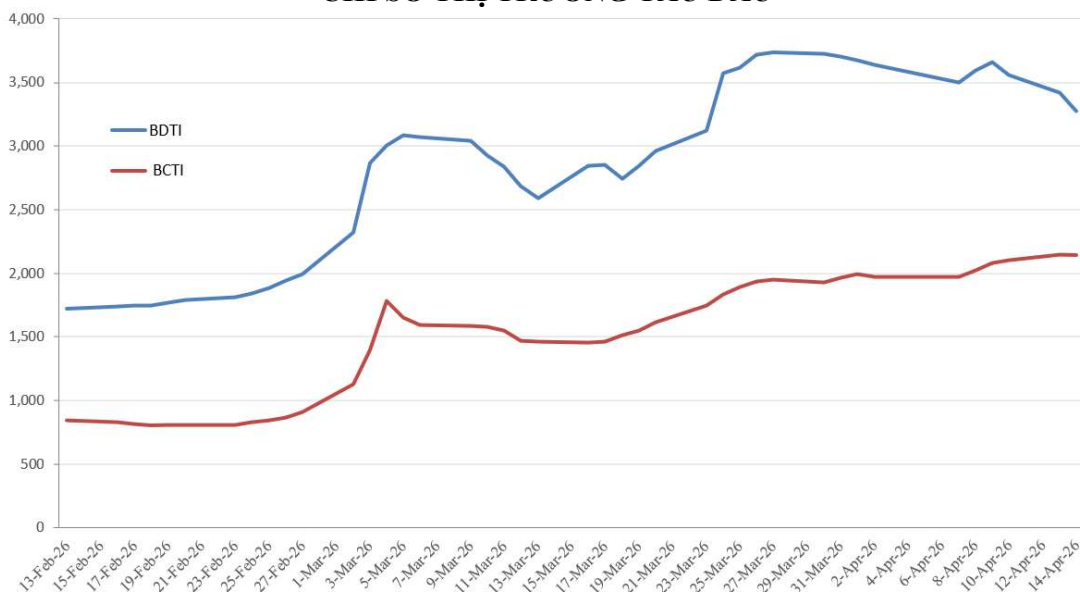
Bên cạnh đó, tại Địa Trung Hải hoạt động ban đầu diễn ra chậm nhưng tăng tốc hơn vào cuối tuần và cước hiện duy trì ở mức tốt.

Phân khúc tàu dầu/hóa chất nhỏ: Theo báo cáo, thị trường USG – châu Âu, cước cho tuyến Houston/Rotterdam giảm khoảng 10-20 đô la Mỹ/tấn trong tuần qua với các lô hàng 3.000 và 5.000 tấn, do nhu cầu trầm lắng. Tuy nhiên, thị trường xuất phát từ USG đã khởi động với sự tích cực, bất chấp lệnh ngừng bán tại Trung Đông vẫn còn nhiều bất ổn. Khu vực Trung Đông ghi nhận thông tin về lệnh ngừng bán hiện vẫn chưa thúc đẩy gia tăng lưu lượng hàng hóa chất qua Eo biển Hormuz. Phần lớn các nhà máy vẫn đóng cửa, trong khi các cơ sở tại UAE, Kuwait và Jubail gần đây chịu ảnh hưởng từ các cuộc tấn công của Iran. Tiếp đến, cước vận chuyển dầu đậu nành từ Nam Mỹ tiếp tục tăng mạnh, ghi nhận mức tăng khoảng 20 đô la Mỹ/tấn so với tuần trước, do số lượng tàu quanh khu vực xếp hàng rất hạn chế. Theo ghi nhận, ít có tàu di chuyển xuống khu vực này, khi lợi nhuận trên tuyến xuyên Đại Tây Dương vẫn hấp dẫn hơn. Ngoài ra, sự trầm lắng của thị trường châu Á cũng làm giảm sự quan tâm của chủ tàu với các tuyến đến Ấn Độ. Đồng thời, cước vận chuyển cho hàng hóa chất từ châu Á không ghi nhận thay đổi nào trong tuần qua. Thị trường vẫn tạo ra đủ lượng hàng để duy trì cho phần lớn đội tàu. Tuy nhiên, nhìn chung cả chủ hàng và chủ tàu đều đang áp lực nhất định, khi khối lượng hàng hóa có xu hướng giảm dần theo tuần, bắt đầu ảnh hưởng đến số lượng tàu trong khu vực.

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

	Giá thuê tàu định hạn tuần 15/2026			Giá thuê tàu định hạn tuần 14/2026		
	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM
VLCC	100,000	67,000	54,000	105,000	68,000	54,500
SUEZMAX	73,000	47,000	36,000	74,000	48,500	33,500
AFRAMAX	63,500	39,000	31,500	62,500	39,000	31,500
LR-2	58,500	38,000	31,000	59,000	38,000	31,000
LR-1	36,000	27,500	23,000	37,000	27,500	23,500
MR	33,000	22,500	19,500	32,500	22,000	19,500
HANDY	24,500	20,000	18,000	23,500	19,000	17,500

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	445-450	▲ 5	465-470	▲ 5	475-480	▲ 5
2	Bangladesh	460-465	▲ 5-10	480-485	▲ 5-10	490-495	▲ 5-10
3	India	430		450		460	
4	Turkey	268-270	▲ 3-7	278-280	▲ 3-7	288-290	▲ 3-7

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

MỘT SỐ TÀU PHÁ DỠ GHI NHẬN TRONG TUẦN 15/2026

Name	Type	Blt year	LDT	Demolition place	Price (US\$/lt)	DWT	Comments
Bow Faith	Tankers	1997	11,060	India	945.00	37,479	2,300lt solid stainless steel, bunkers included
Stolt Cedar	Tankers	1994	11,436	India	-	36,634	
Stolt Sea	Tankers	1999	8,074	India	-	22,198	
Hongkong Energy	LNG	2004	31,340	-	510.00	73,659	As is Malaysia, incl 250mt bunkers, will tow to Bangladesh
Andhika Knishka	LNG	1998	10,026	-	461.00	73,220	As is Indonesia
Eternal Ace	LNG	1997	5,757	-	-	24,801	As is Singapore

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