



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 16/2026

(15/04/2025 – 21/04/2026)

1. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÁ QUẢ SỬ DỤNG:

Sáng nay giờ Hà Nội, lệnh ngừng bắn giữa Mỹ-Israel và Iran vẫn dĩ kết thúc song tổng thống Mỹ Donald Trump gia hạn lệnh này vô thời hạn nhằm tiếp tục đàm phán. Tuy nhiên, Mỹ quyết duy trì phong toả eo biển để buộc Iran ngồi xuống bàn đàm phán song Iran mong muốn điều ngược lại. Khối Liên minh Châu Âu lúc này tiếp tục “đổ thêm dầu vào lửa” bằng cách mở rộng lệnh trừng phạt lên Iran. Thị trường năng lượng toàn cầu chao đảo bởi những phát ngôn và hành động đối đầu nhau của hai. Do đó trên thực tế, căng thẳng địa chính trị dưới lệnh ngừng bắn không hề thuyên giảm mà còn gay gắt hơn. Hoạt động vận tải qua eo biển Hormuz chỉ còn mở cửa trên danh nghĩa. Tình trạng tàu bị bắt giữ, bị cưỡng chế quay đầu diễn ra thường xuyên hơn khiến chủ tàu chủ hàng chịu nhiều tổn thất, gánh nặng này sẽ được đẩy hết lên vai người tiêu dùng cuối cùng. Ở cách đó không xa, lượng tàu lưu thông qua kênh đào Panama tăng vọt do các nhà máy lọc dầu Châu Á tìm lối thoát mới, thay vì mua dầu ở vùng Vịnh đi qua eo biển Hormuz, chọn mua dầu khí từ Mỹ vận chuyển qua kênh đào Panama. Hệ quả là chi phí kênh đào Panama tăng ngất ngưỡng, phải đấu giá suất ưu tiên và đăng ký lịch trước tránh chờ lâu (trung bình 5 ngày).

Ở mảng tàu hàng khô, chỉ số BDI tiếp tục đà tăng trưởng dương (21 ngày liên tục từ ngày 1/4), tích lũy thêm 286 điểm (↑12,1%) lên 2.640 điểm – đánh dấu mức cao nhất từ tháng 12/2025. Tổng quan các chỉ số thuê tàu tuần qua như sau: duy nhất Capesize bùng nổ và tăng mạnh 629 điểm (↑17,1%) lên 4.300 điểm. Các phân khúc còn lại tăng nhẹ hơn: Panamax nhích thêm 73 điểm (↑3,8%) lên 1.973 điểm. Supramax tăng 89 điểm (↑6,6%) lên 1.433 điểm. Handysize tăng nhẹ 63 điểm (↑8,9%), lên 769 điểm. Nhìn chung, các rủi ro địa chính trị không làm thị trường hàng khô biến động mạnh như mảng tàu dầu khí nên mang lại nhiều triển vọng ngắn hạn. Sự tăng trưởng và nhu cầu quặng tương đối ổn định trong điều kiện vận chuyển bị thắt chặt, nguồn cung tàu hạn chế đã đẩy cước lên cao hơn, hỗ trợ và định hình một triển vọng bền vững cho nhóm tàu hàng khô. Hoạt động mua bán tàu tuần qua nhìn chung không có gì đặc sắc, trừ việc giá tàu bán các thương vụ đều được điều chỉnh khá rõ ràng. Ở phân khúc Supramax 58k dwt, chủ tàu Nhật chốt tàu **Sunny Royal** (58.772 dwt, đóng 2011 Nhật, DD 12/2028, SS 11/2030) với giá khoảng 18,5 triệu đô la Mỹ - mức rất cao và tàu cũng vừa qua đà đặc biệt tháng 12/2025. Tháng 11/2025, tàu **Eternity SW** (58.098 dwt, đóng 2011 xưởng Nhật Tsuneishi đặt tại Cebu, Philippines, DD/SS 2/2026) về tay Người mua Trung Quốc với giá chỉ khoảng 16 triệu đô la Mỹ do cận đà. Tàu khác **Phoenix K** (54.881 dwt, đóng 2007 Nhật, hầm hàng hộp, DD/SS 05/2027) vừa được bán với giá khoảng 14 triệu đô la Mỹ. Tháng 2/2026, tàu trẻ hơn một tuổi **Clara** (56.557 dwt, đóng 2008 Nhật, máy chính Wartsila, DD 9/2026 SS 6/2028) được bán cho Người mua Trung Quốc với giá khoảng 11,8 triệu đô la Mỹ. Cũng trong tháng 2, tàu tương tự khác là **Florinda** (58.791 dwt, đóng 2008 xưởng Nhật Tsuneishi đặt tại Cebu, Philippines, DD 9/2026 SS 9/2028) cũng được chủ tàu Nhật bán với giá khoảng 12,5 triệu đô la Mỹ. Như vậy, có thể thấy giá tàu **Phoenix K** cũng đang neo ở mức rất cao. Ở phân khúc Handysize, chủ tàu Hàn Quốc bán tàu **KS Grace** (36.320 dwt, đóng 2014 Nhật, DD 01/2027, SS 01/2029) với giá khoảng 16,95 triệu đô la Mỹ - mức này mềm do cỡ 36k dwt nhỏ không có nhiều Người mua quan tâm. Cuối cùng là

tàu nhỏ **Sapienza** (18.917 dwt, đóng 2009 Nhật, DD 07/2027, SS 04/2029) vừa về tay Người mua Thổ Nhĩ Kỳ, tuy giá không được tiết lộ nhưng dự kiến xung quanh 8 triệu đô la Mỹ.

Ở mảng tàu dầu/hoá chất, tuần qua chỉ số BDTI (Baltic Dirty Tanker Index) giảm mạnh 410 điểm (↓12,5%) còn 2.865 điểm. Chỉ số BCTI (Baltic Clean Tanker Index) nhích nhẹ thêm 55 điểm (↑2,5%) 2.202 điểm. Thị trường khá trì trệ do các yếu tố địa chính trị bất lợi. Hàng hoá khan hiếm và lượng tàu sẵn có cũng vậy. Do đó vẫn có những chủ hàng cần tàu gấp và chấp nhận cước cao, song sự mơ hồ khi các cuộc đàm phán về vùng Vịnh còn bỏ ngõ khiến tâm lý giao dịch nhìn chung trở nên thận trọng hơn. Thị trường mua bán tuần qua ghi nhận gần 10 giao dịch thành công và tương đối phân mảnh. Một nửa thuộc về các tàu lớn: VLCC, Suezma và LR. Nửa còn lại rải rác ở dòng MR và J19. Ở phân khúc MR chemical, ghi nhận tàu **Optimal Ace** (49.999 dwt, đóng 2006 Hàn Quốc, DD 04/2029, SS 01/2031) được chủ tàu Trung Quốc bán với giá khoảng 16,5 triệu đô la Mỹ - mức rất cao vì vừa qua đã đặc biệt tháng 2/2026. Để tham chiếu, tàu **Lysias** (49.999 dwt, đóng 2008 Hàn Quốc, DD 07/2026, SS 07/2028) trẻ hơn hai tuổi được bán với giá tương tự vào tháng 2/2026. Sang dòng tàu stainless steel, tuần qua tiếp tục ghi nhận thêm 2 tàu già bán thành công. Bắt đầu với chủ tàu MOL bán tàu **Ginga Saker** (20.491 dwt, đóng 2003 Nhật, DD 08/2026, SS 05/2028) cho Người mua Trung Quốc với giá khoảng 10,8 triệu đô la Mỹ - mức khá cao dù tàu sắp lên đà trung gian. Tháng trước tàu trẻ hơn một tuổi **YC Azalea** (19.997 dwt, đóng 2004 Nhật, DD 07/2027, SS 08/2029) bán giá khoảng 10,75 triệu đô la Mỹ. Tiếp đó, ghi nhận tàu **MTM Shanghai** (19.885 dwt, đóng 2006 Nhật, sắp lên đà DD/SS 9/2026) về tay Người mua Trung Quốc với giá khoảng 14,2 triệu đô la Mỹ. Đầu năm nay, tàu tương tự **T Vega** (19.807 dwt, đóng 2006 Nhật, DD/SS 10/2026) được bán với giá khoảng 14 triệu đô la Mỹ. Nhìn chung, dòng tàu này hiếm nên Người mua thường phải trả giá cao thì mới có cơ hội cạnh tranh.

Name	Blt Year	Blt Place	Dwt	Price M.USD	Buyers	Comment
BULKERS / GENERAL CARGO CARRIERS						
RTM Cartier	2012	HHIC, Philippines	205,507	90.00	Chinese	Eco engine, DD/SS 08/2027
RTM Zheng He	2012	HHIC, Philippines	205,431			Eco engine, DD/SS 11/2027
Lowlands Spirit	2019	Japan	182,820	65.00	Genco	Scrubber fitted, DD 10/2027, SS 10/2029
Aom Julia	2009	Japan	76,596	Undisclosed	Undisclosed	DD 09/2027, SS 08/2029
Alexandros Petrakis	2008	Japan	76,596	Undisclosed	Undisclosed	DD/SS due 06/2026
NB New Dayang NDY1315	2027	China	64,100	36.50	Undisclosed	
NB New Dayang NDY1315	2027	China	64,100	36.50		
Amore	2012	Japan	61,453	20.40	Chinese	DD/SS 11/2027, Greek owners
FJ Star	2016	Japan	61,225	26.00	Greek	Old sale 03/2026, eco engine, DD/SS 09/2026
Sunny Royal	2011	Japan	58,772	18.50	Greek	DD/SS passed 12/2025, next DD 12/2028, SS 11/2030
Phoenix K	2007	Japan	54,881	14.00	Hanson Carriers	OHBS, DD/SS 05/2027
KS Grace	2014	Japan	36,320	16.95	Undisclosed	DD 01/2027, SS 01/2029

Sapienza	2009	Japan	18,917	Undisclosed	Turkish	OHBS, DD 07/2027, SS 04/2029
TANKERS						
Kasagisan	2006	Japan	302,478	60.50	Greek	DD 11/2027, SS 08/2029
Suez Enchanted	2007	Korea	159,233	48.00	Undisclosed	DD/SS 03/2027
Cape Tampa	2009	China	73,719	22.00	Undisclosed	Old sale, chemical IMO III, epoxy coated, DD 05/2027, SS 03/2029
Cape Taft	2006	China	73,711	Undisclosed	Undisclosed	Chemical IMO III, epoxy coated, DD 11/2026, SS 10/2028
Pan Cake	2006	China	72,735	19.00	Chinese	DD/SS freshly passed 03/2026, next DD 03/2029, SS 02/2031
Optimal Ace	2006	Korea	49,999	16.50	Chinese	Chemical IMO II/III, epoxy coated, DD/SS passed 02/2026, next DD 04/2029, SS 01/2031, Chinese owners
Easterly Canyon	2009	Korea	36,677	19.00	Greek	Chemical IMO II, epoxy coated, DD 06/2027, SS 07/2029
Ginga Saker	2003	Japan	20,491	10.80	Chinese	Chemical IMO II/III, stainless steel, ice class 1C, DD 08/2026, SS 05/2028, MOL owners
MTM Shanghai	2006	Japan	19,885	14.20	Chinese	Chemical IMO II/III, stainless steel, DD/SS due 09/2026
CONTAINERS						
Gerhard Schulte	2006	China	42,082	24.00	MSC	3534 teu, 500 reefers, ice class II, DD/SS due 06/2026
OTHERS						
Maran Gas Troy	2015	Korea	89,240	Undisclosed	Exmar	LNG, 155900 cbm, DD/SS freshly passed 04/2026, next DD 12/2028, SS 09/2030
Ummera	2005	Korea	79,460	Undisclosed		LNG, 147700 cbm
Cool Rider	2007	Korea	84,303	80.00	HK-based	Old sale, LNG, 151945 cbm, DD/SS 07/2027

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
LPG	93,000 cbm	117.00	2	Hyundai Samho	Avgas, Turkey	2028-2029	Price per unit
LPG	90,000 cbm	114.00	4	Hyundai H.I.	BGN International	2028-2029	Price per unit
Tankers	307,000 dwt	123.00	2+2	DSIC (Dalian)	J.P.Morgan	2029	Price per unit
Tankers	307,000 dwt	123.00	2+2	DSIC (Dalian)	Advantage Tankers, Turkey	Q2/2028 – Q3/2029	Price per unit
Tankers	307,000 dwt	123.00	2	DSIC (Dalian)	Traders Mercuria	-	Price per unit
Tankers	157,000 dwt	89.20	1	DH Shipbuilding	Laskaridis	Jul 2029	
Tankers	157,000 dwt	89.00	1	New Times	Chinese	2029	
Tankers	115,000 dwt	75.00	2	DSIC (Dalian)	Mercuria	2028-2029	Price per unit
Tankers	114,000 dwt	70.00	3+2	Yangzhou Ryuwa	Yangpu Zhongxin	2028-2029	Price per unit
Tankers	75,000 dwt	76.50	2	COSCO Shipping Offshore	COSCO Shipping Energy Transportation	Q4 2028	Price per unit
Tankers	50,000 dwt	-	2	K Shipbuilding	-	-	
Bulkers	65,200 dwt	-	4	New Dayang	Seaspan	2029	
Bulkers	64,000 dwt	39.20	4	Nihon Japan	Pacific Basin	2028-2029	Price per unit, conventional fuel
Bulkers	40,000 dwt	29.80	2	Jiangmen Nanyang	Pacific Basin	2H 2028	Price per unit

Containers	4,350 teu	-	6	-	Ningbo Juhe	2028	
Containers	3,100 teu	-	2	Penglai	Hayfin	-	
Containers	1,800 teu	32.00-33.00	4+2	Fujian Mawei (2+1) and Fujian Southeast (2+1)	Norse Shipholding	-	Bangkokmax types, price per unit
PCTC	7,300 ceu	134.50	2	Hyundai H.I.	Ray Car Carriers	FH 2029	Price per unit
Cruise	4,700 berths	787.00	3	Princess Cruises	Fincantieri	2035, 2038, 2039	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 17.886 đô la Mỹ, tăng 1.348 đô la Mỹ so với mức 16.538 đô la Mỹ của tuần trước. Thị trường tiếp tục xu hướng tăng trưởng mạnh mẽ và có một tuần đầy khả quan, được hỗ trợ chủ yếu bởi khu vực Thái Bình Dương khi thị trường thuê tàu ngắn hạn chứng kiến sự thúc đẩy mạnh mẽ. Tuyến hàng backhaul từ miền Bắc Trung Quốc, cùng với nhu cầu hỏi thuê cho các luồng hàng than và clinker dồi dào tại Đông Nam Á, cũng góp phần hỗ trợ thị trường. Khu vực Ấn Độ Dương tiếp tục khởi sắc, với thị trường Nam Phi đối với cỡ tàu 40.000 dwt hiện đang tập trung vào các lô hàng xếp vào đầu tháng 5. Tại Oman và bờ Tây Ấn Độ, đà tăng trưởng tích cực nhờ dòng hàng ổn định và lượng tàu trống có sẵn hạn chế. Mọi sự chú ý hiện đang đổ dồn vào tuần tới để xem thị trường sẽ phản ứng thế nào trước thông tin eo biển Hormuz "mở cửa" được công bố vào thứ Sáu. Việc mức cước thuê tàu tiếp tục tăng chắc chắn nằm trong dự kiến, và có thể sẽ là một mức tăng rất mạnh.

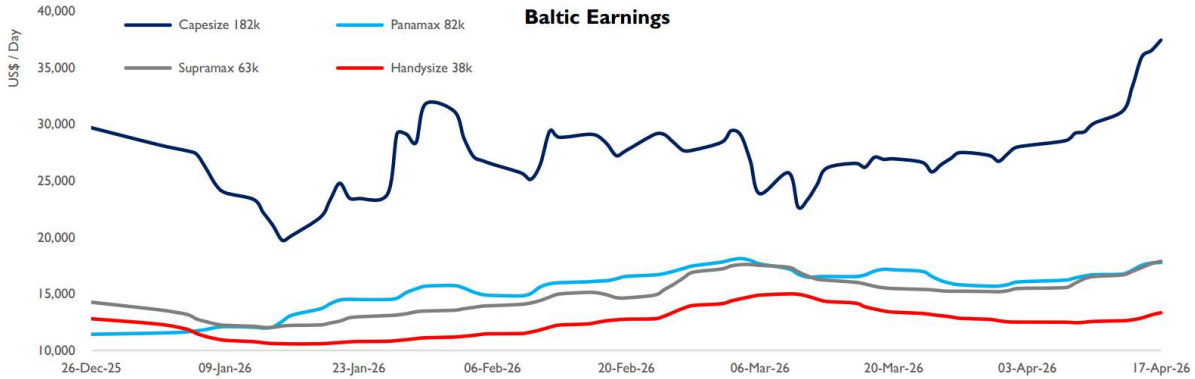
Chỉ số cước trung bình phân khúc **Handies** tuần qua đóng cửa ở mức 13.337 đô la Mỹ, tăng 764 đô la Mỹ so với mức 12.573 đô la Mỹ của tuần trước. Nhìn chung, đây là một tuần tích cực. Khu vực Continent cho thấy những dấu hiệu khởi sắc đáng khích lệ, với tình trạng thiếu hụt lượng tàu trống và nhu cầu hàng phế liệu mới xuất hiện. Khu vực Địa Trung Hải vẫn trầm lắng, mặc dù các hoạt động ở phía Tây được dự báo sẽ tăng lên khi lượng tàu bị thu hút sang các khu vực khác. Đà tăng trưởng mạnh mẽ hơn đã xuất hiện ở cả Bắc và Nam Đại Tây Dương, nơi mức độ hỏi thuê tàu được cải thiện đã mang lại nhiều sự khích lệ cho các chủ tàu, đặc biệt là về phía cuối tuần. Hoạt động tại Vịnh Mỹ khá yên ắng với việc một số chủ tàu phải chấp nhận mức cước khoảng dưới 10.000 đô la Mỹ vào đầu tuần, nhưng mức này dự kiến sẽ tăng trở lại trong thời gian tới. Tại châu Á, thị trường Handysize Thái Bình Dương tiếp tục được hỗ trợ tốt. Ở phía Bắc, lượng tàu trống ngay cho đến cuối tháng 4 vẫn đặc biệt khan hiếm, khiến những người thuê tàu phải nâng giá chào để chốt giữ tàu. Tâm lý chung của thị trường duy trì vững chắc, nhờ sự hỗ trợ từ nhu cầu hàng backhaul tiếp tục ở mức cao.

GIÁ THUÊ T/C TRUNG BÌNH TÀU HÀNG KHÔ THAM KHẢO NGÀY 20/04/2026

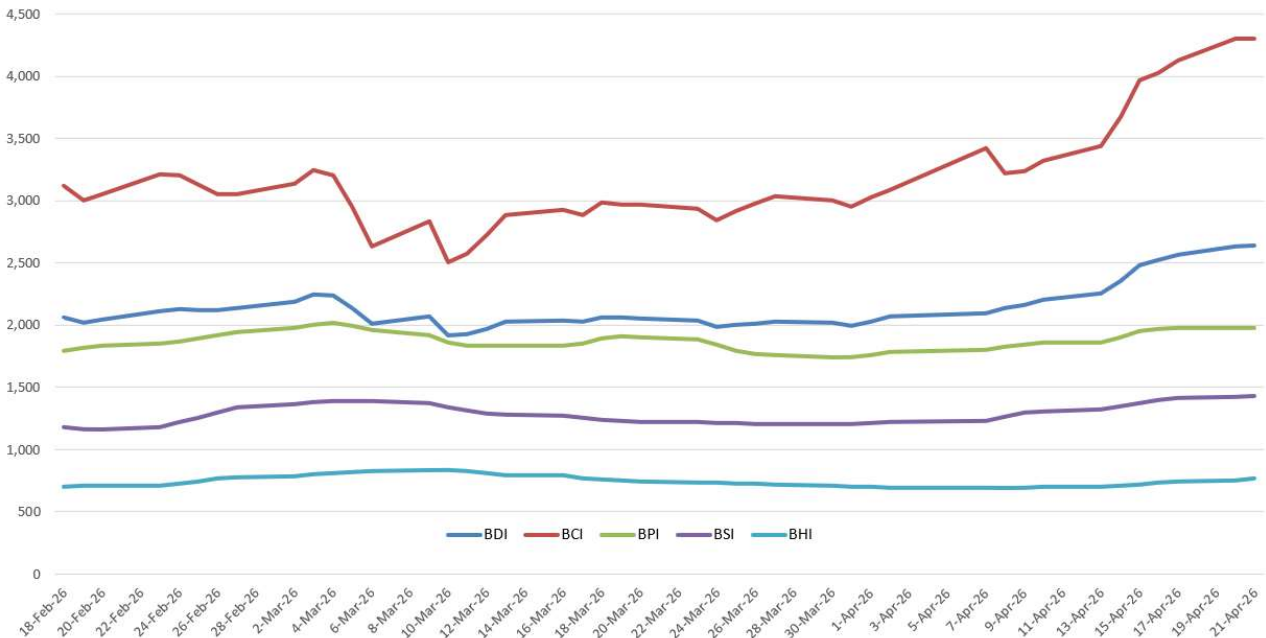
US\$/ngày ▼ / ▲

SUPRAMAX	15.852 ▲	1.348
HANDIES 38K	13.337 ▲	765

(so sánh với giá trị ngày 14/04/2026)



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 89,61 đô la Mỹ/thùng – tăng 6,87% so với phiên giao dịch trước đó, trong khi giá chuẩn Brent dừng lại ở mức 95,48 đô la Mỹ/thùng – tăng 5,64%. Giá dầu tăng khoảng 6% trong phiên giao dịch ngày thứ hai, nhưng giảm đến 9% trong phiên cuối tuần trước. Những bất ổn liên quan đến tiến trình đàm phán hòa bình giữa Mỹ và Iran ngày càng lớn khiến bạo lực bùng phát trở lại tại khu vực quanh eo biển Hormuz. Các nhà phân tích đánh giá, giá dầu đang bị "quay như chong chóng" quanh những thông tin liên quan đàm phán ngừng bắn. Những tín hiệu lạc quan liên quan việc mở cửa

eo biển Hormuz khiến thị trường dầu giảm giá mạnh. Song lo ngại xung đột kéo dài ngay sau đó lại đẩy giá dầu tăng trở lại. Khi lệnh ngừng bắn kéo dài hai tuần sắp hết hạn, các diễn biến căng thẳng mới đã phủ bóng lên triển vọng tổ chức vòng đàm phán thứ hai giữa Mỹ và Iran tại Pakistan. Một quan chức cấp cao Iran cho biết nước này vẫn đang cân nhắc việc tham gia đàm phán hòa bình, song đến nay vẫn chưa đưa ra quyết định cuối cùng

3.2.1 Phân khúc tàu chở dầu thô

<p>Phân khúc tàu VLCC</p>	<p>Thị trường tàu VLCC tại khu vực Trung Đông bất chấp sự lạc quan ngắn ngủi từ lệnh ngừng bắn, việc đàm phán thất bại đã làm dấy lên lo ngại rằng eo biển Hormuz sẽ tiếp tục bị chặn, buộc người thuê tàu phải tiếp tục trả mức phí rủi ro cao. Cước khu vực đã ổn định quanh WS 400, khi các chủ tàu vẫn thận trọng với hành trình ra khỏi khu vực. Tuy nhiên, những chủ tàu chấp nhận rủi ro đang nhận được mức cước cao từ các chủ hàng đang cần tàu gấp. Trong khi đó, cước tại khu vực Đại Tây Dương có xu hướng giảm nhẹ về khoảng 100.000 đô la Mỹ/ngày. Dù vậy, tổng thể thị trường vẫn duy trì trạng thái ổn định, do sự cạnh tranh gay gắt với số lượng tàu có sẵn.</p> <table border="1" data-bbox="526 747 1461 1005"> <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>444.200</td> <td>431.185</td> <td style="text-align: center;">↓</td> </tr> <tr> <td>USG/Trung Quốc</td> <td>112.750</td> <td>101.041</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	444.200	431.185	↓	USG/Trung Quốc	112.750	101.041	↓
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	444.200	431.185	↓										
USG/Trung Quốc	112.750	101.041	↓										
<p>Phân khúc tàu Suezmax</p>	<p>Theo ghi nhận, phân khúc tàu Suezmax đang chịu áp lực giảm mạnh do thiếu hụt đáng kể khối lượng hàng hóa ở cả hai bờ Đại Tây Dương, khiến người thuê tàu chiếm ưu thế trong quá trình đàm phán. Tâm lý thị trường đã chuyển sang trạng thái thận trọng sau khi căng thẳng địa chính trị tạm thời hạ nhiệt. Điều này dẫn đến việc gia tăng nguồn cung tàu, khi nhiều tàu rời khỏi Trung Đông để chuyển sang khu vực Đại Tây Dương. Đơn cử, cước trên tuyến Nigeria/UKC giảm 92 điểm, hiện đang ở mức WS 192.</p> <table border="1" data-bbox="526 1325 1461 1623"> <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>145.300</td> <td>82.276</td> <td style="text-align: center;">↓</td> </tr> <tr> <td>Guyana / UKC</td> <td>147.850</td> <td>80.259</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	145.300	82.276	↓	Guyana / UKC	147.850	80.259	↓
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	145.300	82.276	↓										
Guyana / UKC	147.850	80.259	↓										

Phân khúc tàu Aframax	Phân khúc tàu Aframax tại khu vực Địa Trung Hải tiếp tục giảm tuần thứ hai liên tiếp, khi nhu cầu ở mức trung bình không đủ để chốt số lượng tàu có sẵn trong thời điểm còn lại của tháng 4. Cước chuyến Ceyhan/Lavera ghi nhận giảm thêm 144 điểm trong tuần, xuống còn WS 306. Mặc dù xu hướng giảm vẫn đang bao trùm, song nhu cầu trong khu vực vẫn được hỗ trợ bởi những lo ngại kéo dài liên quan đến gián đoạn nguồn cung từ Trung Đông.			
	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	210.921	↓
	Med / Med	191.250	106.397	↓
	USG / Cont	187.361	91.222	↓
EC Mex / USG	316.600	130.523	↓	

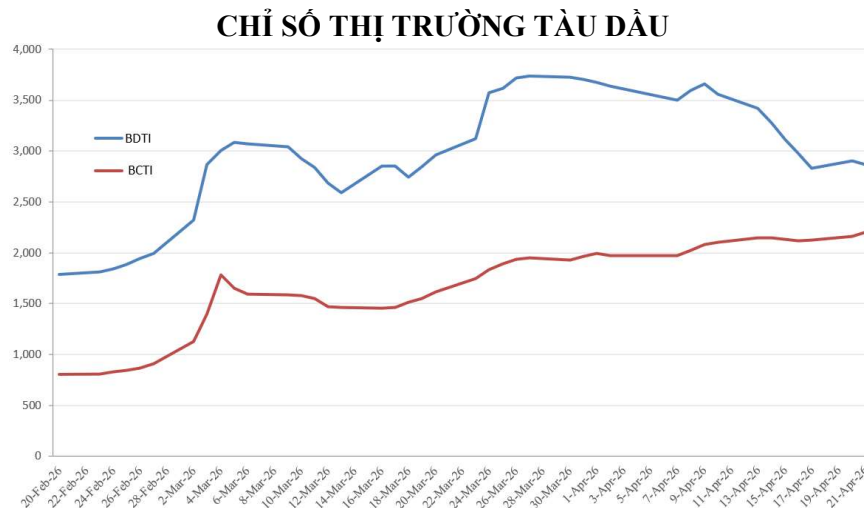
3.2.2 Phân khúc tàu chở dầu thành phẩm/ hóa chất:

Đối với phân khúc **tàu MR/Handy**: Phân khúc tàu MR tại khu vực Địa Trung Hải nhìn chung khá trầm lắng. Một số chuyến thay thế xuất hiện vào đầu tuần, mức cước trước đó đã lặp lại quanh mức WS 295 cho tuyến TA và WS 430 cho tuyến Tây Phi, trong bối cảnh nguồn tàu có phần hạn chế, đặc biệt đối với các lô hàng có yêu cầu tàu tiêu chuẩn cao. Tuy nhiên, thị trường vẫn cần thu thập thêm báo cáo thực tế mới để xác định chính xác mặt bằng cước hiện tại. Dự đoán vào tuần tới, thị trường sẽ theo dõi sát sao khả năng mở lại eo biển Hormuz và tác động của yếu tố này tới xu hướng nhu cầu gần đây. Theo đó, nguồn hàng hóa bổ sung từ Tây Phi có thể tiếp tục hạn chế, khi khu vực USG vẫn thu hút các tàu chạy rỗng từ Tây Phi và cả châu Âu. Tuy nhiên, triển vọng âm ảm hơn tại khu vực Đại Tây Dương có thể khiến chủ tàu điều chỉnh chiến lược từ đầu tuần tới. Thị trường Handy tại khu vực Tây Bắc Âu ghi nhận một tuần giao dịch rất sôi động với nhiều tàu đã được ký kết, khiến nguồn tàu trở nên khan hiếm trong giai đoạn trước ngày 23/4. Đơn cử, cước trên tuyến ARA/UKC tiếp tục xu hướng tăng trong tuần, từ mức WS 490 lên WS 505 cho các chuyến X-UKC gần nhất. Trong bối cảnh cước cho các lô hàng 30.000 tấn duy trì ở mức cao và các tàu MR gần đây chào cho tuyến X-UKC ở mức khoảng WS 415 cho các lô hàng 37.000 tấn, ngày càng nhiều tàu MR bắt đầu cân nhắc tham gia cả phân khúc 30.000 và 37.000 tấn do nguồn tàu Handy bị hạn chế.

Phân khúc tàu dầu/hóa chất nhỏ: Theo báo cáo, thị trường châu Á ghi nhận nguồn tàu có sẵn tiếp tục tập trung tại khu vực Straits trong bối cảnh cơ hội chạy lên tuyến đi phía Bắc còn hạn chế. Điều này buộc các chủ tàu phải chốt lịch tàu để đảm bảo phù hợp với hàng hóa. Trong bối cảnh đó, thị trường dầu cọ khá im ắng, cùng với giá nhiên liệu đang giảm, các nhà thuê tàu đang điều chỉnh kỳ vọng cước xuống thấp hơn, với mức hiện đang tiệm cận giai đoạn trước chiến tranh, hiện đang ở khoảng 42 – 43 đô la Mỹ/tấn. Tuy nhiên, thị trường vẫn còn khả năng giảm sâu hơn với tuyến Straits đi WCI/Pakistan có thể xuống mức loanh quanh 30 đô la Mỹ/tấn. Thêm nữa, xu hướng trì trệ ngày càng tệ hơn, khi nhu cầu yếu kém tại Ấn Độ khiến các nhà thuê tàu phải chia nhỏ lô hàng thành 12.000, 15.000, 16.000 tấn cho tuyến WCI/Pakistan thay vì quy mô truyền thống tối thiểu phải 18.500 tấn. Bên cạnh đó, Trung Quốc hiện đã đóng hoàn toàn hoạt động xuất khẩu Axit Sulfuric (SUA) từ tháng 5 cho đến hết năm. Công ty Tricon đã chốt lô hàng SUA cuối cùng từ Trung Quốc trong năm nay với tàu MT Kiso, cước ghi nhận ở mức 110 đô la Mỹ/tấn cho tuyến đi Mejillones với khối lượng 26.000 tấn. Lệnh cấm xuất khẩu này đẩy giá SUA tăng mạnh, khiến hoạt động giao dịch trở nên khó khăn với hầu hết thị trường, ngoại trừ các nhà khai thác tại Indonesia. Thông tin thêm, BHP trước đó cũng đàm phán một tàu từ Onsan đi Mejillones ở mức 119 đô la Mỹ/tấn, tuy nhiên hiện tại hợp đồng đã bị hủy.

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

	Giá thuê tàu định hạn tuần 16/2026			Giá thuê tàu định hạn tuần 15/2026		
	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM
VLCC	96,500	64,500	53,000	100,000	67,000	54,000
SUEZMAX	72,500	46,000	36,000	73,000	47,000	36,000
AFRAMAX	64,000	38,000	32,000	63,500	39,000	31,500
LR-2	60,000	37,000	31,000	58,500	38,000	31,000
LR-1	36,000	26,500	22,500	36,000	27,500	23,000
MR	32,000	24,000	19,500	33,000	22,500	19,500
HANDY	24,500	21,000	18,000	24,500	20,000	18,000



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)

KHÔNG GHI NHẬN TÀU PHÁ DỠ TRONG TUẦN 16/2026

**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