



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 22/2026

(26/05/2025 – 01/06/2026)

1. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÃ QUA SỬ DỤNG:

Ở mảng tàu hàng khô, chỉ số BDI tăng vọt trở lại vào cuối tuần trước song bị hụt hơi đầu tuần này, dầu vậy tổng quan vẫn nhích thêm 120 điểm (↑3,88%), đóng cửa ở mức 3.205 điểm. Tổng quan các chỉ số tàu đều tăng như sau: Cước tàu Capesize đang ở mức cao, chỉ số thị trường tuy liên tục trời sục tăng xong giảm, song tổng quan vẫn tích lũy thêm 265 điểm (↑5,1%) lên 5.459 điểm. Panamax chậm rãi tăng 63 điểm (↑2,79%) lên 2.321 điểm. Supramax tăng 18 điểm (↑1,1%) lên 1.577 điểm. Handysize cũng nhích nhẹ 11 điểm (↑1,3%) lên 854 điểm. Hoạt động mua bán tàu tuần qua ghi nhận sự gia tăng số lượng ở cỡ tàu lớn từ Panamax lên Kamsarmax, Capesize. Phân khúc Panamax giá tiếp tục nhích hơn do cước đang tốt. Tàu **Panstellar** (76.602 dwt, đóng 2003 Nhật) dù sắp đến hạn đà (DD/SS 10/2026) nhưng vẫn chốt bán cho Người mua Ấn Độ với giá khoảng 10,3 triệu đô la Mỹ. Tháng trước, Người mua Trung Quốc chốt tàu trẻ hơn một tuổi **Prabhu Yuvika** (76.310 dwt, đóng 2004 Nhật, DD/SS 07/2027, SS 07/2029) với giá chỉ 9,8 triệu đô la Mỹ. Cũng trong tuần qua, tàu **Exelixsea** (76.361 dwt, đóng 2011 Nhật) được bán với giá khoảng 17,2 triệu đô la Mỹ - mức khá mềm so với mặt bằng thị trường hiện nay vì tàu sắp đến hạn lên đà DD/SS 9/2026. Tham khảo giao dịch cũ tháng 3/2026, tàu già hơn 2 tuổi **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. Sang phân khúc Supramax, giá tiếp tục tăng và thiết lập nhiều mốc tham khảo mới. Đơn cử tàu **Sea Affluence** (56.741 dwt, đóng 2012 Trung Quốc, DD 06/2028, SS 04/2030) được chốt với giá khoảng 15,5 triệu đô la Mỹ. Quay lại tháng 3, tàu tương tự **Hony Future** (56.689 dwt, đóng 2012 Trung Quốc, DD/SS 06/2027) được chủ tàu Hong Kong bán thành công với giá khoảng 14,5 triệu đô la Mỹ. Tuần qua cung ghi nhận chủ tàu Trung Quốc bán tàu **Ausone** (56.812 dwt, đóng 2012 Trung Quốc, DD/SS 04/2027) với giá khoảng 13,9 triệu đô la Mỹ - do máy chính Wartsila nên giá thấp hơn tàu **Sea Affluence**. Sang phân khúc Handysize, chủ tàu Hy Lạp chốt tàu **Despina K** (32.648 dwt, đóng 2010 Trung Quốc, DD 09/2028, SS 05/2030) với giá khoảng 9,2 triệu đô la Mỹ. Đây sẽ là mốc tham chiếu cho dòng Handy 32k dwt xung quanh 15-16 tuổi đóng Trung Quốc. Ngoài ra, ghi nhận hai tàu **Eurosky** và **Eurosun** (33.774 dwt, đóng xưởng Samjin Hàn Quốc, DD/SS 08/2026 & DD/SS 01/2027) đã được bán với giá lần lượt khoảng 12&13 triệu đô la Mỹ/tàu (enbloc 25 triệu đô la Mỹ). Mức này cao do tàu đóng tại xưởng Hàn Quốc Samjin đặt tại Trung Quốc, ngoài ra máy móc thiết bị hầu hết của Hàn Quốc.

Ở mảng tàu dầu/hoá chất, tiếp tục là một tuần lễ nhạt nhòa. Chỉ số BDTI (Baltic Dirty Tanker Index) tiếp tục giảm 79 điểm (↓3,66%) còn 2.078 điểm. Chỉ số BCTI (Baltic Clean Tanker Index) cũng giảm thêm 221 điểm (↓13,6%) còn 1.398 điểm – mức thấp nhất kể từ tháng 3/2026. Nhìn chung cước tàu hạ nhiệt phần nào trong những tuần gần đây do nhu cầu suy yếu và hoạt động trầm lắng. Thêm nữa là tình hình đội tàu già cỗi, lỗi thời và tình trạng cấm vận ngày càng ảnh hưởng sâu rộng đến chất lượng đội tàu dầu thương mại. Ước tính có xung quanh hơn 900 tàu chở dầu (chiếm khoảng 11,6% tổng số tàu chở dầu) được xác định bị cấm vận rõ ràng (đối với tàu hàng rời, tỷ lệ này chỉ chiếm khoảng 0,4% (khoảng 65 tàu)). Trong đó, gần một nửa số tàu bị cấm vận rơi vào khoảng 21-25 tuổi – độ tuổi lẽ ra phải rời thị trường và kết thúc ở các xưởng phá dỡ. Tuy nhiên, các

hoạt động thoát ần thoát hiện góp phần kéo dài tuổi thọ “thương mại” cho đội tàu bóng tối này khi hiện tại giá phá dỡ ở mức thấp và không hấp dẫn. Dầu vậy, với số lượng đáng kể của đội tàu bóng tối này, cần phải đặc biệt lưu ý sự ảnh hưởng trong bối cảnh địa chính trị biến động liên tục: nói lỏng các lệnh cấm vận Venezuela, thu hẹp nhiều miễn trừ đối với Nga, tình hình lấp lửng đối đầu giữa Mỹ-Israel và Iran. Hoạt động mua bán tàu tuần qua có phần nhộn nhịp hơn, chủ yếu ở phân khúc Aframax, MR. Tuần qua tàu chemical **Hellas Fighter** (49.997 dwt, đóng 2015 Hàn Quốc, DD 10/2028, SS 10/2030) về tay Người mua Hy Lạp với giá khoảng 39,25 triệu đô la Mỹ. Tháng trước, tàu trẻ hơn một tuổi Antalya (49.999 dwt, đóng 2016 Hàn Quốc, đã lắp hệ thống xử lý nước dằn, máy chính eco) được bán với giá khoảng 40 triệu đô la Mỹ - mức này cũng hơi mềm do tàu sắp lên đà đặc biệt DD/SS 7/2026. Tàu nhỏ hơn **Merengue** (38.431 dwt, đóng 2007 Trung Quốc, DD/SS 04/2027) được chủ tàu Hy Lạp bán với giá khoảng 15 triệu đô la Mỹ. Lưu ý rằng tàu già hơn một tuổi **Chrysopigi** (38.554 dwt, đóng 2006 Trung Quốc) về tay Người mua Ấn Độ với giá chỉ khoảng 9 triệu đô la Mỹ - tàu bán cận đà DD/SS 4/2026. Như vậy, giá tàu Merengue sẽ là mốc tham chiếu cho cỡ tàu 38-39k đóng Trung Quốc xung quanh 19-20 tuổi bán trong thời gian tới.

Name	Blt Year	Blt Place	Dwt	Price M.USD	Buyers	Comment
BULKERS / GENERAL CARGO CARRIERS						
Ehime Queen	2016	Japan	181,221	57.50	Chinese	Scrubber fitted, DD/SS 07/2026
Maran Argonaut	2009	China	177,835	29.00	Undisclosed	Scrubber fitted, DD 07/2027, SS 09/2029
Maran Happiness	2008	China	177,720	29.00		Scrubber fitted, DD 08/2028, SS 06/2030
XH Navigator	2005	China	174,124	20.00	Chinese	Scrubber fitted, DD 01/2029, SS 11/2030
Seacon Antwerp	2024	Tsuneishi Zhoushan, China	82,806	42.70	Undisclosed	DD 06/2027, SS 06/2029
New Harmony 8	2006	Japan	82,790	13.00	Undisclosed	DD/SS due 08/2026
Dimitris A	2008	Tsuneishi Zhoushan, China	82,518	14.25	Undisclosed	DD due 09/2026, SS 08/2028
Star Moira	2006	Japan	82,295	14.25	Undisclosed	Scrubber fitted, DD 10/2027, SS 07/2029
Key Hunter	2011	Japan	82,099	21.00	Greek	DD/SS 01/2027
Themis	2012	COSCO, China	81,882	18.00	Undisclosed	DD/SS 07/2027
Panstellar	2003	Japan	76,602	10.30	Indian	DD/SS due 10/2026
Exelixsea	2011	Japan	76,361	17.20	Undisclosed	DD/SS due 09/2026
Hong Run 6	2001	Japan	75,921	7.00	Undisclosed	Ice class II, DD/SS due 08/2026
Shen Yu 79	2002	Japan	74,204	9.80	Chinese	Converted to geared 2025 (CR3X45T, CR1X35T), DD/SS 06/2027
Yan Dang Shan	2017	China	63,301	26.16	Undisclosed	Auction sale, eco M/E, DD/SS 06/2027
Tian Mu Shan	2017	China	63,437	26.16		Auction sale, eco M/E, DD/SS 01/2027

Beltiger	2017	China	63,025	26.80	Undisclosed	Eco M/E, DD/SS 01/2027
Ausone	2012	China	56,812	13.90	Undisclosed	DD/SS 04/2027
Sea Affluence	2012	China	56,741	15.50	Undisclosed	DD 06/2028, SS 04/2030
Poles	2002	Japan	50,341	8.50	Undisclosed	DD 11/2028, SS 11/2030
Seacon Colombo	2026	China	40,400	35.63	Undisclosed	OHBS, bss dely ex yard 06-07/2026, eco M/E
Lowlands Pelikaan	2015	China	39,260	19.65	Undisclosed	Eco M/E, DD 12/2027, SS 01/2030
AP Zaton	2010	China	37,729	11.00	Undisclosed	Ice class 1C, DD 03/2028, SS 02/2030
Eurosky	2011	Samjin, China	33,774	25.00	Undisclosed	Old sale, log-fitted, DD/SS 08/2026
Eurosun	2012	Samjin, China	33,774			Old sale, log-fitted, DD/SS 01/2027
Despina K	2010	China	32,648	9.20	Undisclosed	DD 09/2028, SS 05/2030, Greek owners
TANKERS						
STI Winnie	2015	Korea	109,999	73.00	Undisclosed	Scrubber fitted, eco M/E, DD 03/2028, SS 03/2030
STI Lauren	2015	Korea	109,999	73.00		Scrubber fitted, eco M/E, DD 03/2028, SS 04/2030
STI Broadway	2014	Korea	109,999	70.00		Scrubber fitted, eco M/E, DD 11/2027, SS 11/2029
STI Condotti	2014	Korea	109,999	70.00		Scrubber fitted, eco M/E, DD 11/2027, SS 11/2029
Okee John T	2006	Japan	53,712	16.10	Undisclosed	DD/SS freshly passed 03/2026, next DD 03/2029, SS 02/2031
CS Houston	2027	China	50,000	49.50	Sea Pioneer	Chemical IMO II, siloxirane coated
CS Singapore	2027	China	50,000	49.50		Chemical IMO II, siloxirane coated
Hellas Fighter	2015	Korea	49,997	39.25	Greek	Chemical IMO II/III, epoxy coated, DD 10/2028, SS 10/2030
Merengue	2007	China	38,431	15.00	Undisclosed	DD/SS 04/2027, Greek owners
Hans Maersk	2009	Korea	37,961	21.00	Undisclosed	DPP, chemical IMO II, siloxirane coated, DD 12/2027, SS 11/2029

Starlight I	2007	Korea	37,847	19.75	Undisclosed	Chemical IMO II/III, epoxy phenolic coated, ice class 1A, DD 08/2028, SS 08/2030
Starlight II	2007	Korea	37,847	19.75		Chemical IMO II/III, epoxy phenolic coated, ice class 1A, DD 03/2029, SS 3/2031
Grace	2009	Korea	17,579	11.50	Indonesia	Chemical IMO II, stainless steel, DD 04/2027, SS 04/2029
Golden Curl	2008	China	17,088	9.00	Undisclosed	Chemical IMO III, epoxy phenolic coated, DD due 07/2026, SS 04/2028, Singaporean owners
CONTAINERS						
EF Emira	2008	Korea	24,095	20.00	Middle Eastern	1706 teu, reefers 300 teu, ice class II, DD 08/2026, SS 04/2028

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
		05/2026	1M	3M	6M	12M				05/2026	1M	3M	6M	12M	
CAPESIZE							VLCC								
180k dwt	Resale	81.50	1%	1%	4%	7%	64.25	310k dwt	Resale	175.00	0%	9%	18%	21%	122.50
180k dwt	5 tuổi	71.00	1%	4%	9%	13%	49.75	310k dwt	5 tuổi	140.00	0%	8%	19%	22%	94.50
170k dwt	10 tuổi	55.00	1%	5%	10%	22%	35.25	250k dwt	10 tuổi	110.00	0%	5%	25%	29%	68.75
150k dwt	15 tuổi	36.50	0%	7%	26%	26%	22.25	250k dwt	15 tuổi	80.00	0%	7%	36%	38%	49.00
PANAMAX							SUEZMAX								
82k dwt	Resale	43.00	1%	5%	9%	12%	38.25	160k dwt	Resale	115.00	6%	13%	18%	22%	83.00
82k dwt	5 tuổi	38.00	3%	10%	15%	17%	31.75	150k dwt	5 tuổi	95.00	8%	13%	19%	23%	65.25
76k dwt	10 tuổi	28.50	0%	4%	10%	14%	23.00	150k dwt	10 tuổi	78.00	10%	13%	22%	26%	49.75
74k dwt	15 tuổi	19.50	1%	4%	18%	22%	15.25	150k dwt	15 tuổi	50.00	14%	16%	19%	22%	32.50
SUPRAMAX							AFRAMAX								
62k dwt	Resale	43.00	2%	5%	12%	13%	36.50	110k dwt	Resale	92.00	5%	8%	15%	23%	69.50
58k dwt	5 tuổi	38.00	3%	10%	19%	23%	28.25	110k dwt	5 tuổi	79.50	10%	10%	18%	27%	55.75
56k dwt	10 tuổi	28.50	0%	8%	21%	21%	20.50	105k dwt	10 tuổi	67.00	7%	12%	22%	34%	42.75
52k dwt	15 tuổi	17.50	6%	11%	11%	15%	14.00	105k dwt	15 tuổi	44.00	13%	16%	22%	29%	28.50
HANDYSIZE							MR								
37k dwt	Resale	36.00	0%	6%	9%	9%	30.50	52k dwt	Resale	61.00	7%	11%	15%	24%	46.75
37k dwt	5 tuổi	29.75	1%	10%	12%	17%	24.25	52k dwt	5 tuổi	51.00	9%	13%	19%	31%	37.50
32k dwt	10 tuổi	23.00	2%	14%	14%	26%	16.75	45k dwt	10 tuổi	41.00	11%	17%	28%	37%	28.00
28k dwt	15 tuổi	13.00	4%	11%	8%	8%	10.50	45k dwt	15 tuổi	29.00	12%	16%	57%	57%	18.75

2. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÓNG MỚI:

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/dầu/hóa chất đóng mới (đv: triệu đô la Mỹ)	% thay đổi theo (M (month) = tháng)				
	05/2026	1M	3M	6M	12M		05/2026	1M	3M	6M	12M
Capesize (180.000 dwt)	71.5	0.00%	0.00%	0.00%	-4.67%	VLCC (300.000 dwt)	130.0	0.00%	1.56%	1.56%	1.56%
Panamax (77.000 dwt)	36.5	0.00%	0.00%	0.00%	-1.35%	Suezmax (170.000 dwt)	89.0	0.00%	3.49%	3.49%	3.49%
Supramax (61.000 dwt)	33.5	0.00%	0.00%	0.00%	-1.47%	A.max (115.000 dwt)	74.0	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
Handysize (37.000 dwt)	29.5	0.00%	0.00%	0.00%	-1.67%	MR (56.000 dwt)	50.5	0.00%	-2.88%	-2.88%	-2.88%

3. THỊ TRƯỜNG THUÊ TÀU

3.1. Thị trường thuê tàu hàng khô:

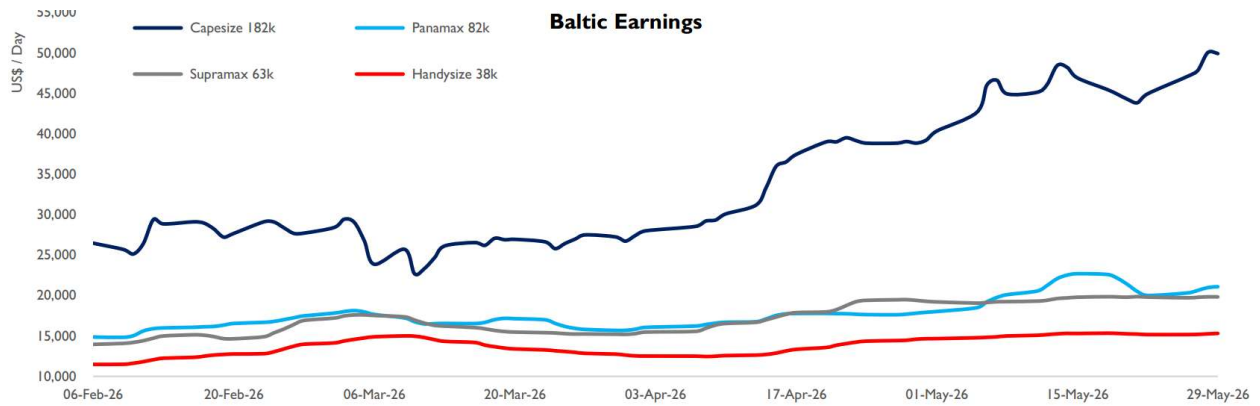
Chỉ số cước trung bình phân khúc **Supramax** tuần qua đóng cửa ở mức 19.827 đô la Mỹ, tăng 26 đô la Mỹ so với mức 19.801 đô la Mỹ của tuần trước. Thị trường vẫn ổn định ở cả hai lưu vực. Khu vực Đại Tây Dương tiếp tục thể hiện tâm lý cơ bản vững chắc, trong khi Vịnh Mỹ chứng tỏ sự mạnh mẽ đặc biệt nhờ lượng yêu cầu mới dồi dào. Tàu **Tomini Destiny** (63.615 dwt, đóng 2017) đã chốt một chuyến hàng rời cộc từ Houston đến Trung Quốc với giá khoảng 24.500 đô la Mỹ/ngày với Seastar. Khu vực Thái Bình Dương suy yếu nhẹ trong bối cảnh nguồn hàng mới hạn chế nhưng vẫn duy trì ở mức cao, tiêu biểu là một tàu khoảng 57.000 dwt được chốt một chuyến hàng từ Indonesia và trả hàng tại Bồ Đông Ấn Độ ở mức khoảng 23.750 đô la Mỹ/ngày, trong khi khu vực Continent và Địa Trung Hải vẫn trầm lắng với rất ít hoạt động được ghi nhận.

Chỉ số cước trung bình phân khúc **Handysize** đóng cửa ở mức 15.312 đô la Mỹ, tăng 144 đô la Mỹ so với mức 15.168 đô la Mỹ của tuần trước. Thị trường kết thúc tuần với diễn biến trái chiều nhưng nhìn chung vẫn ổn định. Tại khu vực Continent và Địa Trung Hải, giá cước giảm nhẹ do nhu cầu hỏi thuê ít, mặc dù đã có những dấu hiệu cho thấy thị trường có thể đã chạm đáy. Trong khi đó, khu vực Vịnh Hoa Kỳ vẫn giữ triển vọng vững chắc hơn, được hỗ trợ bởi nhu cầu hàng hóa cải thiện, đặc biệt là ở các phân khúc tàu trọng tải lớn. Một tàu 40.000 dwt được chốt chuyến hàng từ Houston đi khu vực nội vùng Caribbean với giá khoảng 23.000 đô la Mỹ. Nam Đại Tây Dương vẫn chịu áp lực do nhu cầu thấp và lượng tàu trống sẵn có ngày càng tăng. Một tàu khoảng 35.000 dwt được chốt chờ hàng rời từ Skaw qua Continent đến khu vực Dakar-Abidjan với giá khoảng 12.000 đô la Mỹ. Tại Thái Bình Dương, tình hình vẫn duy trì ở mức vững chắc. Hoạt động thuê tàu định hạn cũng tăng lên khi các bên thuê tàu tìm cách chốt hợp đồng dài hạn, trong khi nguồn cung tàu thất chặt ở Đông Nam Á và Bắc Thái Bình Dương đã hỗ trợ cho các mức giá chào cao hơn và củng cố tâm lý thị trường.

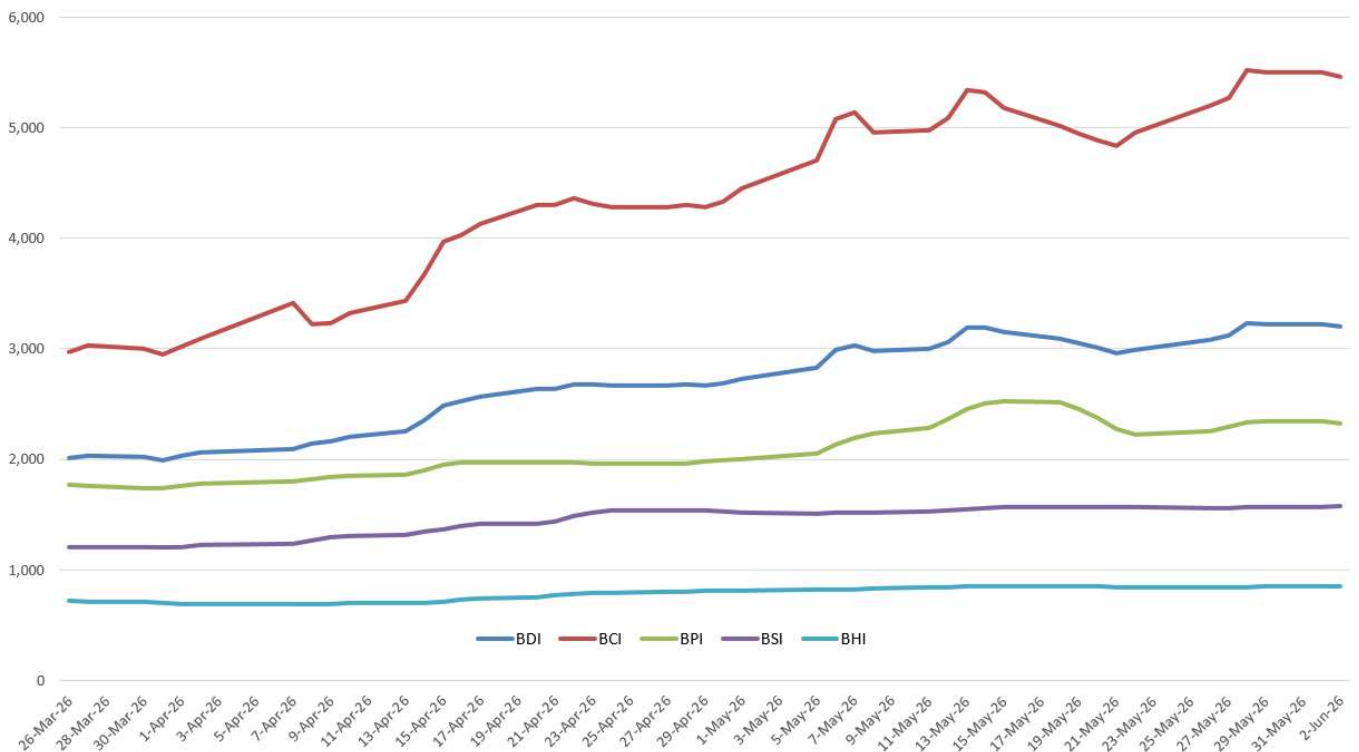
GIÁ THUÊ T/C TRUNG BÌNH TÀU HÀNG KHÔ THAM KHẢO NGÀY 01/06/2026

	US\$/ngày	▲/▼
SUPRAMAX	17.793	▼ 2.164
HANDIES 38K	15.312	▲ 144

(so sánh với giá trị ngày 25/05/2026)



CHỈ SỐ THỊ TRƯỜNG TÀU HÀNG KHÔ



3.2. Thị trường thuê tàu dầu/hóa chất:

Tại thời điểm báo cáo, giá dầu tăng hơn 3 đô la Mỹ/thùng trong phiên giao dịch đầu tuần sau khi Iran và Mỹ tiến hành các cuộc tấn công đáp trả lẫn nhau, đồng thời Israel ra lệnh cho quân đội tiến sâu hơn vào lãnh thổ Lebanon trong chiến dịch chống lại lực lượng Hezbollah được Tehran hậu thuẫn. Cụ thể, giá dầu Brent tăng 3,43 đô la Mỹ, tương đương 3,8%, lên 94,55 đô la Mỹ/thùng. Giá dầu thô WTI của Mỹ tăng 3,87 đô la Mỹ, tương đương 4,4%, lên 91,23 đô la Mỹ/thùng. Các cuộc giao tranh tại Trung Đông, diễn ra sau khi Washington tổ chức các cuộc đàm phán hòa bình giữa Israel và Lebanon hôm thứ Sáu, đã làm suy giảm hy vọng rằng Mỹ và Iran có thể sớm công bố việc gia hạn lệnh ngừng bắn.

3.2.1 Phân khúc tàu chở dầu thô

<p>Phân khúc tàu VLCC</p>	<p>Thị trường tàu VLCC tại Trung Đông tiếp tục duy trì xu hướng suy yếu và đi ngang khi hoạt động ký kết hợp đồng sụt giảm đáng kể. Diễn biến này chủ yếu xuất phát từ nhu cầu nhập khẩu của châu Á suy giảm mạnh, cùng với việc nhiều chủ hàng lớn của Trung Quốc hạn chế tham gia vận chuyển dầu thô từ khu vực do lo ngại liên quan đến các lệnh trừng phạt của Mỹ. Bên cạnh đó, mức độ minh bạch của thị trường tiếp tục giảm khi số lượng giao dịch không được công bố gia tăng, khiến các chủ tàu gặp nhiều khó khăn trong việc đánh giá chính xác diễn biến cung – cầu và mặt bằng giá cước thực tế. Theo ghi nhận, tại khu vực Baltic, cước vận tải tuyến TD34 được ghi nhận chốt ở mức WS391. Trong khi đó, tại khu vực Đại Tây Dương, khoảng trống nhu cầu ngày càng mở rộng đã làm trầm trọng thêm tình trạng dư cung, khi số lượng tàu nhàn rỗi trong khu vực tiếp tục gia tăng.</p> <table border="1" data-bbox="526 642 1461 905"> <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>392.892</td> <td>401.062</td> <td>↑</td> </tr> <tr> <td>USG/Trung Quốc</td> <td>103.701</td> <td>89.711</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	Trung Đông/ Trung Quốc	392.892	401.062	↑	USG/Trung Quốc	103.701	89.711	↓
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	392.892	401.062	↑										
USG/Trung Quốc	103.701	89.711	↓										
<p>Phân khúc tàu Suezmax</p>	<p>Thị trường tàu Suezmax tiếp tục suy yếu khi lượng tàu chạy rỗng từ phía Đông gia tăng trong bối cảnh nhu cầu vận chuyển thấp do biên lợi nhuận lọc dầu tại châu Âu kém khả quan, khiến xu hướng cước tại khu vực Tây Phi vẫn nghiêng về phía chủ hàng. Theo ghi nhận, cước chở 130.000 tấn hàng trên tuyến Nigeria–UKC chốt ở mức WS160. Xu hướng trầm lắng dự kiến kéo dài khi kế hoạch xuất khẩu CPC tại Địa Trung Hải thu hẹp, làm gia tăng nguồn cung tàu tại khu vực Đại Tây Dương vốn đã dư thừa.</p> <table border="1" data-bbox="526 1220 1461 1524"> <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>70.651</td> <td>58.599</td> <td>↓</td> </tr> <tr> <td>USG / UKC</td> <td>74.705</td> <td>64.414</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	70.651	58.599	↓	USG / UKC	74.705	64.414	↓
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	70.651	58.599	↓										
USG / UKC	74.705	64.414	↓										

Phân khúc tàu Aframax	Thị trường tàu Aframax ghi nhận đã giảm mạnh do hoạt động thuê tàu duy trì ở mức thấp trong thời gian dài và biên lợi nhuận lọc dầu yếu tại khu vực châu Á, củng cố vị thế của chủ hàng trên thị trường. Các chủ tàu buộc phải chấp nhận mức cước thấp hơn để đảm bảo việc ký kết hợp đồng. Mặc dù nguồn cung tàu tại Địa Trung Hải đã được cải thiện nhờ hoạt động giao dịch tương đối tích cực, tâm lý chờ đợi cùng việc thiếu các động lực hỗ trợ nhu cầu khiến triển vọng ngắn hạn vẫn kém khả quan. Cước chờ 80.000 tấn trên tuyến Ceyhan–Lavera chốt ở mức WS173.			
	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	66.521	41.313	↓
	Med / Med	33.752	40.865	↑
	USG / Cont	46.471	32.129	↓
Caribs / USG	54.729	38.743	↓	

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

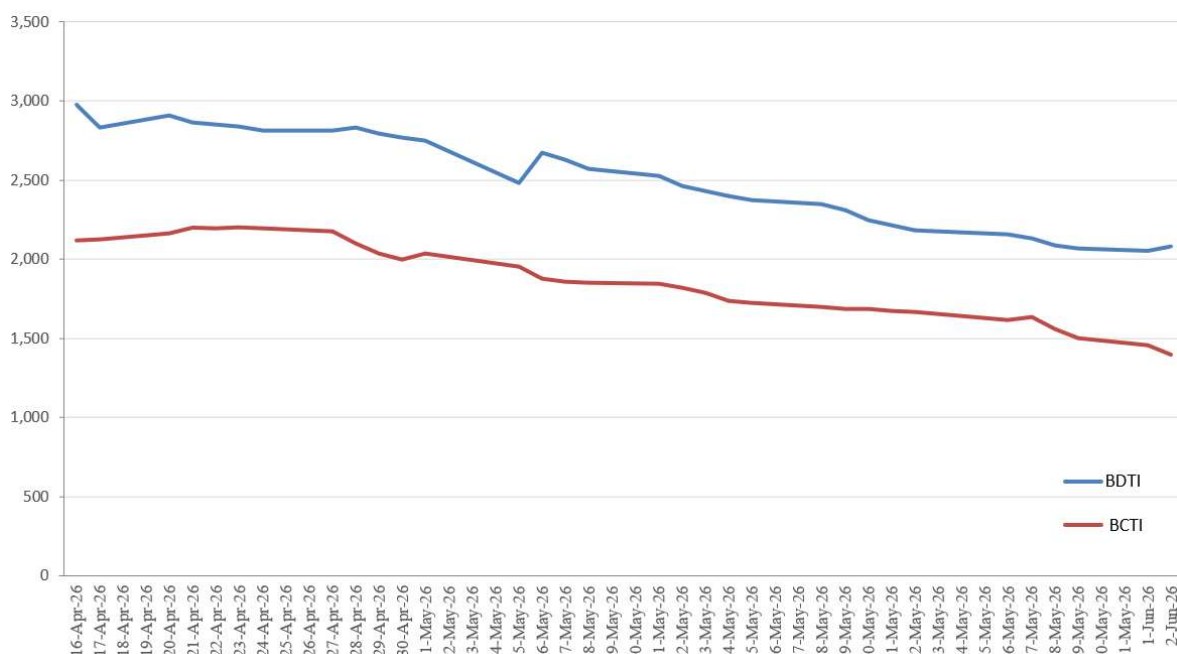
Đối với phân khúc tàu MR/Handy: Thị trường tàu MR tại khu vực Địa Trung Hải khởi đầu tuần giao dịch khá trầm lắng, với hoạt động thuê tàu diễn ra hạn chế và cước duy trì quanh mức WS180. Dù số lượng giao dịch cải thiện trong những ngày sau đó, song nguồn cung tàu vẫn ở mức cao do lượng tàu chạy rỗng tiếp tục đổ về châu Âu, gây áp lực giảm lên mức cước. Theo ghi nhận, tuyến xuyên Đại Tây Dương từ khu vực Địa Trung Hải được ghi nhận ở mức WS175, trong khi một lô hàng từ Sines đã kéo mặt bằng cước xuống mức WS155. Bên cạnh đó, tại khu vực Bắc Âu, nguồn cung tàu dồi dào tiếp tục gây sức ép lên thị trường. Theo ghi nhận, cước trên tuyến TC14 giảm xuống mức WS140 trước khi phục hồi mạnh lên khoảng WS235 vào cuối tuần. Cước trên tuyến TC2 hiện ở mức WS155, ARA–WAFR giảm xuống WS215 và X-UKC ở mức WS210. Dù tâm lý thị trường vẫn khá yếu và nửa đầu tháng 6 được đánh giá là dư nguồn cung tàu, đã phục hồi của TC14 có thể khiến một số tàu chuyển hướng khỏi Bắc Âu, qua đó hỗ trợ giá cước khu vực trong thời gian tới.

Phân khúc tàu dầu/hóa chất nhỏ: Theo ghi nhận, cước tuyến ex-Houston ghi nhận xu hướng giảm trong tuần khi cước dần quay trở lại mức trước xung đột. Cước vận chuyển các lô hàng 2–3kt đi Rotterdam, 10kt đi Barcelona và 5kt đi Santos đều giảm khoảng 5 đô la Mỹ/mt, trong khi cước chờ 10kt đi Santos giảm sâu hơn 15 đô la Mỹ/mt. Nguồn tàu trên thị trường vẫn còn khá nhiều, dù không ở mức dư thừa lớn. Cước trên tuyến Argentina–Ấn Độ ghi nhận giảm 10,5 đô la Mỹ/mt, phù hợp với xu hướng suy yếu của thị trường CPP, trong bối cảnh Đại Tây Dương ngày càng dư tàu trống trong ngắn hạn. Tuy nhiên, dòng hàng ổn định cho các lô tháng 6 được kỳ vọng sẽ hạn chế thêm đà giảm. Ở khu vực Ấn Độ-Trung Đông, WCI tiếp tục đóng vai trò trung tâm đối với hoạt động vận chuyển chiều Tây, phục vụ các lô hàng đi châu Âu và Mỹ. Bên cạnh đó, thị trường dầu cò ghi nhận tâm lý thận trọng sau thông tin Indonesia cân nhắc tập trung hóa xuất khẩu một số mặt hàng chủ lực, bao gồm dầu cò. Tuy nhiên, hiện chưa ghi nhận tác động thực tế do thị trường vẫn đang chờ các chi tiết chính sách rõ ràng hơn. Cước dầu cò đường dài giữ ổn định dù thị trường CPP tại châu Á suy yếu trong tuần, nhờ khó khăn trong việc tìm tàu đạt tiêu chuẩn FOSFA và ít lựa chọn xu hướng các tuyến quay đầu lại, qua đó giúp chủ tàu duy trì được mức giá hiện tại.

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

	Giá thuê tàu định hạn tuần 22/2026			Giá thuê tàu định hạn tuần 21/2026		
	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM
VLCC	115,000	63,000	52,500	110,000	62,500	52,500
SUEZMAX	67,000	45,500	36,000	69,000	46,000	36,500
AFRAMAX	61,000	38,000	31,000	62,500	38,500	31,500
LR-2	60,500	36,500	31,000	62,000	37,000	31,500
LR-1	37,000	27,500	21,000	37,500	27,500	22,000
MR	31,000	23,500	19,500	32,000	23,500	19,500
HANDY	27,000	21,000	18,000	27,500	21,000	18,000

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	445-450		465-470		475-480	
2	Bangladesh	460-465		480-485		490-495	
3	India	415-420		435-440		445-450	
4	Turkey	268-270		278-280		288-290	

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

KHÔNG GHI NHẬN TÀU PHÁ ĐỔ TRONG TUẦN 22/2026

**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*