



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 23/2026

(02/06/2025 – 08/06/2026)

1. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÃ QUA SỬ DỤNG:

Một tuần lễ khá chậm chạp do tất cả sự chú ý đổ dồn về sự kiện Poisedonia ở Hy Lạp (ngày 1-5/6) vừa qua. Ở mảng tàu hàng khô, chỉ số BDI hạ nhiệt và giảm 387 điểm (↓12%) còn 2.818 điểm. Tổng quan các chỉ số tàu như sau: Chỉ số Capesize rơi mạnh, giảm 1.018 điểm (↓18,6%) còn 4.441 điểm. Panamax cũng giảm 116 điểm (↓4,99%) xuống còn 2.205 điểm. Trong khi đó 2 phân khúc sau vẫn duy trì sự tăng trưởng: Supramax tăng thêm 37 điểm (↑2,3%) lên 1.614 điểm, Handysize cũng nhích nhẹ 14 điểm (↑1,6%) lên 868 điểm. Hoạt động mua bán tàu tuần qua co cụm, chỉ tập trung chủ yếu ở phân khúc Supramax trở xuống. Đơn cử, tàu **Tianjin Venture** (53.600 dwt, đóng 2009 Trung Quốc, đã lắp máy lọc khí, DD 10/2027, SS 09/2029) được chủ tàu Hong Kong bán với giá khoảng 12,2 triệu đô la Mỹ. Mức giá này hơi cao so do tàu đã lắp máy lọc khí. Tháng trước, tàu tương tự **Xing Ning He** (53.208 dwt, đóng 2009 Trung Quốc, DD 12/2026, SS 01/2029) được chủ tàu Trung Quốc bán với giá khoảng 11 triệu đô la Mỹ. Tàu khác giá hơn là **White Bay** (52.502 dwt, đóng 2004 xưởng Tsuneishi Cebu, Philippines, DD 12/2026, SS 04/2029) về tay Người mua Thổ Nhĩ Kỳ với giá khoảng 10 triệu đô la Mỹ - giá này cao do tàu đã lắp máy lọc khí. Sang dòng Handysize, chủ tàu Hong Kong bán tàu **Ansac Pride** (37.094 dwt, đóng 2013 Nhật, DD/SS 06/2028) với giá khoảng 17 triệu đô la Mỹ. Tàu 32k **Woohyun Sky** (32.312 dwt, đóng 2010 Hàn Quốc, chở gỗ được, DD 09/2028, SS 10/2030) được chủ tàu Hàn Quốc bán cho Người mua Trung Quốc với giá khoảng 10,5 triệu đô la Mỹ. Đây là tàu đóng Hàn Quốc có giá hợp lý nhất thị trường hiện nay. Tàu 28k **Beetle** (28.198 dwt, đóng 2012 Nhật, DD 02/2028, SS 04/2030) được bán với giá cao ngất ngưỡng 12,6 triệu đô la Mỹ. Do đó, khả năng cao các chủ tàu sẽ điều chỉnh giá bán dòng 28k dưới 15 tuổi đóng Nhật trong thời gian tới.

Ở mảng tàu dầu/hoá chất, tiếp tục là một tuần lễ trầm lắng với chỉ số BDTI (Baltic Dirty Tanker Index) tiếp tục giảm 3 điểm (↓0,14%) còn 2.075 điểm. Chỉ số BCTI (Baltic Clean Tanker Index) cũng giảm nhẹ 4 điểm (↓0,28%) còn 1.394 điểm. Hoạt động mua bán tàu tuần qua tương đối nhỏ giọt. Ghi nhận cập tàu stainless steel **Sinar Malahayati** (20.938 dwt, đóng 2006 Nhật, DD/SS 07/2026) và **Sinar Mendawai** (19.998 dwt, đóng 2008 Nhật, DD/SS 08/2026) được bán với giá enbloc 22,95 triệu đô la Mỹ, mức khá thấp do đều sát hạn đà đặc biệt và đều kèm theo thời hạn TC còn lại của mỗi tàu.

Name	Blt Year	Blt Place	Dwt	Price M.USD	Buyers	Comment
BULKERS / GENERAL CARGO CARRIERS						
Kerkis	2007	Japan	176,862	25.50	Chinese	DD/SS 11/2026

AE Mars	2006	China	53,630	9.05	Chinese	Online bidding, bss as is where is, DD/SS due 08/2026
Tianjin Venture	2009	China	53,600	12.20	Undisclosed	Scrubber fitted, DD 10/2027, SS 09/2029, HK-owners
White Bay	2004	Tsuneishi Cebu, Philippines	52,502	10.00	Turkish	Scrubber fitted, DD due 12/2026, SS 04/2029
Sider Bear	2013	China	40,483	17.70	Manta	Old sale, M/E RT-flex, DD 03/2027, SS 12/2028
Interlink Celerity	2017	China	40,112	22.00	Undisclosed	OHBS, log-fitted, ice class 1C, eco M/E, DD/ 11/2027
Interlink Solidity	2017	China	40,098	22.00		OHBS, log-fitted, ice class 1C, eco M/E, DD/ 08/2027
Ansac Pride	2013	Japan	37,094	17.00	Undisclosed	OHBS, DD/SS 06/2028, HK-owners
Woohyun Sky	2010	Korea	32,312	10.50	Chinese	Log-fitted, DD 09/2028, SS 10/2030, Korean owners
Marina R	2010	China	37,785	10.80	Chinese	Incl balance of 11-14 months TC attached at 12k pd, ice class 1C, DD 11/2027, SS 11/2029, Chinese owners
Della	2011	Japan	28,210	Undisclosed	Undisclosed	Old sale, DD/SS passed 03/2026
Beetle	2012	Japan	28,198	12.60	Undisclosed	Log-fitted, DD 02/2028, SS 04/2030, Japanese owners
TANKERS						
Maxim	2011	China	296,887	82.00	Sinikor Maritime	Dely Q1 2027, scrubber fitted, DD/SS due 06/2026
Sinar Malahayati	2006	Japan	20,938	22.95	Undisclosed	Incl balance TC at 14,7k pd until 04/2027, chemical IMO II/III, stainless steel, DD/SS due 07/2026
Sinar Mendawai	2008	Japan	19,998			Incl balance TC at 13,7k pd until 11/2027, chemical IMO II/III, stainless steel, DD/SS due 08/2026
CONTAINERS						
HT Capricorn	2010	China	63,059	48.00	Far Eastern	5100 teu, reefers 385 teu, scrubber fitted, ice class II, DD 07/2028, SS 06/2030

Kumasi	2001	CSBC, Taiwan	30,453	13.50	Undisclosed	2226 teu, reefers 350 teu, DD/SS 03/2027
Manet	2001	CSBC, Taiwan	30,442	13.50		22272 teu, reefers 447,3 teu, DD/SS 10/2026
OTHERS						
Viking Oslo	2010	Japan	5,432	21.50	Undisclosed	RORO, 2000 ceu, ice class 1C, DD 03/2028, SS 03/2030
Viking Odessa	2009	Japan	5,432	21.50		RORO, 2000 ceu, ice class 1C, DD 08/2027, SS 08/2029

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
CAPE SIZE						VLCC									
180k dwt	Resale	81.50	1%	1%	4%	7%	64.50	310k dwt	Resale	175.00	0%	9%	18%	21%	122.75
180k dwt	5 tuổi	71.00	1%	4%	8%	13%	49.75	310k dwt	5 tuổi	145.00	4%	12%	23%	26%	94.75
170k dwt	10 tuổi	55.00	1%	5%	10%	22%	35.25	250k dwt	10 tuổi	115.00	5%	10%	31%	35%	69.00
150k dwt	15 tuổi	36.50	0%	6%	26%	35%	22.50	250k dwt	15 tuổi	80.00	0%	7%	36%	38%	49.25
PANAMAX						SUEZMAX									
82k dwt	Resale	43.00	1%	5%	9%	12%	38.25	160k dwt	Resale	115.00	6%	13%	18%	22%	83.25
82k dwt	5 tuổi	38.00	3%	12%	17%	22%	31.75	150k dwt	5 tuổi	95.00	8%	13%	19%	23%	65.50
76k dwt	10 tuổi	29.00	2%	5%	12%	20%	23.00	150k dwt	10 tuổi	80.00	13%	16%	25%	29%	50.00
74k dwt	15 tuổi	20.25	1%	8%	19%	33%	15.25	150k dwt	15 tuổi	51.00	13%	19%	21%	24%	32.75
SUPRAMAX						AFRAMAX									
62k dwt	Resale	43.00	2%	4%	12%	13%	36.50	110k dwt	Resale	92.50	3%	9%	16%	23%	69.75
58k dwt	5 tuổi	38.00	3%	9%	19%	25%	28.50	110k dwt	5 tuổi	80.00	3%	10%	19%	28%	56.00
56k dwt	10 tuổi	28.00	0%	4%	14%	22%	20.75	105k dwt	10 tuổi	70.00	8%	17%	27%	40%	42.75
52k dwt	15 tuổi	17.50	0%	11%	11%	17%	14.00	105k dwt	15 tuổi	45.00	7%	18%	25%	32%	28.75
HANDYSIZE						MR									
37k dwt	Resale	36.00	0%	4%	9%	9%	30.50	52k dwt	Resale	61.00	3%	11%	15%	22%	47.00
37k dwt	5 tuổi	29.75	1%	8%	12%	19%	24.25	52k dwt	5 tuổi	51.00	4%	13%	19%	28%	37.75
32k dwt	10 tuổi	23.00	0%	12%	14%	26%	16.75	45k dwt	10 tuổi	41.00	5%	17%	24%	37%	28.00
28k dwt	15 tuổi	13.00	4%	4%	11%	8%	10.50	45k dwt	15 tuổi	29.00	7%	16%	53%	57%	19.00

2. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÓNG MỚI:

Type	Size	Price (m.usd)	Qty	Yard	Owners	Delivery	Comments
LNG	175,000 cbm	238.50	4	Jiangnan	COSO Energy Shipping	2029-2030	Price per unit
LNG	174,000 cbm	-	3	Hudong Zhonghua	Bonny Gas Transport, Nigeria	2029	Employment for Nigerian LNG
LPG	90,000 cbm	117.50	8	Hyundai H.I.	BW LPG	2029-2030	Price per unit

LNGBV	20,000 cbm	80.00	1	CMHI Jiangsu	Seacon Shipping/CM Energy	-	
Tankers	307,000 dwt	123.00	12	Hudong Zhonghua	Dynacom	Late 2028	Price per unit
Tankers	306,000 dwt	-	2	Hengli	Aegean	2029	
Tankers	302,000 dwt	-	1	Hanwha	DHT	-	
Tankers	158,000 dwt	84.00	1	Hengli	Aegean	Early 2029	Price per unit
Tankers	157,000 dwt	93.90	4	DH Shipbuilding	Swiss Maritime Capital	Q4 2028	Price per unit
Tankers	157,000 dwt	85.00	2+2	Hengli	Venergy	Q4 2028	Price per unit
Tankers	157,000 dwt	-	2	Hengli	Monte Nero	-	
Tankers	114,000 dwt	-	4	DSIC Shanhaiguan	Thenemaris	2029	
Tankers	114,000 dwt	-	2+1	Hengli	Aegean	SH 2028	
Tankers	114,000 dwt	-	1	Hengli	A Thenemaris	2029	
Tankers	115,000 dwt	70.00	2+1	Lianyungang Wuzhou	Teying Shipping, Hong Kong	Q2 2028	Price per unit
Tankers	114,000 dwt	75.00	2	Dalian	Wah Kwong	Q2 2028	Price per unit, LNG&methanol ready, scrubber fitted
Tankers	74,000 dwt	62.00	2+2	K Shipbuilding	International Seaways	SH 2028	Price per unit
Tankers	50,000 dwt	54.00	2	Hyundai	Central Mare	2028	Price per unit
Tankers	50,000 dwt	50.60	2	Hyundai	Hafnia	2029	Price per unit
Tankers	50,000 dwt	-	2+2	COSCO Guangdong	Thenemaris	2029	
Tankers	50,000 dwt	-	2	GSI	Pleiades	2029	
Tankers	50,000 dwt	-	2	Chengxi	EGPN, China	2029	
Tankers	45,000 dwt	46.25	2	Jiangsu Yangzi-Mitsui	Scorpio	Q1 2030	Price per unit
Bulkers	211,000 dwt	75.00	2	Dajin	Norwegian	2029	Price per unit
Bulkers	211,000 dwt	75.00	2	Dajin	Greek	2029	Price per unit
Bulkers	82,000 dwt	-	4	Hengli	Capital	-	
Bulkers	64,500 dwt	34.15	2	Jiangnan Nanyang	Jinhui	Q4 2030	
Bulkers	64,000 dwt	-	2	EGPN, China	New Dayang	SH 2028	
Containers	6,200 teu	73.00-74.00	8	Taizhou Sanfu	Global Ship Lease	2029-2030	Price per unit
Containers	3,300 teu	39.50	2	MTT Shipping & Logistics	Wuhu	Q1/Q2 2029	Price per unit
Containers	2,700 teu	31.00	2+2	Zhejiang Tenglong	Baozhou Shipping, Hong Kong	-	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)				
	05/ 2026	1M	3M	6M	12M
Capesize (180.000 dwt)	71.5	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
Panamax (77.000 dwt)	37.5	2.74%	2.74%	2.74%	1.35%
Supramax (61.000 dwt)	34.5	2.99%	2.99%	2.99%	1.47%
Handysize (37.000 dwt)	31.0	5.08%	5.08%	5.08%	3.33%

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
VLCC (300.000 dwt)	130.0	0.00%	1.56%	1.56%	1.56%
Suezmax (170.000 dwt)	89.0	0.00%	3.49%	3.49%	3.49%
A.max (115.000 dwt)	74.0	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
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:

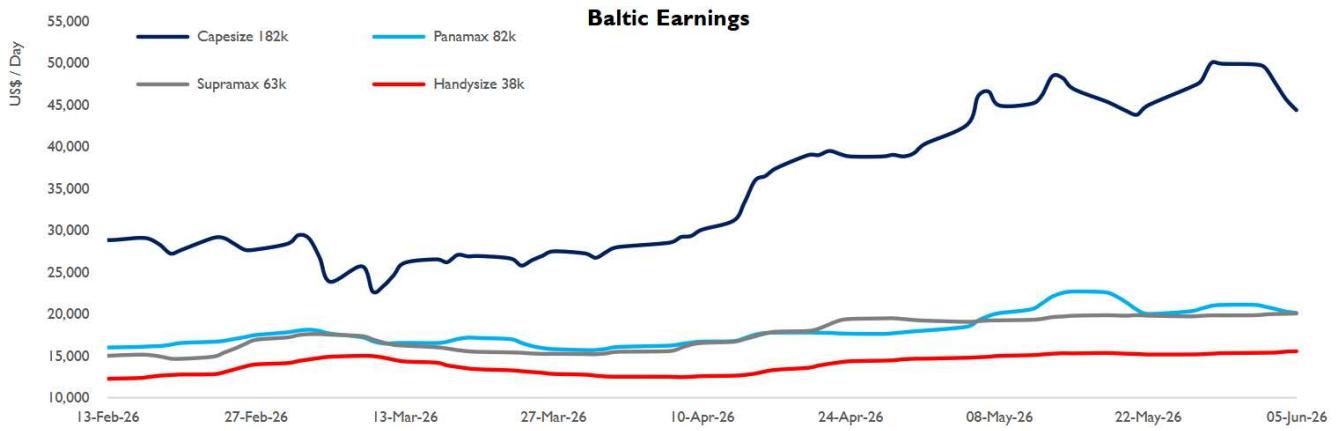
Chỉ số cước trung bình phân khúc **Supramax** tuần qua đóng cửa ở mức 19.827 đô la Mỹ, tăng 26 đô la Mỹ so với mức 19.801 đô la Mỹ của tuần trước. Thị trường vẫn ổn định ở cả hai lưu vực. Khu vực Đại Tây Dương tiếp tục thể hiện tâm lý cơ bản vững chắc, trong khi Vịnh Mỹ chứng tỏ sự mạnh mẽ đặc biệt nhờ lượng yêu cầu mới dồi dào. Tàu **Tomini Destiny** (63.615 dwt, đóng 2017) đã chốt một chuyến hàng rời côc 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 **Handies** tuần qua đóng cửa ở mức 15.546 đô la Mỹ, tăng 234 đô la Mỹ so với mức 15.312 đô la Mỹ của tuần trước. Thị trường kết thúc tuần với sự tương phản rõ rệt giữa hai khu vực. Tại Đại Tây Dương, hoạt động giao dịch vẫn còn hạn chế, với khu vực Continent và Địa Trung Hải duy trì trạng thái tương đối yên ắng so với Nam Đại Tây Dương, một xu hướng vốn đã ổn định trong suốt cả năm nay. Trong khi đó, Nam Đại Tây Dương vẫn duy trì sự vững chắc, được hỗ trợ bởi nguồn cung tàu dồi dào và nhu cầu hàng hóa liên tục. Phản ánh tâm lý thị trường hiện tại, ADMI chốt tàu **Amber Confidence** (37.720 dwt, đóng 2020) đi từ Up River và trả tàu tại Peru với giá khoảng 26.500 đô la Mỹ. Thị trường Thái Bình Dương vẫn được hỗ trợ vững chắc, với tâm lý thị trường duy trì theo chiều hướng tích cực giữa các nền tảng nhu cầu lạnh mạnh và sự cân bằng chặt chẽ về số lượng tàu. Thị trường Úc tiếp tục tăng trưởng, mang lại sự hỗ trợ bổ sung cho mức cước vận tải và thúc đẩy giá cước tăng cao hơn đối với các tàu hoạt động trong khu vực Thái Bình Dương. Với việc những người tham gia thị trường dần trở lại sau các kỳ nghỉ lễ trong khu vực, tâm lý cho tuần tới vẫn đầy lạc quan.

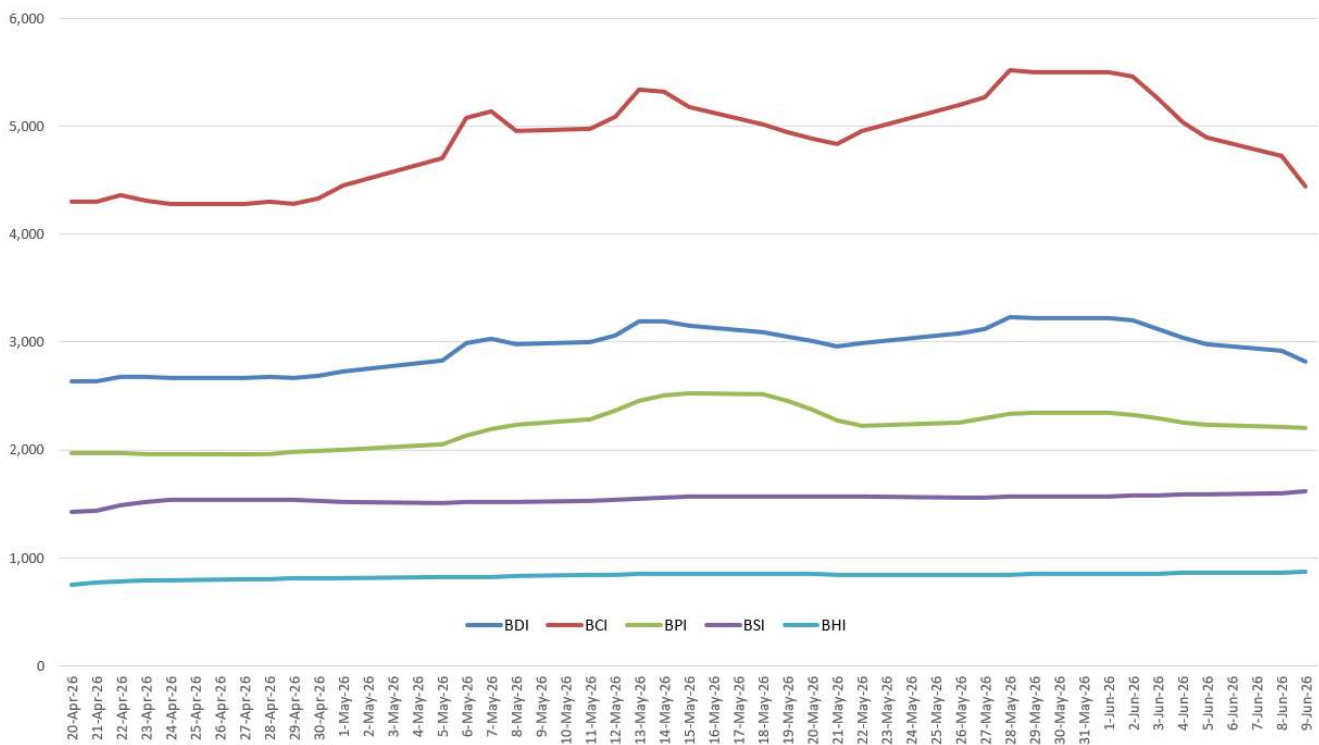
GIÁ THUÊ T/C TRUNG BÌNH TÀU HÀNG KHÔ THAM KHẢO NGÀY 08/06/2026

	US\$/ngày	▲/▼
SUPRAMAX	18.033	▲ 240
HANDIES 38K	15.546	▲ 234

(so sánh với giá trị ngày 01/06/2026)



CHỈ SỐ THỊ TRƯỜNG TÀU HÀNG KHÔ



3.3.2. Thị trường thuê tàu dầu/hóa chất:

Theo thông tin Iran cảnh báo sẽ tiến hành các cuộc tấn công mạnh mẽ hơn nếu Israel tiếp tục không kích Lebanon. Tại thời điểm báo cáo, giá dầu Brent tăng 1,43 đô la Mỹ, tương đương 1,5%, lên 94,52 đô la Mỹ/thùng, trong khi dầu thô Mỹ (WTI) tăng 1,03 đô la Mỹ, tương đương 1,1%, lên 91,57 đô la Mỹ/thùng. Kể từ trước khi cuộc xung đột bùng phát cách đây hơn 100 ngày, giá dầu Brent đã tăng khoảng 31%, trong khi WTI tăng khoảng 37%. Hồi tháng 4, dầu Brent từng chạm đỉnh trên 126 đô la Mỹ/thùng. Ngoài ra, khi vấn đề khủng hoảng nguồn cung chưa thể tìm được lời giải, liên minh OPEC+ hôm Chủ nhật đã nhất trí nâng mục tiêu sản lượng dầu lần thứ tư trong vòng bốn tháng. Tuy nhiên, các nhà phân tích cho rằng quyết định này sẽ không tạo ra nhiều tác động thực tế, bởi phần lớn các thành viên OPEC+, bao gồm các nước thuộc Tổ chức Các nước Xuất khẩu Dầu mỏ (OPEC) và các đồng minh như Nga, hiện không thể đạt được hạn ngạch khai

thác do ảnh hưởng từ việc gián đoạn tại eo biển Hormuz; hay trong trường hợp của Nga, do các cuộc tấn công bằng máy bay không người lái của Ukraine làm suy giảm năng lực khai thác.

3.2.1 Phân khúc tàu chở dầu thô

<p>Phân khúc tàu VLCC</p>	<p>Thị trường tàu VLCC ghi nhận một tuần giao dịch khá trầm lắng khi nhiều bên tham gia hội nghị Posidonia tại Athens, khiến mặt bằng cước duy trì ổn định. Theo ghi nhận, tuyến Trung Đông – Trung Quốc (TD3C) giữ nguyên ở mức WS 402.5. Mặc dù các lệnh trừng phạt mới của Mỹ đối với đội tàu bóng đêm chở hàng của Iran đã phần nào thu hẹp nguồn cung tàu khả dụng, việc Tổng thống Trump bác bỏ dự thảo cam kết giữa Mỹ và Iran được cho là sẽ tiếp tục duy trì căng thẳng địa chính trị và hạn chế đa tầng nhu cầu vận chuyển. Do đó, triển vọng ngắn hạn của thị trường vẫn được đánh giá là ổn định nhưng thiếu động lực tăng trưởng, với hoạt động giao dịch dự kiến tiếp tục diễn ra chậm.</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>401.062</td> <td>401.106</td> <td>↑</td> </tr> <tr> <td>USG/Trung Quốc</td> <td>89.711</td> <td>84.874</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	401.062	401.106	↑	USG/Trung Quốc	89.711	84.874	↓
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	401.062	401.106	↑										
USG/Trung Quốc	89.711	84.874	↓										
<p>Phân khúc tàu Suezmax</p>	<p>Cước tàu Suezmax tại khu vực Tây Phi giảm mạnh trong tuần qua khi khoảng trống hoạt động thuê tàu sau kỳ nghỉ lễ tạo điều kiện cho các tàu VLCC đang chạy rộng tích cực cạnh tranh và ký kết các đơn hàng đi châu Âu. Diễn biến này đã kéo chỉ số tuyến TD20 giảm 5 điểm xuống còn WS147.5. Trái lại, thị trường Biển Đen duy trì tương đối ổn định với mức cước quanh WS219. Hoạt động giao dịch ngoài thị trường ở mức cao cùng với việc người thuê đẩy nhanh tiến độ chốt các lô hàng trước thềm sự kiện Posidonia. Nhờ đó, mặt bằng cước tại khu vực này vẫn giữ được sự ổn định bất chấp các yếu tố cơ bản của thị trường chưa thực sự tích cực.</p> <table border="1" data-bbox="526 1289 1456 1587"> <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>58.599</td> <td>55.957</td> <td>↓</td> </tr> <tr> <td>USG / UKC</td> <td>64.414</td> <td>53.196</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	58.599	55.957	↓	USG / UKC	64.414	53.196	↓
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	58.599	55.957	↓										
USG / UKC	64.414	53.196	↓										

Phân khúc tàu Aframax

Thị trường tàu Aframax tại khu vực Địa Trung Hải và USG ghi nhận mức tăng mạnh trong tuần qua khi lượng hàng mới xuất hiện dồn dập, nhu cầu thay thế tàu gia tăng và hoạt động tái định vị đội tàu trước thềm sự kiện Posidonia diễn ra sôi động. Theo đó, tuyến cross-Med TD19 tăng gần 50 điểm, đạt WS228, trong khi tuyến TD26 từ US Gulf tăng 54 điểm lên WS254. Ngược lại, thị trường Trung Đông tiếp tục duy trì trạng thái trầm lắng và thiếu động lực tăng trưởng. Lượng hàng mới vào thị trường vẫn ở mức hạn chế, trong khi biên lợi nhuận lọc dầu tại châu Á suy yếu do tác động kéo dài của xung đột khu vực, khiến nhu cầu vận chuyển không có nhiều cải thiện. Trong bối cảnh đó, mặt bằng cước tại khu vực này tiếp tục đi ngang và chưa xuất hiện tín hiệu phục hồi rõ rệt trong ngắn hạn.

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	41.313	47.689	↑
Med / Med	40.865	67.217	↑
USG / Cont	32.129	63.683	↑
Caribs / USG	38.743	69.044	↑

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

Đối với phân khúc **tàu MR/Handy**: Hoạt động giao dịch của phân khúc tàu MR nhìn chung khá trầm lắng trong tuần này khi sự kiện Posidonia thu hút sự chú ý của phần lớn các bên tham gia thị trường. Khi người thuê dần quay trở lại công việc vào cuối tuần, thị trường ghi nhận ba tàu được chốt công khai, đồng thời xuất hiện thông tin về một số lô hàng khác đang được đàm phán âm thầm. Tại châu Âu, phần lớn hoạt động được dẫn dắt bởi thị trường Bắc Âu sôi động. Tuy nhiên, dù nhu cầu thuê tàu có cải thiện, mặt bằng cước vẫn chịu áp lực giảm do nguồn cung tàu dồi dào và nhiều lựa chọn sẵn có cho người thuê. Các giao dịch gần đây từ khu vực Địa Trung Hải được ghi nhận ở mức WS150 cho tuyến xuyên Đại Tây Dương (TA) và WS170 cho tuyến UKC/Địa Trung Hải. Nguồn cung tàu vẫn khá phong phú khi kết thúc tuần giao dịch. Bên cạnh đó, trường USG đã phục hồi liên tục trong tuần qua và được kỳ vọng sẽ tiếp tục duy trì xu hướng tích cực. Điều này có thể thu hút thêm các tàu chạy rộng từ châu Âu sang khu vực này. Đồng thời, sức hút từ USG cũng có khả năng khiến các chủ tàu đang cân nhắc chạy rộng từ Tây Phi hoặc Nam Mỹ điều chỉnh kế hoạch, qua đó giúp giảm áp lực nguồn cung tàu tại các khu vực khác. Nhìn chung, tâm lý thị trường tuần này vẫn khá thận trọng, song khả năng hoạt động giao dịch cải thiện trong tuần tới đang được đánh giá tích cực. Đối với phân khúc Handysize, đây tiếp tục là một tuần đầy thách thức đối với các chủ tàu khi hoạt động giao dịch khá hạn chế trong thời gian diễn ra Posidonia. Tâm lý thị trường vẫn nghiêng về xu hướng giảm, khiến cước tuyến x-Med tiếp tục điều chỉnh xuống dưới mốc WS200. Tại thời điểm báo cáo, các chuyến chở 30.000 tấn được ghi nhận quanh mức WS180.

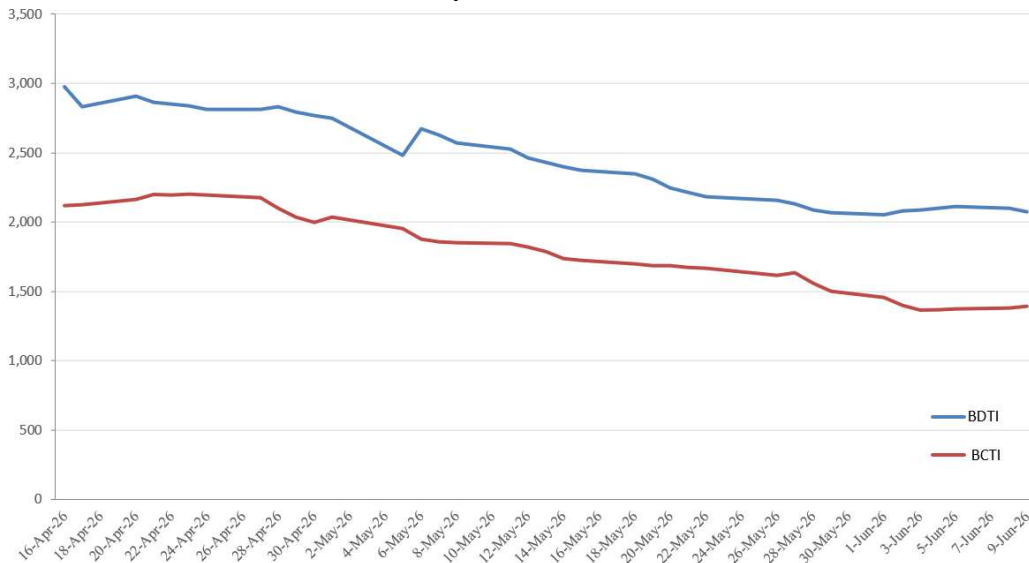
Phân khúc tàu dầu/hóa chất nhỏ: Thị trường USG đang cho thấy dấu hiệu chịu áp lực giảm cước trên hầu hết các tuyến trong tuần này khi số lượng tàu có sẵn trong đầu tháng 6 gia tăng, làm tăng mức độ cạnh tranh trên thị trường. Tuy nhiên, các chủ tàu vẫn đang nỗ lực giữ vững mặt bằng cước cho các giao dịch cuối tháng 6, nhờ nhu cầu ổn định đối với các mặt hàng chủ lực như CSS đi khu vực ARA và các lô hàng vận chuyển sang Bờ Tây Ấn Độ. Cước vận chuyển từ ARA sang Viễn Đông duy trì ổn định trong tuần qua bù đắp sự suy yếu của thị trường CPP. Thị trường vận tải hóa chất từ Trung Đông theo hướng Tây đang chịu áp lực nhất

định, mặc dù nhu cầu đối với các lô hàng axit sulfuric, BTX và CSS đi WCI vẫn được duy trì. Chênh lệch giá giữa các khu vực cùng với sự cạnh tranh từ các cơ hội xuất khẩu thay thế của Trung Quốc đang hạn chế số lượng giao dịch được chốt trên thị trường. Bên cạnh đó, việc ngày càng nhiều chủ tàu quay trở lại hành trình qua Vịnh Aden đang dần cải thiện tính linh hoạt trong việc bố trí tuyến hành trình, đồng thời tạo áp lực giảm đối với tâm lý thị trường ở các tuyến vận chuyển đường dài. Thị trường vận tải dầu cộ khu vực ghi nhận xu hướng tăng cước trong tuần này nhờ nhu cầu xuất khẩu cải thiện. Động lực chính đến từ việc giảm thuế xuất khẩu, nhu cầu bổ sung tồn kho tại các thị trường nhập khẩu và chênh lệch giá thuận lợi giữa dầu cộ và dầu đậu nành, giúp dầu cộ duy trì lợi thế cạnh tranh. Tuy nhiên, cước vận chuyển dầu cộ trên các tuyến đường dài vẫn chưa ghi nhận mức tăng tương ứng, do nguồn cung tàu nhìn chung vẫn đủ đáp ứng nhu cầu hiện tại và hoạt động giao dịch trên các tuyến xa chưa thực sự bứt phá.

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

	Giá thuê tàu định hạn tuần 23/2026			Giá thuê tàu định hạn tuần 22/2026		
	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM
VLCC	116,000	64,000	53,000	115,000	63,000	52,500
SUEZMAX	66,000	45,000	36,000	67,000	45,500	36,000
AFRAMAX	60,000	38,000	31,500	61,000	38,000	31,000
LR-2	59,000	37,000	31,500	60,500	36,500	31,000
LR-1	37,000	27,500	22,000	37,000	27,500	21,000
MR	30,000	23,000	19,500	31,000	23,500	19,500
HANDY	27,000	20,500	18,000	27,000	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)

MỘT SỐ TÀU PHÁ DỠ GHI NHẬN TRONG TUẦN 23/2026

Name	Type	Blt year	LDT	Demolition place	Price (US\$/lt)	DWT	Comments
Sanwa Fontaine	Reefer	-	2,038	Bangladesh	450.00	-	
Ron	Bulker	1982	21,502	Pakistan	-	89,846	

CÔNG TY MÔI GIỚI TÀU BIỂN TIÊN PHONG PIONEER SHIPBROKERS MUA – BÁN – THUÊ TÀU

Email(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