



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 25/2026

(16/06/2025 – 23/06/2026)

1. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÁ QUẢ SỬ DỤNG:

Ở mảng tàu hàng khô, chỉ số BDI tuần qua giảm nhẹ 3 điểm ($\downarrow 0,1\%$) còn 2.667 điểm. Tổng quan các chỉ số thuê tàu như sau: Capesize BCI đang trên đà giảm song vẫn bật mạnh trở lại 1-2 phiên, tăng thêm 135 điểm ($\uparrow 3,45\%$) lên 4.046 điểm. Panamax BPI lại giảm sâu 221 điểm ($\downarrow 9,75\%$) còn 2.045 điểm. Hai phân khúc sau vẫn duy trì sự ổn định: Supramax BSI tăng thêm 20 điểm ($\uparrow 1,1\%$) lên 1.705 điểm. Handysize cũng tăng 31 điểm ($\uparrow 3,4\%$) lên 941 điểm. Nhìn chung, nửa đầu năm 2026, thị trường thuê tàu hàng khô trở nên mạnh mẽ nhờ cước tốt và nhu cầu vận chuyển cao. Nhờ vậy, sự cải thiện dòng chảy thương mại càng được phản ánh rõ nét lên giá tàu. Như dự đoán, tuần qua hoạt động mua bán bùng nổ, cho thấy đà tăng trưởng mạnh mẽ với hơn hai mươi tàu mua bán thành công trong đó tập trung chủ yếu ở Supramax và Handysize – hai phân khúc hot nhất hiện tại. Trước hết, bắt đầu với phân khúc Supramax, ghi nhận tàu **Ocean Bright** (56.032 dwt, đóng 2013 Nhật, vừa qua đà DD 05/2026, SS 08/2028) được bán với giá khoảng 19,5 triệu đô la Mỹ. Mức này tương tự tàu **African Tern** (58.342 dwt, đóng 2013 xưởng DACKS, Trung Quốc, DD/SS 06/2028) được bán giá khoảng 19,8 triệu đô la Mỹ tuần trước. Chủ tàu UAE bán tàu **Lila Cucumberland** (56.531 dwt, đóng 2013 Trung Quốc, máy chính Wartsila RT-flex, DD/SS 06/2028) cho người mua nội địa với giá khoảng 16,5 triệu đô la Mỹ - mức này cũng khá cao. Sang phân khúc Handysize, tàu **Shinsung Accord** (37.063 dwt, đóng 2015 Nhật, DD 12/2027, SS 02/2030) được chủ tàu Hàn Quốc chốt với giá khoảng 18,7 triệu đô la Mỹ - đây là mức hợp lý trong thị trường hiện nay. Trước đó, tàu già hơn hai tuổi **Ansac Pride** (37.094 dwt, đóng 2013 Nhật, DD/SS 6/2028) được chủ tàu Hong Kong bán với giá khoảng 17 triệu đô la Mỹ. Tàu khác **Team View** (36.266 dwt, đóng 2011 Hàn Quốc, DD 03/2029, SS 01/2031) về tay Người mua Trung Quốc với giá khoảng 13,7 triệu đô la Mỹ - mức hợp lý. Đối với tàu Handysize già, mức độ được quan tâm kém hơn nên giá phải giảm mới thu hút. Đơn cử tàu **Sun Grace** (33.745 dwt, đóng 2004 Nhật, DD 01/2028, SS 12/2029) được chủ tàu Hàn Quốc chốt với giá khoảng 7,25 triệu đô la Mỹ. Tháng trước, tàu trẻ hơn một tuổi **AC Splendor** (32.740 dwt, đóng 2005 Nhật, DD 3/2028 SS 3/2030) được chủ tàu Đài Loan bán cho Người mua Lebanon với giá khoảng 8,6 triệu đô la Mỹ.

Ở mảng tàu dầu/hoá chất, chỉ số BDTI (Baltic Dirty Tanker Index) quay đầu tăng mạnh 300 điểm tục giảm 3 điểm ($\uparrow 15,5\%$) lên 2.227 điểm. Chỉ số BCTI (Baltic Clean Tanker Index) tiếp tục đà giảm nhẹ 31 điểm ($\downarrow 2,3\%$) còn 1.312 điểm. Hoạt động mua bán tàu tuần qua vừa có sự trở lại của phân khúc lớn như VLCC và Suezmax. Về phân khúc MR, tuần qua ghi nhận hai giao dịch mua bán thành công. Chủ tàu Singapore bán tàu **Sandpiper Pacific** (51.833 dwt, đóng 2013 Hàn Quốc, DD cận kề 09/2026, SS 06/2028) với giá khoảng 32 triệu đô la Mỹ. Mức này khá cao nếu so với giao dịch tàu tương tự nhưng già hơn một tuổi **High Tide** (51.786 dwt, đóng 2012 Hàn Quốc, D/SS 04/2027) bán tháng trước với giá chỉ khoảng 28,45 triệu đô la Mỹ. Tàu chemical **Hansa Oslo** cũng vừa được chủ tàu Đức bán thành công cho Người mua Trung Đông với giá khoảng 20 triệu đô la Mỹ. Tháng 3, tàu chị em già trẻ hơn một tuổi **Hansa Tromsoe** (51.501 dwt, đóng 2008 Hàn Quốc, DD 07/2026, SS 07/2028) được bán với giá khoảng 17 triệu đô la Mỹ.

Name	Blt Year	Blt Place	Dwt	Price M.USD	Buyers	Comment
BULKERS / GENERAL CARGO CARRIERS						
RTM Columbus	2013	HHIC, Philippines	205,514	88.00	Mercuria	Eco M/E, DD/SS 04/2028
RTM Dampier	2012	HHIC, Philippines	205,449			Eco M/E, DD/SS 06/2027
RTM Cabot	2013	HHIC, Philippines	205,417	Undisclosed	Undisclosed	Eco M/E, DD/SS 01/2028
Lady Deena	2020	Japan	182,588	66.00	Undisclosed	Scrubber fitted, DD 05/2028, SS 06/2030
Levante	2010	China	93,207	15.60	UAE-based	DD/SS due 01/2027
Mont Blanc Hawk	2017	Japan	81,638	32.80	Undisclosed	Eco M/E, DD/SS 07/2027
Marvel I	2011	China	79,200	13.20	Chinese	Old sale and delivered, DD/SS due 07/2026
Marinicki C	2005	Japan	76,629	11.50	Chinese	DD 04/2028, SS 04/2030
NB Qidong Xiangyu XY197	2026	China	63,800	37.50	Undisclosed	NB resale, dely 09/2026
NB Qidong Xiangyu XY198	2026	China	63,800	37.50		NB resale, dely 12/2026
Maud	2012	China	56,969	15.00	Undisclosed	DD/SS 01/2027
Dato Lucky	2011	China	56,881	13.50	Undisclosed	DD/SS due 08/2026
FLC Happiness	2009	China	56,799	12.50	Undisclosed	DD 09/2027, SS 08/2029
Lila Cumberland	2013	China	56,531	16.50	UAE-based, ADNOC Logistics	M/E Wartsila (RT-flex), DD/SS 06/2028
Ocean Bright	2013	Japan	56,032	19.50	Undisclosed	DD passed 05/2026, SS 08/2028
Shinsung Accord	2015	Japan	37,063	18.70	Undisclosed	OBHS, DD 12/2027, SS 02/2030
Dalarna	2014	China	35,958	17.20	Undisclosed	Eco M/E, DD 06/2027, SS 07/2029
Team View	2011	Korea	36,266	13.70	Chinese	Semi boxed, DD 03/2029, SS 01/2031
Nordic Malmoe	2012	China	35,843	13.70	Undisclosed	Eco M/E (made by STX Dalian), DD/SS due 01/2027
Sun Grace	2004	Japan	33,745	7.25	Undisclosed	Log-fitted, DD 01/2028, SS 12/2029

Kumano	2006	Japan	30,438	13.00	Chinese	GCC with RORO facility, tweendeck-fixed, heavy lifter CR 2X30T, 2X100T, DD/SS due 11/2026
TANKERS						
Lila Kochi	2008	Japan	313,798	79.00	Undisclosed	Scrubber fitted, DD due 10/2026, SS 12/2028
Yamatogawa	2006	Japan	302,488	Undisclosed	Undisclosed	DD/SS due 09/2026
Cosmo Sail	2007	Korea	159,233	49.50	Undisclosed	DD/SS 07/2027
Shanhaiguan P110K-70	2026	China	114,800	90.00	Turkish	NB resale, class LR
Seriana	2015	Japan	109,991	72.00	Indian, GESCO	CPP trading, DD 12/2028, SS 09/2030
Hansa Oslo	2007	Korea	52,215	20.00	Middle Eastern	Chemical IMO III, epoxy coated, DD 11/2028, SS 11/2030
Sandpiper Pacific	2013	Korea	51,833	32.00	Undisclosed	Chemical IMO II, epoxy coated, eco M/E, DD due 09/2026, SS 06/2028
CONTAINERS						
Ian H	2000	Germany	67,712	25.00	Undisclosed	Dely Q4 2027, 5936 teu, reefers 500 teu, DD 12/2027, SS 12/2029
As Alva	2008	China	27,209	22.30	German	Old sale and delivered, 2015 teu, reefers 510 teu, ice strengthened, eco M/E, DD/SS 04/2028
BF Perch	2007	China	11,968	Undisclosed	Undisclosed	990 teu, DD/SS 12/2027
Alexander	2006	China	11,814	11.50	Undisclosed	957 teu, reefers 244 teu, ice class 1C, DD/SS due 11/2026
Steen	2008	Germany	10,408	10.00	Undisclosed	905 teu, reefers 200 teu, ice class 1A Super, DD due 11/2026, SS 05/2028
OTHERS						
Seri Balhaf	2009	Japan	91,201	65.00	Indonesian, Sillo Maritime	Old sale and delivered, LNG, 154567 cbm, DD 04/2027, SS 04/2028
Eco Invictus	2014	Japan	4,923	14.30	Cypriot	LPG 4916cbm, DD 11/2027, SS 09/2029

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
Tankers	VLCC size	131.00	4	Hanwha Ocean	Pan Ocean	Feb 2030	Price per unit
Tankers	50,000 dwt	53.50	3	K Shipbuilding	Sea World Management	2H 2028	Price per unit
Tankers	40,500 dwt	44.90	2	Wuhu	Ardmore Shipping	-	Price per unit
Bulkers	180,000 dwt	75.50	5	Hengli	Cape Shipping	2028	Price per unit
Bulkers	82,000 dwt	37.00	4	Jiangsu New Hantong	Erasmus Shipinvest	2028-2029	Price per unit
Bulkers	64,000 dwt	38.40	2	New Dayang	Zhejiang Provincial Transport Investment Group	Q2 2030	Price per unit
Containers	22,000 teu	-	20	Hengli	MSC	2029-2030	
Containers	1,800 teu	32.26	2+2	Nantong CIMC SOC	Euroseas	End 2028-Q1 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)				
	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 **Ultramax** và **Supramax** tuần qua đóng cửa ở mức 21.715 đô la Mỹ, tăng 959 đô la Mỹ so với 20.756 đô la Mỹ của tuần trước. Thị trường tiếp tục có thêm một tuần tích cực với mức tăng trưởng trên diện rộng. Khu vực Đại Tây Dương cũng có thêm đà tăng, trong đó nhu cầu tại Vịnh Hoa Kỳ đã đẩy giá cước lên cao. Tàu **Desert Leopard** (63.569 dwt, đóng 2025) neo tại New Orleans (30/06) được Bunge chốt chờ hàng rời đến Continent - Anh với giá khoảng 31.750 đô la Mỹ; trong khi một tàu khác khoảng 61k dwt được chốt đi từ South West Pass đến Singapore-Nhật Bản với giá khoảng 32.000 đô la Mỹ (đã bao gồm phí trả tàu tại cảng khởi hành), các tuyến fronthaul từ Đại Tây Dương sang châu Á tiếp tục mang lại giá trị cao cho chủ tàu. Thị trường Brazil cũng đẩy mạnh đà tăng; với nguồn cung tàu giao ngay khan hiếm và các chủ tàu tại khu vực này đưa ra mức giá cao kỷ lục, người thuê tàu buộc phải tìm kiếm nguồn cung ở xa hơn – một động thái thường chỉ xuất hiện ở thời điểm thị trường đạt đỉnh. Có tin đồn 2 tàu đã được chốt với cơ sở giao tàu tại Đông Địa Trung Hải để chờ hàng rời từ Bờ biển phía Đông Nam Mỹ đi Viễn Đông. Thị trường Thái Bình Dương duy trì trạng thái ổn định thay vì tăng trưởng mạnh, với giá cước đang củng cố sau những đợt tăng gần đây. Tại khu vực phía Bắc, có thông tin một tàu khoảng 64k dwt được chốt khoảng 25.500 đô la Mỹ cho một chuyến đi Tây Phi, trong khi ở phía Nam, một tàu Ultramax được chốt khoảng 17.000 đô la Mỹ cho chuyến hàng khứ hồi chở than Indonesia. Khu vực Ấn Độ Dương tiếp tục vượt trội hơn so với thị trường châu Á nói chung, được hỗ trợ bởi nhu cầu xuất khẩu khoáng sản mạnh mẽ hơn. Mọi quan tâm đối với các hợp đồng thuê định hạn vẫn duy trì ở mức tốt khi nhiều tàu Ultramax hiện đại đã chốt hợp đồng ngắn hạn với mức giá đầu 20.000 đô la Mỹ.

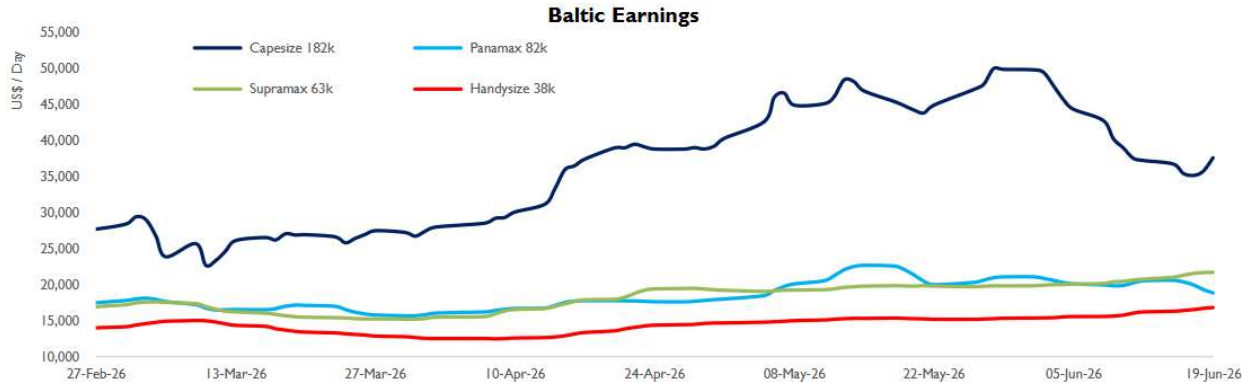
Chỉ số cước trung bình phân khúc **Handies** tuần qua đóng cửa ở mức 16.804 đô la Mỹ, tăng 609 đô la Mỹ so với mức 16.195 đô la Mỹ của tuần trước. Tình hình cũng tương tự như các phân khúc tàu có cần cầu lớn hơn. Nam Đại Tây Dương ghi nhận lượng hàng hóa mới dồi dào và tình trạng khan hiếm tàu. Tàu **Nordmosel** (39.968 dwt, đóng 2017) neo tại Dakar (24/06) được Legasea chốt đi từ Recalada đến Caribe với giá khoảng 25.000 đô la Mỹ, trong khi tàu **Areti Force** (38.592 dwt, đóng 2018) neo tại Jorf Lasfar được chốt đi từ Santos đến dải cảng Lisbon-London chờ đường với giá khoảng 26.000 đô la Mỹ. Thị trường Địa Trung Hải hiện vẫn đi ngang nhưng đã xuất hiện các dấu hiệu phục hồi. Hoạt động thuê tàu định hạn vẫn tiếp diễn khi các chủ tàu muốn đảm bảo hợp đồng trong khi thị trường đang mạnh, nhưng đối với một số người thuê tàu, giá cước đã tăng quá cao để có thể tham gia vào vị thế này. Thị trường Thái Bình Dương tuần này chững lại do nhu cầu hàng hóa hạn chế gây áp lực lên giá cước. Nguồn cung tàu tăng lên ở khu vực Viễn Đông và Đông Nam Á, trong đó Đông Nam Á chịu ảnh hưởng đặc biệt do thiếu hụt hàng hóa. Tuy nhiên, khu vực phía Bắc vẫn tương đối cân bằng, với các lô hàng thép hỗ trợ mức giá chốt gần bằng với các giao dịch trước đó, trong khi khu vực Bắc Thái Bình Dương suy yếu do nhu cầu mới thưa thớt. Úc vẫn duy trì sự ổn định, mặc dù tâm lý chung bị ảnh hưởng do kỳ nghỉ lễ vào thứ Sáu của Trung Quốc, khiến các chủ tàu chọn cách chờ đợi đến tuần tới mới thực hiện chốt hợp đồng.

GIÁ THUÊ T/C TRUNG BÌNH TÀU HÀNG KHÔ THAM KHẢO NGÀY 22/06/2026

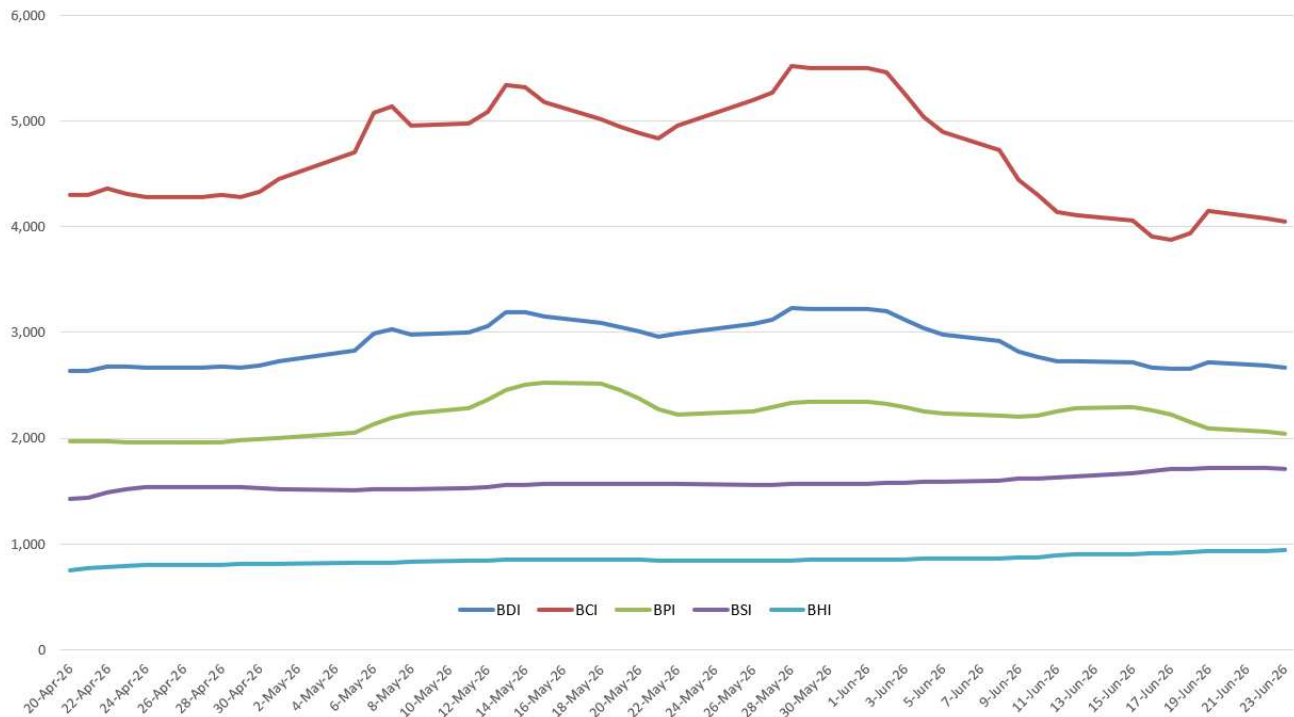
US\$/ngày ▼ / ▲

SUPRAMAX	19.681 ▲	959
HANDIES 38K	16.804 ▲	609

(so sánh với giá trị ngày 15/06/2026)



CHỈ SỐ THỊ TRƯỜNG TÀU HÀNG KHÔ



3.2. Thị trường thuê tàu dầu/hóa chất:

Các quan chức cấp cao của Mỹ và Iran đã kết thúc vòng đàm phán đầu tiên tại Thụy Sĩ vào thứ Hai, theo các bên trung gian. Các cuộc thảo luận bắt đầu từ Chủ nhật theo các điều khoản của bản ghi nhớ được ký kết tuần trước nhằm gia hạn lệnh ngừng bắn mong manh từ tháng 4 thêm ít nhất 60 ngày. Tại thời điểm báo cáo, giá dầu Brent giảm 1,74 đô la Mỹ, tương đương 2,16%, xuống còn 78,83 đô la Mỹ/thùng. Trước đó, giá đã tăng lên 82,30 đô la Mỹ/thùng khi mở cửa giao dịch do những lời đe dọa từ Tổng thống Mỹ về khả năng nói lại chiến tranh với Iran, cùng với thông báo từ Tehran rằng nước này một lần nữa đóng cửa eo biển Hormuz. Giá

dầu thô WTI của Mỹ giao tháng gần nhất giảm 73 cent xuống còn 75,87 đô la Mỹ/thùng trước khi hợp đồng đáo hạn vào cuối ngày thứ Hai. Hợp đồng WTI giao tháng 8, có thanh khoản cao hơn, giảm 1,11 đô la Mỹ, tương đương 1,46%, xuống còn 74,74 đô la Mỹ/thùng.

3.2.1 Phân khúc tàu chở dầu thô

<p>Phân khúc tàu VLCC</p>	<p>Thị trường Trung Đông khép lại tuần với mức tăng nhẹ khi lượng tàu sẵn sàng nhận hàng ngay tại Fujairah dần thu hẹp do các giao dịch ổn định cho các chuyến đi Viễn Đông. Diễn biến này diễn ra trong bối cảnh các cuộc đàm phán về lệnh ngừng bắn giữa Mỹ và Iran vẫn đang tiếp diễn. Mặc dù khả năng mở cửa trở lại có thể hỗ trợ gia tăng lượng hàng trong khu vực trong thời gian tới, các bên tham gia thị trường hiện vẫn giữ thái độ thận trọng, do dự kiến ưu tiên trước mắt sẽ là giải quyết khối lượng lớn dầu thô đang bị tồn đọng. Đến cuối tuần, tuyến MEG/Trung Quốc được ghi nhận ở mức WS 450.</p>											
	<table border="1"> <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>405.767</td> <td>490.423</td> <td>↑</td> </tr> <tr> <td>USG/Trung Quốc</td> <td>93.210</td> <td>173.436</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	405.767	490.423	↑	USG/Trung Quốc	93.210	173.436
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	405.767	490.423	↑									
USG/Trung Quốc	93.210	173.436	↑									
<p>Phân khúc tàu Suezmax</p>	<p>Thị trường Tây Phi tiếp tục khởi sắc nhờ nhu cầu gia tăng từ các nhà nhập khẩu tại Trung Quốc và Ấn Độ nhằm đảm bảo nguồn cung dầu thô trong khu vực. Mức cước chở 130.000 tấn trên tuyến Nigeria/UKC đã tăng lên WS 169. Đà tăng này còn được hỗ trợ bởi sự gia tăng nhu cầu xuất khẩu từ Nam Mỹ, kéo theo số hải lý vận chuyển tăng lên. Đồng thời, nguồn tàu có sẵn trong khu vực USG vẫn ở mức hạn chế, buộc các chủ hàng phải cạnh tranh để giành cùng một nhóm tàu chạy rộng, vốn trong điều kiện bình thường sẽ là nguồn cung tàu cho thị trường Tây Phi.</p>											
	<table border="1"> <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>63.200</td> <td>80.880</td> <td>↑</td> </tr> <tr> <td>USG / UKC</td> <td>63.138</td> <td>74.309</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	63.200	80.880	↑	USG / UKC	63.138	74.309
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	63.200	80.880	↑									
USG / UKC	63.138	74.309	↑									

Phân khúc tàu Aframax	Thị trường Trung Đông tiếp tục chịu áp lực giảm kéo dài do hoạt động giao dịch trầm lắng và nguồn cung tàu dư thừa, khiến mức cước giảm xuống dưới WS 300 lần đầu tiên kể từ khi xung đột bùng phát. Tại khu vực Địa Trung Hải, cước vận tải cũng đang điều chỉnh giảm khi các chương trình xuất khẩu tháng 6 tại Ceyhan dần hoàn tất. Theo đó, mức cước cho tuyến TD19 (Med/Med) đã giảm xuống còn WS 187.			
	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	44.170	41.315	↓
	Med / Med	53.619	50.829	↓
	USG / Cont	34.509	30.330	↓
Caribs / USG	32.276	33.067	↑	

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 có một tuần giao dịch khá trầm lắng, trong đó những bất ổn tại khu vực Vùng Vịnh đã ảnh hưởng đáng kể đến tâm lý thị trường. Khối lượng giao dịch ở mức hạn chế, với rất ít nhu cầu xuất hiện công khai, trong khi các lô hàng được đưa ra thị trường chủ yếu là các chuyến ngắn, qua đó ký kết một phần nguồn tàu MR có sẵn. Các mức cước được ghi nhận gần đây nhất lần lượt ở mức WS 140 cho tuyến xuyên Đại Tây Dương (TA), WS 160 cho tuyến UKC và WS 185 cho các chuyến nội vùng Địa Trung Hải. Thị trường châu Âu nhìn chung vẫn mang xu hướng suy yếu, tuy nhiên dự kiến các lô hàng với lịch xếp hàng trong cuối tháng sẽ được đưa ra thị trường trong tuần này. Mặc dù tâm lý thị trường vẫn khá thận trọng, nhiều bên cho rằng mặt bằng cước hiện đã chạm đáy. Tại khu vực Tây Bắc Âu, hoạt động giao dịch của tàu MR cũng chững lại, trong khi cước vận tải bắt đầu suy yếu do số lượng tàu sẵn có gia tăng. Chưa ghi nhận thêm tàu chạy rỗng mới di chuyển sang khu USG, nơi tuyến TC14 (USG/UKC) tiếp tục điều chỉnh giảm mạnh và hiện được đánh giá ở mức WS 150. Tuyến TC2 (Cont/USAC) hiện ở mức WS 135, trong khi mức chênh lệch cước của các tuyến ARA-Tây Phi và x-UKC so với TC2 tiếp tục thu hẹp. Giao dịch x-UKC gần nhất được ghi nhận ở mức WS 165, còn tuyến Tây Phi được dự báo có thể đạt khoảng WS 195. Diễn biến này chủ yếu phản ánh sự suy yếu của thị trường USG cùng xu hướng giảm liên tục của giá nhiên liệu hàng hải. Tuyến ARA-Argentina đã ghi nhận phép thử thị trường mới đầu tiên sau nhiều tháng, với mức cước hiện vào khoảng 1,85 triệu đô la Mỹ, trong khi cước vận tải đi Brazil cũng giảm xuống còn WS 185 theo giao dịch gần nhất. Nhìn chung, thị trường MR khép lại tuần với tâm lý yếu hơn và xu hướng cước tiếp tục chịu áp lực giảm.

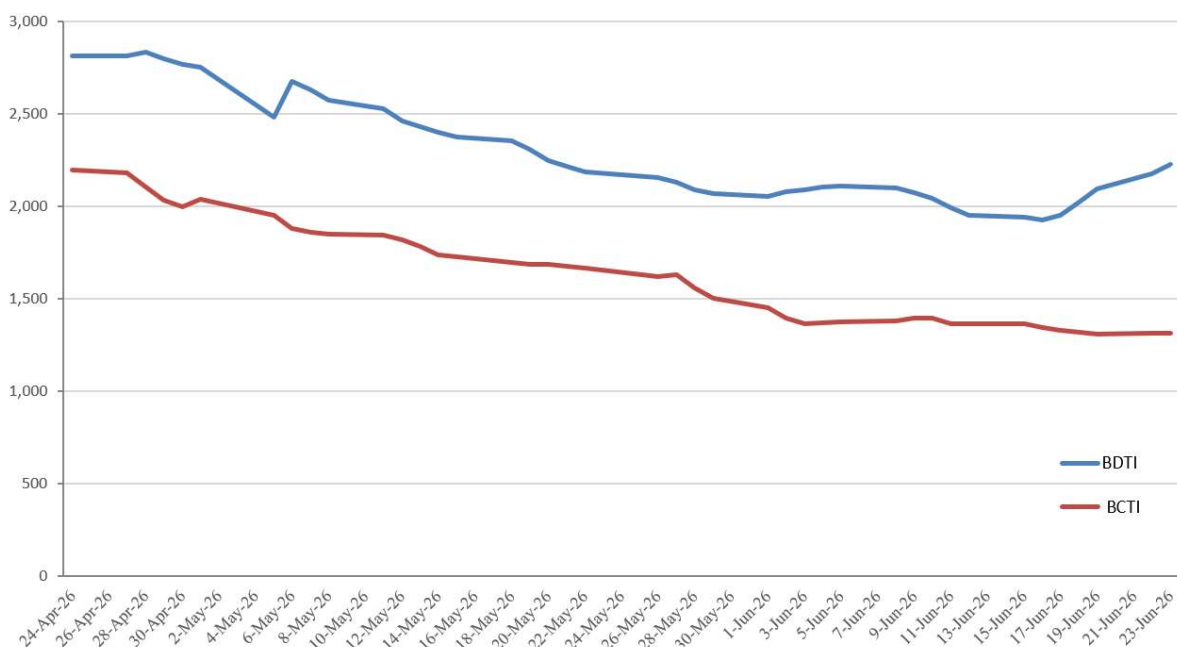
Phân khúc tàu dầu/hóa chất nhỏ: Cước vận tải xuất phát từ Houston tiếp tục suy yếu trên hầu hết các tuyến trong tuần này do thị trường vận chuyển sản phẩm dầu sạch (CPP) khu vực Đại Tây Dương giảm nhiệt. Hiện vẫn còn nhiều tàu có sẵn cho các lô hàng xếp trong nửa cuối tháng 6 và nửa đầu tháng 7. Nếu giá nhiên liệu tiếp tục giảm, mặt bằng cước có thể còn chịu thêm áp lực giảm trong thời gian tới. Tương tự, cước vận tải xuất phát từ Rotterdam cũng giảm trên diện rộng nhờ chi phí nhiên liệu thấp hơn. Ở chiều ngược lại, cước vận chuyển lô hàng 5.000 tấn từ Singapore đến Rotterdam tăng thêm 10 đô la Mỹ/tấn so với tuần trước, trong khi tuyến Ulsan – Houston tăng 5 đô la Mỹ/tấn theo các giao dịch mới nhất. Đối với thị trường dầu đậu nành, cước vận chuyển từ Argentina sang Ấn Độ giảm 1,5 đô la Mỹ/tấn so với tuần trước. Mặc dù hoạt động xuất khẩu từ Nam Mỹ trong tháng này vẫn khá tích cực, thị trường hiện có dấu hiệu ổn định trở lại khi mùa hè đang đến gần. Việc cước vận tải CPP tại Mỹ suy giảm đã khiến nhiều tàu sẵn sàng chuyển sang khai thác tại Nam Mỹ

hơn, từ đó tạo thêm áp lực giảm lên mặt bằng cước trong khu vực. Đối với thị trường dầu cò, mức thuê tàu theo hình thức TCT đã giảm khoảng 2.000 đô la Mỹ/ngày do thị trường CPP suy yếu nhẹ. Tại khu vực Biển Đen, thị trường nhìn chung không có nhiều thay đổi đáng kể, mặc dù hoạt động giao dịch đã chậm lại đôi chút khi số lượng lô hàng giao ngay xuất hiện trên thị trường giảm. Tuy nhiên, các lô hàng được đàm phán ngoài thị trường công khai vẫn tiếp tục được thực hiện. Mức cước vận tải chỉ giảm nhẹ và chưa ghi nhận sự sụt giảm đáng kể nào, cho thấy thị trường hiện vẫn duy trì trạng thái tương đối ổn định dù xu hướng chung đang có phần yếu đi hiện vẫn chưa đủ mạnh để tạo ra sự điều chỉnh đối với các mức cước tham chiếu hiện hành.

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

	Giá thuê tàu định hạn tuần 25/2026			Giá thuê tàu định hạn tuần 24/2026		
	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM
VLCC	111,500	64,500	52,000	111,000	65,000	52,000
SUEZMAX	65,000	45,000	36,000	66,000	45,000	36,000
AFRAMAX	58,000	38,000	31,000	59,000	38,000	31,500
LR-2	57,500	37,500	31,500	58,000	38,000	31,500
LR-1	36,000	27,500	22,000	36,000	27,500	22,000
MR	29,000	22,500	19,500	29,000	23,000	19,500
HANDY	27,000	20,000	18,000	26,500	20,000	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	420-425	▲ 5	440-445	▲ 5	450-455	▲ 5
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 25/2026

Name	Type	Blt year	LDT	Demolition place	Price (US\$/lt)	DWT	Comments
Octans	Tankers	2001	41,447	India	392.00	309,371	
Mary	Passenger	1990	10,509	India	-	-	
Andhika Paramesti	Bulkers	1997	9,369	-	451.00	73,726	Dely as is Sambu, Indonesia

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