



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 Ward, 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 30/2026

(22/07/2025 – 28/07/2026)

1. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÃ QUA SỬ DỤNG:

Ở mảng tàu hàng khô, tuần qua chỉ số BDI tuần qua chững lại, chỉ giảm nhẹ 6 điểm (↓0,22%) còn 2.664 điểm. Tổng quan các chỉ số thuê tàu như sau: Capesize BCI đảo chiều tăng trở lại 210 điểm (↑5,3%) lên 4.140 điểm. Trong khi đó, Panamax BPI vẫn giảm 193 điểm (↓8,8%) còn 1.988 điểm. Supramax BSI cũng bắt đầu giảm 82 (↓4,7%) còn 1.648 điểm. Handysize giảm thêm 3 điểm (↓0,3%) còn 900 điểm. Hoạt động mua bán tàu tuần qua ghi nhận sự nhộn nhịp tập trung chủ yếu ở dòng Panamax, Ultramax và Supramax. Ở phân khúc Supramax, ghi nhận cập tàu **United Halo** và **Venus Halo** (đóng 2012 Nhật, 55.848 dwt, DD/SS 01-02/2027) được chủ tàu Nhật Yano Kaiun chốt với giá khoảng 19 triệu đô la Mỹ/tàu. Giá hai tàu trên cao ngất ngưỡng dù máy Wartsila. Cũng trong tuần qua, chủ tàu Hy Lạp bán thành công tàu **Capt Eugene** (55.499 dwt, đóng 2010 Nhật, DD 09/2028, SS 06/2030, DD 09/2028, SS 06/2030) với giá khoảng 16,8 triệu đô la Mỹ. Tàu này có giá hợp lý nhất thị trường hiện nay và sẽ là mốc tham chiếu những tàu tương tự trong thời gian tới. Ở phân khúc Handysize, chủ tàu MUR bán tàu **African Harrier** (37.707 dwt, đóng 2014 Nhật, DD 08/2027, SS 07/2029) với giá khoảng 20,1 triệu đô la Mỹ - giá này hơi cao do tình trạng tàu tốt CII rating A, máy chính eco. Cuối cùng là tàu **Seamec Gallant** (32.289 dwt, đóng 2011 Trung Quốc, chở gỗ được) được người mua Trung Đông bán với giá khoảng 9,5 triệu đô la Mỹ, theo nguyên trạng sắp đến hạn đà DD/SS 10/2026 – đây sẽ là mốc tham chiếu cho dòng tàu đóng Trung Quốc 32k dwt xung quanh 15 tuổi.

Ở mảng tàu dầu/hoá chất, tuần qua chỉ số BDTI (Baltic Dirty Tanker Index) tăng thêm 245 điểm (↑10,39%) lên 2.601 điểm. Chỉ số BCTI (Baltic Clean Tanker Index) cũng tăng thêm 126 điểm (↑9,6%) lên 1.431 điểm. Hoạt động mua bán tuần qua tiếp tục co cụm, rải rác. Trong tuần qua ghi nhận tàu J19 trẻ **Eva Hongkong** (19.861 dwt, đóng 2017 Nhật, máy chính eco, DD/SS 03/2027) được bán với giá khoảng 30 triệu đô la Mỹ - đã lâu rồi không ghi nhận tàu trẻ J19 bán nên đây sẽ là mốc tham chiếu cho các tàu tương tự trong thời gian tới.

Name	Blt Year	Blt Place	Dwt	Price M.USD	Buyers	Comment
BULKERS / GENERAL CARGO CARRIERS						
NB Hull 18129	2027	China	181,300	76.00		
NB Hull 18132	2027	China	181,300	76.00	Cape Shipping SA	Resale, Yard Hengli Shipbuilding
NB Hull 18139	2027	China	181,300	76.00		
Attikos	2012	Korea	178,929	37.00	Undisclosed	Scrubber fitted, DD/SS 01/2027

Pont Rouge	2021	Tsuneishi Zhoushan, China	99,992	36.00	Undisclosed	Eco M/E, DD 12/2028, SS 01/2031
Mont Fort	2012	Japan	82,113	22.00	Undisclosed	Scrubber fitted, DD/SS 02/2027
Nord Antares	2022	China	82,258	37.50	Undisclosed	Scrubber fitted, eco M/E, DD/SS 01/2027
Nord Andromeda	2022	China	82,251	37.50		Scrubber fitted, eco M/E, DD/SS 01/2027
Yarra	2015	Japan	78,184	28.00	Chinese	Eco M/E, DD 05/2028, SS 05/2030
Ivestos 8	2008	China	75,239	11.70	Undisclosed	DD/SS due 07/2026
Seacon Tokyo	2023	Tsuneishi Zhoushan, China	66,628	41.60	UAE-based	Eco M/E, DD/SS 04/2028
Amis Wisdom VI	2011	Japan	61,456	Undisclosed	Undisclosed	DD/SS freshly passed
United Halo	2012	Japan	55,848	19.00	Undisclosed	M/E Wartsila flex, DD/SS 01/2027
Venus Halo	2012	Japan	55,848	19.00		M/E Wartsila flex, DD/SS 02/2027
Capt Eugene	2010	Japan	55,499	16.80	Undisclosed	DD 09/2028, SS 06/2030
African Harrier	2014	Japan	37,707	20.10	Undisclosed	Log-fitted, CII rating A, eco M/E, DD 08/2027, SS 07/2029
Seamec Gallant	2011	China	32,289	9.50	Undisclosed	Log-fitted, semi- boxed, DD/SS due 10/2026
TANKERS						
Velos Emerald	2008	Japan	115,042	50.00	Undisclosed	DD/SS 05/2028
Ellie Lady	2009	Korea	109,999	47.50	Trafigura	Scrubber fitted, DD 11/2027, SS 10/2029
Eva Hongkong	2017	Japan	19,861	30.00	Undisclosed	Chemical IMO II/III, stainless steel, eco M/E, DD/SS 03/2027
Hai Xiang You 3	2011	China	5,326	1.10	Chinese	Auction sale
CONTAINERS						
MH Pegasus	2023	China	86,451	85.00	Undisclosed	7092 teu, incl 3 years TC to COSCO
EA Centaurus	2023	China	86,362	85.00		7092 teu, incl 3 years TC to COSCO
MH Perseus	2023	China	86,353	85.00		7092 teu, incl 3 years TC to COSCO

Spirit of Melbourne	2007	Korea	53,176			3752 teu, reefers 844 teu, DD/SS 05/2027
Spirit of Sydney	2007	Korea	53,142	150.00	Undisclosed	3752 teu, reefers 844 teu, DD/SS 08/2027
Spirit of Auckland	2007	Korea	53,124			352 teu, reefers 844 teu, DD/SS 02/2027
Spirit of Singapore	2007	Korea	53,093			3752 teu, reefers 844 teu, DD/SS 02/2027

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
		07/ 2026	1M	3M	6M	12M	
CAPESIZE							
180k dwt	Resale	81.50	0%	1%	4%	7%	64.75
180k dwt	5 tuổi	71.50	1%	1%	8%	13%	50.25
170k dwt	10 tuổi	56.00	2%	3%	11%	22%	35.50
150k dwt	15 tuổi	36.50	0%	0%	24%	35%	22.75
PANAMAX							
82k dwt	Resale	45.50	6%	7%	15%	20%	38.25
82k dwt	5 tuổi	40.00	4%	8%	21%	31%	32.00
76k dwt	10 tuổi	30.50	5%	7%	17%	30%	23.25
74k dwt	15 tuổi	21.50	6%	12%	26%	43%	15.50
SUPRAMAX							
62k dwt	Resale	43.00	0%	2%	12%	13%	36.50
58k dwt	5 tuổi	38.00	0%	3%	19%	25%	28.50
56k dwt	10 tuổi	28.50	2%	0%	16%	27%	20.75
52k dwt	15 tuổi	17.50	6%	12%	17%	28%	14.25
HANDYSIZE							
37k dwt	Resale	36.00	0%	0%	6%	11%	30.50
37k dwt	5 tuổi	30.50	3%	3%	13%	20%	24.25
32k dwt	10 tuổi	24.00	4%	7%	19%	36%	16.75
28k dwt	15 tuổi	13.00	0%	4%	11%	10%	10.50

Giá trị tàu dầu/hóa chất (đv: triệu đô la Mỹ)		% thay đổi theo (M (month) = tháng)					TB 5 năm
		07/ 2026	1M	3M	6M	12M	
VLCC							
310k dwt	Resale	175.00	0%	0%	17%	19%	123.50
310k dwt	5 tuổi	145.00	0%	4%	21%	24%	95.50
250k dwt	10 tuổi	115.00	0%	5%	28%	32%	69.75
250k dwt	15 tuổi	83.50	4%	4%	35%	44%	49.75
SUEZMAX							
160k dwt	Resale	119.00	3%	10%	22%	27%	83.75
150k dwt	5 tuổi	104.00	9%	18%	30%	35%	66.00
150k dwt	10 tuổi	89.00	11%	25%	39%	44%	50.50
150k dwt	15 tuổi	54.00	6%	23%	29%	32%	33.00
AFRAMAX							
110k dwt	Resale	96.00	4%	10%	20%	28%	70.00
110k dwt	5 tuổi	85.00	6%	17%	26%	36%	56.50
105k dwt	10 tuổi	72.50	4%	21%	32%	45%	43.25
105k dwt	15 tuổi	47.00	4%	24%	31%	38%	29.00
MR							
52k dwt	Resale	61.00	0%	7%	15%	22%	47.00
52k dwt	5 tuổi	51.00	0%	9%	19%	28%	37.75
45k dwt	10 tuổi	41.00	0%	11%	24%	37%	28.25
45k dwt	15 tuổi	29.00	0%	12%	38%	57%	19.00

2. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÓNG MỚI:

Type	Size	Price (m.usd)	Qty	Yard	Owners	Delivery	Comments
Tankers	MR size	45.70	4	GSI China	Nanjing Tanker	2028-2029	Price per unit
Tankers	7,000 dwt	29.00	2	China Merchants Industry Yangzhou Dingheng	John T, Essberger	Sep 2029	Price per unit, chemical carriers, stainless steel
Bulkers	343,000 dwt	121.30	6	China Merchants shipyard	China Merchants Energy Shipping	2029-2030	Price per unit, ore carriers
Bulkers	211,000 dwt	77.30	3+1	Jiangsu Dajin	Evalend Shipping	2029-2030	Price per unit
Bulkers	42,000 dwt	33.00	3	Tsuneishi Zhoushan	Seacon	2028-2030	Price per unit
MPP	60,000 dwt	48.50	8	Chengxi	COSCO	2029-2030	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)				
	07/ 2026	1M	3M	6M	12M
Capesize (180.000 dwt)	75.0	0.00%	1.35%	4.90%	4.90%
Panamax (77.000 dwt)	37.5	0.00%	2.74%	2.74%	1.35%
Supramax (61.000 dwt)	34.5	0.00%	2.99%	2.99%	1.47%
Handysize (37.000 dwt)	31.0	0.00%	5.08%	5.08%	3.33%

Giá trị tàu dầu đầu/hóa chất đóng mới (đv: triệu đô la Mỹ)	% thay đổi theo (M (month) = tháng)				
	07/ 2026	1M	3M	6M	12M
VLCC (300.000 dwt)	130.0	0.00%	0.00%	1.56%	1.56%
Suezmax (170.000 dwt)	89.0	0.00%	0.00%	3.49%	3.49%
A.max (115.000 dwt)	74.0	1.35%	1.35%	1.35%	1.35%
MR (56.000 dwt)	50.5	0.99%	0.99%	-1.92%	-1.92%

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 ở mức 21.960 đô la Mỹ, tăng 390 đô la Mỹ so với mức 21.570 đô la Mỹ của tuần trước. Điều kiện giao dịch đối với tàu Supramax vẫn duy trì tích cực trong tuần này, nhu cầu tàu giao ngay và định hạn ngắn đều đặn đã tạo lực đỡ cho cả khu vực Đại Tây Dương và Thái Bình Dương. Bờ Đông Nam Mỹ tiếp tục là động lực chính thúc đẩy hoạt động khai thác tại Đại Tây Dương và tiếp tục thu hút các tàu chạy ballast từ Tây Africa cùng các vùng xa hơn, trong khi tâm lý thị trường tại Vịnh châu Mỹ ghi nhận sự cải thiện dần. Trong bối cảnh đó, các chủ tàu vẫn giữ vững kỷ luật trong chiến lược chốt hợp đồng, ngày càng ưu tiên các phương án khai thác giúp định vị tàu sẵn sàng đón đầu những cơ hội lớn hơn khi niềm tin vào thị trường Đại Tây Dương tiếp tục được củng cố. Dù các yếu tố cơ bản của thị trường nhìn chung vẫn cân bằng, dòng hàng hóa được cải thiện đã tạo điều kiện cho các chủ tàu duy trì hoặc nâng nhẹ kỳ vọng về giá cước. Quan tâm đối với hợp đồng định hạn vẫn duy trì sôi động, nổi bật với một số tàu Ultramax được chốt ở mức thấp trong khoảng 20.000 đô la Mỹ cho thời hạn ngắn. Chúng tôi kỳ vọng phân khúc này sẽ tiếp tục giữ vững đà tăng trưởng trong tương lai gần, với các yếu tố hỗ trợ được đánh giá là tích cực trong ngắn hạn.

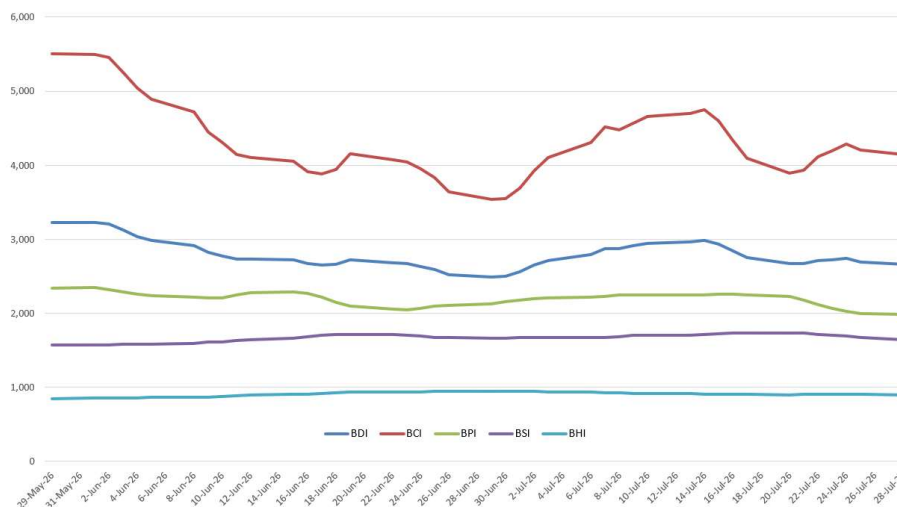
Chỉ số cước trung bình phân khúc **Handies** tuần qua đóng cửa ở mức 16.261 đô la Mỹ, giảm 205 đô la Mỹ so với mức 16.466 đô la Mỹ của tuần trước. Thị trường Đại Tây Dương vẫn duy trì sức hút với khu vực Lục địa và Địa Trung Hải ghi nhận những đợt nhu cầu mới rải rác, giúp giá cước nhìn chung ổn định cân bằng. Tàu **Flore Schulte** (38.874 dwt, đóng 2019) neo tại Gdansk, đi từ APS Bắc Pháp được Ultrabulk chốt chở hàng rời và trả tàu ở Tây Afrika với giá khoảng 14.750 đô la Mỹ. Nhu cầu hỏi thuê mới hạn chế được ghi nhận tại Nam Đại Tây Dương và Vịnh Mỹ, với danh sách tàu trống kéo dài gây sức ép lên tâm lý thị trường. Thị trường Thái Bình Dương duy trì ở mức đi ngang, ít thay đổi về các yếu tố cơ bản. Tại Đông Nam Á, cả khả năng cung cấp tàu và khối lượng hàng hóa đều duy trì cân bằng, giữ giá cước xoay quanh các mức giao dịch gần nhất. Tuy nhiên, tâm lý tại Viễn Đông đã vững vàng hơn khi những gián đoạn do bão tại Viễn Đông và miền Bắc Việt Nam làm thắt chặt nguồn cung tàu trống có sẵn, hỗ trợ mức cước cao hơn cho các công việc giao ngay gần đó.

GIÁ THUÊ T/C TRUNG BÌNH TÀU HÀNG KHÔ THAM KHẢO NGÀY 28/07/2026

	US\$/ngày		
SUPRAMAX	19.374	▼	552
HANDIES 38K	16.290	▼	29

(so sánh với giá trị ngày 20/07/2026)

CHỈ SỐ THỊ TRƯỜNG TÀU HÀNG KHÔ



3.3.2. Thị trường thuê tàu dầu/hóa chất:

Giá dầu dao động quanh mức thấp nhất trong một tuần sau khi Mỹ và Iran tạm dừng các cuộc không kích vào cuối tuần vừa qua, khép lại hai tuần giao tranh liên tiếp. Động thái này làm dấy lên hy vọng về một giải pháp ngoại giao có thể giúp hạ nhiệt xung đột và tạo điều kiện để hoạt động vận tải qua eo biển Hormuz dần được khôi phục. Theo ghi nhận, hợp đồng dầu Brent giảm 5,85 đô la Mỹ, tương đương khoảng 6%, xuống còn 90,93 đô la Mỹ/thùng. Trước đó trong phiên, giá Brent có thời điểm lao dốc tới 9,5%, xuống 87,55 đô la Mỹ/thùng. Trong khi đó, dầu thô WTI của Mỹ giảm 4,98 đô la Mỹ, tương đương khoảng 5,6%, còn 84,33 đô la Mỹ/thùng, sau khi có lúc mất tới 8% xuống 82,12 đô la Mỹ/thùng. Cả hai loại dầu đều rơi xuống mức thấp nhất kể từ ngày 20/7 trong phiên giao dịch đầu tuần này. Trước đó, giá dầu Brent từng chạm mốc 100 đô la Mỹ/thùng khi xung đột khiến hoạt động vận chuyển dầu qua eo biển Hormuz bị gián đoạn, đồng thời lan rộng sang khu vực Biển Đỏ, cản trở hoạt động xuất khẩu của Ả Rập Xê-út - quốc gia xuất khẩu dầu lớn nhất thế giới - thông qua eo biển Bab el-Mandeb để vận chuyển sang châu Á.

3.2.1 Phân khúc tàu chở dầu thô

Phân khúc tàu VLCC	Thị trường tàu VLCC ở khu vực Trung Đông tăng khoảng 5% do các cuộc tấn công leo thang tại Eo biển Hormuz và Vịnh Oman làm nguồn tàu khả dụng trở nên khan hiếm. Trong bối cảnh rủi ro địa chính trị vẫn tiếp diễn, cước vận tải trong khu vực được kỳ vọng sẽ duy trì ở mức vững. Ngược lại, thị trường Đại Tây Dương được dự báo sẽ suy yếu khi nhiều chủ tàu chuyển hướng tránh các rủi ro tại Trung Đông, làm gia tăng nguồn cung tàu và thúc đẩy nhu cầu vận chuyển xuyên Đại Tây Dương cũng như các chuyến đi hướng Đông từ các khu vực thay thế như USG và Tây Phi.			
	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	368.978	421.032	↑
	USG/Trung Quốc	106.906	120.598	↑

Phân khúc tàu Suezmax	Thị trường Tây Phi được dự báo sẽ diễn biến trầm lắng hơn trong tuần này khi dòng tàu chạy rỗng liên tục rời Trung Đông để tránh rủi ro địa chính trị làm gia tăng nguồn cung tàu tại khu vực Đại Tây Dương, qua đó hạn chế đà tăng của cước. Tuy nhiên, áp lực giảm được bù đắp phần nào nhờ lượng hàng ổn định từ Tây Phi và CPC, trong khi nguồn cung VLCC trong khu vực vẫn khan hiếm và cước Aframax từ USG tăng mạnh tiếp tục hỗ trợ tâm lý thị trường trên toàn lưu vực Đại Tây Dương.			
	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	106.760	116.647	↑
	USG / UKC	109.079	129.757	↑
Phân khúc tàu Aframax	Thị trường Địa Trung Hải tiếp tục duy trì đà tích cực với cước ở vùng WS300+, được hỗ trợ bởi tình trạng chậm trễ tại cảng Trieste và khả năng một số tàu chạy rỗng rời khu vực. Tuy nhiên, đà tăng vẫn chịu áp lực từ nguồn cung tàu ngày càng gia tăng trong khu vực cũng như rủi ro các chuyển xếp hàng tại Biển Đen bị hủy. Trong khi đó, thị trường Trung Đông có xu hướng hạ nhiệt nhẹ khi số lượng tàu mở tích lũy ngày càng nhiều lần át nhu cầu ổn định đối với các chuyển ngắn, mặc dù phí bù rủi ro địa chính trị liên quan đến khu vực Eo biển Hormuz vẫn tiếp tục hỗ trợ mặt bằng cước.			
	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	127.833	155.456	↑
	Med / Med	155.904	154.691	↓
	USG / Cont	58.717	129.703	↑
	Caribs / USG	55.934	140.049	↑

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

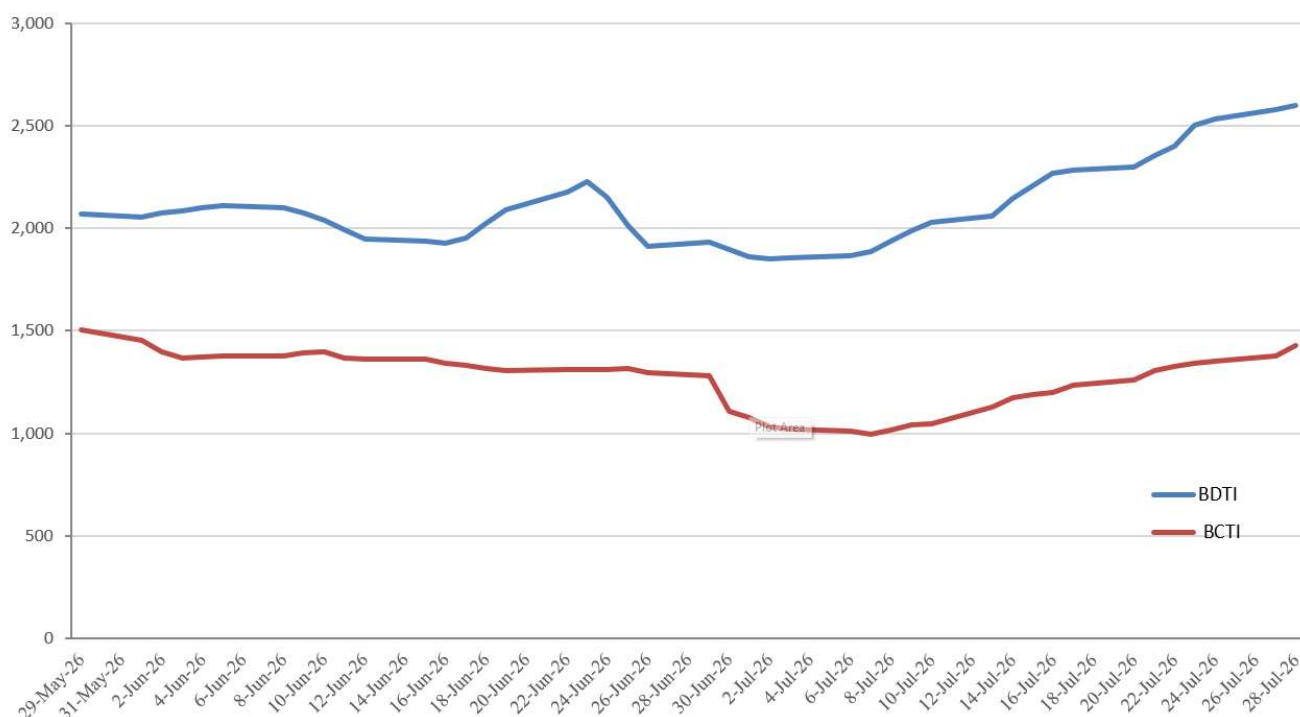
Đối với phân khúc **tàu MR/Handy**: Thị trường tàu MR diễn biến trái chiều giữa các khu vực trong tuần này. Tại Tây Bắc Âu, thị trường UKC duy trì hoạt động sôi động nhờ lượng hỏi hàng ổn định, trong khi nhiều tàu mở tiếp tục chạy rỗng về khu vực USG, qua đó hỗ trợ mặt bằng cước. Tại khu vực Đại Tây Dương, nguồn cung tàu được kỳ vọng sẽ thắt chặt hơn khi các tàu LR1 chạy rỗng sang USG, trong khi cước tuyến xuyên Đại Tây Dương nhìn chung duy trì ổn định. Ở phía Đông kênh đào Suez, tâm lý thị trường suy yếu nhẹ do hoạt động hàng hóa trầm lắng, mặc dù nguồn tàu mở vẫn ở trạng thái tương đối cân bằng. Nhìn chung, thu nhập bình quân của phân khúc MR giảm nhẹ so với tuần trước nhưng vẫn duy trì ở mức cao hơn đáng kể so với mặt bằng trung bình lịch sử, nhờ nhu cầu vận chuyển ổn định và nguồn cung tàu được kiểm soát.

Phân khúc tàu dầu/hóa chất nhỏ: Theo ghi nhận, cước từ Houston trên hầu hết các tuyến tiếp tục giảm trong tuần này, thấp hơn 2–3 đô la Mỹ/tấn so với tuần trước. Tuy nhiên, phần lớn lượng tàu có sẵn gây áp lực lên thị trường USG trong tuần trước đã được hấp thụ, giúp mặt bằng cước tạm thời chạm đáy. Hiện nay, các lô hàng CoA đang đóng vai trò dẫn dắt thị trường. Trong bối cảnh biến động địa chính trị vẫn hiện hữu, chủ tàu được kỳ vọng sẽ giữ lập trường vững hơn khi bước sang nửa cuối tháng 8. Cước tuyến Rotterdam – Ust-Luga giảm khoảng 1 đô la Mỹ/tấn trong tuần do hoạt động giao dịch còn hạn chế. Cùng với đó, cước tuyến Rotterdam – Houston giảm khoảng 2,5 đô la Mỹ/tấn, phản ánh mức cước của các giao dịch được chốt gần đây. Theo tổng hợp, cước các tuyến xuất phát từ châu Á nhìn chung không thay đổi trong tuần, mặc dù thị trường CPP tại khu vực phía Đông đã có dấu hiệu suy yếu. Hiện có hơn 50 tàu chở hóa chất đang hoạt động tại Vịnh Ba Tư. Việc quá cảnh qua Eo biển Hormuz vẫn bị hạn chế, chủ yếu dành cho các tàu có liên hệ với Iran hoặc Trung Quốc, hoặc các tàu có cơ cấu sở hữu chưa được xác định rõ. Các cuộc tấn công của lực lượng Houthi nhằm vào tàu chở dầu tiếp tục là tâm điểm chú ý trong tuần này. Tuy nhiên, trong những ngày gần đây, một số tàu chở hóa chất vẫn tiếp tục quá cảnh qua Vịnh Aden, cho thấy hoạt động hàng hải trong khu vực vẫn chưa bị gián đoạn hoàn toàn.

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

	Giá thuê tàu định hạn tuần 30/2026			Giá thuê tàu định hạn tuần 29/2026		
	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM
VLCC	112,000	67,500	52,500	100,500	65,000	53,000
SUEZMAX	70,000	45,000	36,000	66,500	46,000	36,500
AFRAMAX	52,500	37,500	32,500	53,000	37,500	32,000
LR-2	52,000	38,500	32,500	53,500	38,000	32,500
LR-1	36,500	27,000	22,000	36,500	27,500	22,000
MR	28,000	23,000	19,000	28,000	23,500	20,000
HANDY	23,500	20,000	18,500	24,000	20,500	18,500

CHỈ SỐ THỊ TRƯỜNG TÀU DẦU



4. THỊ TRƯỜNG TÀU PHÁ DỠ:

GIÁ PHÁ DỠ THAM KHẢO (dành cho tàu có lt > 5.000)

STT	Giao tại	Tàu hàng rời		Tàu dầu		Tàu container	
		US\$	▼/▲	US\$	▼/▲	US\$	▼/▲
1	Pakistan	443-448		463-468		473-478	
2	Bangladesh	445-450	▼	465-470	▼	475-480	▼
3	India	420-425	▲	440-445	▲	450-455	▲
4	Turkey	262-264	▼	272-274	▼	282-284	▼

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

MỘT SỐ TÀU PHÁ DỠ GHI NHẬN TRONG TUẦN 30/2026

Name	Type	Blt year	LDT	Demolition place	Price (US\$/lt)	DWT	Comments
Elan	Tankers	2001	24,603	India	-	164,626	
Forever	Tankers	1999	16,708	Bangladesh	522.00	107,169	
Hai Heng	Tankers	1999	4,005	Bangladesh	495.00	12,300	
Stolt Kikyo	Tankers	1998	3,305	India	455.00	11,545	Some stainless steel content

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