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 khác 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 trưng*

TÌNH HÌNH THỊ TRƯỜNG

TUẦN 31/2026

(29/07/2025 – 04/08/2026)

1. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÃ QUA SỬ DỤNG:

Ngành vận tải biển vẫn đang trong giai đoạn trăn trở do sự thiếu ổn định mảng địa chính trị. Tuy vậy, nhờ tính chất toàn cầu đặc biệt của ngành vận tải biển sở hữu nhiều lợi thế đặc biệt, không chỉ để vượt qua nghịch cảnh mà để phát triển mạnh mẽ hơn từ chính những khó khăn đó. Ở mảng tàu hàng khô, tuần qua chỉ số BDI tuần qua tăng trở lại,tích luỹ thêm 272 điểm (↑10,2%) lên 2.936 điểm. Tổng quan các chỉ số thuê tàu như sau: Capesize BCI tiếp tục áp đảo khi tăng thêm 638 điểm (↑15,4%) lên 4.778 điểm – mức cao nhất trong khoảng 2 tháng trở lại đây. Panamax BPI vẫn nhích thêm 199 điểm (↑10%) lên 2.187 điểm. Supramax BSI giảm xuyên tuần, chỉ có hai phiên tăng nhe, tổng quan vẫn giảm 35 điểm (↓2,1%) còn 1.613 điểm. Handysize tiếp tục đà giảm, bốc hơi thêm 19 điểm (↓2,1%) còn 881 điểm – mức thấp nhất trong 2 tháng. Hoạt động mua bán tàu tuần qua tiếp tục hăng hái sôi động với các giao dịch trải dài từ Capesize đến dòng Handy 36k dwt. Ở phân khúc Supramax, tuần này ghi nhận các tàu bán chủ yếu đóng ở Trung quốc. Đơn cử tàu ***Ebury Trader*** (56.603 dwt, đóng 2011 Trung Quốc) được bán giá mềm 13 triệu đô la Mỹ do sắp đến hạn lên đà DD/SS 9/2026. Trong khi đó, tàu già hơn 1 tuổi với hạn đà còn dài ***Agios Nektarios I*** (56.722 dwt, đóng 2010 Trung Quốc, DD 11/2028, SS 08/2030) thì được chốt xung quanh 13,3 triệu đô la Mỹ. Cũng thuộc dòng Supramax như trọng tải nhỏ hơn là tàu ***Viva Eclipse*** (54.279 dwt, đóng 2009 Trung Quốc, DD 01/2027, SS 01/2029) được bán với giá khoảng 11,75 triệu đô la Mỹ. Tàu già hơn ***Blue Diamond*** (53.521 dwt, đóng 2008 xưởng Hạ Long Việt Nam, DD/SS 01/2028) được bán với giá khoảng 11 triệu đô la Mỹ. Ở phân khúc Handysize, dòng tàu trẻ size 37-38k thì giá vẫn tiếp tục tăng. Đơn cử tuần qua, chủ tàu Nhật bán tàu ***Sakura Dream*** (38.213 dwt, đóng 2013 Nhật, DD 12/2028, SS 12/2030) bán 18,5 triệu đô la Mỹ. Cùng lúc đó, tàu trẻ hơn hai tuổi ***New Journey*** (36.371 dwt, đóng 2015 Nhật, máy chính eco, DD 04/2028, SS 03/2030) cũng được chủ tàu Đài Loan bán với giá khoảng 19,8 triệu đô la Mỹ. Tháng 7 vừa qua, tàu non-eco ***Shinsung Accord*** (37.063 dwt, đóng 2015 Nhật, DD 12/2027 SS 2/2030) được bán với giá xung quanh 18,7 triệu đô la Mỹ.

Ở mảng tàu dầu/hoá chất, tuần qua chỉ số BDTI (Baltic Dirty Tanker Index) giảm nhẹ 67 điểm (↓2,5%) còn 2.534 điểm. Chỉ số BCTI (Baltic Clean Tanker Index) nhích nhẹ thêm 9 điểm (↑0,6%) lên 1.440 điểm. Dòng tàu VLCC đã trở lại và chiếm lĩnh hoạt động mua bán tuần qua. Duy nhất một tàu nhỏ chemical stainless steel được bán trong tuần qua là ***Anchor 18*** (19.971 dwt, đóng 2009 Trung Quốc, M/E MAN-B&W (STX), DD 08/2027, SS 05/2029), về tay Người mua Trung Quốc với giá khoảng 16,4 triệu đô la Mỹ.

Name	Blt Year	Blt Place	Dwt	Price M.USD	Buyers	Comment
BULKERS / GENERAL CARGO CARRIERS						
Asanagi	2022	Japan	182,162	50.00	Undisclosed	Eco M/E, DD/SS 02/2027

Cape Condor	2010	Japan	180,253	39.00	Undisclosed	Scrubber fitted, DD 04/2028, SS 03/2030
Anglo Marie Louise	2011	China	114,674	20.00	Undisclosed	Scrubber fitted, DD 02/2029, SS 10/2031
Anglo Jessica	2010	China	114,664	20.00		Scrubber fitted, DD 05/2028, SS 05/2030
Anglo Alexandria	2011	China	114,248	20.00		Scrubber fitted, DD 03/2029, SS 03/2031
Velos Jasper	2012	Japan	82,167	23.50	Chinese	Scrubber fitted, DD/SS 11/2026
Ordu	2012	Korea	81,660	19.45	Korean	DD/SS 05/2027
Artvin	2011	Korea	81,827	19.45		DD/SS due 10/2026
G. B. Corrado	2008	Japan	77,061	15.00	Korean	DD/SS 03/2028
Amis Wisdom II	2010	Japan	61,611	22.00	Undisclosed	DD 06/2028, SS 09/2030
ST Paul	2010	Tsuneishi Cebu, Philippines	57,982	Undisclosed	Undisclosed	DD 07/2026, SS 05/2029
Agios Nektarios I	2010	China	56,722	13.30	Undisclosed	DD 11/2028, SS 08/2030
Ebury Trader	2011	China	56,603	13.00	Undisclosed	DD/SS due 09/2026
Lila Frostburg	2013	China	56,426	16.80	Undisclosed	DD/SS 08/2028
Viva Eclipse	2009	China	54,279	11.75	Undisclosed	DD 01/2027, SS 01/2029
Nikos N	2011	China	53,815	15.20	Undisclosed	DD/SS passed 03/2026, DD 03/2029, SS 04/2031
Blue Diamond	2008	Vietnam	53,521	11.00	Undisclosed	DD/SS 01/2028
Lianson Hermes	2009	China	53,507	13.00	Undisclosed	DD 06/2027, SS 04/2029
Sakura Dream	2013	Japan	38,213	18.50	Undisclosed	DD 12/2028, SS 12/2030
New Journey	2015	Japan	36,371	19.80	Undisclosed	Eco M/E, DD 04/2028, SS 03/2030
TANKERS						
Delta Angelica	2012	Korea	319,911	115.00	ADNOC	Scrubber fitted, eco M/E, DD 07/2026, SS 03/2027
Delta Amazon	2015	China	319,819	120.00		Scrubber fitted, eco M/E, DD 03/2028, SS 06/2030
Delta Glory	2012	Korea	319,819	115.00		Scrubber fitted, eco M/E, DD/SS 03/2027
Delta Amazon	2015	China	319,725	120.00		Scrubber fitted, eco M/E, DD 03/2028, SS 06/2030

Donoussa	2016	Korea	299,999	123.00	Undisclosed	Eco M/E, DD 01/2029, SS 01/2031
Seapassion	2017	Korea	299,271	135.00	ADNOC	Scrubber fitted, eco M/E, DD/SS 04/2027
Front Humber	2017	Korea	298,767	135.00	ADNOC	DD 11/2026, SS 01/2027
Anchor 18	2009	China	19,971	16.40	Chinese	Chemical IMO II/III, stainless steel, ice class 1A, M/E MAN-B&W (made by STX), DD 08/2027, SS 05/2029
CONTAINERS						
Calandra	2010	China	41,411	26.50	Undisclosed	2794 teu, reefers 506 teu, ice class II, DD/SS 11/2027
Montpellier	2006	Korea	39,418	27.00	Singaporean	2824 teu, reefers 586 teu, DD/SS due 12/2026
A Ontake	2023	Japan	11,817	26.80	Undisclosed	1096 teu, reefers 120 teu, eco M/E, DD due 09/2026, SS 09/2028
OTHERS						
Silvio	2016	Korea	106,532		ADNOC	LPG 114413 cbm, scrubber fitted
Sansovino	2016	Korea	54,481			LPG 82383 cbm, scrubber fitted, eco M/E, DD/SS passed 03-05/2026, next DD 03/2029, SS 05/2031
Sunstar	2016	Korea	54,505			LPG 82441 cbm, scrubber fitted, eco M/E, DD/SS recently passed
Methane Mickie Harper	2010	Korea	86,170	79.00	USA-based	LNG 167333 cbm, DD 10/2028, SS 12/2030

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

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

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

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

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

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	157,000 dwt	92.30	2	DH Shipbuilding	Ditas, Turkiye	Late 2029	Price per unit
Tankers	115,000 dwt	72.80	2	Jiangsu Hantong	Scorpio Tankers	Mid 2029	Price per unit
Tankers	50,000 dwt	53.00	2	Hyundai Mipo	Stealth Maritime	FH 2029	Price per unit
Tankers	MR size	56.00	2	Hyundai Mipo	Fairfield Maxwell, Japan	FH 2029	Price per unit, featuring ice class 1A against employment a/c Neste Finland
Bulkers	210,000 dwt	78.00	15	SWS (10), Nantong Xiangyu (5)	COSCO Shipping Development	SH 2030	Price per unit
Bulkers	64,500 dwt	35.00	6+4	-	Aruna, Turkiye	Q2 2028	Ordered in Apr 2026
Bulkers	64,500 dwt	33.50	3	Jiangsu Dajin H.I.	W Marine, Greece	2028	Price per unit
Bulkers	64,000 dwt	34.00	1	New Dayang	JME Navigation	2030	
Containers	6,400 teu	80.00	8	Hengli H.I.	Zodiac Maritime	2029	Price per unit
Containers	6,400 teu	80.00	8	Hengli H.I.	Zodiac Maritime	2029	Price per unit
Containers	6,200 teu	81.00	4	Hengli H.I.	Technomar	Late 2028	Price per unit
Containers	3,100 teu	45.50	2+2	Hengli H.I.	Minerva Marine	Q3 2028	Price per unit
PCTC	8,600 ceu	-	1+1	China Merchants Jinling	Sallaum Lines	2029	LNG dual fueled

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 dầu/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:

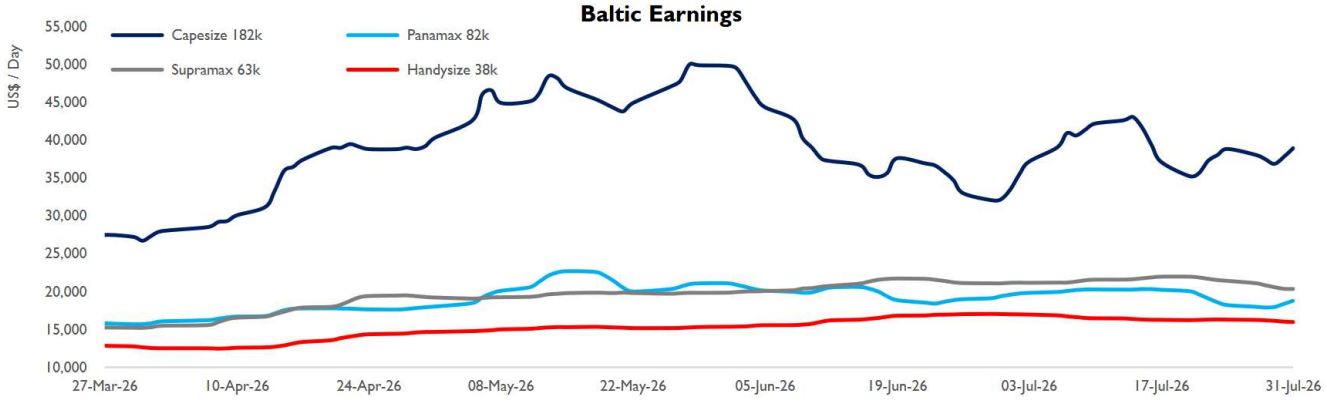
Chỉ số cước trung bình phân khúc **Supramax** tuần qua đóng cửa ở mức 20.336 đô la Mỹ, giảm 1.072 đô la Mỹ so với mức 21.408 đô la Mỹ của tuần trước. Bất chấp sự sụt giảm tự do ở Bắc Mỹ vào đầu tuần, thị trường đã cho thấy một số kháng cự vào giữa tuần. Hoạt động gia tăng từ Vịnh châu Mỹ, đặc biệt là nhu cầu vận chuyển chiều đi thẳng mạnh mẽ đến Trung Quốc, đã mang lại một số hy vọng rằng cước phí có thể cuối cùng đang ổn định sau những đợt sụt giảm mạnh. Tàu ***Ionakos*** (56.988 dwt, đóng 2010), được Norden thuê cho một chuyến chở than cốc dầu mỏ đi Trung Quốc qua Mũi Hảo Vọng với giá khoảng 22.000 đô la Mỹ. Tại khu vực Lục địa và Địa Trung Hải, khoảng cách giá mua/giá chào rộng ra tiếp tục cản trở giao dịch, mặc dù thị trường đã vững chắc hơn vào cuối tuần đối với các chuyến đi xuyên Đại Tây Dương đến Vịnh châu Mỹ. Hoạt động ở những nơi khác tại Đại Tây Dương hạn chế hơn. Thị trường Thái Bình Dương tiếp tục chịu áp lực trong suốt tuần, với tâm lý xấu đi khi nhu cầu yếu hơn từ Bắc Thái Bình Dương và Úc tiếp tục đè nặng lên kỳ vọng của chủ tàu. Lượng yêu cầu thuê mới hạn chế và danh sách tàu sẵn có ngày càng tăng đã khiến cước phí suy yếu trên toàn lưu vực, với việc sự chậm lại của các lô hàng Bắc Thái Bình Dương cũng làm giảm sự hỗ trợ cho thị trường backhaul. Ấn Độ Dương tỏ ra kiên cường hơn tương đối, được củng cố bởi nhu cầu khoáng sản ổn định từ Nam Phi.

Chỉ số cước trung bình phân khúc Handies tuần qua đóng cửa ở mức 15.969 đô la Mỹ, giảm 321 đô la Mỹ so với mức 16.290 đô la Mỹ của tuần trước. Thị trường có phần dịu lại trong tuần này, với tâm lý ngắn hạn suy yếu trên cả hai khu vực Đại Tây Dương và Thái Bình Dương. Tại khu vực Lục địa và Địa Trung Hải, lượng hàng hóa có sẵn hạn chế và nhu cầu mới chậm lại đã làm nới rộng khoảng cách cước chào. Tàu ***Nordic Incheon*** (35.817 dwt, đóng 2018) neo tại Casablanca đã chốt trả hàng tại Abidjan ở giá khoảng 15.500 đô la Mỹ. Thị trường Nam Đại Tây Dương và Vịnh châu Mỹ duy trì mức độ yếu trước nguồn cung tàu ổn định, mặc dù giá cước vẫn ở mức vững chắc. Tàu ***Bird of Paradise*** (40.259 dwt, đóng 2024) đi từ cảng Manatee cho chuyến hải trình nội vùng Caribe ở mức 18.000 đô la Mỹ và tàu ***Izumo Hermes*** (37.301 dwt, đóng 2020) đi từ Houston đến Maroc chở dầu mỏ đã qua xử lý với giá khoảng 20.000 đô la Mỹ. Thị trường Thái Bình Dương duy trì ổn định trong tuần này, với các yếu tố cơ bản ít thay đổi. Tâm lý thị trường vẫn yếu khi lượng tàu gia tăng, đặc biệt là ở khu vực Đông Nam Á và Bắc Thái Bình Dương, tiếp tục vượt mức khối lượng hàng hóa hạn chế. Hoạt động cho thuê định hạn cũng trầm lắng, khi các nhà khai thác cho thấy mức độ quan tâm giảm sút.

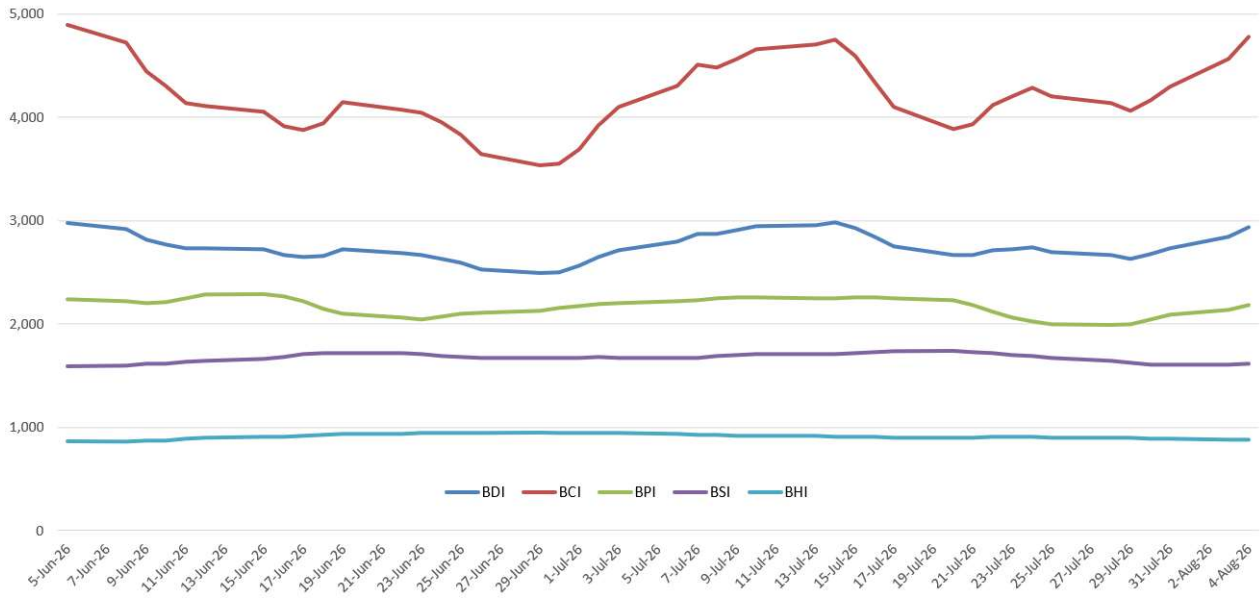
GIÁ THUÊ T/C TRUNG BÌNH TÀU HÀNG KHÔ THAM KHẢO NGÀY 03/08/2026

	US$/ngày	▼/▲	
SUPRAMAX	18.302	▼	1.072
HANDIES 38K	15.969	▼	321

(so sánh với giá trị ngày 28/07/2026)



CHỈ SỐ THỊ TRƯỜNG TÀU HÀNG KHÔ



3.2. Thị trường thuê tàu dầu/hóa chất:

Tại thời điểm báo cáo, giá dầu giảm hơn 5 đô la Mỹ/thùng trong phiên giao dịch sau khi Tổng thống Mỹ quyết định tạm hoãn một cuộc tấn công mới nhằm vào Iran với hy vọng đạt được một thỏa thuận nhanh chóng. Tuy nhiên, Tehran khẳng định hiện không có bất kỳ cuộc đàm phán nào được lên kế hoạch. Theo ghi nhận, giá dầu Brent giảm 4,49 đô la Mỹ, tương đương 5,11%, xuống còn 83,44 đô la Mỹ/thùng, sau khi chạm mức thấp nhất trong ba tuần vào đầu phiên trước khi thu hẹp đà giảm. Giá dầu thô WTI của Mỹ giảm 5,39 đô la Mỹ, tương đương 6,37%, xuống còn 79,28 đô la Mỹ/thùng. Về phía nguồn cung, liên minh OPEC+ đã thông qua kế hoạch nâng hạn ngạch sản lượng thêm khoảng 188.000 thùng/ngày từ tháng 9. Tuy nhiên, các gián đoạn xuất khẩu dầu từ khu vực vùng Vịnh, Nga và Kazakhstan do tác động của các cuộc xung đột tại Iran và Ukraine khiến những đợt tăng sản lượng liên tiếp của OPEC+ trong phần lớn năm nay vẫn chưa thực sự chuyển hóa thành lượng dầu bổ sung trên thị trường.

3.2.1 Phân khúc tàu chở dầu thô

Phân khúc tàu VLCC

Thị trường tàu VLCC tiếp tục duy trì xu hướng bền vững. Những rủi ro địa chính trị kéo dài tại khu vực Trung Đông, cùng các thách thức trong hoạt động quá cảnh qua eo biển Hormuz và Bab el-Mandeb, đang thúc đẩy người thuê tàu khu vực Viễn Đông chủ động ký kết tàu sớm và tìm kiếm các phương án thay thế như Sidi Kerir. Hiện cước tuyến Trung Đông đi Trung Quốc đã tăng lên khoảng WS424, trong khi cước chở 260.000 tấn từ Tây Phi đi Trung Quốc khép lại tuần ở mức WS150.

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	421.032	480.287	↑
USG/Trung Quốc	120.598	141.084	↑

Phân khúc tàu Suezmax

Thị trường Tây Phi ghi nhận sự điều chỉnh giảm nhẹ, khi nguồn cung tàu sẵn sàng nhận hàng khá dồi dào cùng lượng tàu chạy rỗng từ khu vực phía Đông hướng về Mũi Hảo Vọng tiếp tục gây áp lực lên mặt bằng cước, mặc dù nhu cầu vận chuyển hàng hóa vẫn duy trì ổn định. Cước tuyến Nigeria/UKC được ký kết ở mức WS222. Tuy nhiên, dư địa giảm thêm của thị trường được đánh giá là hạn chế nhờ nhu cầu vận chuyển ổn định từ khu vực Đại Tây Dương, đồng thời mức phí bảo hiểm đối với các chuyến hàng xuất phát từ khu vực Biển Đen tiếp tục hỗ trợ thị trường. Theo đó, cước tuyến CPC/Augusta đã tăng khoảng 130 điểm lên mức WS440.

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	116.647	109.255	↓
USG / UKC	129.757	122.723	↓

Phân khúc tàu Aframax

Thị trường Trung Đông duy trì ổn định, khi nhu cầu thuê tàu cho các hành trình ngắn vẫn được duy trì, mặc dù các chủ hàng đang có xu hướng thận trọng và theo dõi sát diễn biến địa chính trị trong khu vực trước khi đưa ra quyết định vận chuyển. Trong khi đó, thị trường Địa Trung Hải chịu áp lực điều chỉnh do số lượng tàu có sẵn ngày càng gia tăng, khiến mặt bằng cước suy yếu. Theo ghi nhận, cước tuyến Ceyhan/Lavera đã giảm xuống còn WS320.

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	155.456	133.199	↑
Med / Med	154.691	101.870	↓
USG / Cont	129.703	105.140	↑
Caribs / USG	140.049	121.375	↑

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

Đối với phân khúc **tàu MR/Handy:** Thị trường tàu MR ghi nhận xu hướng tích cực trong tuần vừa qua. Tại khu vực phía Tây kênh đào Suez, cước vận tải tại khu vực USG tăng mạnh, trong khi tuyến UKC/USAC tăng trong nửa đầu tuần nhờ nguồn cung tàu giao ngay hạn chế và một số giao dịch ngoài thị trường. Tuy nhiên, đà tăng suy yếu về cuối tuần sau khi phần lớn nhu cầu giao tàu ngắn hạn đã được đáp ứng, khiến tâm lý thị trường vẫn khá thận trọng. Ở phía Đông kênh đào Suez, khoảng 30 tàu chạy rỗng đã rời khu vực trong những tuần gần đây, làm nguồn cung tàu MR trở nên khan hiếm hơn và giúp cán cân thị trường chuyển dần theo hướng có lợi cho chủ tàu, qua đó tiếp tục hỗ trợ mặt bằng cước. Theo ghi nhận cước chở 37.000 tấn trên tuyến UKC/USAC được ghi nhận ở mức WS155, trong khi tuyến USG/UKC đạt mức WS210 và USG/Caribs tăng

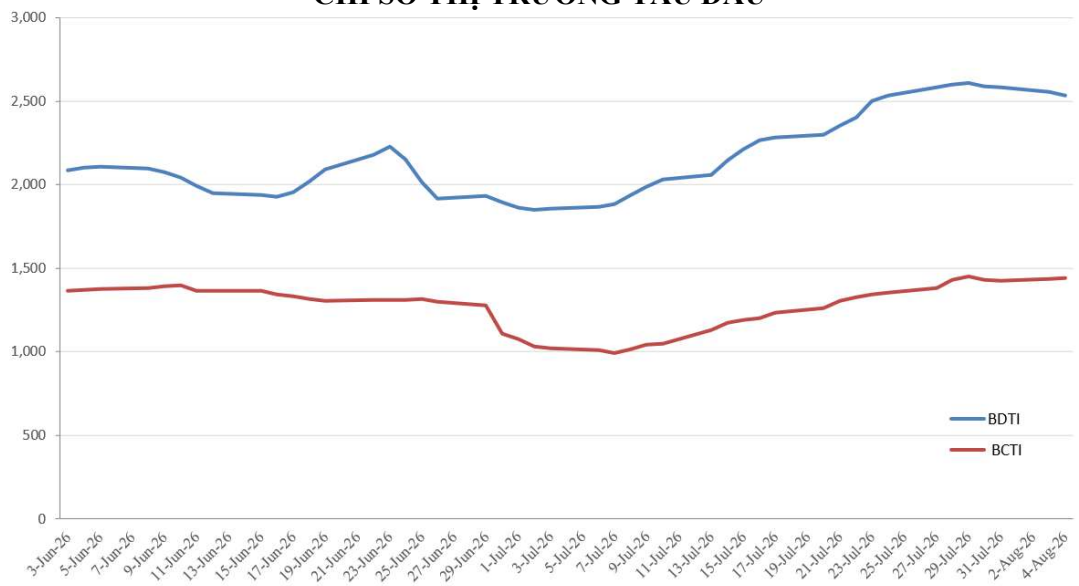
lên WS370. Tại châu Á, cước tuyến Hàn Quốc/Singapore duy trì quanh mức WS83 và tuyến Singapore/Đông Á đạt mức WS265, phản ánh thị trường khu vực nhìn chung vẫn ổn định với xu hướng tích cực.

Phân khúc tàu dầu/hóa chất nhỏ: Thị trường CPP nhìn chung ổn định trong tuần vừa qua. Cước từ khu vực Houston duy trì ổn định trên hầu hết các tuyến, cho thấy mặt bằng cước đối với các chuyến hàng trong tháng 8 đã dần tạo đáy. Nguồn cung tàu giao ngay từng gây áp lực lên thị trường USG trong những tuần trước đã giảm bớt, trong khi các hợp đồng vận chuyển CoA tiếp tục hỗ trợ nhu cầu, góp phần hạn chế tác động của giai đoạn trầm lắng theo mùa. Tuy nhiên, số lượng tàu chạy rỗng đang hướng về khu vực USG ở mức đáng kể và có thể tạo áp lực lên tâm lý thị trường trong thời gian tới. Tại khu vực phía Đông, chỉ còn một số ít chủ tàu sẵn sàng đi qua Vịnh Aden, khiến nguồn cung tàu trong khu vực trở nên rất hạn chế. Các nhà xuất khẩu tại khu vực Biển Đỏ đang điều chỉnh phương án bằng cách ưu tiên vận chuyển qua kênh Suez hoặc vòng qua Mũi Hảo Vọng. Thị trường dầu thực vật có dấu hiệu suy yếu nhẹ. Mức thuê tàu theo TCE đối với hàng dầu cọ giảm khoảng 2.500 đô la Mỹ/ngày, phản ánh sự điều chỉnh nhẹ của thị trường CPP tại khu vực phía Đông. Trong khi đó, cước vận chuyển dầu đậu nành từ Argentina giảm khoảng 1 đô la Mỹ/tấn sau các giao dịch gần đây. Khu vực Biển Đen tiếp tục diễn biến phức tạp. Mặc dù các chủ hàng vẫn tích cực đặt các lô hàng nhỏ, chủ yếu dưới 6.000 tấn, số lượng chủ tàu sẵn sàng khai thác tại khu vực này đang giảm dần. Các chủ tàu hiện đánh giá kỹ rủi ro tại từng cảng ghé, khiến mặt bằng cước tiếp tục được đẩy lên, đồng thời các điều khoản bảo hiểm rủi ro chiến tranh cũng đang được tái áp dụng trong quá trình đàm phán hợp đồng.

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

	Giá thuê tàu định hạn tuần 31/2026			Giá thuê tàu định hạn tuần 30/2026		
	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM
VLCC	122,500	70,500	52,000	100,500	65,000	53,000
SUEZMAX	71,500	44,000	37,000	66,500	46,000	36,500
AFRAMAX	53,500	37,000	33,000	53,000	37,500	32,000
LR-2	52,000	37,000	33,500	53,500	38,000	32,500
LR-1	35,500	27,500	22,000	36,500	27,500	22,000
MR	30,000	23,000	20,000	28,000	23,500	20,000
HANDY	26,000	18,000	16,000	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	422-427	▲	2	442-447	▲	2	452-457	▲	2
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 31/2026

Name	Type	Blt year	LDT	Demolition place	Price (US$/lt)	DWT	Comments
Era	Tankers	2002	44,411	India	-	318,518	
FT Islands	Tankers	1998	43,402	India	-	311,189	
Shanghai	Tankers	2002	15,903	India	-	105,579	
Double In	LPG	1992	18,859	-	445.00	56,864	
Frio Naruto	Reefers	1996	5,215	-	590.00	9,357	Approx 150T alum

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 trê