



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 32/2026

(05/08/2025 – 11/08/2026)

1. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÃ QUA SỬ DỤNG:

Ở mảng tàu hàng khô, tuần qua chỉ số BDI tuần qua tăng trở lại, tích lũy thêm 110 điểm (↑3,7%) lên 3.046 điểm. Tổng quan các chỉ số thuê tàu như sau: Capesize BCI tuy có chút biến động song nhìn chung vẫn trên đà tăng, tích lũy thêm 223 điểm (↑4,66%) lên 5.001 điểm. Panamax BPI cũng nhích thêm 125 điểm (↑5,7%) lên 2.312 điểm, đánh dấu 2 tuần liên tiếp tăng trưởng dương. Supramax BSI giảm xuyên tuần, bốc hơi nhẹ 13 điểm (↓0,8%) còn 1.600 điểm. Handysize cũng tiếp tục đà đi xuống, giảm thêm 11 điểm (↓1,2%) còn 870 điểm. Nhìn chung, theo các báo cáo nhận định thị trường tàu hàng khô đã ghi nhận kết quả hoạt động mạnh mẽ trong 7 tháng đầu năm 2026 – so với cùng kỳ năm 2025. Điểm tích cực là sự khởi sắc này diễn ra trên diện rộng chứ không chỉ tập trung vào 1-2 phân khúc, phản ánh khối lượng hàng hoá gia tăng, hiệu suất khai thác đội tàu được cải thiện và nhu cầu vững chắc ở các tuyến chuyên chở chính lẫn phụ. Nhìn chung, sự phục hồi cước vận tải năm 2026 có vẻ như gắn liền chặt chẽ với sự cải thiện trong hoạt động thương mại hàng hóa thực tế. Sản lượng quặng sắt, than và ngũ cốc tăng cao, kết hợp với hoạt động xuất khẩu đường dài mạnh mẽ hơn từ Úc, Brazil và Guinea, đã thúc đẩy nhu cầu sử dụng tàu và hỗ trợ giá cước trên toàn thị trường. Tuy vậy, giao dịch mua bán tàu đã qua sử dụng có xu hướng dè dặt cân trọng, trong đó tỷ lệ nhiều nhất tập trung chủ yếu ở phân khúc Panamax. Ghi nhận chủ tàu Monaco chốt tàu **Francesco Corrado** (77.061 dwt, đóng 2008 Nhật, DD/SS 05/2028) cho Người mua Hàn Quốc với giá khoảng 15 triệu đô la Mỹ. Mức này bằng với giao dịch bán tàu chị em **G.B. Corrado** (77.061, đóng 2008 Nhật, DD/SS 03/2028) tuần trước. Sang phân khúc Supramax, tuần qua ghi nhận 2 tàu già bán thành công. Trước hết là tàu **Jin Hang Fu Zhang** (54.279 dwt, đóng 2004 Trung Quốc, DD 11/2027, SS 12/2029) được bán với giá khoảng 9,2 triệu đô la Mỹ - mức này cũng được xem là hợp lý trong thị trường hiện nay. Tiếp theo là tàu **Glory Bridge** (50.077 dwt, đóng 2001 Nhật) được bán với giá khoảng 7,5 triệu đô la Mỹ, giá này hơi nhỉnh hơn mặt bằng một chút do tàu vừa qua đã đặc biệt tháng 6/2026, hạn đã tiếp theo còn dài.

Ở mảng tàu dầu/hoá chất, tuần qua chỉ số BDTI (Baltic Dirty Tanker Index) tăng 129 điểm (↑5,09%) lên 2.663 điểm – mức khoẻ nhất trong vòng 3 tháng trở lại đây. Chỉ số BCTI (Baltic Clean Tanker Index) giảm thêm 89 điểm (↓6,18%) còn 1.351 điểm. Tổng quan thị trường thuê tàu khá trầm lắng, không đặc sắc. Đối với giao dịch mua bán, tiếp tục là một tuần lễ im hơi lặng tiếng, chỉ ghi nhận thêm vài giao dịch VLCC, một giao dịch MR dòng product và tàu 19k nhưng không phải là stainless steel.

Name	Blt Year	Blt Place	Dwt	Price M.USD	Buyers	Comment
BULKERS / GENERAL CARGO CARRIERS						
Orange Tiger	2011	Japan	181,395	36.50	Mercuria	DD 09/2028, SS 11/2030
Cape Condor	2010	Japan	180,253	29.00	Undisclosed	SS 03/2030
Aquavita Aim	2019	Japan	82,192	38.20	European	SS 11/2029
Medi Positano	2015	Japan	81,661	31.60	Greek	Scrubber fitted, SS 08/2030
Royal Hope	2015	Japan	81,011	31.20	Undisclosed	Eco M/E, DD 05/2028, SS 05/2030
Francesco Corrado	2008	Japan	77,061	15.00	Korean	DD/SS 05/2028
Union Lotus	2015	China	63,685	26.00	Undisclosed	Eco M/E, DD 04/2028, SS 04/2030
Jin Hang Fu Zhan	2004	China	54,279	9.20	Undisclosed	DD 11/2027, SS 12/2029
Glory Bridge	2001	Japan	50,077	7.50	Undisclosed	DD/SS freshly passed 06/2026, next DD 06/2029, SS 07/2031
V Due	2015	China	37,877	18.80	Danish	Old sale and delivered, bss TC attached till end 2026 at USD12k pd, eco M/E, DD 12/2028, SS 10/2030
Rong Fu	1999	Japan	28,419	4.80	Chinese	DD 09/2027, SS 08/2029
TANKERS						
Celesta Nova	2013	China	318,510	120.00	Undisclosed	Scrubber fitted, DD/SS 07/2028
Grit	2003	Korea	298,555	50.00	Undisclosed	DD 07/2027, SS 07/2029
Front Vefsna	2017	Tsuneishi Cebu, Philippines	297,638	135.00	ADNOC	Eco M/E, DD/SS 010/2027
Dhan Laxmi	2004	Korea	50,353	11.85	Undisclosed	Old sale and delivered, DD 12/2027, SS 11/2029
Ding Heng 36	2012	China	19,098	22.80	Undisclosed	Chemical IMO II, siloxirane coated, M/E MAN-B&W made by STX Korea ice class II, DD/SS 05/2027
CONTAINERS						
Nordpuma	2015	China	23,629	31.00	Undisclosed	1756 teu, reefers 350 teu, eco M/E, DD 12/2027, SS 01/2030

OTHERS						
Bella Nevada	2009	Korea	26,447	35.00	Undisclosed	LPG, 34506 cbm, DD 12/2027, SS 11/2029
BW Elm	2007	Korea		26.80	Undisclosed	LPG 80645 cbm, scrubber fitted

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
VLAC	93,000 cbm	120.00	2	Hengli	ADNOC	2028	Resale, price per unit
VLGC	88,000 cbm	100.00	2	Jiangsu Yangzi-Mitsui Shipbuilding (Yamic)	Union Maritime	End 2029 – early 2030	Price per unit
LNG	18,500 cbm	-	1	Hudong-Zhonghua	Malaysia's MISC	FH 2028	Price per unit
Shuttle tankers	154,000 dwt	132.50	1	Dalian	China Merchants Energy Shipping	2028	
Tankers	114,000 dwt	72.00	6	Chinese builder	Titan Wind Energy	2028-2029	Price per unit
Tankers	50,000 dwt	46.00	6+2	Zhoushan Changhong	Torm	2029-2030	Price per unit

Tankers	40,000 dwt	-	1	Wuhu Shipyard	Nautilus Management, Greece	SH 2028	
Bulkers	210,000 dwt	-	4	Qingdao Beihai	Polaris Shipping, Korea	2030-2031	based on long term contracts a/c Brazilian miner Vale; the vessels will feature triple-fuel capability comprising ethanol, methanol and HFO
Bulkers	82,000 dwt	-	4	Jiangsu Watts	Amoysailing	2028	
Bulkers	64,500 dwt	35.00	2	-	Aqmaris, Turkey	Q1 2029	Price per unit
Containers	6,400 teu	80.00	2+2	Huangpu Wenchong	CK Line, Korea	Q1 2029	Price per unit
Containers	7,000 ceu	100.00	4+2	Yantai CIMC Raffles	Zodiac	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)				
	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 cửa ở mức 20.258 đô la Mỹ, giảm chỉ 84 đô la Mỹ so với mức 20.342 đô la Mỹ của tuần trước với ít biến động ở cả hai lưu vực. Tại Đại Tây Dương, tuần mới bắt đầu theo chiều hướng tích cực ở Bắc Mỹ với thông tin một tàu Ultramax được chốt hợp đồng cho một chuyến đi từ SW Pass đến phạm vi Singapore-Nhật Bản chở hàng rời với giá khoảng 29.000 đô la Mỹ (khoảng 55.000 tấn hàng). Thị trường Lục địa và Tây Địa Trung Hải vẫn trầm lắng, nhưng đã xuất hiện các điểm sáng hoạt động ở Đông Địa Trung Hải nhờ nhu cầu clinker tăng lên. Hoạt động tại Bắc và Đông Nam Á vẫn hạn chế nhưng vào cuối tuần, sự gián đoạn thời tiết do bão đã hỗ trợ phần nào cho quan điểm về giá cước của chủ tàu dù tâm lý chung vẫn duy trì yếu.

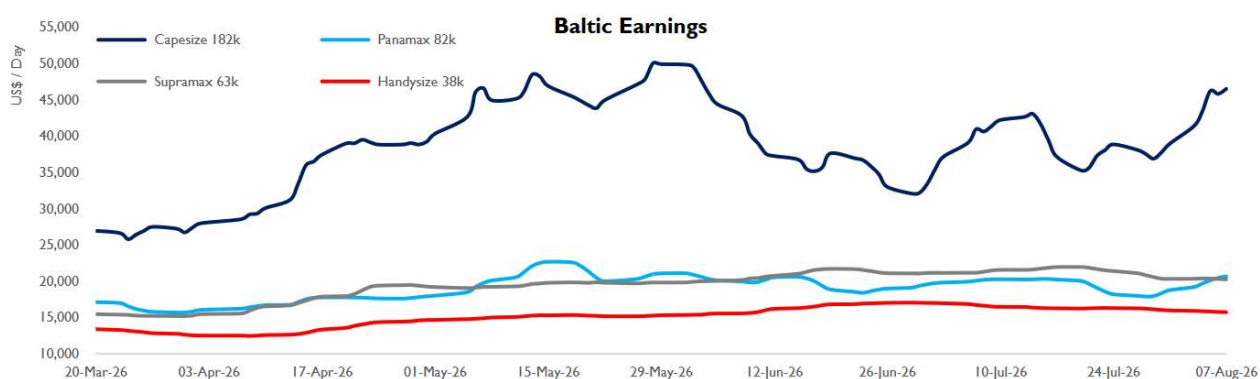
Chỉ số cước trung bình phân khúc **Handies** tuần qua đóng cửa ở mức 15,729 đô la Mỹ, giảm 240 đô la Mỹ so với mức 15.969 đô la Mỹ của tuần trước. Đây lại là một tuần ảm đạm, khi mức cước trên cả hai khu vực Đại Tây Dương và Thái Bình Dương tiếp tục dao động trời sụt, khiến thị trường ít có sự thay đổi đáng kể. Tại khu vực Continent, một số ít tàu được cho là đã chốt hợp đồng chở phế liệu đi Đông Địa Trung Hải với giá khoảng 17,000 đô la Mỹ. Vịnh châu Mỹ chứng lại trong thời gian ngắn. Tàu **African Teal** (40,652 dwt, đóng 2015) neo ở tại Brunswick được Canfornav chốt chuyến đi ngay từ Rotterdam chở dăm gỗ với giá khoảng 18,000 đô la Mỹ. Khu vực Bờ Đông Nam Mỹ tiếp tục suy yếu kể từ cuối tuần trước. Các tuyến chạy ven biển hiện đang chốt ở mức khoảng 10.000 - 10.300 đô la Mỹ, các chuyến xuyên Đại Tây Dương ở mức khoảng 10.700 - 10.900 đô la Mỹ, và cước tuyến đi châu Âu (fronthaul) đã giảm xuống mức khoảng 10.500 đô la Mỹ. Ở mảng

thuê định hạn, tàu **Lardos** (28,339 dwt, đóng 2009) neo ở Luanda, chốt hợp đồng thuê 5-7 tháng ở mức khoảng 11,000 đô la Mỹ (tính từ thời điểm giao tàu - dop). Tại Thái Bình Dương, thị trường vẫn chịu áp lực. Khối lượng hàng hóa ổn định không đủ khả năng hấp thụ lượng cung tàu đang gia tăng, giúp người thuê tàu nắm quyền kiểm soát và gây áp lực lên giá cước. Chủ tàu chốt hợp đồng ở mức khoảng 10.500 đô la Mỹ cho các chuyến vòng quanh Australia, trong khi các tuyến Đông Nam Á đạt mức khoảng 0.700 - 10.900 đô la Mỹ đối với thiết kế tàu Kanda 32.

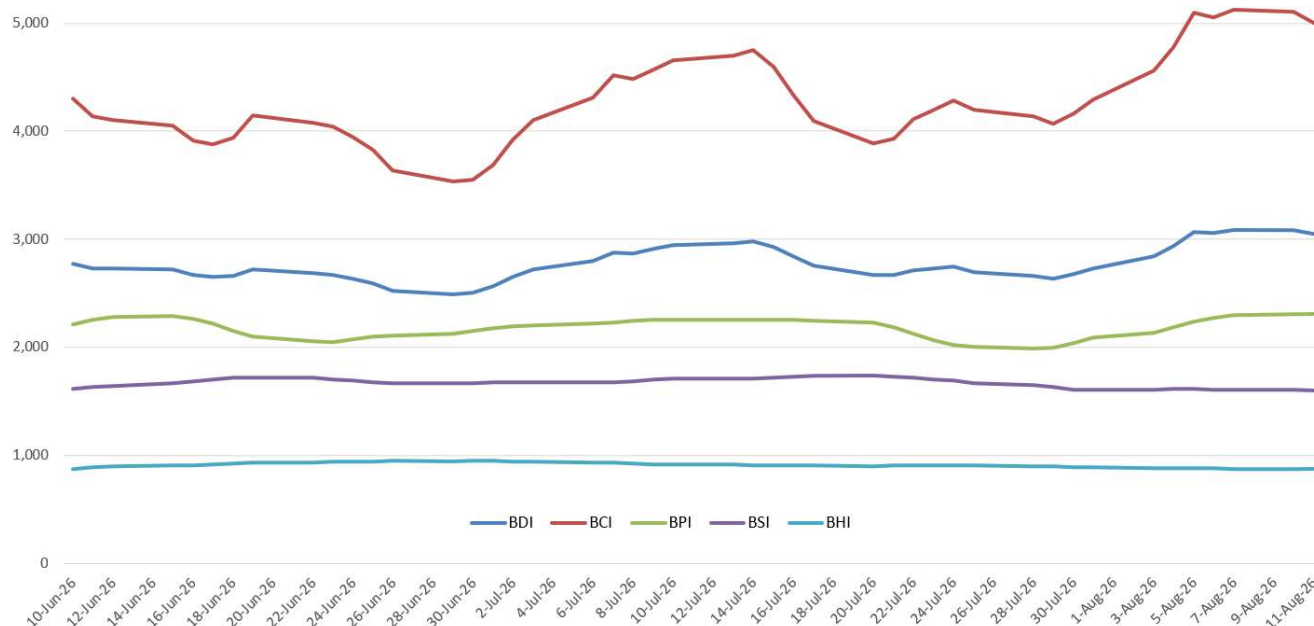
GIÁ THUÊ T/C TRUNG BÌNH TÀU HÀNG KHÔ THAM KHẢO NGÀY 10/08/2026

	US\$/ngày	▼ / ▲
SUPRAMAX	18.224	▼ 78
HANDIES 38K	15.729	▼ 240

(so sánh với giá trị ngày 03/08/2026)



CHỈ SỐ THỊ TRƯỜNG TÀU HÀNG KHÔ



3.2. Thị trường thuê tàu dầu/hóa chất:

Theo ghi nhận, hợp đồng dầu Brent tăng 1,40 đô la Mỹ, tương đương 1,7%, lên 84,95 đô la Mỹ/thùng tại thời điểm báo cáo. Đồng thời, hợp đồng dầu WTI của Mỹ tăng 1,33 đô la Mỹ, tương đương 1,7%, lên 79,51 đô la Mỹ/thùng. Cả hai loại dầu chuẩn đều giảm hơn 7% trong tuần trước do kỳ vọng Iran và Oman sắp đạt được một thỏa thuận, qua đó cho phép mở cửa trở lại eo biển Hormuz - tuyến đường vận chuyển khoảng 1/5 lượng dầu và khí tự nhiên hóa lỏng (LNG) của thế giới trước khi cuộc xung đột Trung Đông bắt đầu vào cuối tháng 2. Iran cho biết đang tiến gần tới một thỏa thuận cuối cùng với Oman nhằm xác định các tuyến hàng hải mới qua eo biển Hormuz, nhưng đồng thời nhắc lại rằng Mỹ phải đáp ứng các điều kiện khác, trong đó có yêu cầu bồi thường, chấm dứt các lệnh trừng phạt và các mối đe dọa quân sự, trước khi tuyến đường thủy chiến lược này được mở cửa trở lại. Song, Iran và Mỹ hiện không tiến hành đàm phán, đồng thời Tehran sẽ không khởi động các cuộc đàm phán chừng nào Washington còn vi phạm thỏa thuận tạm thời được ký hồi tháng 6.

3.2.1 Phân khúc tàu chở dầu thô

Phân khúc tàu VLCC

Thị trường tàu VLCC ghi nhận mức cước tăng mạnh trong tuần, khi người thuê tàu tại khu vực Viễn Đông đẩy mạnh việc chốt tàu sớm để đảm bảo nguồn tàu, trong bối cảnh rủi ro đối với việc đi qua Biển Đỏ và eo biển Hormuz ngày càng gia tăng. Mặt bằng cước được dự báo sẽ tiếp tục biến động mạnh, do phí bảo hiểm rủi ro chiến tranh ở mức cao và nguồn cung tàu tại khu vực Vịnh Ba Tư bị hạn chế. Ghi nhận cước tuyến Trung Đông/Trung Quốc đã tăng lên WS 475 trong tuần này, tăng 46 điểm so với tuần trước. Tại khu vực Đại Tây Dương, thị trường diễn biến yếu hơn, với cước chở 260.000 tấn trên tuyến Tây Phi/ Trung Quốc giảm nhẹ xuống WS 140.

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	480.287	550.355	↑
USG/Trung Quốc	141.084	133.604	↓

Phân khúc tàu Suezmax

Thị trường Tây Phi có xu hướng suy giảm, khi lượng lớn tàu đang chạy rỗng rời khỏi khu vực Trung Đông do lo ngại rủi ro an ninh, cùng với danh sách dài các tàu sẵn sàng nhận hàng ngay, tiếp tục gây áp lực lên mặt bằng cước. Ghi nhận cước chở 130.000 tấn trên tuyến Nigeria/UKC giảm 47 điểm, kết thúc tuần ở mức WS 172. Tại khu vực Biển Đen, tuyến CPC/Augusta ghi nhận nguồn cung tàu hạn chế, khiến mặt bằng cước tăng, đóng cửa tuần ở mức WS 504.

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	109.255	85.988	↓
USG / UKC	122.723	97.654	↓

Phân khúc tàu Aframax

Thị trường Trung Đông kết thúc tuần ở mức thấp hơn khi người thuê tàu trì hoãn việc chốt tàu, khiến nguồn tàu sẵn có vẫn đủ để kìm hãm đà tăng của cước, bất chấp những rủi ro địa chính trị hiện tại. Trong khi đó, mặt bằng cước tại khu vực Địa Trung Hải giảm, do khối lượng hàng hóa dồi dào đang liên tục thu hẹp nguồn cung tàu sẵn có, ghi nhận cước trên tuyến Ceyhan/Lavera được ký kết quanh mức WS 242.

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	133.199	135.475	↓
Med / Med	101.870	76.918	↓
USG / Cont	105.140	84.795	↓
Caribs / USG	121.375	95.303	↓

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

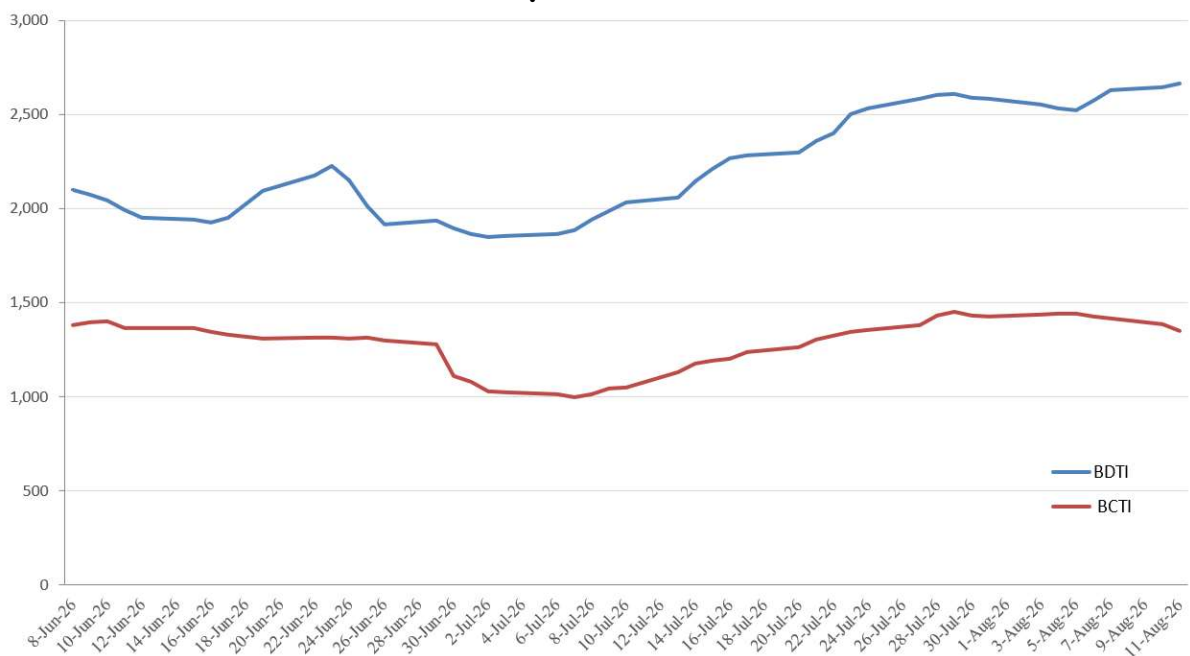
Đối với phân khúc **tàu MR/Handy**: Hoạt động giao dịch tàu MR tại khu vực Địa Trung Hải trong tuần này khá trầm lắng, chỉ ghi nhận khoảng 5–6 đơn hàng trên thị trường. Do đó, mặt bằng cước chịu áp lực giảm, với các mức thấp nhất hiện được báo cáo quanh mức WS130 TA, WS150 UKC và WS170 Med. Tâm lý thị trường tiếp tục trầm lắng khi bước vào cuối tuần và sang tuần tới. Bên cạnh đó, thị trường USG được dự báo sẽ tiếp tục yếu hơn, qua đó thu hút ít tàu chạy rộng về khu vực Địa Trung Hải hơn. Tuy nhiên, điều này có thể khiến nguồn cung tàu tại khu vực Địa Trung Hải trở nên dồi dào hơn vào nửa sau tháng 8, từ đó tạo thêm áp lực giảm đối với mặt bằng cước. Các giao dịch của tàu Handysize cũng khá hạn chế. Tại phía tây Địa Trung Hải, thị trường ghi nhận phần lớn lượng nhu cầu với hàng hóa tiếp tục xuất hiện rải rác. Kết hợp với nguồn cung tàu tương đối được thắt chặt, điều này giúp duy trì mặt bằng cước khá ổn định quanh WS225 x-Med. Trong khi đó, khu vực giữa và đông Địa Trung Hải, nguồn cung tàu có sẵn đang ở mức cao trong suốt tuần. Mức cước mới nhất được cho là đã chốt quanh WS210. Dần vào thời điểm nửa cuối tháng 8, càng có thêm nhiều tàu sẵn sàng trong khi các đơn hàng trên thị trường vẫn hạn chế, dự báo thị trường có khả năng sẽ tiếp tục chịu áp lực giảm.

Phân khúc tàu dầu/hóa chất nhỏ: Hoạt động giao dịch đi hướng phía Bắc tiếp tục trầm lắng và thị trường nhìn chung đang có xu hướng suy yếu. Thị trường chỉ ghi nhận một vài lô hàng BTX cỡ 10–12 KT, từ Muara đi Trung Quốc được Hengyi và Tricon chào thị trường. Cước từ các chủ tàu tiếp tục được chào ra ở mức rất cạnh tranh, quanh 22-23 đô la Mỹ/tấn, chủ yếu do nguồn cung tàu dư thừa tại khu vực Đông Nam Á. Trong khi đó, cước các tuyến từ khu vực Viễn Đông đi WCI/AG tiếp tục diễn biến tích cực. Ghi nhận, cước đã tăng từ 77-78 đô la Mỹ/tấn lên mức 93-95 đô la Mỹ/tấn đối với các lô hàng cỡ 3-5.000 tấn. Nguồn cung tàu sẵn sàng nhận hàng theo hướng WCI/AG vẫn ở mức thấp, tiếp tục hỗ trợ thị trường và duy trì mặt bằng cước cao.

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

	Giá thuê tàu định hạn tuần 32/2026			Giá thuê tàu định hạn tuần 31/2026		
	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM
VLCC	115,000	72,000	52,500	122,500	70,500	52,000
SUEZMAX	72,500	44,000	36,500	71,500	44,000	37,000
AFRAMAX	54,500	38,000	32,000	53,500	37,000	33,000
LR-2	55,000	39,000	34,000	52,000	37,000	33,500
LR-1	35,500	26,500	23,500	35,500	27,500	22,000
MR	29,500	23,000	20,500	30,000	23,000	20,000
HANDY	24,000	18,500	17,000	26,000	18,000	16,000

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	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 ĐỠ GHI NHẬN TRONG TUẦN 32/2026

Name	Type	Blt year	LDT	Demolition place	Price (US\$/t)	DWT	Comments
Uluc Ka	Tanker	2001	8,700	Turkey	-	37,272	
Orange Link	Bulker	2006	3,846	Bangladesh	465.00	16,552	
SSJ Visakhapatnam	Container	1996	8,128	Pakistan	525.00	-	Dely Pipanav (NW India)
Sagar Vijay	Drillship	1985	8,614	-	-	9,239	As is Mumbai

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.