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 34/2026

(19/08/2025 – 25/08/2026)

1. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÃ QUA SỬ DỤNG:

Ở mảng tàu hàng khô, tuần qua chỉ số BDI tăng trở lại, nhích thêm 111 điểm (↑3,9%) l 2.926 điểm. Tổng quan các chỉ số thuê tàu như sau: Duy nhất Capesize BCI vụt tăng thêm 283 điểm (↑6,3%) lên 4.735 điểm. Các phân khúc còn lại nhìn chung ổn định: Panamax BPI tăng nhẹ 11 điểm (↑6,7%) lên 2.166 điểm. Supramax BSI tăng 12 điểm (↑0,7%) lên 1.643 điểm – đánh dấu 2 tuần liền tăng trưởng dương, Handysize BHI cũng nhích thêm 11 điểm (↑1,2%) lên 877 điểm. Sang hoạt động mua bán tàu, bắt đầu với phân khúc Panamax, tàu ***Ivestos 9*** (75.131 dwt, đóng 2008 Trung Quốc) được bán với giá khoảng 11,75 triệu đô la Mỹ - mức này hơi mềm là dễ hiểu vì tàu cần gấp rút lên đà đặc biệt. Tháng 7 vừa qua, tàu chị em ***Ivestos 8*** (75.239 dwt, đóng 2008 Trung Quốc, đến hạn đà đặc biệt 7/2026) cũng được bán với giá tương tự khoảng 11,7 triệu đô la Mỹ. Sang phân khúc Supramax (chiếm tỷ trọng tàu được mua bán nhiều nhất trong tuần), tiếp tục ghi nhận những mặt bằng giá mới ngất ngưỡng. Tàu ***African Wagtail*** (58.340 dwt, đóng 2013, SS 10/2028) được chủ tàu Đan Mạch chốt giá khoảng 20 triệu đô la Mỹ dù tàu đóng tại xưởng DACKS Trung Quốc thay vì nguyên mẫu Nhật và cũng sắp đến hạn đà trung gian DD 10/2026. Trong khi đó, chủ tàu Hy Lạp bán tàu ***Marianna*** (55.753 dwt, đóng 2010 Nhật, DD 03/2028, SS 03/2030) với giá khoảng 17 triệu đô la Mỹ dù máy chính Wartsila. Tháng trước, tàu ***Capt Eugene*** (55.499 dwt, đóng 2010 Nhật, DD 09/2028, SS 06/2030) chỉ được bán với giá mềm hơn khoảng 16,8 triệu đô la Mỹ dù máy chính MAN-B&W. Cuối cùng, trong phân khúc Handysize ghi nhận tàu ***Arklow Spirit*** (34.905 dwt, đóng 2013 Hàn Quốc, DD 10/2026, SS 04/2028) được bán với giá khoảng 16,6 triệu đô la Mỹ - mức khá cao do máy eco. Để dễ so sánh, tàu có trọng tải lớn hơn nhưng già hơn một tuổi là ***Maple Marina*** (37.194 dwt, đóng 2012 Hàn Quốc, DD/SS 10/2027) về tay Người mua Hy Lạp cuối tháng 6 với giá khoảng 14,3 triệu đô la Mỹ.

Ở mảng tàu dầu/hoá chất, tuần qua chỉ số BDTI (Baltic Dirty Tanker Index) nhìn chung khá ổn định, chỉ giảm nhẹ 8 điểm (↓0,2%) còn 2.886 điểm. Ngược lại, chỉ số BCTI (Baltic Clean Tanker Index) nay nhích thêm 70 điểm (↑5,49%) lên 1.344 điểm. Ở hoạt động mau bán tàu, tuần qua ghi nhận sự trở lại nhen nhóm của cỡ tàu VLCC với giá tàu vẫn neo cao ở mức ngất ngưỡng. Tổng quan hoạt động thị trường trong giai đoạn tháng 1-7/2026 diễn ra khá mạnh mẽ, ghi nhận khoảng 370 tàu so với con số 240 tàu năm 2025, tương đương tăng hơn 50% so với cùng kỳ năm 2025. Tổng quan hoạt động chuyển nhượng chủ yếu tập trung trong quý 1, và chững lại dần trong quý II và tháng 7. Trong đó, phân khúc VLCC/ULCC chiếm ưu thế, ghi nhận hơn 80 tàu bán thành công (chiếm khoảng 23% doanh số). Sự gia tăng này phần lớn đến từ chiến dịch mua tàu của liên minh Sinokor-MSC (đã mua lại từ 60-70 tàu trong thời gian ngắn). Vị trí thứ hai thuộc về cỡ tàu MR2, small tankers, Suezmax và Aframax/LR2. Về tuổi tàu, nhu cầu tàu đời mới thu hút sự quan tâm mạnh mẽ, song các tàu già vẫn chiếm ưu thế trên thị trường. Nhìn chung, các báo cáo dữ liệu về lượng giao dịch gia tăng đáng kể trong năm 2026 là kết quả của niềm tin được củng cố, tính thanh khoản được cải thiện và nhu cầu duy trì đối với cả tàu chở dầu hiện đại lẫn tàu đời cũ trên hầu hết các phân khúc.

Name	Blt Year	Blt Place	Dwt	Price M.USD	Buyers	Comment
BULKERS / GENERAL CARGO CARRIERS						
RTM Tasman	2013	HHIC Philippines	205,432	Undisclosed	Undisclosed	Scrubber fitted, DD/SS 06/2028
Mount Dampier	2011	Japan	181,469	38.50	European	Scrubber fitted, DD/SS due 11/2026
Ivestos 9	2008	China	75,131	11.75	Undisclosed	DD/SS due 08/2026
Amaryllis	2013	China	63,500	24.40	Chinese	Eco M/E, DD/SS 08/2028
African Wagtail	2013	DACKS, China	58,340	20.00	Undisclosed	DD 10/2026, SS 10/2028
CBW Lian Yun Gang	2011	China	56,869	Undisclosed	Middle Eastern	DD/SS freshly passed
Amanah Halmahera AMC	2003	Japan	56,020	9.10	Undisclosed	DD/SS 02/2028
Marianna	2010	Japan	55,753	17.00	Undisclosed	M/E Wartsila, DD 03/2028, SS 03/2030
Spar Scorpio	2006	China	53,565	11.50	Chinese	DD/SS due 10/2026
Arklow Spirit	2013	Korea	34,905	16.60	Undisclosed	Eco M/E, DD due 10/2026, SS 04/2028
TANKERS						
Hippolyta	2011	China	320,013	Undisclosed	Undisclosed	Old sale, scrubber fitted, DD 03/2029, SS 04/2031
Olympic Leopard	2011	Korea	319,368	115.00	ADNOC	Old sale, scrubber fitted, DD 1/2027, SS 12/2030
Hellstugutinden	2003	Japan	299,095	57.00	Undisclosed	FSU, lying idle OPL at Khor AlZubair, Iraq since early 02/2026, DD due 10/2026, SS 11/2028
Seasenator	2007	Japan	105,175	Undisclosed	Undisclosed	DD/SS 01/2027
Champion Concept	2005	Croatia	47,171	13.00	Undisclosed	Old sale. chemical IMO II, epoxy coated, DD 07/2028, SS 04/2030
Winfort	2005	Croatia	47,171	13.00		Chemical IMO II, epoxy coated, DD 04/2028, SS 03/2030
CONTAINERS						
Julie	2002	CSBC, Taiwan	30,453	13.50	Undisclosed	2262 teu, reefers 350 teu, DD/SS 11/2027

AS Sicilia	2008	China	25,927	18.00	Undisclosed	1794 teu, reefers 319 teu, DD/SS 06/2027
			OTHERS			
Methane Patricia Camila	2010	Korea	86,272	79.00	Excelerate Energy	LNG, 167270cbm, DD 11/2028, SS 10/2030
Methane Mickie Harper	2010	Korea	86,170	79.00		LNG, 167333cbm, DD 10/2028, SS 12/2030
Victoria Lyra	2008	Korea	58,677	68.00	Undisclosed	LPG, 80623cbm, scrubber fitted, DD/SS 04/2028
Navios Jasmine	2008	China	55,387	34.50	Undisclosed	Fw dely SH 2027, 4730 teu, DD/SS 05/2028

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	310,000 dwt	-	3	Chinese shipyard	Navios	2028-2029	
Tankers	114,000 dwt	-	2	Jiangsu Haifeng Shipbuilding	Yangzijiang Maritime	FH 2029	
Tankers	73,500 dwt	55.00	4	Yangzijiang	Evalend Shipping	2029	Price per unit

Tankers	49,800 dwt	-	4	Jiangsu Haifeng Shipbuilding	Yangzijiang Maritime	2028-2029	
LNG bunkering vessel	6,000 dwt	-	1	Nantong CIMC SOE	Sogestran Group, France	2029	
Bulkers	211,000 dwt	-	1	Hengli H.I., China	-	Sep 2029	
Containers	6,000 teu	-	2	Hengli Heavy Industry	Centrofin, Greece	2028	
Containers	1,900 teu	32.00	4	Wuchang	Ningbo Ocean Shipping	2028-2029	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 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 Ultramax và Supramax tuần qua đóng cửa ở mức 20.728 đô la Mỹ, tăng 220 đô la Mỹ so với mức 20.580 đô la Mỹ của tuần trước. Thị trường duy trì xu hướng cơ bản vững chắc, với hoạt động cải thiện xuất hiện ở một số khu vực. Khu vực Đại Tây Dương cho thấy dấu hiệu tăng cường, trong khi Lục địa và Địa Trung Hải vẫn yếu do lượng tàu dồi dào nhưng có vẻ sắp tìm thấy đáy. Nam Đại Tây Dương duy trì cân bằng, với các chủ tàu giữ vững lập trường, trong khi Châu Á tiếp tục cải thiện nhờ nhu cầu mạnh mẽ hơn từ Bắc Thái Bình Dương và Đông Nam Á đối với tàu 55.000 dwr. Mặc dù mức tăng cước vẫn còn hạn chế, hoạt động gia tăng trước tháng 9 đang củng cố niềm tin cho các chủ tàu, với kỳ vọng thị trường sẽ mạnh mẽ hơn khi bước vào tháng mới. Với tâm lý đó, hoạt động cho thuê định hạn (period) đã tăng lên, với các nhà vận hành Trung Quốc tiến hành thuê tàu sẵn có. Tàu *Dayang Jinlan* (56.469 dwt, đóng 2012) neo tại CJK (30/8) được chốt hợp đồng 5-7 tháng với Sinoway với giá khoảng 15.000 đô la Mỹ, cùng lúc có Chinaland thuê tàu *Yuan Hai Qing Han* (63.776 dwt, đóng 2025) neo tại Qinzhou (27-28/8) khoảng 8-10 tháng với giá khoảng 20.750 đô la Mỹ. Một số giao dịch thỏa thuận riêng tư khác cũng đã được ký kết.

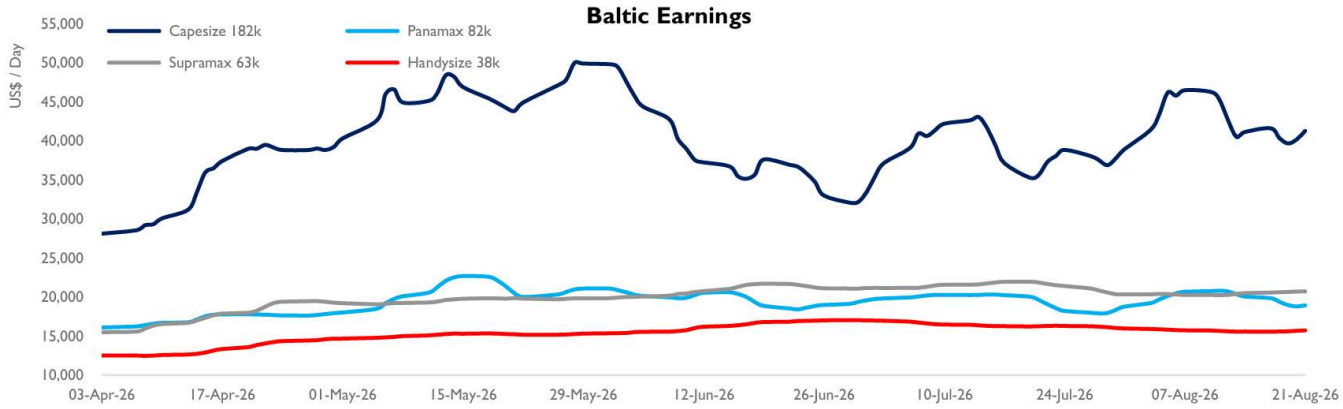
Chỉ số cước trung bình phân khúc **Handies** tuần qua đóng cửa ở mức 15.729 đô la Mỹ, tăng 150 đô la Mỹ so với mức 15.579 đô la Mỹ của tuần trước. Thị trường trải qua một tuần yên ả nhưng cân bằng, với châu Á tiếp tục dẫn dắt khi lượng tàu chờ sẵn sàng khai thác thắt chặt cùng dòng hàng ổn định, đặc biệt từ khu vực Đông Nam Á, đã giúp thị trường Thái Bình Dương củng cố dần. Chỉ số ít biến động, nhưng chúng tôi kỳ vọng sẽ tiếp tục tăng vào tuần tới khi các thành viên thị trường quay trở lại sau kỳ nghỉ hè. Ở phía Tây, Bờ Đông Nam Mỹ giữ vững đà ổn định, nhưng Vịnh châu Mỹ lại sụt giảm mạnh, buộc các chủ tàu phải chấp nhận hạ giá theo mức chào mua của người thuê. Một tàu mẫu Imabari 38 bắt đầu tuần với mức chào 17.000 đô la Mỹ, nhưng mức giá đã giảm xuống sát 11.000 đô la Mỹ vào cuối tuần. Khu vực Continent và Địa Trung Hải tiếp tục ì ạch trong bối cảnh lượng hàng hóa mỏng. Nhìn chung, thế cân bằng đang bắt đầu nghiêng về phía các chủ tàu, với

vị thế tàu tại Châu Á được cải thiện mang lại tín hiệu đáng khích lệ cho những tuần sắp tới. Mặc dù vẫn có những điểm yếu thực sự, chúng ta vẫn đang ở trong một thị trường vững mạnh xét theo lịch sử.

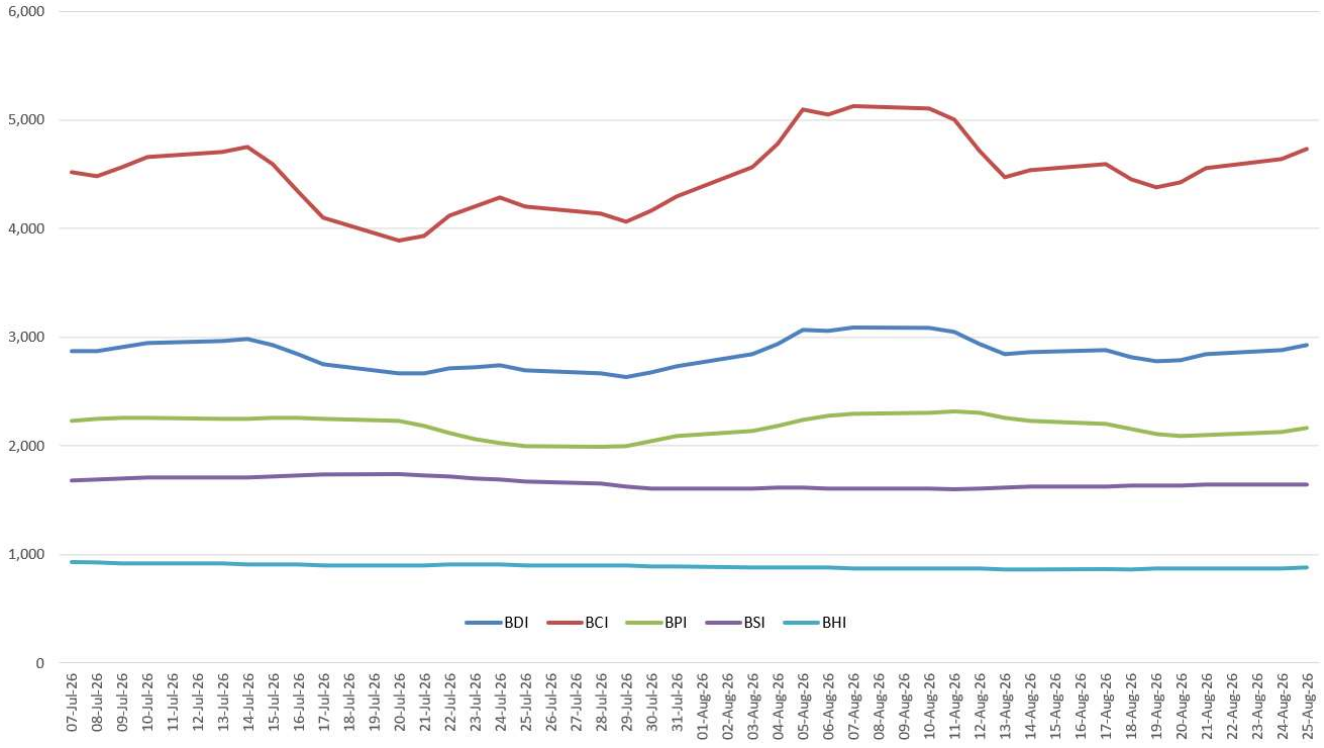
GIÁ THUÊ T/C TRUNG BÌNH TÀU HÀNG KHÔ THAM KHẢO NGÀY 24/08/2026

	US$/ngày	▼/▲	
SUPRAMAX	18.694	▲	220
HANDIES 38K	15.729	▲	150

(so sánh với giá trị ngày 17/08/2026)



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 2 đô la Mỹ/thùng trong phiên khi giới đầu tư chốt lời sau đà tăng gần đây và không mấy chú ý đến các lệnh trừng phạt mới của Mỹ đối với Iran. Hợp đồng dầu Brent giao tháng gần nhất chốt phiên giảm 2,22 đô la Mỹ, tương đương 2,35%, xuống 92,17 đô la Mỹ/thùng. Trong khi đó, dầu WTI của Mỹ giảm 2,05 đô la Mỹ/thùng, tương đương 2,35%, xuống 85,01 đô la Mỹ.

Hoạt động vận chuyển dầu qua eo biển Hormuz, tuyến đường từng đảm nhận khoảng 1/5 nguồn cung dầu toàn cầu, vẫn bị hạn chế. Dữ liệu vận tải cho thấy chưa tới 20 tàu chở hàng hóa đi qua eo biển Hormuz trong cuối tuần, khi các lệnh phong tỏa của Iran và Mỹ tiếp tục hạn chế hoạt động hàng hải qua điểm nghẽn chiến lược đối với các chuyến hàng năng lượng. Các nhà giao dịch cho biết Công ty Dầu mỏ Nhà nước Iraq (SOMO) và QatarEnergy đều chào bán dầu thô để bốc hàng bên trong eo biển Hormuz.

3.2.1 Phân khúc tàu chở dầu thô

Phân khúc tàu VLCC

Sau một nhịp điều chỉnh ngắn, cước tàu VLCC tại khu vực Trung Đông tăng mạnh lên WS570 khi căng thẳng địa chính trị gia tăng trở lại sau các quyết định của Mỹ, khiến chủ tàu đồng loạt nâng mạnh mức chào cước. Nguồn cung tàu nhanh chóng thu hẹp ở cả hai phía kênh Suez, đẩy cước trên nhiều tuyến, bao gồm Brazil, Tây Phi và Fujairah–Oman, tăng mạnh trong một thị trường biến động nhanh và nghiêng rõ về phía chủ tàu. Theo ghi nhận, cước chở 260,000mt trên tuyến WAFR/China, cước cũng tăng mạnh lên WS209.

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	559.559	821.368	↑
USG/Trung Quốc	132.034	186.842	↑

Phân khúc tàu Suezmax

Thị trường Tây Phi tăng mạnh, được thúc đẩy bởi nguồn tàu sẵn sàng nhận hàng trong ngắn hạn ngày càng khan hiếm, lượng hàng hóa cần vận chuyển vào cuối tháng 8 tăng đột biến, cùng với đà tăng mạnh của cước tàu VLCC, đưa chỉ số cước tuyến Nigeria – UKC vượt WS328. Cước được dự báo tiếp tục tăng trong thời gian tới, nhờ chủ tàu đang có lợi thế trong đàm phán và nhu cầu vận chuyển hàng hóa trong nửa cuối tháng vẫn ở mức cao. Tuy nhiên, lượng hàng dự kiến giao vào đầu tháng đang giảm, trong khi tàu Aframax có mức cước cạnh tranh hơn và đang dần chiếm ưu thế tại khu vực USG, có thể hạn chế phần nào đà tăng của thị trường.

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	143.491	174.538	↑
USG / UKC	130.198	162.630	↑

Phân khúc tàu Aframax	Thị trường tàu Aframax được dự báo sẽ tiếp tục duy trì đà tăng vững trong tuần này, khi dòng chảy dầu thô ổn định trong khu vực Australia tiếp tục làm thu hẹp nguồn tàu có sẵn, trong khi chủ tàu vẫn kiên quyết yêu cầu mức phụ phí rủi ro địa chính trị. Tại khu vực Địa Trung Hải, cước đã tăng khoảng 23 điểm, nhờ nhu cầu hỏi tàu duy trì ổn định và nhu cầu thay thế tàu gấp. Tuyến Ceyhan/Lavera hiện đã đạt khoảng WS250, cho thấy cước có khả năng tiếp tục tăng trong thời gian tới, khi nguồn tàu ngày càng bị hút sang thị trường Mỹ trong giai đoạn cuối tháng 8 và đầu tháng 9.

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	111.339	115.005	↑
Med / Med	67.214	89.818	↑
USG / Cont	101.675	90.140	↓
Caribs / USG	97.868	97.268	↓

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

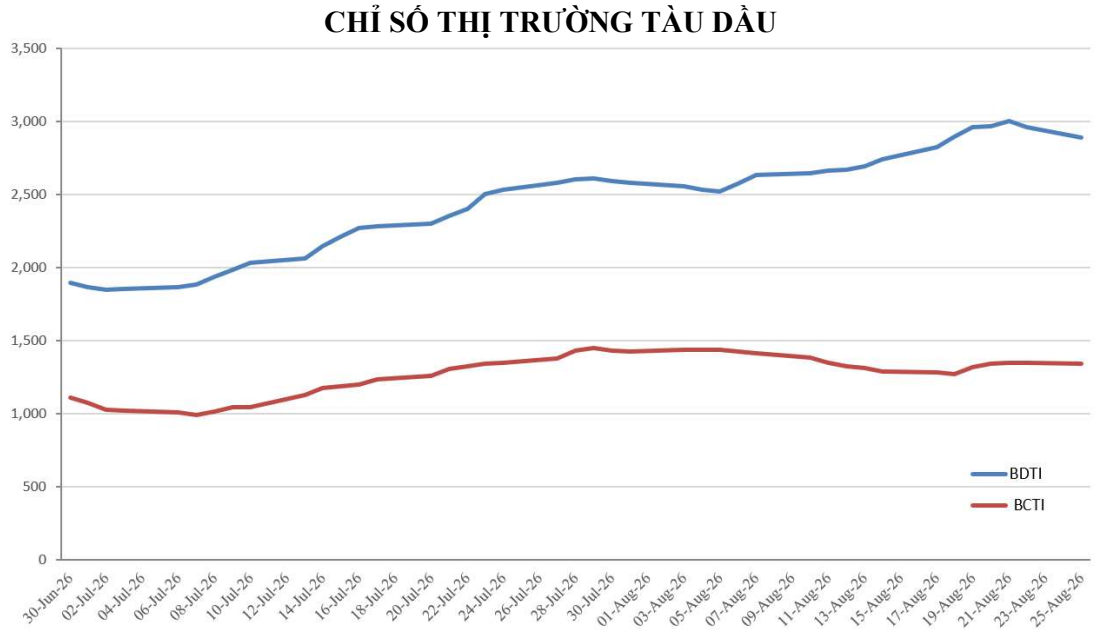
Đối với phân khúc **tàu MR/Handy:** Một tuần nữa tiếp tục là một tuần khó khăn đối với chủ tàu MR tại Địa Trung Hải, khi khối lượng hàng không theo kịp nguồn tàu ngày càng dồi dào. Về cơ bản, thị trường vẫn có khả năng tiếp tục điều chỉnh giảm, tuy nhiên, với tuyến TA đang được giao dịch quanh mức WS115 cho đơn hàng 37.000 tấn, các tàu tại Tây Địa Trung Hải đã lựa chọn chạy rỗng sang khu vực có mức cước hấp dẫn hơn. Một lượng lớn tàu vẫn tập trung tại Đông Địa Trung Hải để chờ các chuyến hàng cuối tháng, điều này nhiều khả năng sẽ tiếp tục gây áp lực lên thị trường trong tuần tới. Tuyến Med–UKC gần nhất được ghi nhận ở mức WS140 cho đơn hàng 37.000 tấn, trong khi X-Med được đánh giá ở mức WS155. Các tuyến vận chuyển dài hơn nhìn chung chưa có nhiều giao dịch được kiểm chứng trong tuần này, với WAFR và Brazil lần lượt được ghi nhận ở mức WS160 và WS165. Hoạt động của phân khúc tàu Handy tại Địa Trung Hải khá trầm lắng trong suốt tuần, do đó cước tiếp tục có thêm các đợt điều chỉnh giảm. Mặc dù một số chủ tàu cố gắng giữ mức 30.000 tấn x WS170, những chủ tàu khác đã phải nhượng bộ trước áp lực cạnh tranh từ nguồn tàu dồi dào. Tại thời điểm báo cáo, mức cước được thị trường thống nhất ở 30.000 tấn x WS165. Cước hiện đã chạm mức đáy từng ghi nhận trong tháng 6. Tương tự như thời điểm hai tháng trước, chủ tàu đang gặp khó khăn trong việc duy trì hiệu quả khai thác tàu, khi chi phí nhiên liệu vẫn ảnh hưởng đáng kể đến thu nhập thực tế. Dự kiến cước sẽ đi ngang ít nhất trong nửa đầu tuần tới, khi danh sách tàu chờ hàng cuối tháng vẫn ở mức dày. Thị trường cần một khởi đầu tuần thực sự sôi động để tạo cơ sở cho triển vọng tăng giá trong nửa cuối tuần.

Phân khúc tàu dầu/hóa chất nhỏ: Hoạt động vận chuyển hóa chất tại khu vực Viễn Đông tiếp tục khá trầm lắng, ngoại trừ tuyến Viễn Đông – Bờ Tây Ấn Độ/Khu vực Trung Đông. Trong tuần này, các nhà nhập khẩu Ấn Độ đã thể hiện sự chấp nhận rõ ràng hơn rằng eo biển Hormuz sẽ chưa thể sớm mở cửa trở lại. Nhu cầu đối với hóa chất và Methanol cũng phản ánh tình trạng này. Cước đối với lô hàng nhỏ hiện ở mức giữa 90 đô la Mỹ /tấn, trong khi cước tàu nguyên chuyến ở mức giữa 80 đô la Mỹ/tấn. Hoạt động vận chuyển dầu cọ vào Ấn Độ khá sôi động. Trong bối cảnh chủ tàu ngày càng e ngại việc đưa tàu về khu vực này, cước tiếp tục tăng, với các giao dịch đã được chốt ở mức giữa 40 đô la Mỹ/tấn. Thị trường kỳ vọng đà tăng có thể tiếp tục duy trì và hướng lên vùng 47–48 đô la Mỹ/tấn. Một số lô hàng CPP trong khu vực đã xuất hiện trên thị trường trong tuần này, tuy nhiên mức độ hoạt động vẫn thấp hơn đáng kể so với sản lượng trước chiến tranh.

Tuyến Tây Bắc Âu – Địa Trung Hải tiếp tục duy trì hoạt động sôi động, với thêm các lô hàng FAME và Ethanol được Trafigura và Cargill đưa ra thị trường. Đúng như dự kiến, nguồn tàu tại khu vực Continent đã thắt chặt nhẹ đối với các ngày nhận hàng nửa đầu tháng 9, với các lô hàng mới nhất cho thấy mức cước cao hơn khoảng 50.000–60.000 đô la Mỹ so với mức giao dịch gần nhất. Tuy nhiên, điều này sẽ khiến nguồn tàu tại Địa Trung Hải trở nên dồi dào trong tháng 9, qua đó tiếp tục gây áp lực lên một thị trường vốn đang khá trầm lắng. Sau gần hai năm không có hoạt động vận chuyển FAME từ châu Âu sang Mỹ, thị trường bất ngờ ghi nhận sự trở lại của nhu cầu. Bunge đang tìm 2 lô, mỗi lô 10.000 tấn, từ Bilbao và Ravenna; Trafigura tìm 14.000 tấn từ Continent; và ADM tìm 14.000 tấn từ Hamburg, tất cả đều đi Bờ Đông Mỹ + Vịnh Mexico (USEC + USG) trong tháng 9. Đối với hàng SUA, Glencore đã thắng thầu tại Argentina và đang tìm 15.000–18.000 tấn từ Bilbao đi Argentina cho các ngày nhận hàng nửa đầu tháng 9. Tricon vẫn gặp khó khăn trong việc thu xếp tàu cho lô hàng Bandirma – Yanbu. Chủ tàu đang chào cước ở vùng 70 đô la Mỹ/tấn, trong khi phía thuê tàu đang tìm cách chốt ở vùng 50 đô la Mỹ/tấn. Lô hàng Yanbu – Continent của Shell, được chốt ở mức 1,7 triệu đô la Mỹ lumpsum, cách đây hai tuần, hiện được xem là mức giao dịch cá biệt và cao hơn mặt bằng chung. Các lô hàng khác từ Biển Đỏ sang châu Âu, bao gồm 10.000 tấn Baseoil của Trafigura và 7.000 tấn UCO của P66, đã thu hút đủ sự quan tâm từ chủ tàu để giữ cước quanh hoặc thấp hơn mức giao dịch gần nhất.

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

	Giá thuê tàu định hạn tuần 34/2026			Giá thuê tàu định hạn tuần 33/2026		
	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM
VLCC	-	-	-	113,000	72,000	52,500
SUEZMAX	-	-	-	73,000	44,500	36,000
AFRAMAX	-	-	-	54,500	38,500	32,500
LR-2	-	-	-	55,500	39,500	34,000
LR-1	-	-	-	35,000	26,000	24,500
MR	-	-	-	29,500	23,500	21,000
HANDY	-	-	-	24,500	19,000	17,500



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	▼ 2	440-445	▼ 2	450-455	▼ 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 34/2026

Name	Type	Blt year	LDT	Demolition place	Price (US$/lt)	DWT	Comments
Tai Hang 3	Bulkers	1997	10,607	China	-	73,048	
Maria	Bulkers	1997	6,140	Pakistan	532.00	27,369	
Gang Hai 666	Bulkers	1989	5,733	Bangladesh	-	27,934	
Frio Hellenic	Reefers	1999	6,420	India	675.00	11,070	Incl abt 135mt aluminum content
Arkadia	Reefers	1992	4,628	-	463.00	7,911	As is Busan

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.