



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 Commune, HCMC

Tel: 028-38817289

www.pioneershipbrokers.com.vn

TÌNH HÌNH THỊ TRƯỜNG

TUẦN 39/2026

(23/09/2025 – 29/09/2026)

1. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÃ QUA SỬ DỤNG:

Ở mảng tàu hàng khô, nhìn chung hoạt động thuê tàu vẫn diễn ra khá mạnh mẽ vững chắc, cước tàu cũng đang ở mức cao nhờ nhu cầu vận chuyển gia tăng và danh sách tàu được thất chặt. Tuy vậy, thị trường hơi chững lại vì kỳ nghỉ lễ từ cuối thứ 6 tuần trước ở một vài quốc gia Châu Á (Hàn Quốc, Trung Quốc, Đài Loan). Chỉ số BDI lại quay đầu giảm đến 254 điểm (↓7,4%) còn 3.178 điểm. Tổng quan các chỉ số thuê tàu như sau: Duy nhất Capesize BCI bốc hơi 789 điểm (↓13,4%) còn 5.103 điểm, có thể do khối lượng quặng sắt từ Úc sụt giảm và lượng tàu chạy ballast tăng ở khu vực Thái Bình Dương. Các phân khúc còn lại vẫn duy trì đà tăng ổn định: Panamax BPI tăng 91 điểm (↑3,9%) lên 2.390 điểm. Trong khi đó, Supramax BSI nhích thêm 21 điểm (↑1,18%) lên 1.797 điểm – chỉ số cao nhất sau hơn 4 năm (ghi nhận 1.700 điểm ngày 5/8/2022). Tương tự, Handysize BHI cũng tích lũy 16 điểm (↑1,6%), thành công vượt ngưỡng 1.000 điểm lên 1.013 điểm - chỉ số cao nhất sau gần 4 năm (ghi nhận 1.012 điểm ngày 14/10/2022). Đối với mảng mua bán tàu đã qua sử dụng, các giao dịch tuần qua tương đối khiêm tốn. Sở dĩ vậy do giá tàu hiện đứng mức cao nên các giao dịch mua bán tàu đa phần chậm lại. Ở phân khúc Panamax, ghi nhận tàu **Geneva Star** (75.843 dwt, đóng 2009 Nhật, DD 04/2027, SS 01/2029) về tay Người mua Hy Lạp với giá khoảng 17 triệu đô la Mỹ - mức này sẽ thiết lập mốc tham chiếu mới cho cỡ tàu Panamax 15-17 tuổi đóng Nhật. Người mua Trung Quốc vừa chốt tàu già hơn **Good Hope Max** (76.739 dwt, đóng 2005 Nhật, DD 02/2028, SS 03/2030) với giá khoảng 12,6 triệu đô la Mỹ. Giá này hơi cao nếu so sánh với tàu trẻ hơn một tuổi **King Loong** (77.430 dwt, đóng 2006 Nhật) vừa được chốt tuần trước xung quanh 13 triệu đô la Mỹ dù vừa qua đã đặc biệt tháng 6/2026. Ở phân khúc Supramax, tàu **Euro Band** (58.761 dwt, đóng 2009 xưởng Nhật Tsuneishi đặt tại Cebu, Philippines, DD 12/2026, SS 01/2027) được bán với giá khoảng 15,5 triệu đô la Mỹ. Mức này khá tốt dù sắp lên đà trung gian, hơn nữa là cỡ tàu 58k Dwt cũng đang được săn đón nhiều. Ở phân khúc Handysize, tàu **CS Calla** (37.482 dwt, đóng 2011 Trung Quốc, DD/SS 10/2026) về tay Người mua Trung Quốc với giá 11 triệu đô la Mỹ - mức này hợp lý do tàu sắp lên đà đặc biệt nên giá cần hấp dẫn để chốt nhanh. Tàu khác nhỏ hơn là **Celeste** (34.295 dwt, đóng 2012 Trung Quốc, DD/SS 2/2027) được chủ tàu Hy Lạp bán với giá khoảng 11 triệu đô la Mỹ - giá này cũng không cao, hạn đà cũng còn ngắn. Được biết tàu này chỉ có một đời chủ tàu Hy Lạp từ lúc đóng mới, danh sách máy móc thiết bị tốt (đa phần sản xuất tại Hàn Quốc).

Ở mảng tàu dầu/hoá chất, thị trường thuê tàu vẫn diễn ra khá sôi nổi nhờ các “điểm nóng địa chính trị và các điểm nghẽn thương mại” quan trọng. Sự ảnh hưởng do khủng hoảng nhiên liệu ở vùng Vịnh ngày một lan rộng, cước thuê tàu chở dầu đường dài tăng phi mã nhờ nhu cầu nóng sốt trong khi nguồn cung tàu hạn chế do tâm lý né tránh rủi ro. Chỉ số BDTI (Baltic Dirty Tanker Index) tăng 287 điểm (↑5,5%) lên 5.444 điểm. Chỉ số BCTI (Baltic Clean Tanker Index) cũng tích lũy thêm 254 điểm (↑12,45%) lên 2.293 điểm. Hết quý 3/2026, so với đầu năm nay thì các chỉ số đến nay đã thay đổi như sau: BDTI đã tăng 4.237 điểm (↑351%) còn BCTI thì tăng 1.541 điểm (↑204,9%). Ở hoạt động mua bán tàu đã qua sử dụng, ghi nhận các giao dịch bất ngờ sôi nổi dòn như cơn sóng với số lượng lên đến 30 tàu. Trong đó tỷ lệ đóng góp các phân khúc phân bổ như sau: MR trở lại vị thế cao nhất với 9 tàu (tương ứng 30%), VLCC và Suezmax đồng hạng hai với 6 tàu mỗi phân khúc, Aframax-LR và cỡ tàu Handy (cụ thể là 37k Dwt) đều ghi nhận 3 tàu mỗi phân khúc. Đối với phân khúc MR, tàu chemical **STI Dama** (49.999 dwt, đóng 2014 Hàn Quốc, DD 07/2027, SS 07/2029) được bán thành công với giá khoảng 37,5 triệu đô la Mỹ. Mức này hợp lý nếu so với tàu già hơn một tuổi **Ardmore**

Endeavour (49.859 dwt, đóng 2013 Hàn Quốc, DD 9/2026, SS 07/2028) bán tuần trước với giá khoảng 36 triệu đô la Mỹ. Hai tàu trên đều đã lắp máy lọc khí scrubber và máy chính eco. Tháng 7, từng có tin tàu chemical già **Dylan** (49.998 dwt, đóng 2009 Trung Quốc, DD 05/2027, SS 05/2029) được chốt với giá xung quanh 20,9 triệu đô la Mỹ song không thành công. Nay tàu đã về tay Người mua Hy Lạp với giá mềm hơn khoảng 19,5 triệu đô la Mỹ. Nhiều giao dịch bán tàu MR đa dạng tuổi và xưởng đóng khác cũng có thể làm ví dụ so sánh thêm cho các thương vụ sau này.

Name	Blt Year	Blt Place	Dwt	Price M.USD	Buyers	Comment
BULKERS / GENERAL CARGO CARRIERS						
LC Milady	2011	China	93,758	14.00	Undisclosed	DD/SS due
RTM Dias	2013	Japan	89,892	21.40	Chinese	Mewis duct and high-performance AF paint, DD/SS 01/2028
RTM Flinders	2013	Japan	89,892	21.40		Mewis duct and high-performance AF paint, DD/SS 03/2028
GCL Hazira	2021	NACKS, China	81,986	38.80	European	Eco M/E, DD/SS due 11/2026
New Wavelet	2021	NACKS, China	81,984	42.00	Undisclosed	Eco M/E, DD passed 08/2026, next DD/SS 07-10/2029
Babitonga	2019	Japan	81,770	38.50	Sincere Navigation	Eco M/E, DD 10/2027, SS 10/2029
Good Hope Max	2005	Japan	76,739	12.50	Chinese	DD 02/2028, SS 03/2030
Geneva Star	2009	Japan	75,843	17.00	Greek	DD 04/2027, SS 01/2029
Euro Band	2009	Tsuneishi Cebu, Philippines	58,761	15.50	Undisclosed	DD due 12/2026, SS 01/2027
CS Calla	2011	China	37,482	11.00	Chinese	Ice class 1C, DD/SS due 10/2026
Celeste	2012	China	34,295	11.10	Greek	Semi-box shaped, DD/SS 02/2027
Propel Progress	1997	Japan	30,848	4.20	Undisclosed	Log-fitted, semi-box shaped, DD/SS 03/2027
TANKERS						
Olympic Target	2011	Korea	319,861	300.00	Undisclosed	Scrubber fitted, M/E Wartsila flex, DD 07/2029, SS 04/2031
Olympic Light	2011	Korea	317,106			Scrubber fitted, M/E Wartsila flex, DD 03/2028, SS 01/2031
Atherina	2011	Korea	319,471	146.00	Korea, Sinokor Maritime	DD 04/2029, SS 01/2031
Seeb	2011	Korea	319,439	160.00	Undisclosed	Scrubber fitted, eco M/E, DD/SS due 10/2026
Seaking	2013	Korea	319,063	177.00	Undisclosed	Scrubber fitted, eco M/E, DD/SS 03/2028
Samail	2011	Japan	302,845	160.00	Undisclosed	Scrubber fitted, DD/SS due 11/2026

Suez Protopia	2008	Korea	160,391	82.00	Undisclosed	Eco M/E, DD due 11/2026, SS 05/2028
Speedway	2017	Korea	158,594	98.50	Turkish, BGN International	Eco M/E, DD/SS 01/2027
Almi Galaxy	2012	Korea	157,787	88.00	Undisclosed	DD/SS 02/2027
Ture	2004	Japan	155,039	50.00	Undisclosed	DD 07/2027, SS 08/2029
Vendavel	2011	China	149,999	94.50	Undisclosed	DD 08/2029, SS 05/2031
Poros	2008	Japan	149,876	80.00	Undisclosed	DD/SS 08/2028
TP Affinity	2016	Korea	114,070	73.00	Undisclosed	DD 07/2029, SS 07/2031
United Venture	2010	Japan	105,304	49.40	Undisclosed	Laid up, DD 01/2027, SS 01/2029
Eurointegrity	2009	Korea	105,291	60.00	Undisclosed	DD 01/2027, SS 01/2029
Chemtrans Nova	2006	China	73,870	20.00	Undisclosed	DD/SS due 11/2026
London Star	2006	China	73,869	18.50	Undisclosed	DD/SS due 10/2026
VS Prospera	2005	China	73,869	17.00	Undisclosed	DD 07/2027, SS 07/2029
Al-Amerat	2008	Korea	51,022	17.50	Undisclosed	Chemical IMO II, zinc silicate coated, DD due 11/2026, SS 12/2028
Virgen Del Cisne	2009	Korea	50,078	25.50	Undisclosed	Scrubber fitted, chemical IMO III, epoxy coated, DD 07/2027, SS 05/2029
STI Dama	2014	Korea	49,999	37.50	Toco Corp	Scrubber fitted, chemical IMO II/III, epoxy phenolic coated, eco M/E, DD 07/2027, SS 07/2029
Sea Runner	2008	China	49,999	20.50	Greek	Chemical IMO II/III, epoxy coated, DD due 10/2026, SS 09/2029
Dylan	2009	China	49,998	19.50	Greek	Chemical IMO II, epoxy coated, DD 05/2027, SS 05/2029
Pacific Onyx	2013	Japan	49,996	Undisclosed	Undisclosed	Scrubber fitted, DD/SS 03/2028
Puffin Pacific	2020	Korea	49,904	49.00	Undisclosed	Scrubber fitted, chemical IMO II, epoxy phenolic coated, eco M/E, DD 06/2028, SS 06/2030
Ocean Sunrise	2006	Japan	48,711	17.50	Undisclosed	DD 02/2029, SS 01/2031
Atlantic Crown	2007	Korea	47,128	19.10	Undisclosed	Chemical IMO III, epoxy coated, DD/SS 08/2027

Vitality	2002	Korea	37,297			Chemical IMO III, epoxy coated, ice class 1B, DD/SS due 01/2027
				17.00	Undisclosed	Chemical IMO III, epoxy phenolic coated, ice class 1B, DD/SS due 12/2026
Sunflyte	2001	Korea	37,272			
Easterly Symphony	2009	Korea	36,677	20.00	Danish	Chemical IMO II, epoxy phenolic coated, DD 11/2027, SS 09/2029
CONTAINERS						
Vela	2009	China	56,535	10.00	Undisclosed	4254 teu, DD 06/2027, SS 08/2029
OTHERS						
Hellas Poseidon	2015	Korea	54,361	101.00	Chinese	LPG, 82320cbm, DD 09/2028, SS 11/2030
Vishvakarmaa	2009	Korea	58,560	74.00	Undisclosed	LPG, 80793cbm, DD 03/2027, SS 01/2029

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
	09/2026	1M	3M	6M	12M		
CAPE SIZE							
180k dwt	Resale	85.00	4%	4%	6%	12%	65.25
180k dwt	5 tuổi	74.00	3%	3%	8%	19%	50.75
170k dwt	10 tuổi	58.00	4%	4%	10%	25%	36.25
150k dwt	15 tuổi	38.00	3%	4%	10%	43%	23.00
PANAMAX							
82k dwt	Resale	47.00	3%	4%	11%	14%	38.50
82k dwt	5 tuổi	42.00	5%	6%	15%	23%	32.25
76k dwt	10 tuổi	33.00	8%	12%	16%	28%	23.25
74k dwt	15 tuổi	22.50	5%	6%	18%	26%	15.50
SUPRAMAX							
62k dwt	Resale	44.00	1%	2%	6%	14%	36.75
58k dwt	5 tuổi	39.00	1%	3%	10%	23%	28.75
56k dwt	10 tuổi	30.00	3%	7%	7%	28%	21.00
52k dwt	15 tuổi	19.50	5%	11%	22%	26%	14.25
HANDYSIZE							
37k dwt	Resale	37.50	1%	4%	9%	14%	30.75
37k dwt	5 tuổi	31.00	0%	4%	13%	17%	24.50
32k dwt	10 tuổi	24.00	0%	4%	17%	17%	17.00
28k dwt	15 tuổi	13.00	0%	0%	4%	8%	10.50
Giá trị tàu dầu/hóa chất (đv: triệu đô la Mỹ)		% thay đổi theo (M (month) = tháng)					TB 5 năm
	09/2026	1M	3M	6M	12M		
VLCC							
310k dwt	Resale	187.00	2%	7%	7%	27%	125.25
310k dwt	5 tuổi	162.00	3%	12%	16%	38%	97.25
250k dwt	10 tuổi	137.00	3%	19%	25%	57%	71.50
250k dwt	15 tuổi	109.00	9%	31%	36%	88%	51.00
SUEZMAX							
160k dwt	Resale	133.00	11%	16%	23%	43%	85.00
150k dwt	5 tuổi	111.00	11%	17%	26%	46%	67.25
150k dwt	10 tuổi	91.00	8%	14%	28%	49%	51.50
150k dwt	15 tuổi	70.00	3%	12%	32%	73%	36.25
AFRAMAX							
110k dwt	Resale	95.00	0%	3%	9%	27%	70.75
110k dwt	5 tuổi	85.00	0%	6%	17%	36%	57.25
105k dwt	10 tuổi	72.50	0%	4%	21%	45%	44.00
105k dwt	15 tuổi	54.00	4%	14%	35%	66%	30.75
MR							
52k dwt	Resale	60.00	3%	-2%	5%	15%	47.50
52k dwt	5 tuổi	50.00	4%	-2%	6%	19%	38.25
45k dwt	10 tuổi	40.00	5%	-2%	8%	25%	28.50
45k dwt	15 tuổi	27.00	4%	-7%	4%	46%	19.25

2. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÓNG MỚI:

Type	Size	Price (m.usd)	Qty	Yard	Owners	Delivery	Comments
Tankers	115,000 dwt	-	1	GSI, China	Union Maritime	2027	
Tankers	75,000 dwt	61.00	2	Yangzijiang	Transpetrol, Belgium	Q1&Q2 2030	Price per unit
Tankers	49,800 dwt	-	2	Jingjiang Nanyang Shipbuilding	Union Maritime	2027	
Tankers	40,800 dwt	-	3	Anhui Shipyard	Augusta Due	2029	
Tankers	19,900 dwt	-	2	Fukuoka	Union Maritime	2028-2029	J19 type stainless steel chemical tankers
Tankers	13,500 dwt	22.00	6	China Merchants Nanjing Shipyard	Nanjing Shenghang Shipping	2028-2030	Price per unit, stainless steel
Bulkers	211,000 dwt	-	2	Wuhu	Union Maritime	2029	
Bulkers	64,500 dwt	35.70	2	Jiangmen Nanyang	Jinhui	Q3 2029	Price per unit
Bulkers	64,500 dwt	-	2+1	Jiangsu Soho	Dassler Schiffharts	FH 2029	
Bulkers	40,000 dwt	-	2	Imabari	Union Maritime	2027&2029	
Container	18,600 teu	195.00	20	Hengli	Maersk	2029-2030	Price per unit, LNG dual fuel, possibly with options for a dozen more
Container	18,600 teu	195.00	6	New Times	Maersk	2029-2030	Price per unit, LNG dual fuel, possibly with options for a dozen more
Container	10,100 teu	122.60	4	Hanjin	Navios	Apr 2029	Price per unit
PCTC	8,600 teu	Exceed 100.00	10	CMHI Weihai (6), GSI China (2), Fujian Mawei (2)	MSC Group's Global Car Carriers	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)				
	09/2026	1M	3M	6M	12M
Capesize (180.000 dwt)	75.0	0.00%	0.00%	2.74%	4.90%
Panamax (77.000 dwt)	37.5	0.00%	0.00%	2.74%	2.74%
Supramax (61.000 dwt)	34.5	0.00%	0.00%	2.99%	2.99%
Handysize (37.000 dwt)	31.0	0.00%	0.00%	5.08%	5.08%

Giá trị tàu dầu/dầu/hóa chất đóng mới (đv: triệu đô la Mỹ)	% thay đổi theo (M (month) = tháng)				
	09/2026	1M	3M	6M	12M
VLCC (300.000 dwt)	130.0	0.00%	0.00%	0.00%	1.56%
Suezmax (170.000 dwt)	89.0	0.00%	0.00%	0.00%	3.49%
A.max (115.000 dwt)	74.0	0.00%	0.00%	1.35%	1.35%
MR (56.000 dwt)	50.5	0.00%	0.00%	0.99%	-1.92%

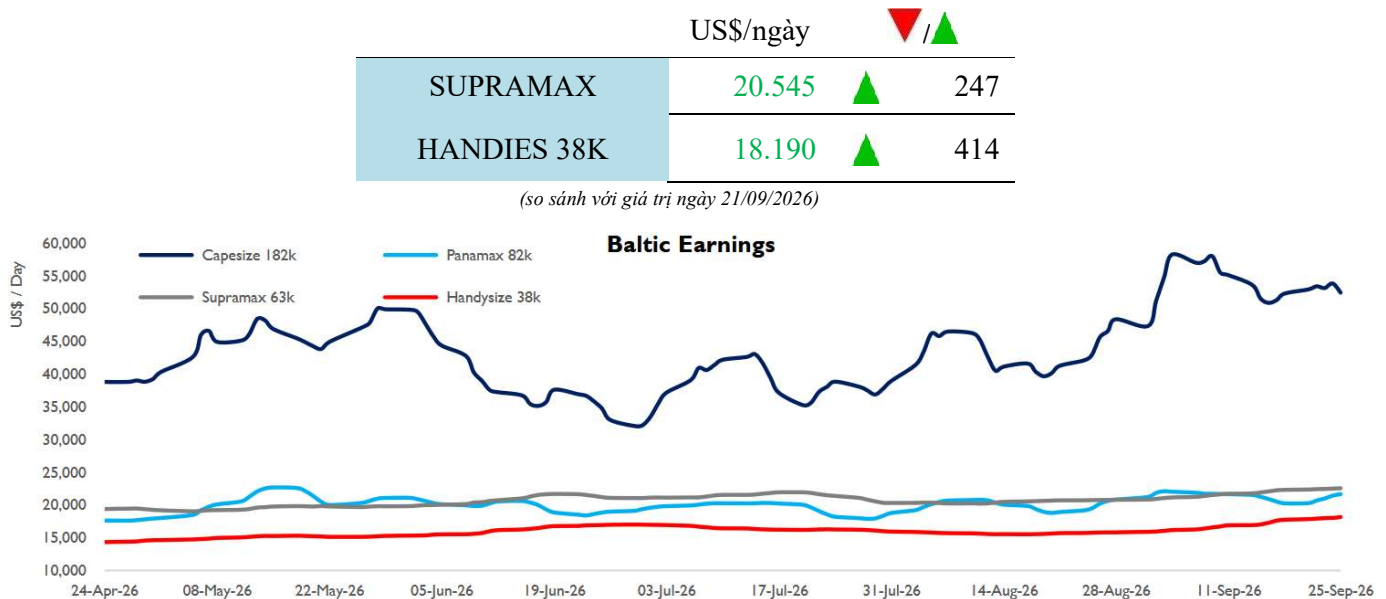
3. THỊ TRƯỜNG THUÊ TÀU

3.1. Thị trường thuê tàu hàng khô:

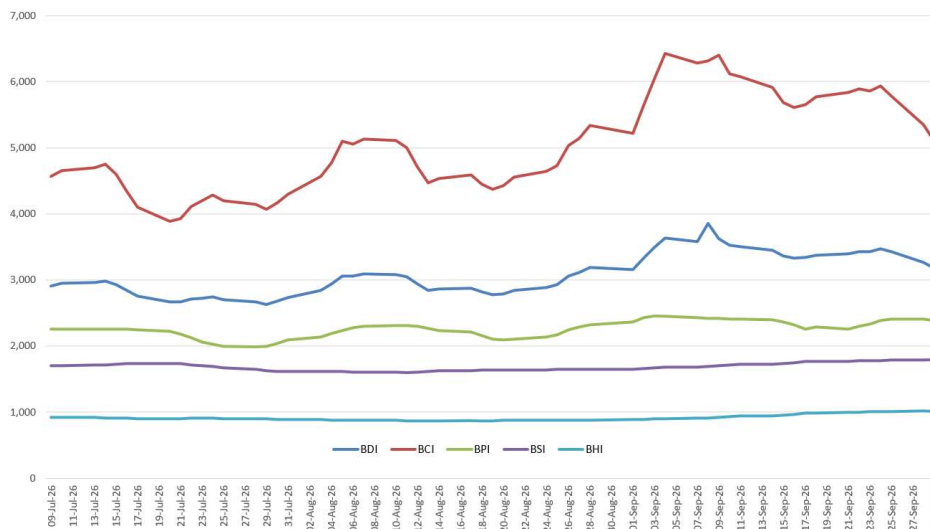
Chỉ số cước trung bình phân khúc **Ultramax** và **Supramax** tuần qua đóng cửa ở mức 22.579 đô la Mỹ, tăng 247 đô la Mỹ so với mức 22.332 đô la Mỹ của tuần trước. Phân khúc tàu 60.000 dwt cải thiện nhờ lượng tàu giao ngay bị thắt chặt. Hoạt động tại khu vực châu Á trầm lắng hơn do các kỳ nghỉ ở Nhật Bản và Viễn Đông, khiến thị trường phần lớn mang tính chất thăm dò, mặc dù các tuyến hàng backhaul từ Bắc Thái Bình Dương và các tuyến thương mại Indonesia đi Ấn Độ/Bangladesh vẫn tiếp tục đóng vai trò hỗ trợ tốt nhất. Các yêu cầu định vị mang tính chọn lọc cũng giúp các chủ tàu đạt được mức giá cước vững chắc hơn. Nhu cầu thuê định hạn vẫn tiếp tục khả quan, với thông tin cho hay một tàu 64.000 dwt hiện đại neo tại Việt Nam đã chốt hợp đồng thuê 5-7 tháng với giá khoảng 24.500 đô la Mỹ, củng cố thêm triển vọng ngày càng tích cực.

Chỉ số ước trung bình phân khúc **Handies** tuần qua đóng cửa ở mức 18.190 đô la Mỹ, tăng 414 đô la Mỹ so với mức 17.776 đô la Mỹ của tuần trước. Thị trường đã trải qua một tuần giao dịch đầy khởi sắc tiếp theo. Động lực tiếp tục được củng cố trên khắp khu vực Continent và Địa Trung Hải, với các thương vụ chở hàng phế liệu vẫn được chốt ở mức giá cao, mặc dù giá cước đã giảm nhẹ so với các đỉnh điểm ghi nhận vào tuần trước. Tại Continent, hãng Weco Bulk chốt tàu **Lefteris-T** (36.006 dwt, đóng 2012) neo ở Rotterdam, tuyến đi qua vùng Baltic đến Thổ Nhĩ Kỳ chở hàng phế liệu với giá khoảng 26.000 đô la Mỹ. Khu vực Vịnh châu Mỹ vẫn duy trì ổn định và có phần trầm lắng hơn so với tuần trước, nhưng nhu cầu hỏi thuê liên tục tiếp tục làm bệ đỡ cho mức cước vững chắc. Đầu tuần, tàu **Navi Sun** (34.398 dwt, đóng 2015) neo ở Brownsville được Drydel chốt cho chuyến hành trình vượt Đại Tây Dương từ Vịnh Mỹ đi Tây Ban Nha chở hàng rời với giá khoảng 25.000 đô la Mỹ. Khu vực Nam Đại Tây Dương tiếp tục nổi bật là thị trường vững chắc nhất ở Đại Tây Dương, với tuyến tuyến HS4 đóng cửa ngày hôm nay ở mức 25.568 đô la Mỹ. Khu vực Thái Bình Dương duy trì trầm lắng và nhìn chung ổn định, với các kỳ nghỉ ở châu Á làm hạn chế hoạt động và giá cước duy trì quanh mức thu nhập từ thị trường Baltic. Mặc dù danh sách tàu trống kéo dài hơn một chút, nhu cầu hàng hóa dồi dào đã giúp thị trường giữ được sự cân bằng.

GIÁ THUÊ T/C TRUNG BÌNH TÀU HÀNG KHÔ THAM KHẢO NGÀY 28/09/2026



CHỈ SỐ THỊ TRƯỜNG TÀU HÀNG KHÔ



3.2. Thị trường thuê tàu dầu/hóa chất:

Theo ghi nhận, tại thời điểm báo cáo, giá dầu Brent tăng 2,98 đô la Mỹ, tương đương 2,86%, lên 107,30 đô la Mỹ/thùng, sau khi có thời điểm chạm mức cao nhất kể từ ngày 15/9. Dầu thô WTI của Mỹ tăng 2,81 đô la Mỹ, tương đương 3,04%, lên 95,22 đô la Mỹ/thùng. Theo các chuyên gia phân tích, giá dầu dường như đã tăng mạnh sau khi Tổng thống Trump bác bỏ đề xuất hòa bình của Iran. Ở một diễn biến khác, xuất khẩu dầu thô từ các nhà sản xuất chủ chốt ở Trung Đông đã phục hồi trong tháng 9 lên 12,8 triệu thùng/ngày, mức cao nhất kể từ khi chiến tranh bắt đầu vào tháng 2, theo dữ liệu sơ bộ của Kpler công bố hôm thứ Hai. Đà phục hồi diễn ra khi Ả Rập Xê-út và Các Tiểu vương quốc Ả Rập Thống nhất (UAE) tăng xuất khẩu. Lượng xuất khẩu phục hồi sau khi hoạt động vận chuyển qua eo biển Hormuz được cải thiện. Theo dữ liệu, lưu lượng dầu qua eo biển này dự kiến đạt khoảng 7,4 triệu thùng/ngày trong tháng 9, trong bối cảnh Saudi Arabia chuyển hướng một phần xuất khẩu từ cảng Yanbu trên Biển Đỏ sang cảng Ras Tanura ở phía đông sau các cuộc tấn công làm hư hại tuyến đường ống Đông-Tây. Giá dầu Brent tăng nhẹ 0,4% trong tuần trước, trong khi WTI giảm hơn 7% do lo ngại Mỹ có thể cấm xuất khẩu diesel nhằm hạ nhiệt giá nhiên liệu đang ở mức kỷ lục. Động thái này có thể khiến hoạt động lọc dầu tại Mỹ bị thu hẹp.

3.2.1 Phân khúc tàu chở dầu thô

Phân khúc tàu VLCC	Cước tại khu vực Trung Đông giảm nhẹ trong tuần này nhưng vẫn duy trì trên mức WS 1.000, được hỗ trợ bởi hoạt động STS ngoài khơi Oman gia tăng sau những gián đoạn đối với năng lực vận chuyển đường ống của Ả Rập Xê Út, cùng với nhu cầu mua hàng mạnh mẽ chuẩn bị cho mùa đông của Trung Quốc. Ở khu vực Đại Tây Dương, các chuyến chở 260.000 tấn từ Tây Phi sang Trung Quốc giảm một vài điểm và hiện duy trì quanh mức WS511.		
	Tuyến	Cước TCE tuần trước (đô la Mỹ/ngày)	Cước TCE tuần này (đô la Mỹ /ngày)
	Trung Đông/ Trung Quốc	1.241.097	1.234.685
	USG/Trung Quốc	527.477	401.101

Phân khúc tàu Suezmax

Cước tại khu vực Tây Phi duy trì ổn định quanh mức WS435, được hỗ trợ mạnh bởi hoạt động thuê tàu tích cực và nhu cầu từ khu vực Vịnh Hoa Kỳ. Tại khu vực Biển Đen, thị trường tiếp tục duy trì ở mức cao, với cước quanh WS500.

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	238.770	230.625	↓
USG / UKC	248.413	229.180	↓

Phân khúc tàu Aframax

Cước tại khu vực Trung Đông tăng vọt, được thúc đẩy bởi hoạt động ký kết tàu diễn ra mạnh mẽ cho các chuyến đi châu Á từ Fujairah và Oman. Tại khu vực Địa Trung Hải, mặt bằng cước cũng tăng đáng kể, với mức thu nhập tàu đặc biệt cao, vượt mức 280.000 đô la Mỹ/ngày, tính trên cơ sở tuyến Ceyhan/Lavera, và cước tăng lên WS557.

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	189.659	314.796	↑
Med / Med	213.711	288.783	↑
USG / Cont	123.487	213.992	↑
Caribs / USG	132.534	209.169	↑

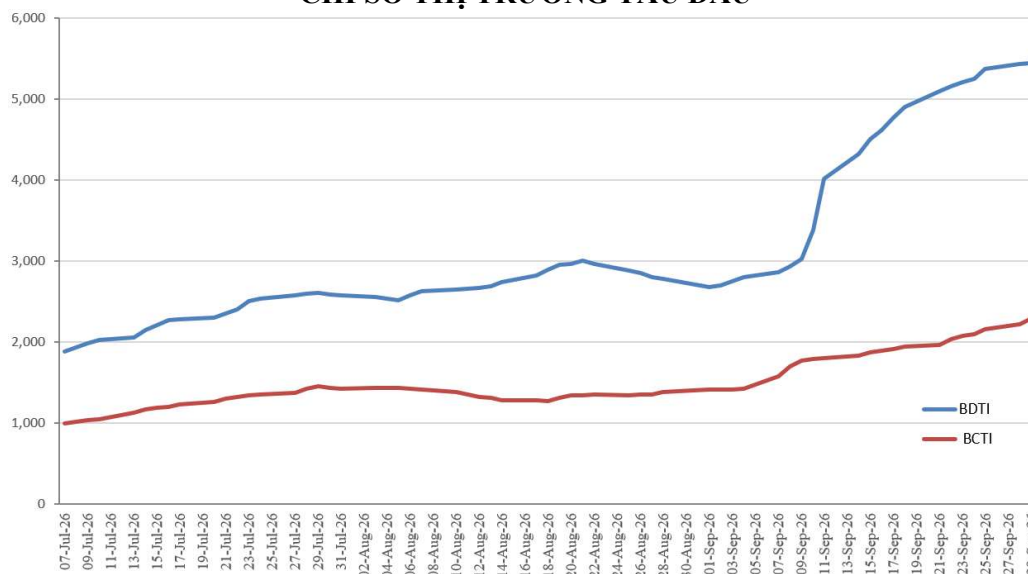
3.2.2 Phân khúc tàu chở dầu thành phẩm/ hóa chất:

Đối với phân khúc **tàu MR/Handy**: Theo ghi nhận, các giao dịch thay thế tàu tiếp tục thiết lập mặt bằng cao cho thị trường MR Đông Nam Á, với tuyến TC7 vượt WS500. Trong khi đó, các cơ hội khai thác chuyên ngắn hạn, giao tàu ngay với mức sinh lời hấp dẫn đang giúp chủ tàu có thể kiên nhẫn chờ các lô hàng cho thời gian tới. Nguồn tàu có khả năng chạy rỗng từ Nam Phi chỉ mang lại sự hỗ trợ hạn chế, đặc biệt khi thị trường Trung Đông đang cực kỳ ổn định. Trong bối cảnh các thị trường lân cận đang cạnh tranh mạnh để thu hút tàu và nguồn tàu thay thế tự nhiên khá hạn chế, Singapore cũng đang ở vị thế thuận lợi để tiếp tục tăng giá. Chủ tàu nhiều khả năng sẽ tiếp tục thử đẩy mặt bằng cước lên các mức cao hơn. Thị trường tàu MR tại Địa Trung Hải tiếp tục được hưởng lợi từ sự vững mạnh của các thị trường xung quanh trong tuần này. Chủ tàu vẫn cần được thuyết phục để nhận hàng ex-Med thay vì lựa chọn chạy rỗng sang khu vực khác. Điều này giúp duy trì danh sách tàu ở mức hạn chế, đặc biệt khi naphtha vẫn là mặt hàng được hỏi thuê chủ yếu. Tại thời điểm báo cáo, một lô hàng như vậy đã được chốt thay thế ở mức WS170 trên tuyến TA, WS220 tại UKC, WS260 Med và 3,95 triệu đô la Mỹ cho tuyến Nhật Bản. Tuy nhiên, các mức này được đánh giá là khá cao và chuyển hàng thông thường tiếp theo nhiều khả năng sẽ được chốt ở mức thấp hơn. Tại khu vực Tây Bắc Âu, nguồn tàu hiện cực kỳ khan hiếm trong kỳ hạn gần, khiến các giao dịch ký kết tàu được đẩy lùi đến ngày 5/10. Mức chốt tiếp theo của TC2 được dự kiến sẽ trên WS170, trong khi chủ tàu vẫn giữ quan điểm thị trường sẽ tiếp tục tăng. Hoạt động Handy tại Địa Trung Hải ở mức vừa phải trong tuần này. Tuy nhiên, do nguồn tàu khan hiếm trong

giai đoạn cuối tháng, chủ tàu đã tận dụng được tình hình để đẩy cước lên mạnh. Một tàu 30.000 DWT gần nhất được giao dịch trên tuyến x-Med ở mức WS270, cao hơn khoảng 70 điểm so với tuần trước.

Phân khúc tàu dầu/hóa chất nhỏ: Hoạt động giao dịch từ Houston khá trầm lắng trong tuần này. Do nhà máy sản xuất CSS lớn tại Point Comfort đang ngừng hoạt động, nhu cầu hỏi thuê vận chuyển hàng sang châu Âu và Brazil đã giảm, mặc dù hiện vẫn có một số lô hàng đang được đàm phán. Mặt bằng cước nhìn chung duy trì ổn định trong tuần này. Theo ghi nhận, cước Rotterdam – Houston đối với lô 10.000 tấn tăng 3 đô la Mỹ/tấn so với tuần trước, trong khi cước đối với lô 5.000 tấn không thay đổi. Điều kiện thị trường CPP tại Thái Bình Dương tiếp tục mạnh lên, qua đó kéo theo mức tăng của cước vận chuyển hóa chất. Cước spot đối với các lô hàng trên tuyến Singapore – Rotterdam tăng 25 đô la Mỹ/tấn so với tuần trước, trong khi nguồn tàu tiếp tục bị hạn chế hơn do chậm trễ vì thời tiết. Cước TCT dầu cò cũng tăng 500 đô la Mỹ/ngày so với tuần trước, nhờ sự cải thiện của thị trường CPP. Cước dầu đậu nành từ Nam Mỹ tăng 2 đô la Mỹ/tấn so với tuần trước. Mặc dù nhìn chung cước đã duy trì ổn định trong tháng 9 cho đến nay, danh sách tàu tại Nam Mỹ đang thu hẹp, có thể khiến thị trường tăng nhẹ trong quý 4. Vì vậy, chủ tàu hiện vẫn muốn duy trì hoạt động tại khu vực phía Tây. Tuy nhiên, những thông tin về khả năng Mỹ cấm xuất khẩu dầu diesel đang xuất hiện ngày càng nhiều; nếu lệnh cấm được thực hiện đầy đủ, nhu cầu tàu trong khu vực có thể giảm mạnh.

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	510	▲	10	530	▲	5	540	▲	5
2	Bangladesh	500	▲	10	520	▲	5	530	▲	5
3	India	465			485			495		
4	Turkey	300			310-315			325-330		

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

MỘT SỐ TÀU PHÁ ĐỠ GHI NHẬN TRONG TUẦN 39/2026

Name	Type	Blt year	LDT	Demolition place	Price (US\$/lt)	DWT	Comments
Orion	Tankers	1997	28,214	India	-	124,768	
Flora	Tankers	1997	9,714	India	-	45,049	

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.*