



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 District, 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 41&42/2025

(07/10/2025 – 20/10/2025)

1. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÃ QUA SỬ DỤNG:

Ngày 14/10 vừa qua, Trung Quốc chính thức thu phí cảng đối với các tàu do Mỹ sở hữu, vận hành hoặc treo cờ Mỹ khi ghé cảng Trung Quốc. Tuy nhiên tàu đóng Trung Quốc sẽ được miễn thuế nên phạm vi bị ảnh hưởng cũng thu hẹp hơn. Thị trường một phen xáo trộn song cũng là động lực cho cước tàu hàng khô hồi phục nhất là dòng Capesize.

Ở mảng tàu hàng khô, sau Tuần lễ vàng ở Châu Á thì thị trường được thúc đẩy và nhộn nhịp trở lại. Chỉ số BDI chậm chạp nhích nhẹ 97 điểm (↑4,8%) lên 2.094 điểm. Chỉ số thuê tàu các phân khúc hồi phục trở lại như sau: Capesize tăng 268 điểm (↑9,1%) lên 3.184 điểm, Panamax tăng 37 điểm (↑2%) lên 1.858 điểm. Supramax nhìn chung vẫn quanh quanh mức cũ, giảm 4 điểm (↓0,2%) còn 1.414 điểm, riêng Handysize vẫn duy trì xu hướng ổn định, tăng nhẹ 7 điểm (↑0,8%) lên 885 điểm. Nhìn chung hoạt động mua bán tàu vẫn diễn ra đều đặn và tâm lý Người bán vẫn rất lạc quan. Ở phân khúc Supramax, tàu **Sea Dana** (57.000 dwt, đóng 2009 Trung Quốc, DD 10/2026, SS 05/2029) vừa được bán thành công với giá khoảng 11 triệu đô la Mỹ. Tàu trẻ hơn **Jin Mao** (56.469 dwt, đóng 2012 Trung Quốc, DD/SS 05/2027) được chủ tàu Hong Kong Jinhui chốt với giá khoảng 13,1 triệu đô la Mỹ. Giá hai tàu trên khá hợp lý khi so với tàu **Haut Brion** (57.075 dwt đóng 2011 Trung Quốc, DD/SS 12/2026) bán tháng trước với giá khoảng 12,3 triệu đô la Mỹ. Đối với tàu 52k, tàu **Bulk Freedom** (52.454 dwt, đóng 2005 Nhật, DD 11/2026, SS 10/2029) được chốt với giá khoảng 9,6 triệu đô la Mỹ - đây cũng là mức tham chiếu chung cho dòng tàu 52k dwt 20 tuổi đóng Nhật hiện nay. Ở phân khúc Handysize, chủ tàu Thổ Nhĩ Kỳ chốt tàu **Dogan** (38.700 dwt, đóng 2013 Hàn Quốc, DD 01/2027, SS 10/2028) với giá khoảng 14,8 triệu đô la Mỹ. Hai tháng trước, tàu trẻ hơn **Atilla** (37.800 dwt, đóng 2011 Hàn Quốc, DD/SS 03/2026) bán thành công với giá khoảng 13,2 triệu đô la Mỹ. Tàu **La Bamba** (37.155 dwt, đóng 2012 Nhật, DD/SS 04/2027) được chủ tàu Nhật bán thành công với giá khoảng 15,4 triệu đô la Mỹ - mức này không cao dù cỡ tàu này đang hot. Chủ tàu Hy Lạp bán tàu **ST Theresa** (32.610 dwt, đóng 2006 Nhật, chờ gỡ được, DD/SS 02/2026) với giá khoảng 7,5 triệu đô la Mỹ - mức này khá hợp lý nếu so với tàu **Bobic** (31.896 dwt, đóng 2006 Nhật, chờ gỡ được, DD/SS 01/2026) bán giá khoảng 7,35 triệu đô la Mỹ cách đây hơn hai tháng.

Tương tự mảng tàu hàng khô, các chỉ số mảng tàu dầu/hoá chất cũng hồi phục nhờ hưởng lợi từ biến động phí cảng ở Trung Quốc cộng thêm sự thiếu hụt các trọng tải hiện đại. Tuần qua chỉ số BDTI (Baltic Dirty Tanker Index) tăng nhẹ 5 điểm lên 1.236 điểm – đây là mức cao nhất trong vòng 1 năm 4 tháng kể từ ngày 14/6/2024 (ghi nhận 1.240 điểm). Chỉ số BCTI (Baltic Clean Tanker Index) cũng tăng thêm 26 điểm (↑7,2%) lên 573 điểm – song chưa có dấu hiệu đột phá mà chỉ quanh quanh ngưỡng 600 điểm. Hoạt động mua bán tàu bùng nổ chỉ trong hai tuần lễ với trên hai mươi giao dịch cỡ tàu VLCC, Suezmax và Aframax. Thị trường đang nghiêng nhiều về phía Người bán khi mà số tàu trẻ-hiện đại-bảo dưỡng tốt khan hiếm, cộng thêm sự cạnh tranh mạnh mẽ giữa những Người mua nên giá tàu lại nhích thêm mỗi khi có giao dịch mới. Ở phân khúc MR, chủ tàu Na

Uy DSD chốt tàu chemical **Stavanger Poseidon** (49.999 dwt, đóng 2020 tại xưởng Hyundai Việt Nam, vừa qua đà đặc biệt, DD 11/2028, SS 08/2030) cho Tập đoàn vận tải quốc gia Pakistan (PNSC) với giá khoảng 44,15 triệu đô la Mỹ. Đây là một trong những động thái mở màn cho kế hoạch thay thế tàu cũ và nâng cấp đội tàu của PNSC. Về phần chủ tàu Na Uy DSD, việc bán tàu **Stavanger Poseidon** là một thương vụ khá tốt (công ty mua cách đây 8 năm với giá khoảng 32 triệu đô la Mỹ). Tuy nhiên, cần lưu ý là tàu chị em già hơn một tuổi **Stavanger Pioneer** (49.999 dwt, đóng 2020 tại xưởng Hyundai Việt Nam, DD/SS 11/2024) được bán vào tháng 6/2024 với mức khoảng 48 triệu đô la Mỹ, thấy rõ rằng sau khi giá tàu bị đẩy lên ngất ngưỡng giai đoạn đầu chiến tranh Nga-Ukraine thì hiện đang giảm khá nhiều về lại mức “vẫn còn cao nhưng dễ chấp nhận hơn”. Hai tàu trên đều đã lắp đặt máy lọc khí (scrubber). Tương tự, cặp tàu chemical **PTI Nile** và **PTI Hudson** (49.999 dwt, đóng 2016 Hàn Quốc, DD/SS 07/2026) được bán với giá 33 triệu đô la Mỹ/tàu kèm theo hợp đồng cho thuê định hạn với giá khoảng 18.000 đô la Mỹ/ngày. Mức này nhỉnh hơn thương vụ tàu chị em PTI Huanghe (49.999 dwt, đóng 2016 Hàn Quốc, DD/SS 11/2026) bán tháng 7 vừa qua với giá khoảng 32 triệu đô la Mỹ. Sang phân khúc 13k dwt, ghi nhận tàu chemical **Masirah** (12.885 dwt đóng 2007 Hàn Quốc, DD/SS 01/2027) đã bán cho Người mua UAE với giá khoảng 8,5 triệu đô la Mỹ - thấp hơn một chút so với mức kỳ vọng là 9 triệu đô la Mỹ của Người bán.

Name	Blt Year	Blt Place	Dwt	Price M.USD	Buyers	Comment
BULKERS / GENERAL CARGO CARRIERS						
Samc Mg	2006	Japan	206,180	25.00	Chinese	DD/SS 10/2026
Hebei No.1	2009	China	182,425	25.00	Undisclosed	Scrubber fitted, DD 09/2027, SS 07/2029
Cape Providence	2009	Korea	179,643	26.20	Undisclosed	DD 02/2026, SS 06/2029
Bastions	2011	Japan	119,376	17.00	Greek	Scrubber fitted, DD/SS due 01/2026
Declan Duff	2012	China	93,253	13.60	Chinese	DD/SS due 07/2027
Generosity	2011	Japan	83,480	17.00	Greek	DD 11/2026, SS 05/2028
Theresa Hebei	2012	China	81,707	Undisclosed	Undisclosed	DD/SS 03/2027
Tasik Sakura	2011	Japan	76,334	15.20	Omicron	DD/SS due 01/2026
Nara I	2007	China	76,588	8.60	Undisclosed	DD 05/2026, SS 08/2027
Andria	2006	Japan	75,375	9.80	Chinese	DD 02/2027, SS 02/2029
Atheras	2006	China	74,475	8.50	Undisclosed	DD/SS 06/2026
Porto Limnioni	2006	China	73,664	8.50	Undisclosed	DD/SS 06/2026
Imabari Queen	2016	Japan	60,405	23.50	Greek	Scrubber fitted, DD/SS 05/2026
Athena	2011	Japan	61,501	18.00	Undisclosed	Include TC US\$14,75k pd until 12/2025-02/2026, DD/SS due 02/2026
Sea Dana	2009	China	57,000	11.00	Undisclosed	DD 10/2026, SS 05/2029
Jin Mao	2012	China	56,469	13.10	Chinese	DD/SS 05/2027
Stonewell Pioneer	2014	China	53,533	14.70	Chinese	Previously reported at US\$17,5m on 07/2025 to Greek was failed, electronic M/E, DD 08/2027, SS 06/2029, Chinese owners

JW Flora	2002	Japan	53,054	6.80	HK-based	Old sale, DD due 10/2025, SS 07/2027
Bulk Freedom	2005	Japan	52,454	9.60	Undisclosed	DD 11/2026, SS 10/2029
Guo Yuan 6	1997	China	47,147	Undisclosed	Undisclosed	Online bidding
Mastro Mitros	2001	Japan	45,601	6.90	Undisclosed	DD/SS 05/2026
Dogan	2013	Korea	38,700	14.80	Undisclosed	DD 01/2027, SS 10/2028
La Bamba	2012	Japan	37,155	15.40	Chinese	OHBS, DD/SS 04/2027
Ocean Tact	2019	Japan	36,197	24.00	Undisclosed	Scrubber fitted, log-fitted, DD 01/2027, SS 10/2029
Ben 1	2015	China	35,000	14.75	Undisclosed	DD 03/2028, SS 05/2030
African Heron	2016	Japan	34,387	17.50	Greek, Brave Maritime	Log-fitted, DD/SS 09/2026
African Merlin	2016	Japan	34,376	17.50		Log-fitted, DD/SS due 01/2026
African Goshawk	2016	Japan	34,370	17.50		Log-fitted, DD/SS due 01/2026
ST Theresa	2006	Japan	32,610	7.50	Undisclosed	Log-fitted, DD/SS 02/2026
Danny Boy	2005	Japan	28,386	5.50	Undisclosed	Log-fitted, DD/SS due 10/2025
Danship Bulker	2009	Japan	28,291	Undisclosed	Undisclosed	Log-fitted, DD 02/2027, SS 02/2029
Kallio	2006	China	21,353	18.00	Norwegian	GC, box-shaped, ice class 1A, DD freshly passed, next DD 12/2027, SS 03/2026, Swedish owners
TANKERS						
Landbridge Prosperity	2016	China	308,297	85.80	Undisclosed	Scrubber fitted, DD/SS 09/2026
Landbridge Fortune	2016	China	308,297	85.80		Scrubber fitted, DD/SS 08/2026
Landbridge Horizon	2019	China	308,121	103.00	Trafigura	Scrubber fitted, DD 09/2027, SS 08/2029
Singapore Loyalty	2007	China	307,284	47.00	Undisclosed	DD due 11/2025, SS 11/2027
Saiq	2011	Japan	299,999	57.00	Undisclosed	Scrubber fitted, DD/SS 04/2026
Nave Constellation	2010	China	296,988	52.50	Undisclosed	Scrubber fitted, DD 09/2028, SS 06/2030
Konya	2005	Korea	163,750	28.40	Undisclosed	DD 08/2028, SS 07/2027
Seavoyager	2007	Korea	159,233	37.50	Undisclosed	DD/SS 07/2027
Century	2005	Korea	159,152	22.80	Nigerian	DD/SS due 12/2025
Eco Bel Air	2019	Korea	157,286	150.00	Performance Shipping	Scrubber fitted, DD 02/2027, SS 04/2029
Eco Beverly Hills	2019	Korea	157,286			Scrubber fitted, DD 05/2027, SS 05/2029
Crude Levante	2021	China	156,828	77.50	Undisclosed	DD/SS 07/2026
Crude Zephyrus	2021	China	156,828	77.50		DD/SS 07/2026

Oceanus	2008	Japan	150,393	38.00	Chinese	Scrubber fitted, M/E Wartsila, DD 07/2026, SS 04/2028
Astari I	2002	Japan	149,991	19.80	Chinese	DD/SS 07/2027
Nafsika	2022	Japan	112,051	75.00	Pakistan National Shipping Corp.	Scrubber fitted, DD/SS 04/2027
Lorax	2022	Japan	109,990	75.00		Scrubber fitted, DD/SS 01/2027
Kmarin Renown	2016	Korea	109,693	46.00	Undisclosed	Incl balance TC at US\$23,15k pd until 03/2026, DD/SS 03/2026
Kmarin Respect	2016	Korea	109,584	46.00		Incl balance TC at US\$23,25k pd until 02/2026, DD/SS 02/2026
Kmarin Reliance	2016	Korea	109,466	46.00		Incl balance TC at US\$22,99k pd until 04/2026, DD/SS 04/2026
Hydra	2004	Japan	105,744	20.75	Undisclosed	DD due 03/2026, SS 12/2027
Minerva Lisa	2004	Korea	103,755	21.50	UAE-based	Ice class 1C, DD 10/2027, SS 09/2029
Minerva Iris	2004	Korea	103,124	21.75		Ice class 1B, DD 08/2027, SS 09/2029
Chemtrans Cancale	2007	China	73,626	11.90	Chinese	DD/SS 06/2027
Petite Soeur	2011	China	50,420	19.00	Indian	Deepwell, chemical IMO II, epoxy coated, DDSS 07/2026
Stavanger Poseidon	2020	Hyundai Vietnam	49,999	44.15	Pakistan National Shipping Corp.	Scrubber fitted, chemical IMO II/III, epoxy phenolic coated, DD 11/2028, SS 08/2030, Norwegian owners
PTI Nile	2016	Korea	49,999	66.00	Undisclosed	TC attached, chemical IMO II/III, epoxy phenolic coated, DD/SS 07/2026
PTI Hudson	2016	Korea	49,999			TC attached, chemical IMO II/III, epoxy phenolic coated, DD/SS 07/2026
Courage	2003	Korea	47,791	Undisclosed	Chinese	Chemical IMO II, epoxy coated, DD 01/2027, SS 12/2028
Rose M	2005	Japan	45,838	11.10	Nigerian	Old sale, DD 04/2027, SS 04/2029
San Sebastian	2007	Korea	37,258	13.20	Undisclosed	Chemical IMO II/III, epoxy coated, ice class 1B, DD 06/2028, SS 07/2030
Arran	2022	China	34,700	34.00	Union Maritime	Chemical IMO III, epoxy phenolic coated, DD/SS 03/2027
Chinook I	2024	China	18,639	27.00	Augusta Due	Old sale, chemical IMO II/III, siloxirane coated, ice class 1B, DD 12/2027, SS 02/2029

Masirah	2007	Korea	12,885	8.50	Undisclosed	Old sale, chemical IMO II, epoxy coated, DD/SS 01/2027
CONTAINERS						
Atlantica Pioneer	2012	China	46,955	31.25	MSC	3635 teu, balance of TC attached, ice class II, DD due 02/2026, SS 11/2027
Newnew Star	2007	China	42,183	27.50	MSC	3254 teu, ice class II, DD due 10/2025, SS 10/2027
Xin Xin Tian 2	2007	Japan	33,662	27.50		2553 teu, DD/SS 04/2027
X-Press Karakoram	2008	Germany	37,934	30.00	Undisclosed	2742 teu, scrubber fitted, DD 05/2026, SS 07/2028
Okee Cuno	2008	China	23,710	21.00	Undisclosed	Old sale, 1740 teu, reefer 345 teu, ice class II, CR 2X4T, DD 12/2026, SS 12/2028, Norwegian owners
CONTAINERS						
Energy Frontier	2003	Japan	80,686	25.00	Indonesian	LNG, 144596 cbm, ice class II, DD/SS due 10/2025

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
	10/2025	1M	3M	6M	12M	

CAPE SIZE

180k dwt	Resale	78.00	3%	3%	3%	1%	61.25
180k dwt	5 tuổi	65.00	5%	3%	3%	2%	45.50
170k dwt	10 tuổi	50.00	8%	9%	11%	11%	32.00
150k dwt	15 tuổi	27.50	4%	2%	-5%	-4%	20.25

PANAMAX

82k dwt	Resale	39.50	1%	4%	3%	-5%	37.00
82k dwt	5 tuổi	32.50	2%	7%	0%	-11%	30.50
76k dwt	10 tuổi	26.00	4%	11%	4%	1%	21.25
74k dwt	15 tuổi	16.00	0%	7%	0%	-2%	14.25

SUPRAMAX

62k dwt	Resale	38.50	0%	1%	1%	-6%	35.00
58k dwt	5 tuổi	31.75	0%	4%	1%	-11%	26.25
56k dwt	10 tuổi	24.00	2%	7%	2%	-4%	19.00
52k dwt	15 tuổi	16.00	3%	10%	5%	3%	13.00

HANDYSIZE

37k dwt	Resale	33.00	0%	2%	0%	-3%	29.25
37k dwt	5 tuổi	26.50	0%	4%	4%	-4%	23.00
32k dwt	10 tuổi	20.50	0%	8%	15%	3%	15.50
28k dwt	15 tuổi	12.00	0%	2%	0%	-4%	9.75

Giá trị tàu dầu/hóa chất (đv: triệu đô la Mỹ)		% thay đổi theo (M (month) = tháng)				TB 5 năm
	10/2025	1M	3M	6M	12M	

VLCC

310k dwt	Resale	148.00	1%	1%	3%	-1%	115.25
310k dwt	5 tuổi	118.00	1%	1%	5%	2%	88.00
250k dwt	10 tuổi	88.00	1%	1%	6%	2%	63.00
250k dwt	15 tuổi	58.00	0%	2%	11%	2%	44.75

SUEZMAX

160k dwt	Resale	94.00	1%	0%	0%	-5%	79.00
150k dwt	5 tuổi	76.00	0%	-1%	-1%	-6%	61.00
150k dwt	10 tuổi	61.00	0%	-2%	-2%	-8%	46.00
150k dwt	15 tuổi	40.00	0%	-2%	-2%	-15%	29.75

AFRAMAX

110k dwt	Resale	75.00	0%	0%	0%	-12%	65.75
110k dwt	5 tuổi	62.50	0%	0%	0%	-14%	51.75
105k dwt	10 tuổi	50.00	0%	0%	0%	-15%	38.75
105k dwt	15 tuổi	34.00	0%	0%	0%	-17%	25.50

MR

52k dwt	Resale	52.00	2%	6%	6%	-9%	45.00
52k dwt	5 tuổi	42.00	2%	8%	5%	-12%	35.75
45k dwt	10 tuổi	32.00	0%	7%	3%	-20%	26.00
45k dwt	15 tuổi	18.50	0%	0%	-12%	-33%	17.25

2. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÓNG MỚI:

Type	Size	Price (m.usd)	Qty	Yard	Owners	Delivery	Comments
LNG	18,900 cbm	-	2	Nantong CIMC	Gas Energy	2028	
LNG	18,900 cbm	-	2	Nantong CIMC	Purus Marine	2028	Charter to Shell
Tanker	306,000 dwt	118.00	1	Hengli	Capital, Greece	Mid 2026	
Tanker	306,000 dwt	-	2	Hyundai H.I.	HMM	2029	
Tanker	50,000 dwt	-	2	Wuhu	Densay Shipping	2027	
Tanker	33,000 dwt	56.00	2	New Jiangzhou Shipbuilding H.I.	DM Shipping Korea	2027	Price per unit, methanol dual-fuel M/E, stainless steel
Bulker	180,000 dwt	75.00	2	Hengli	Shandong Ocean Shipping	SH 2027	Price per unit
Bulker	64,500 dwt	33.25	4	Wuhu	Huaxing Shipping	2027-2028	Price per unit
Container	14,000 teu	182.50	8	Huyndai H.I.	HMM		Price per unit, LNG dual-fuel
Container	14,000 teu	182.50	4	Hanwha Ocean	HMM		
Container	8,000 teu	115.50	2	DH Shipbuilding	Doun Kisen	Mar-Jun 2028	Price per unit
Container	3,100 teu	43.00	4+4	China Merchants Weihai	(2) XT Shipping, (2) Eastern Pacific	Late 2027- FH 2028	Price per unit
Container	3,000 teu	43.00	4	Penglai Zhongbai	Minerva Dry	2027	Price per unit
Container	2,900 teu	-	4	Huangpu Wenchong	Peter Doehle	Nov 2027 - May 2025	
Container	1,900 teu	Low 30.00	2+2	Huangpu Wenchong	Alberta Shipmanagement	2028	Price per unit
Container	1,700 teu	50.00	5	Cochin Shipyard	CMA CGM	2029-2031	Price per unit
Container	1,600 teu	33.00	2	Fujian Mawei	MPC Container Ships	SH 2027	Price per unit, against employment for 8+2 years

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)				
	10/ 2025	1M	3M	6M	12M
Capesize (180.000 dwt)	71.5	0.00%	0.00%	-4.67%	-6.54%
Panamax (77.000 dwt)	36.5	0.00%	-1.35%	0.00%	-2.67%
Supramax (61.000 dwt)	33.5	0.00%	-1.47%	-1.47%	-4.29%
Handysize (37.000 dwt)	29.5	0.00%	-1.67%	-1.67%	-4.07%

Giá trị tàu dầu đầu/hóa chất đóng mới (đv: triệu đô la Mỹ)	% thay đổi theo (M (month) = tháng)				
	10/ 2025	1M	3M	6M	12M
VLCC (300.000 dwt)	128.0	0.00%	0.00%	0.79%	-2.29%
Suezmax (170.000 dwt)	86.0	0.00%	0.00%	0.00%	-0.58%
A.max (115.000 dwt)	74.0	0.00%	0.00%	-0.67%	-3.27%
MR (56.000 dwt)	52.0	0.00%	-0.00%	0.00%	-4.59%

3. THỊ TRƯỜNG THUÊ TÀU

3.1. Thị trường thuê tàu hàng khô:

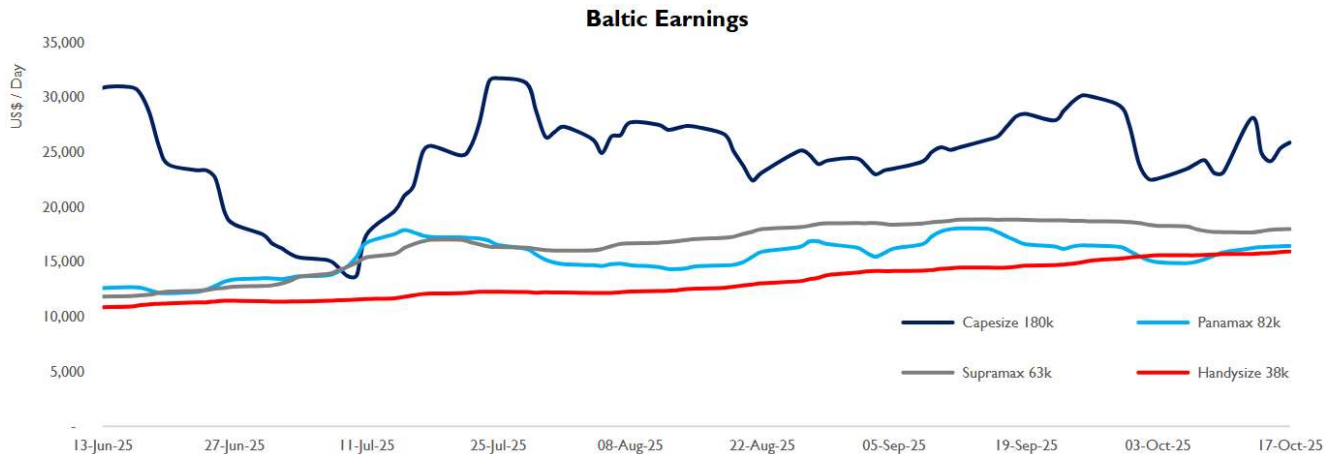
Thị trường **Supramax** đóng cửa ở mức 17.996 đô la Mỹ, tăng 277 đô la Mỹ so với mức 17.719 đô la Mỹ của tuần trước, chứng minh cho sự cải thiện trong tuần này, với tâm lý thị trường trở nên vững chắc hơn trên nhiều khu vực. Tại Đại Tây Dương, hoạt động thuê tàu ổn định, và niềm tin dường như đang được củng cố khi khu vực Vịnh châu Mỹ có dấu hiệu phục hồi và Nam Đại Tây Dương duy trì mức nhu cầu vững chắc. Thị trường Thái Bình Dương tiếp tục tăng trưởng, được hỗ trợ bởi số lượng yêu cầu thuê tàu ngày càng tăng và tâm lý thị trường được cải thiện, báo hiệu một sự thay đổi tiềm năng hướng tới các điều kiện thắt chặt hơn trong những tuần tới.

Cước trung bình phân khúc **Handies** tuần quan đóng cửa ở mức 15.937 đô la Mỹ, tăng 244 đô la Mỹ so với mức 15.693 đô la Mỹ của tuần trước. Thị trường phản ánh xu hướng vững chắc này. Chỉ số hiện đã tăng vọt lên trên các mức lịch sử mà chưa có dấu hiệu giảm xuống. Các khu vực Vịnh châu Mỹ và châu Âu duy trì ổn định, trong khi Nam Đại Tây Dương vẫn cân bằng bất chấp lượng tàu có sẵn tăng lên một cách khiêm tốn. Việc thiếu tàu chạy ballast đến và trong Vịnh châu Mỹ tiếp tục hỗ trợ mức giá thuê cao. Thị trường Thái Bình Dương chứng kiến sự phục hồi nhẹ khi những người tham gia thị trường trở lại sau kỳ nghỉ; các điều kiện cung-cầu vẫn cân bằng, và số lượng yêu cầu thuê tàu ngày càng tăng ở Viễn Đông và Đông Nam Á cho thấy tâm lý thị trường sẽ được cải thiện trong tuần tới. Nhìn chung, thị trường có phần vững chắc hơn, với các tàu Handysize lớn hơn hoạt động tốt hơn các tàu nhỏ hơn.

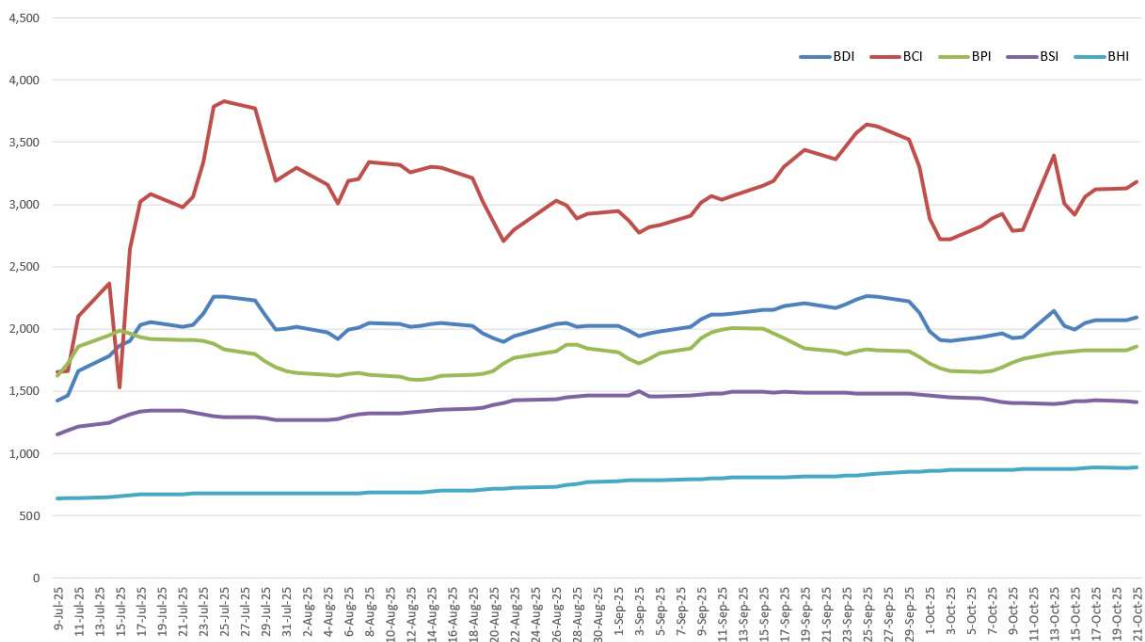
GIÁ THUÊ T/C TRUNG BÌNH TÀU HÀNG KHÔ THAM KHẢO NGÀY 20/10/2025

	US\$/ngày	▼ / ▲
SUPRAMAX	15.962	▲ 277
HANDIES 38K	15.937	▲ 224

(so sánh với giá trị ngày 13/10/2025)



CHỈ SỐ THỊ TRƯỜNG TÀU HÀNG KHÔ



3.2. Thị trường thuê tàu dầu/hóa chất:

Tại thời điểm báo cáo giá dầu thô Mỹ WTI giao dịch ở ngưỡng 57,47 đô la Mỹ/thùng - giảm 0,09% so với phiên trước đó, trong khi WTI ở mức 61,01 đô la Mỹ/thùng - giảm 0,46%. Một trong những lý do nổi bật khiến giá dưới áp lực mạnh là cấu trúc thị trường đang cho thấy dấu hiệu thừa cung rõ nét. Hợp đồng giao ngay đang được định giá thấp hơn hợp đồng kỳ hạn nhiều tháng, cho thấy các thương nhân sẵn sàng trả thấp hơn để nhận dầu ngay lập tức với kỳ vọng rằng trong tương lai giá sẽ cao hơn. Điều này phản ánh niềm tin rằng hiện tại nhu cầu đang yếu, kho lưu trữ sẽ tăng, từ đó đặt sức ép lên giá hiện tại. Trong vòng 24 giờ qua, thị trường dầu thô toàn cầu tiếp tục chìm sâu trong tâm trạng bi quan khi các chỉ báo cơ bản lẫn kỹ thuật đồng loạt phát tín hiệu căng thẳng. Theo báo cáo, xuất khẩu dầu thô từ khu vực bán tự trị Kurdistan của Iraq đã đạt 205.000 thùng/ngày (bpd), nhưng dòng dầu chảy qua đường ống đến điểm Ceyhan của Thổ Nhĩ Kỳ có thể lại bị đe dọa. Tuy nhiên, thỏa thuận ba bên mong manh được ký kết bởi chính phủ liên bang Iraq, KRG và hầu hết các công ty nước ngoài hoạt động tại Kurdistan có thể bị phá vỡ.

3.2.1 Phân khúc tàu chở dầu thô

Phân khúc tàu VLCC	Thị trường tàu VLCC tại khu vực Trung Đông đã ghi nhận sự cải thiện vào giữa tuần, với ghi nhận cước trên tuyến Trung Đông/Trung Quốc tăng lên mức WS 94. Nguyên nhân chủ yếu nhờ vào nhu cầu tăng mạnh sau kỳ nghỉ lễ tại khu vực Viễn Đông. Bên cạnh đó, tại khu vực Đại Tây Dương, cước được thúc đẩy bởi nhu cầu tăng cao cho các chuyến hàng cuối tháng 10 và đầu tháng 11. Theo báo cáo, cước trên tuyến Tây Phi/Trung Quốc được ký kết quanh mức WS 92.			
	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	80.807	86.954	↑
	USG/Trung Quốc	65.666	85.700	↑

Phân khúc tàu Suezmax

Theo ghi nhận, cước tàu Suezmax tại khu vực Tây Phi ghi nhận xu hướng tăng mạnh về nhu cầu hàng hóa cho các tuyến về khu vực châu Âu vào đầu tuần. Nguyên nhân đến từ nhu cầu tăng cao tại khu vực phía Tây Suez. Theo ghi nhận, cước trên tuyến Nigeria/UKC đã tăng 25 điểm so với tuần trước và hiện đang ở mức WS 131. Bên cạnh đó, sự sôi động cũng được ghi nhận tại các khu vực Trung Đông, với các chuyến đi Địa Trung Hải kết thúc tuần ở mức WS 103.

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	47.843	65.974	↑
Guyana / UKC	45.318	63.000	↑

Phân khúc tàu Aframax

Theo đánh giá, phân khúc tàu Aframax tại thị trường Trung Đông duy trì xu hướng trầm lắng khi dần vào thời điểm cuối tuần, do nguồn cung tàu tăng khiến cước giảm. Tại khu vực Địa Trung Hải, cước trên tuyến Ceyhan/Lavera tăng 12 điểm và đang được giao dịch quanh mức WS 171. Theo cùng xu hướng, tại các khu vực khác thuộc khu vực Đại Tây Dương, cước trên tuyến EC Mexico/USG kết thúc tuần ở mức WS 150.

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	52.121	53.206	↑
Med / Med	42.674	57.798	↑
USG / Cont	39.588	48.471	↑
EC Mex / USG	30.429	36.122	↑

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

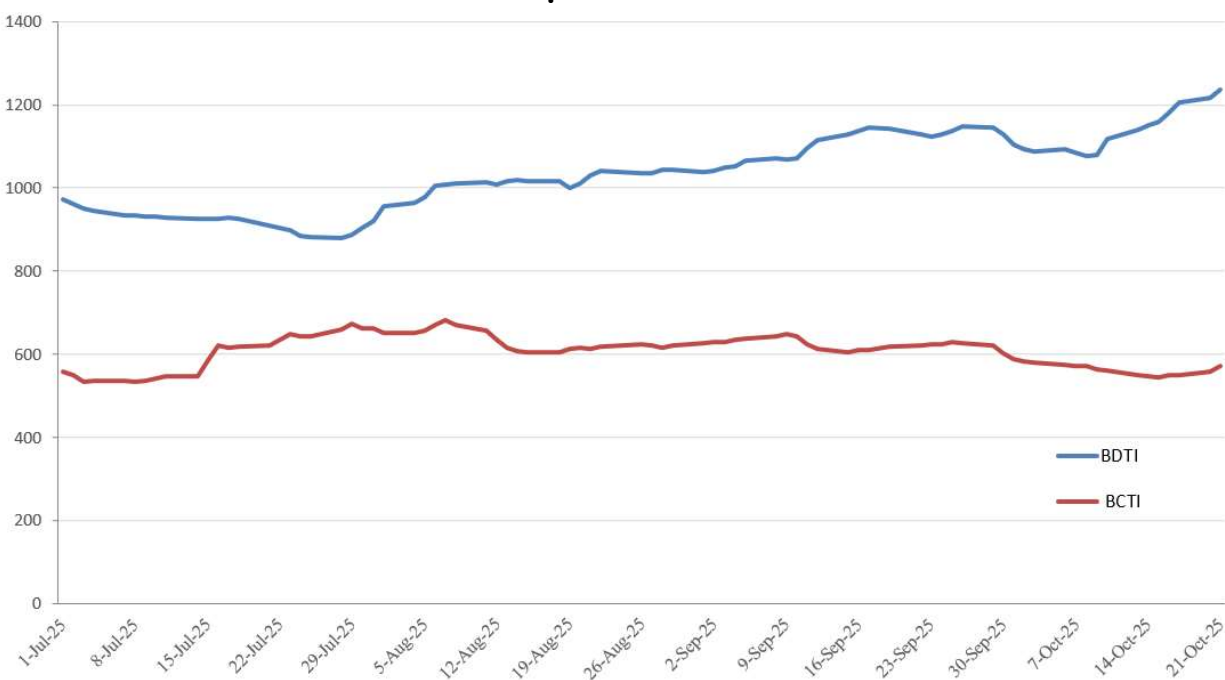
Đối với phân khúc **tàu MR-Handy**: Thị trường tàu MR tại khu vực Đông Suez đã có một tuần tương đối ổn định, với cước trên tuyến Trung Đông/Đông Phi tăng lên quanh mức WS 225 và tuyến WCI/Japan tăng lên quanh mức WS 155. Nguyên nhân phần lớn do sự thiếu hụt tàu có sẵn trong khu vực, người thuê và chủ tàu hiện tại nhận định thị trường đã chạm đáy, bắt đầu giai đoạn phục hồi. Theo báo cáo, tuyến Cont/USAC hiện tại đã phá vỡ quy luật thông thường, khi các chủ tàu có xu hướng chỉ muốn đưa tàu về USG bất chấp mức cước cao hay thấp. Thị trường Đại Tây Dương hiện cũng đang rất sôi động, với mức phạt theo ngày đặc biệt hấp dẫn – có thể lên tới 60.000 đô la Mỹ/ngày. Do đó, thay vì đẩy mức cước lên cao trên tuyến TA, các chủ tàu ưu tiên ký kết các lô sớm nhất có thể. Điều này dẫn đến sự rối loạn trong báo cáo thị trường, khi các tuyến khác không thể ghi nhận mức cước ổn định. Thị trường MR tại UKC duy trì mức cước trung bình khoảng WS 150, tâm lý hiện vẫn rất tốt và dự kiến rằng sẽ tăng trong thời gian tới. Ảnh hưởng của xu hướng này lan sang khu vực Địa Trung Hải, khi các chủ tàu cũng hướng sự chú ý sang khu vực USG, cước hiện tại đang ở mức khoảng WS 110. Thị trường Handy tại Địa Trung Hải, tuần này không có nhiều diễn biến đáng kể, vẫn ghi nhận sự trầm lắng, với mức cước khoảng WS 130. Nguyên nhân phần lớn vẫn do sự thiếu hụt hàng hóa và số lượng tàu có sẵn cao.

Phân khúc tàu dầu/hóa chất nhỏ: Theo ghi nhận, cước tại khu vực Al Jubail vẫn duy trì sự ổn định trong tuần này, khi thị trường tập trung theo dõi lệnh ngừng bắn Israel – Gaza liệu có thể dẫn đến việc tăng lưu lượng qua Biển Đỏ trong thời gian tới hay không. Bên cạnh đó, cước cho tuyến Rotterdam – Ulsan cho các lô hàng 1.000 – 3.000 tấn đã giảm 2,5 – 5 đô la Mỹ/tấn so với tuần trước, do tâm lý thị trường có phần trầm lắng đối với các lô hàng về phía Đông. Tiếp theo, cước cho tuyến Houston/Rotterdam, Barcelona và Santos lại tăng khoảng 1 đô la Mỹ/tấn trong tuần, do số lượng tàu có sẵn đang giảm mạnh, gần như không còn tàu trống. Tuy nhiên, nhu cầu hàng hóa vẫn chưa tăng mạnh, khiến cước có phần chưa mấy tích cực. Song song đó, tình hình căng thẳng thương mại Mỹ - Trung vẫn là tâm điểm, khi có nguy cơ thuế tăng cùng với việc áp phí cảng của USTR và Trung Quốc bắt đầu triển khai trong tuần này. Đối với thị trường dầu hướng dương tại Biển Đen, ghi nhận cước tiếp tục tăng trong tuần, chủ yếu tập trung ở các lô hàng nhỏ. Các lô hàng phần lớn đi Địa Trung Hải hoặc Cont, trong khi chủ tàu tích cực đẩy cước lên cao và đã đạt được một số thỏa thuận.

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

	Giá thuê tàu định hạn tuần 42/2025			Giá thuê tàu định hạn tuần 41/2025		
	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM
VLCC	52,000	47,000	45,500	51,000	46,000	45,000
SUEZMAX	41,000	34,500	32,000	41,000	34,000	32,000
AFRAMAX	33,000	29,500	28,000	32,000	29,000	28,000
LR-2	33,000	30,000	29,000	32,500	29,500	28,500
LR-1	25,000	23,000	22,500	25,000	22,500	22,000
MR	21,500	20,000	19,000	20,500	19,500	19,000
HANDY	18,000	17,000	16,500	18,000	17,000	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	400	▼	20	▼	430	▼
2	Bangladesh	410		430		440	
3	India	390		410		420	
4	Turkey	250		260		270	

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

MỘT SỐ TÀU PHÁ DỠ GHI NHẬN TRONG TUẦN 42/2025

Name	Type	Blt year	LDT	Demolition place	Price (US\$/lt)	DWT/CBM	Comments
Puteri Nilam	LNG	1995	26,915	Bangladesh	-	73,519	
Puteri Delima	LNG	1995	26,915	Bangladesh	-	73,519	
Al Sama	Bulkers	1997	9,484	Pakistan	435.00	73,762	
Fan Shun	Bulkers	1997	7,813	Bangladesh	-	45,916	
Asmaa	Bulkers	1997	7,070	Pakistan	430.00	47,240	
Croatia	MPP	1997	1,197	Turkey	230.00	3,469	
Aratere	Ferry	1998	8,100	India	-	5,464	

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.