



TÌNH HÌNH THỊ TRƯỜNG

TUẦN 42/2026

(14/10/2025 – 20/10/2026)

1. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÃ QUA SỬ DỤNG:

Ở mảng tàu hàng khô, chỉ số BDI ghi nhận đóng cửa ở mức 2.593 điểm, giảm thêm 208 điểm (↓7,4%) so với tuần trước. Tổng quan các chỉ số thuê tàu có sự điều chỉnh như sau: Capesize BCI tiếp tục giảm 472 điểm (↓11,8%) còn 3.522 điểm. Trong khi đó các phân khúc sau tương đối ổn định: Panamax BPI giảm 185 điểm (↓7,6%) còn 2.247 điểm. Supramax BSI nhích thêm 35 điểm (↑1,9%) lên 1.868 điểm, Handysize BHI tăng 17 điểm (↑1,7%) lên 1.017 điểm. Đối với mảng mua bán tàu đã qua sử dụng, tuần qua danh sách tàu bán bị thu hẹp lại đáng kể. Ở phân khúc Panamax, tàu **Pabal** (76.118 dwt, đóng 2012 Trung Quốc, DD/SS 10/2027) được bán thành công với giá khoảng 17 triệu đô la Mỹ - trước đó từng có tin tàu được chốt ở mức 16,5 triệu đô la Mỹ. Tuần trước tàu tương tự **Wei He** (79.440 dwt, đóng 2012 Trung Quốc, DD/SS 12/2026) được bán với giá khoảng 16 triệu đô la Mỹ. Tàu Ultramax **Diamond Queen** (61.414 dwt, đóng 2013 Nhật, DD 03/2029, SS 05/2031) được bán với giá khoảng 24 triệu đô la Mỹ - mức này khá hợp lý trong thời điểm hiện nay. Sang phân khúc Supramax, tàu **Ever Progress** (56.592 dwt, đóng 2012 Trung Quốc, DD/SS 08/2027) vừa được chốt với giá khoảng 16,24 triệu đô la Mỹ - mức này khá cao đối với tàu đóng Trung Quốc, và được bán qua hình thức đấu giá online. Tàu **Jin Xing** (55.496 dwt, đóng 2007 Nhật, DD/SS 07/2027) được chủ tàu Hong Kong chốt với giá khoảng 14,6 triệu đô la Mỹ. Mức này hợp lý do hạn đà vào quý 3/2027 nếu so với tàu tương tự **Plate Queen** (55.649 dwt, đóng 2007 Nhật) được bán tuần trước với giá 15,3 triệu đô la Mỹ, hạn đà còn xa DD 8/2029, SS 8/2031. Ở phân khúc Handysize, tàu 38k Dwt **Stellar Isabela** (37.993 dwt, đóng 2017 Nhật, máy chính eco, DD 07/2028, SS 07/2030) được bán với giá khoảng 24 triệu đô la Mỹ - mức này cũng hợp lý ở hiện tại. Tuần trước, tàu trẻ hơn hai tuổi **ASL Crystal** (38.582 dwt, đóng 2019 xưởng Tsuneishi Cebu, máy chính eco DD 02/2027, SS 04/2029) về tay Người mua Thái Thoresen Shipping với giá khoảng 27,8 triệu đô la Mỹ.

Ở mảng tàu dầu/hoá chất, chỉ số BDTI (Baltic Dirty Tanker Index) quay đầu giảm mạnh 728 điểm (↓7,4%) lên 7.999 điểm. Chỉ số BCTI (Baltic Clean Tanker Index) cũng tăng 2.593 điểm (↑4,4%) lên 2.593 điểm. Ở hoạt động mua bán tàu đã qua sử dụng, danh sách tàu bán cung co cụm lại và có sự phân hóa: mạnh mẽ ở dòng tàu lớn VLCC-Suezmax-Aframax, trong khi đó lại rải rác ở các phân khúc từ LR trở xuống. Tàu chemical **Prive Angel** (51.246 dwt, đóng 2008 Hàn Quốc, DD due 01/2027, SS 04/2028) được chốt giao ngay ở mức khoảng 24,5 triệu đô la Mỹ. Mức này khác biệt hẳn tàu chemical **Leo Grace** (49.999 dwt, đóng 2008 Hàn Quốc, DD/SS 02/2028) được bán tuần trước với giá khoảng 22,9 triệu đô la Mỹ. Ở dòng tàu chemical stainless steel, ghi nhận tàu **Bow Victory** (21.193 dwt, đóng 2016 Nhật, máy chính eco, DD 06/2028, SS 09/2031) được chốt với giá khoảng 29,5 triệu đô la Mỹ - đã lâu rồi mới ghi nhận tàu trẻ bán nên đây sẽ là mốc tham chiếu cho những tàu tương tự trong thời gian tới.

Name	Blt Year	Blt Place	Dwt	Price M.USD	Buyers	Comment
BULKERS / GENERAL CARGO CARRIERS						
Ekaterini V	2012	China	173,555	35.00	Far Eastern	Old sale and delivered, DD/SS passed 10/2026, next DD 10/2029, SS 01/2032
Maritime King	2011	Japan	95,675	19.00	Undisclosed	DD 04/2029, SS 02/2031
Pabal	2012	China	76,118	17.00	Undisclosed	Previous deal at USD16.5mil not go through , ice class 1C, DD/SS 10/2027
Bulk Guatemala	2013	Japan	61,446	23.00	Malaysian	Old sale and delivered, DD/SS passed 04/2026, next DD 04/2029, SS 06/2031
Diamond Queen	2013	Japan	61,414	24.00	Undisclosed	DD 03/2029, SS 05/2031
Ever Progress	2012	China	56,592	16.24	Undisclosed	Online bidding, DD/SS 08/2027
Jin Xing	2007	Japan	55,496	14.60	Undisclosed	DD/SS 07/2027, HK-based owners
Guo Dian 12	1997	Japan	47,240	5.22	Chinese	Old sale and delivered, now transferring to non-IACS class
Stellar Isabela	2017	Japan	37,993	24.00	Undisclosed	Eco M/E, DD 07/2028, SS 07/2030
Mountpark	2016	Japan	37,839	23.50	Undisclosed	Old sale and delivered, OHBS, eco M/E, DD/SS passed 05/2026, next DD 05/2029, SS 04/2031
Amarella	2011	China	35,212	12.10	Undisclosed	Old sale and delivered, M/E STX made in Korea, DD/SS passed 10/2026, next DD 09/2029, SS 08/2031, Greek owners
TANKERS						
Vadin	2006	Japan	302,478	117.00	Undisclosed	Sellers paid for her last April at USD60mil , promptly Fujairah, DD 07/2027, SS 08/2029
Southern Emperor	2004	China	297,376	110.00	Korean, Sinokor Maritime	FSO, DD 10/2027, SS 11/2029
DS Vision	2011	China	297,345	96.00	Undisclosed	DD 04/2029, SS 03/2031
Maran Poseidon	2010	Korea	158,267	98.50	Undisclosed	Scrubber fitted, DD 09/2027, SS 01/2030
Zouzou N.	2010	China	149,991	103.30	Undisclosed	Scrubber fitted, DD 03/2028, SS 01/2030

Kastos	2025	China	113,897	120.00	Middle Eastern	Scrubber fitted, cyber safe, eco M/E, DD 07/2028, SS 07/2030
Afra Mare	2008	Korea	105,348	59.00	Chinese	Scrubber fitted, DD/SS 09/2028
Asean Forwarder	2006	Japan	74,543	26.80	Undisclosed	DD/SS passed 09/2026, next DD 09/2029, SS 06/2031
Torm Venture	2007	China	73,701	23.90	Emirati	Old sale, scrubber fitted, DD/SS 03/2027
Prive Angel	2008	Korea	51,246	24.50	Undisclosed	Prompt dely in Fujairah, chemical IMO II, epoxy coated, DD due 01/2027, SS 04/2028
Bow Victory	2016	Japan	21,193	29.50	Undisclosed	Chemical IMO II/III, stainless steel, eco M/E, DD 06/2028, SS 09/2031

CONTAINERS

NB Taizhou Jianxing JX4350TEU-10	2027	China	-	58.50	SM Line Corp	4350 teu
NB Newdayang NDY2027	2028	China	41,000	55.00	Greek	3100 teu, dely Q4 2027
NB Newdayang NDY2028	2028	China	41,000	55.00		3100 teu, dely Q4 2027
Nordmaas	2019	China	23,417	35.00	MPC	1774 teu, CR 3X35T, DD 08/2027, SS 10/2029

OTHERS

Rose Gas	2003	Korea	26,534	23.50	Singaporean	LPG 34487cbm, DD/SS 05/2028
World Gas	2000	Japan	4,034	2.00	Undisclosed	LPG 3513cbm, DD 03/2028, SS 04/2030
Lady Gas	2000	Japan	3,856	2.00	Undisclosed	LPG 3446cbm, DD 09/2028, SS 09/2030

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
	10/2026	1M	3M	6M	12M	

CAPE SIZE

180k dwt	Resale	87.00	2%	7%	7%	12%	65.50
180k dwt	5 tuổi	76.00	3%	6%	8%	17%	51.00
170k dwt	10 tuổi	60.00	4%	8%	11%	21%	36.50
150k dwt	15 tuổi	41.00	8%	12%	12%	49%	23.25

PANAMAX

82k dwt	Resale	47.00	1%	3%	11%	19%	38.50
---------	--------	-------	----	----	-----	-----	-------

Giá trị tàu dầu/hóa chất (đv: triệu đô la Mỹ)		% thay đổi theo (M (month) = tháng)				TB 5 năm
	10/2026	1M	3M	6M	12M	

VLCC

310k dwt	Resale	240.00	36%	37%	37%	62%	126.50
310k dwt	5 tuổi	215.00	37%	48%	54%	82%	98.25
250k dwt	10 tuổi	190.00	44%	65%	73%	116%	72.75
250k dwt	15 tuổi	160.00	54%	92%	100%	176%	52.25

SUEZMAX

160k dwt	Resale	150.00	15%	26%	39%	60%	85.75
----------	--------	--------	-----	-----	-----	-----	-------

82k dwt	5 tuổi	42.00	1%	5%	14%	29%	32.25	150k dwt	5 tuổi	130.00	20%	25%	48%	71%	67.75
76k dwt	10 tuổi	33.50	5%	10%	18%	29%	23.50	150k dwt	10 tuổi	110.00	25%	24%	55%	80%	52.25
74k dwt	15 tuổi	23.00	2%	7%	19%	44%	15.75	150k dwt	15 tuổi	90.00	25%	36%	70%	122%	37.00
SUPRAMAX								AFRAMAX							
62k dwt	Resale	44.00	0%	2%	5%	14%	36.75	110k dwt	Resale	110.00	5%	4%	14%	33%	71.25
58k dwt	5 tuổi	39.00	0%	3%	5%	23%	29.00	110k dwt	5 tuổi	85.00	0%	0%	17%	36%	57.50
56k dwt	10 tuổi	30.50	2%	7%	7%	27%	21.00	105k dwt	10 tuổi	72.50	0%	0%	21%	45%	44.50
52k dwt	15 tuổi	20.00	8%	8%	21%	25%	14.25	105k dwt	15 tuổi	70.00	21%	30%	63%	100%	31.25
HANDYSIZE								MR							
37k dwt	Resale	38.00	1%	6%	6%	15%	30.75	52k dwt	Resale	62.00	3%	2%	9%	19%	47.50
37k dwt	5 tuổi	32.00	3%	5%	8%	21%	24.75	52k dwt	5 tuổi	52.00	4%	2%	11%	24%	38.25
32k dwt	10 tuổi	25.50	6%	6%	13%	24%	17.00	45k dwt	10 tuổi	42.00	5%	2%	14%	31%	28.75
28k dwt	15 tuổi	13.50	4%	4%	8%	13%	10.75	45k dwt	15 tuổi	30.00	11%	3%	15%	62%	19.50

2. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÓNG MỚI:

Type	Size	Price (m.usd)	Qty	Yard	Owners	Delivery	Comments
VLGC	93,000 cbm	116.70	4	Hyundai H.I.	Traders BGN	Early 2030	Price per unit
Tankers	158,000 dwt	84.00	3	Penglai Zhongbai Jinglu Ship Industry	Chemnav	2H 2029	Price per unit
Tankers	157,000 dwt	84.00	3	Jiangsu New Hantong	Liquimar	SH 2030	Price per unit
Tankers	74,000 dwt	-	6	Jiangsu New Hantong	Emarat Marine	2029 (2), 2030 (4)	Price per unit
Tankers	37,000 dwt	58.00	1	Hyundai H.I.	NYK	Q3 2030	Chemical tanker,, methanol dual fuel
Bulkers	82,000 dwt	37.00	1	Hengli	Eurodry	-	
Bulkers	82,000 dwt	-	4+2	Jiangsu Watts Energy & Eng., China	YZJ Maritime	-	
Containers	14,000 teu	150.00-155.00	2	Hudong-Zhonghua	Shanghai Zhonggu Logistics	2029-2030	Price per unit
Containers	3,200 teu	48.00	2	Hengli H.I.	Tsakos	Q4 2028	Price per unit
Containers	2,900 teu	-	2	Huangpu Wenchong	Hai An	SH 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)				
	10/2026	1M	3M	6M	12M
Capesize (180.000 dwt)	75.0	0.00%	0.00%	1.35%	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)				
	10/2026	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)	75.0	0.00%	0.00%	1.35%	1.35%
MR (56.000 dwt)	51.0	0.00%	0.00%	0.99%	-1.92%

3. THỊ TRƯỜNG THUÊ TÀU

3.1. Thị trường thuê tàu hàng khô:

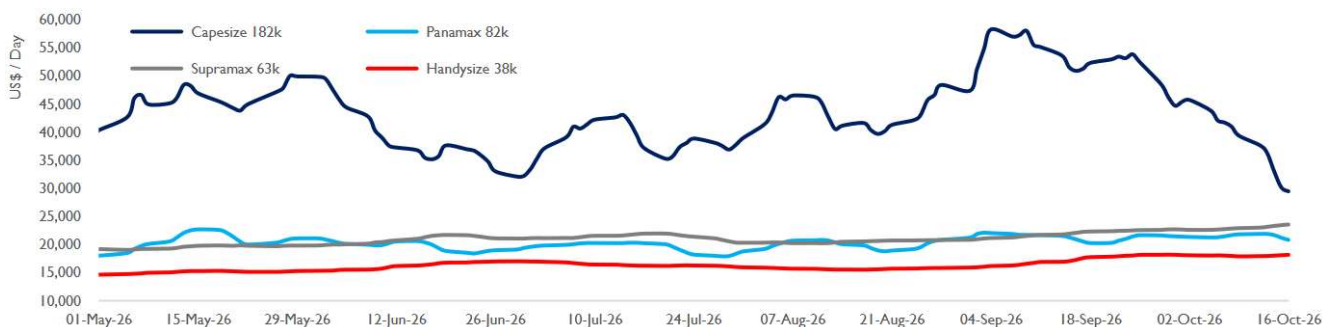
Thị trường **Ultramax** và **Supramax** có một tuần khá trầm lắng, không có nhiều thay đổi khi các chỉ số tiếp tục nhích nhẹ lên. Chỉ số cước trung bình tuần qua đóng cửa ở mức 23.573 đô la Mỹ, tăng 644 đô la Mỹ so với mức 22.929 đô la Mỹ của tuần trước. Khu vực Vịnh châu Mỹ hưởng lợi từ nhu cầu thuê tàu cho các tuyến fronthaul tăng lên, trong khi khu vực Continent giữ vững vị thế. Địa Trung Hải bắt đầu lấy lại đôi chút đà tăng trưởng, tàu **Genco Weatherly** (61.556 dwt, đóng 2014) neo tại Aviles (13-14/10) được Pacific Basin chốt chờ thạch cao từ Garrucha đến Bờ Đông Nước Mỹ (USEC) với mức khoảng 20.000 đô la Mỹ. Khu vực Bờ Đông Nam Mỹ ghi nhận mức cước giảm nhẹ, dù chưa thấy sự suy giảm đáng kể nào trong triển vọng ngắn hạn. Xa hơn về phía Đông, nhu cầu từ khu vực Bắc Thái Bình Dương (NOPAC) và các tuyến backhaul tiếp tục làm bệ đỡ cho thị trường, cùng với sự gia tăng đáng chú ý của các hợp đồng vận chuyển từ Indonesia đi Ấn Độ và Bangladesh. Hoạt động thuê tàu định hạn giữ ở mức ổn định, mặc dù làn sóng gấp rút tìm tàu có thể đang hạ nhiệt do mức cước cao khiến nhiều người thuê tàu khó đưa ra lý do hợp lý để chấp nhận mức giá hiện tại. Dù vậy, tàu **Castle Point** (63.646 dwt, đóng 2025) sau thời gian tìm kiếm hợp đồng thả nổi theo chỉ số, cuối cùng đã chốt hợp đồng với TMC trong thời hạn hai năm ở mức 109% chỉ số S11TC.

Thị trường **Handysize** trải qua một tuần diễn biến trái chiều giữa các khu vực, chỉ số cước trung bình tuần qua đóng cửa ở mức 18.200 đô la Mỹ, tăng 274 đô la Mỹ so với mức 17.926 đô la Mỹ của tuần trước. Khu vực Continent và Địa Trung Hải giữ mức ổn định, được hỗ trợ bởi một số lô hàng ngũ cốc đi Tây Phi. Một tàu trọng tải 37.000 dwt neo tại Hereke (10-12/10) được chốt qua Canakkale và Iskenderun đi bờ Bắc Nam Mỹ với mức giá khoảng 11.000 đô la Mỹ. Khu vực Nam Đại Tây Dương tiếp tục duy trì đà tăng trưởng mạnh mẽ, đặc biệt là đối với các tàu cỡ lớn hơn. Một tàu 36.000 dwt được chốt từ Santos đi bờ Tây Nam Mỹ với giá khoảng 31.500 đô la Mỹ, trong khi một tàu 39.000 dwt được ghi nhận chốt từ bờ Đông Nam Mỹ đi Tây Âu với giá khoảng 32.000 đô la Mỹ. Trái lại, khu vực Vịnh châu Mỹ tiếp tục trầm lắng, với hoạt động giao dịch hạn chế và cước phí chịu áp lực giảm do lượng tàu chờ quá nhiều. Một tàu 35.000 dwt được báo cáo chốt từ SW Pass đi bờ Tây Trung Mỹ chở các lô hàng rời với giá khoảng 17.500 đô la Mỹ. Khu vực Bắc Thái Bình Dương xuất hiện tín hiệu khởi sắc hơn nhờ danh sách tàu trống ngắn lại và giá chào thuê cao hơn một chút trong bối cảnh nhu cầu hàng hóa khả quan, trong khi khu vực Đông Nam Á nhìn chung duy trì trạng thái đi ngang. Hoạt động thuê tàu định hạn tiếp tục diễn ra sôi động, với một tàu 37.000 dwt neo tại Trung Quốc được chốt hợp đồng định hạn khoảng 3-5 tháng ở mức khoảng 16.000 đô la Mỹ, trả tàu ở nơi bất kỳ.

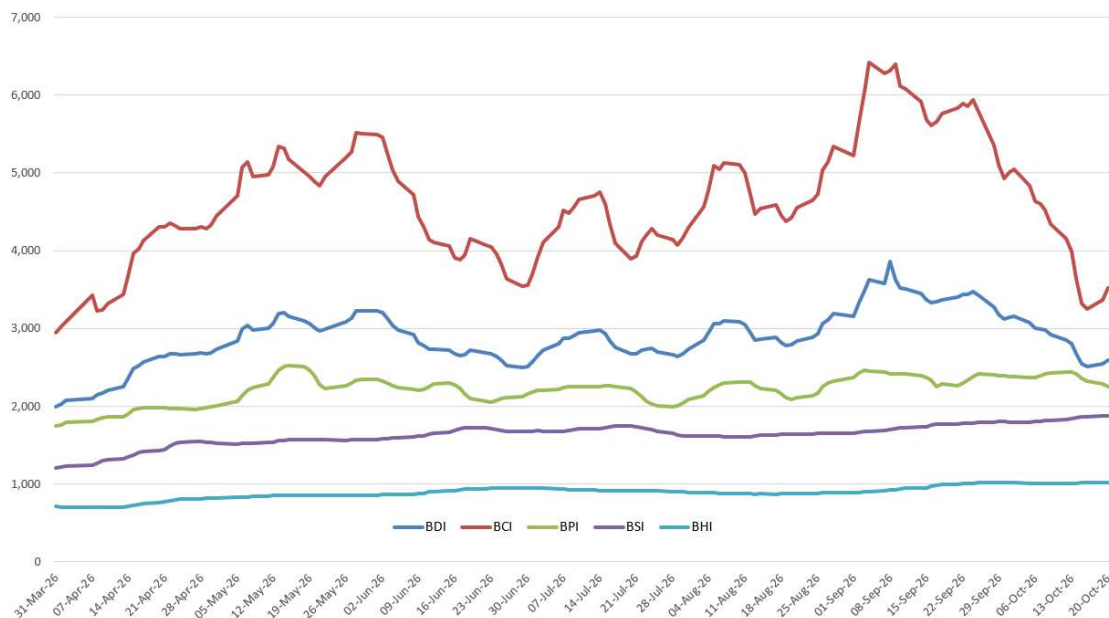
GIÁ THUÊ T/C TRUNG BÌNH TÀU HÀNG KHÔ THAM KHẢO NGÀY 19/10/2026

	US\$/ngày	▼/▲
SUPRAMAX	21.539 ▲	644
HANDIES 38K	18.200 ▲	274

(so sánh với giá trị ngày 12/10/2026)



CHỈ SỐ THỊ TRƯỜNG TÀU HÀNG KHÔ



3.2. Thị trường thuê tàu dầu/hóa chất:

Giá dầu tăng trong phiên giao dịch tại thời điểm báo cáo, trong đó dầu Brent lên mức cao nhất trong 5 tháng, khi các nhà giao dịch tính đến phần bù rủi ro địa chính trị trước các cuộc tấn công của lực lượng Houthi nhằm vào hạ tầng của Ả Rập Xê-út và những thông tin về các vụ tấn công tàu thuyền tại vùng Vịnh. Lực lượng Houthi tại Yemen, được Iran hậu thuẫn, hồi đầu tuần này tuyên bố đã tiến hành một loạt cuộc tấn công nhằm vào các mục tiêu năng lượng, sân bay và quân sự của Ả Rập Xê-út. Ghi nhận, giá dầu Brent kỳ hạn tăng lên 111,75 đô la Mỹ/thùng, mức cao nhất kể từ tháng 5. Tính đến 11 giờ 20 phút GMT, giá dầu Brent được giao dịch ở mức 111,20 đô la Mỹ/thùng, tăng 1,65 đô la Mỹ, tương đương 1,5%. Bên cạnh đó giá dầu WTI của Mỹ giao tháng 11, đáo hạn vào thứ Ba, có thời điểm tăng lên 110 đô la Mỹ/thùng, mức cao nhất đối với hợp đồng giao gần kể từ tháng 4. Giá dầu WTI sau đó được giao dịch ở mức 109,08 đô la Mỹ/thùng, tăng 5,42 đô la Mỹ, tương đương 5,2%.

3.2.1 Phân khúc tàu chở dầu thô

Phân khúc tàu VLCC

Thị trường Trung Đông tăng mạnh do nhu cầu bổ sung tồn kho trước mùa đông, kết hợp với thị trường Đại Tây Dương sôi động thu hút các tàu chạy rỗng rời khỏi khu vực, khiến lượng tàu sẵn sàng giảm mạnh. Đến cuối tuần, cước vận chuyển các chuyến từ Trung Đông đi Trung Quốc ở khoảng mức WS1.318. Các cuộc tấn công gia tăng từ phía Iran tạm thời kìm hãm đà tăng của cước giao ngay. Tuy nhiên, sự cạnh tranh dai dẳng để giành các lô hàng cần xếp vào cuối tháng, cùng với lợi thế thương lượng của chủ tàu, tiếp tục duy trì mặt bằng cước ở mức cao.

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	1.412.243	1.387.683	↓
USG/Trung Quốc	762.720	711.081	↓

Phân khúc tàu Suezmax

Thị trường Tây Phi tăng mạnh khi các lô hàng cần xếp ngay và khối lượng hàng đầu tháng 11 cùng lúc xuất hiện, trong khi nguồn cung tàu chạy rỗng khan hiếm do nhiều tàu được thu hút sang các thị trường sôi động phía Đông kênh đào Suez. Cước vận chuyển hàng 130.000 tấn từ Nigeria đi khu vực UKC tăng thêm 103 điểm, lên mức WS981. Việc các bên thuê tàu liên tục đẩy thời hạn chốt thuê sang các khoảng thời gian trên ba tuần đã phần nào làm giảm đà tăng giá của chủ tàu. Tuy nhiên, nguồn cung tàu sẵn sàng về cơ bản vẫn khan hiếm, khiến mặt bằng cước tiếp tục duy trì ở mức cao.

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	570.375	511.221	↓
USG / UKC	525.034	530.492	↑

Phân khúc tàu Aframax

Cước thuê tàu tại Trung Đông tăng mạnh khoảng 27% nhờ nhu cầu vận chuyển ổn định hướng về châu Á và việc nhiều tàu chuyển sang khai thác các tuyến Địa Trung Hải có mức cước cao hơn, khiến nguồn cung tàu trong khu vực suy giảm nghiêm trọng trong bối cảnh rủi ro an ninh gia tăng. Tại khu vực Địa Trung Hải, mặc dù hoạt động giao dịch diễn ra tương đối trầm lắng, các chủ tàu vẫn kiên quyết giữ giá, hạn chế chào tàu cho các chuyến cần xếp ngay để lựa chọn những lô hàng có điều kiện cước thuận lợi hơn, qua đó tiếp tục gây sức ép lên các bên thuê tàu. Cước vận chuyển hàng 80.000 tấn từ Ceyhan đến Lavera đã tăng lên WS780.

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	525.034	474.585	↓
Med / Med	368.066	329.935	↓
USG / Cont	308.695	198.525	↓
Caribs / USG	399.604	247.546	↓

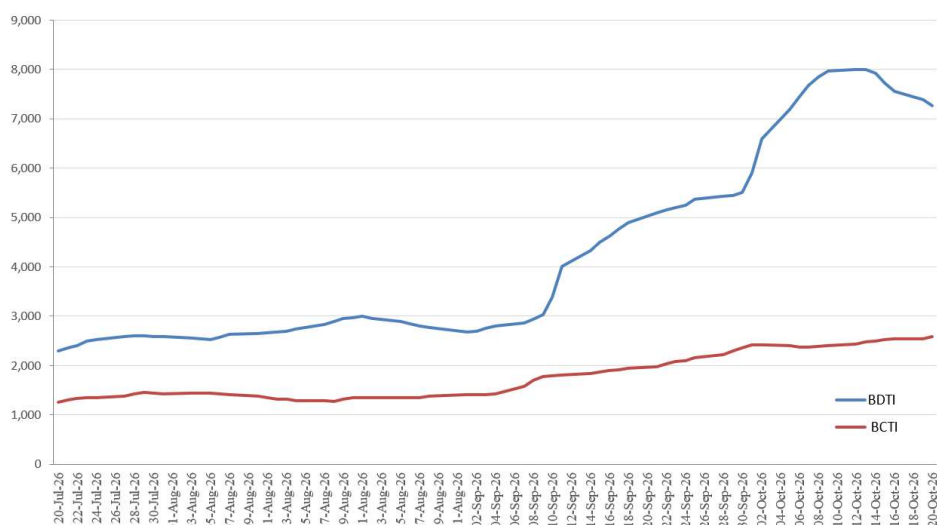
3.2.2 Phân khúc tàu chở dầu thành phẩm/ hóa chất:

Đối với phân khúc tàu MR/Handy: Thị trường tàu MR tại khu vực Tây Bắc châu Âu diễn biến trái chiều trong tuần qua. Tâm lý thị trường từng được cải thiện sau khi hoạt động thuê tàu cuối tuần trước diễn ra rất sôi động, giúp cước tăng nhờ giá giao dịch trên thị trường kỳ hạn tiếp tục đi lên và lượng giao dịch đủ lớn để giải phóng một phần đáng kể nguồn cung tàu chào thuê. Đầu tuần, mặt bằng cước duy trì ổn định. Tâm lý tích cực của chủ tàu tiếp tục đóng vai trò dẫn dắt thị trường, mặc dù các yếu tố cung cầu cơ bản cho thấy thị trường có dấu hiệu suy yếu. Tuy nhiên, khi tuần trôi qua mà hoạt động thuê tàu vẫn trì trệ, mặt bằng cước không thể duy trì ổn định mãi. Đối với các lô hàng vận chuyển cự ly ngắn, tàu cỡ Handysize được xem là lựa chọn hiệu quả hơn. Trong khi đó, do thiếu các lô hàng trên tuyến TC2 (Cont/USAC) và chênh lệch giá giữa các thị trường

không còn thuận lợi cho hoạt động chuyển hướng hàng hóa, thị trường vẫn chưa có giao dịch mới để kiểm chứng mặt bằng cước. Mức cước dự kiến cho giao dịch tiếp theo vào khoảng WS195. Theo ghi nhận trong tuần, sáu tàu chạy rỗng đã rời Tây Bắc châu Âu. Dự kiến sẽ có thêm tàu rời khu vực vào cuối tuần khi các chủ tàu tìm cách điều chuyển tàu sang thị trường USG, nơi mặt bằng cước đang ở mức WS400 và diễn biến tích cực trên thị trường kỳ hạn tiếp tục củng cố quyết định khai thác của chủ tàu.

Phân khúc tàu dầu/hóa chất nhỏ: Các lô hàng dầu cộ tiếp tục ký kết hoàn toàn mọi nguồn tàu mới xuất hiện trên thị trường, bất kể kích cỡ. Các giao dịch thuê tàu được ghi nhận ở phân khúc J19, tàu cỡ trung và cả tàu Handysize/MR trên các tuyến đến bờ Tây Ấn Độ và Pakistan. Ghi nhận cước vận chuyển dầu cộ ở mức trên 70 đô la Mỹ/tấn và được xem là đạt mức cao nhất trong nhiều năm, tương đương đỉnh cước trong giai đoạn Covid-19 trước đây. Tuy nhiên, điểm khác biệt hiện nay là các chủ tàu thường yêu cầu tàu phải chạy rỗng trở lại phía Đông sau khi dỡ hàng, trong khi ở giai đoạn trước, phần lớn tàu vẫn có thể tiếp tục tìm việc tại khu vực Vịnh Ả Rập. Thị trường axit sulfuric xuất phát từ khu vực này vẫn trầm lắng. Ghi nhận Trammo vẫn chưa thu xếp được tàu cho một lô hàng đi Đông Nam Á, trong khi Tricon cũng còn một lô hàng đã được lùi lịch vận chuyển sang tháng 12. Hoạt động vận chuyển hóa chất từ Viễn Đông sang Ấn Độ vẫn sôi động. Các bên thuê tàu buộc phải điều chỉnh tăng mức cước mục tiêu để cạnh tranh với các chuyển chở dầu cộ, vốn thường có ít cảng ghé hơn và đặc biệt là quãng đường chạy ballast ngắn hơn từ bờ Tây Ấn Độ/Pakistan. Tình trạng ùn tắc kéo dài tại cảng Port Qasim cùng với các cơn bão nhiệt đới trong khu vực tiếp tục làm giảm nguồn cung tàu. Trong khi đó, các mặt hàng nhiên liệu sinh học như dầu sinh học, dầu thực vật và các loại hóa chất thông dụng tiếp tục cạnh tranh để thuê tàu chở hóa chất, trong bối cảnh nguồn cung tàu MR đang khan hiếm.

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	500		520		530	
2	Bangladesh	510		530		540	
3	India	465		485		495	
4	Turkey	290		300-310		320	

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

MỘT SỐ TÀU PHÁ ĐỠ GHI NHẬN TRONG TUẦN 42/2026

Name	Type	Blt year	LDT	Demolition place	Price (US\$/lt)	DWT	Comments
Lung Hu	Bulkers	1998	9,398	Bangladesh	540.00	73,937	
Fotex	Bulkers	1997	2,594	Bangladesh	530.00	8,668	
Modeste	Tankers	2001	8,766	India	-	42,721	

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.*