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 44/2026
(28/10/2025 – 03/11/2026)

1. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÃ QUA SỬ DỤNG:

Sắc đỏ gần nhuộm kín mảng tàu hàng khô tuần qua, chỉ số BDI ghi nhận đóng cửa ở mức 2.590 điểm, giảm nhẹ 13 điểm (↓0,49%) so với tuần trước. Tổng quan các chỉ số thuê tàu có sự điều chỉnh như sau: Capesize BCI là phân khúc duy nhất duy trì tăng trưởng dương dù cũng trải qua nhiều phiên giằng co, tổng tích lũy thêm 155 điểm (↑3,2%) lên 3.821 điểm. Panamax BPI tiếp tục giảm 155 điểm (↓7,6%) còn 2.1.866 điểm, Supramax BSI cũng giảm thêm 37 điểm (↓1,96%) còn 1.846 điểm, Handysize BHI giảm nhẹ 6 điểm (↓0,58%) còn 1.014 điểm-chỉ số này đã đứng yên 3-4 ngày qua. Đối với mảng mua bán tàu đã qua sử dụng, số lượng giao dịch bị thu hẹp lại tương đối và bớt đi phần nào nhộn nhịp, phân bố rải rác nhưng vẫn chủ yếu ở các phân khúc Panamax-Supramax và Handysize 34-32K Dwt. Ở phân khúc Panamax, tuần qua tàu ***Xing Shan*** (79.496 dwt, đóng 2012 Trung Quốc) được bán đấu giá thành công ở mức 19,74 triệu đô la Mỹ. Giá này khá cao dù cận đà DD/SS 3/2027, cách đây không lâu tàu ***Pabal*** (76.118 dwt, đóng 2012 Trung Quốc, DD/SS 10/2027) được bán với giá chỉ khoảng 17 triệu đô la Mỹ. Tàu già ***Amoy Sunny*** (76.598 dwt, đóng 2006 Nhật) về tay Người mua Trung Quốc với giá khoảng 13,9 triệu đô la Mỹ. Tháng 9, tàu tương tự ***King Loong*** (77.430 dwt, đóng 2006 Nhật, qua đà đặc biệt tháng 6/2026) cũng được bán với giá khoảng 13 triệu đô la Mỹ. Sang phân khúc Supramax, tàu ***Vinca*** (52.447 dwt, đóng 2006 xưởng Tsuneishi Cebu, Philipines, DD 05/2028, SS 05/2030) được chốt với giá khoảng 12,5 triệu đô la Mỹ - giá này khá cao do chủ tàu Nhật và tàu mới qua đà. Tàu đóng cùng xưởng nhưng hơn 3 tuổi ***HV Alice*** (52.425 dwt, đóng 2003, DD/SS 06/2028) về tay Người mua Trung Quốc với giá khoảng 8,6 triệu đô la Mỹ - giá khá mềm do tàu già. Ở phân khúc Handysize, tàu ***Skyfall*** (34.987 dwt, đóng 2012 Trung Quốc, chở gỗ được, DD/SS 08/2027) được ghi nhận bán với giá khoảng 11,5 triệu đô la Mỹ. Cách đây không lâu, chủ tàu Hy Lạp bán tàu già hơn một tuổi ***Amarella*** (35.212 dwt, đóng 2011 Trung Quốc, máy chính sản xuất tại STX Hàn Quốc, vừa mới qua đà DD/SS 10/2026, DD 9/2029 SS 8/2031) với giá khoảng 12,1 triệu đô la Mỹ. Cuối cùng là tàu ***Bao Shine*** (32.203 dwt, đóng 2013 Trung Quốc, chở gỗ được, DD 10/2027, SS 01/2028) được bán thành công với giá khoảng 13 triệu đô la Mỹ - giá này được xem là khá cao trong thời điểm hiện nay.

Ở mảng tàu dầu/hoá chất, chỉ số BDTI (Baltic Dirty Tanker Index) mất đến 724 điểm (↓10,1%) chỉ còn 6.439 điểm – xóa đi nỗ lực tích lũy cả tháng 10 vừa qua. Chỉ số BCTI (Baltic Clean Tanker Index) cũng chịu áp lực giảm thêm 110 điểm (↓3,78%) còn 2.794 điểm. Ở hoạt động mua bán tàu đã qua sử dụng, xu hướng vẫn tiếp nối tuần trước: VLCC tiếp tục mất hút, các phân khúc tàu lớn ghi nhận ít ỏi, danh sách tàu bán quay về tập trung chủ yếu ở cỡ tàu từ 50k Dwt trở xuống. Ở phân khúc MR, nhiều mặt bằng giá mới vẫn liên tục được thiết lập. Đơn cử tàu chemical ***Leon Wisdom*** (49.999 dwt, đóng 2008 Hàn Quốc, DD/SS 07/2028) được bán với giá khoảng 26 triệu đô la Mỹ. Mức này cao nếu so sánh với tàu chị em ***Leon Grace*** (49.999 dwt, đóng 2008 Hàn Quốc, DD/SS 02/2028) bán hơn một tháng trước với giá chỉ khoảng 22,9 triệu đô la Mỹ. Tàu chemical già hơn ***Ocean Thalia*** (51.319 dwt, đóng 2004 Hàn Quốc, DD 08/2027, SS 05/2029) được bán với giá khoảng 15 triệu đô la Mỹ. Tháng 8, tàu tương tự có trọng tải nhỏ hơn ***Dhan Laxmi*** (50.353 dwt, đóng 2004 Hàn Quốc, DD 12/2027, SS 11/2029) được bán với giá chỉ khoảng 11,85 triệu đô la Mỹ. Ở phân khúc tàu J19, ghi nhận Người mua Trung Quốc đã chốt tàu ***FG Rotterdam*** (19.995 dwt, đóng 2012 Nhật, DD/SS 06/2027) với giá khoảng 24 triệu đô la Mỹ. Tháng 7 từng có tin tàu này được đàm phán quanh mức 22,7 triệu đô la Mỹ.

Name	Blt Year	Blt Place	Dwt	Price M.USD	Buyers	Comment
BULKERS / GENERAL CARGO CARRIERS						
Ladycharm	2008	Korea	169,676	27.00	Chinese	DD 12/2026, SS 09/2025
Carl Oldendorff	2011	China	93,028	16.50	Undisclosed	Scrubber fitted, fuel-saving devices fitted, DD due 04/2027, SS 05/2030
Xing Shan	2012	China	79,496	19.74	Undisclosed	Online bidding, DD/SS due 03/2027
Amoy Sunny	2006	Japan	76,598	13.90	Chinese	DD/SS passed 05/2026, next DD 06/2029, SS 06/2031
Bao Neng 16	2001	Korea	74,492	9.29	Chinese	Auction sale, DD 11/2028, SS 03/2031
Bahamas L	2012	Japan	56,141	22.25	ADNOC	Old sale and delivered, DD 01/2028, SS 11/2029
Vinca	2006	Tsuneishi Cebu, Philipines	52,447	12.50	Undisclosed	DD 05/2028, SS 05/2030, Japanese owners
HV Alice	2003	Tsuneishi Cebu, Philipines	52,425	8.60	Undisclosed	DD/SS 06/2028, Chinese owners
Skyfall	2012	China	34,987	11.50	Undisclosed	Log-fitted, DD/SS 08/2027
Bao Shine	2013	China	32,203	13.00	Undisclosed	Log-fitted, DD 10/2027, SS 01/2028, Chinese owners
TANKERS						
Fleves	2012	Korea	158,517	110.00	Undisclosed	DD/SS due 02/2027
Haima	2009	Japan	104,991	65.00	Undisclosed	DD 04/2027, SS 03/2029
Albaro	2007	Croatia	74,999	24.40	Greek	Ice class 1A, DD/SS 04/2027
Route	2004	Korea	69,714	24.50	Undisclosed	DD/SS 05/2028
Ocean Thalia	2004	Korea	51,319	15.00	Undisclosed	Chemical IMO III, epoxy phenolic coated, DD 08/2027, SS 05/2029
Leon Wisdom	2008	Korea	49,999	26.00	Undisclosed	Chemical IMO III, epoxy coated, DD/SS 07/2028
Great Epsilon	2020	China	49,298	48.50	Undisclosed	Scrubber fitted, chemical IMO II/III, siloxirane coated, eco M/E, DD 12/2027, SS 01/2030
CSC Auspicious	2008	China	45,851	22.00	Undisclosed	Ice class II, DD/SS 12/2027

OM Borneo	2007	China	29,013	12.20	Undisclosed	Chemical IMO II, epoxy phenolic coated, ice class 1C, DD 04/2028, SS 05/2030
FG Rotterdam	2012	Japan	19,995	24.00	Chinese	Chemical IMO II/III, stainless steel, DD/SS 06/2027
Long Da 07	2026	China	13,800	28.50	Chinese	Resale, chemical IMO II/III, stainless steel, BV class
CONTAINERS						
Songa Puma	2009	China	34,700	40.10	Undisclosed	2797 teu, reefers 881 teu, ice class II, DD passed 04/2026, next D/SS 02/2029
OTHERS						
NY Lord	2008	Korea	54,691	Undisclosed	Undisclosed	LPG 82922 cbm, DD due 12/2026, SS 09/2028

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
		10/ 2026	1M	3M	6M	12M	
CAPESIZE							
180k dwt	Resale	87.00	1%	7%	7%	12%	65.50
180k dwt	5 tuổi	76.00	1%	6%	8%	17%	51.25
170k dwt	10 tuổi	60.50	3%	8%	11%	21%	36.50
150k dwt	15 tuổi	41.00	5%	11%	12%	49%	23.25
PANAMAX							
82k dwt	Resale	47.00	0%	3%	11%	19%	38.75
82k dwt	5 tuổi	42.00	0%	5%	14%	29%	32.25
76k dwt	10 tuổi	33.50	2%	10%	18%	29%	23.50
74k dwt	15 tuổi	23.00	2%	7%	19%	44%	15.75
SUPRAMAX							
62k dwt	Resale	45.00	2%	3%	7%	17%	36.75
58k dwt	5 tuổi	39.00	0%	1%	5%	23%	29.00
56k dwt	10 tuổi	30.50	2%	5%	7%	27%	21.25
52k dwt	15 tuổi	20.50	5%	11%	24%	28%	14.25
HANDYSIZE							
37k dwt	Resale	38.00	1%	3%	6%	15%	30.75
37k dwt	5 tuổi	32.00	3%	3%	8%	21%	24.75
32k dwt	10 tuổi	25.50	6%	6%	13%	24%	17.25
28k dwt	15 tuổi	13.50	4%	4%	8%	13%	10.75

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	245.00	23%	40%	40%	66%	127.00
310k dwt	5 tuổi	220.00	22%	52%	57%	86%	99.00
250k dwt	10 tuổi	195.00	30%	70%	77%	122%	73.25
250k dwt	15 tuổi	165.00	27%	98%	106%	180%	52.75
SUEZMAX							
160k dwt	Resale	170.00	17%	43%	57%	81%	86.25
150k dwt	5 tuổi	145.00	21%	39%	65%	91%	68.25
150k dwt	10 tuổi	125.00	28%	40%	76%	105%	52.50
150k dwt	15 tuổi	100.00	25%	52%	89%	147%	37.25
AFRAMAX							
110k dwt	Resale	110.00	10%	15%	26%	47%	71.25
110k dwt	5 tuổi	90.00	6%	12%	31%	52%	57.75
105k dwt	10 tuổi	80.00	0%	10%	28%	60%	44.75
105k dwt	15 tuổi	75.00	25%	39%	50%	114%	31.50
MR							
52k dwt	Resale	64.00	7%	5%	8%	21%	47.75
52k dwt	5 tuổi	54.00	8%	6%	10%	26%	38.50
45k dwt	10 tuổi	41.00	10%	7%	13%	38%	28.75
45k dwt	15 tuổi	32.00	19%	10%	23%	73%	19.50

2. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÓNG MỚI:

Type	Size	Price (m.usd)	Qty	Yard	Owners	Delivery	Comments
Tankers	320,000 dwt	Approx 150.00	3	International Maritime Industries (IMI) in Ras Al Khair, Saudi Arabia	Bahri	2029-2030	Price per unit
Tankers	306,000 dwt	135.00	2	Hengli	Venergy Maritime, Greece	Q1 2029	Price per unit
Tankers	50,000 dwt	-	2	GSI, China	Transocean Maritime	2029	
Bulkers	82,000 dwt	-	4	Hengli	Pavimar, Greece	2029	
Bulkers	64,500 dwt	36.00	6	Nantong Xiangyu	Meadway Bulkers	2029-2030	Price per unit
Containers	21,000 teu	225.00	3	SWS	MSC	2028-2029	Price per unit
Containers	7,100 teu	89.00	2+2	Dalian Shipbuilding (DSIC)	Namsung Shipping, Korea	-	
Containers	3,700 teu	50.00	4	Chengxi	Peter Döhle Schiffahrts	-	Price per unit
Containers	3,100 teu	-	6	CSSC Huangpu Wenchong, China	Korea Marine Transport Co., Ltd.	-	
PCTC	9,900 ceu	120.00-125.00	4+8	Jinling	Wallenius Wilhelmsen	Firm 2030, Optional 2032	Price per unit
VLEC	102,000 cbm	165.00	1	Jiangnan	Jiahua Energy	Jun 2030	Liquified Hydrobarbon Carrier
Ethylene carrier	9,000 cbm	50.20	1	Hainan Zhaogang	Cosco Shipping Energy Transportation	Jun 2030	

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:

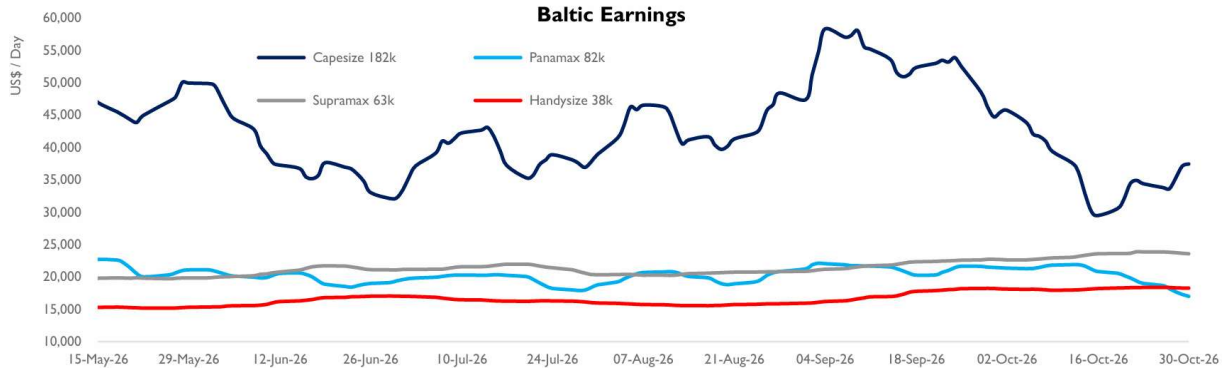
Chỉ số cước trung bình phần khúc **Ultramax** và **Supramax** tuần qua đóng cửa ở mức 23.569 đô la Mỹ, giảm 280 đô la Mỹ so với mức 23.849 đô la Mỹ của tuần trước. Thị trường tiếp tục có sự phân hóa trong tuần này, với khu vực châu Á hoạt động khởi sắc hơn Đại Tây Dương nhờ nguồn cung tàu thắt chặt và nhu cầu hỏi hàng ổn định, mặc dù tốc độ tăng giá cước đã bắt đầu chậm lại. Khu vực Continent giữ mức giá vững chắc, với các mức giá chào thuê được cải thiện vào giữa tuần và nhu cầu thuê tàu 60.000 dwt cho tuần thứ hai của tháng 11 diễn ra tốt, trong khi nguồn cung tàu giao ngay vẫn tương đối dồi dào. Khu vực Địa Trung Hải trầm lắng hơn, khi nhu cầu thuê chuyến sụt giảm đã gây áp lực lên giá cước tàu Ultramax, mặc dù khu vực Biển Đen vẫn tiếp tục thu hút nhu cầu vận chuyển ngũ cốc tích cực. Trái lại, khu vực Vịnh châu Mỹ và Nam Đại Tây Dương tiếp tục chịu áp lực từ nhu cầu thận trọng của người thuê tàu cùng với lượng cung tàu ngày càng tăng. Các giao dịch thuê tàu định hạn vẫn tiếp tục được thực hiện, nhưng giá cước đã giảm nhẹ do người thuê tàu bớt vội vàng trong việc chốt các hợp đồng giao xa.

Chỉ số cước trung bình phân khúc Handies tuần qua đóng cửa ở mức 18.255 đô la Mỹ, giảm 106 đô la Mỹ so với mức 18.361 đô la Mỹ của tuần trước. Khi tuần lễ Eisbein đang đến gần, các bên thuê tàu ít tỏ ra vội vàng trong việc chốt hợp đồng với kỳ vọng giá cước sẽ giảm. Trái lại, các chủ tàu rất muốn đảm bảo hợp đồng trước tuần tới và đã trở nên chủ động hơn, dù họ vẫn đang cố giữ mức giá cước tốt. Khu vực Biển Đen, hiện là vùng rủi ro cao, khá trầm lắng với rất ít hoạt động, mặc dù có thông tin một tàu 36k dwt neo tại Constanta đã chốt chuyến đi tới khu vực Baltic với giá khoảng 12.500 đô la mỸ. Thị trường Vịnh Mỹ tiếp tục suy yếu do nhu cầu hạn chế. Bờ Đông Nam Mỹ đã chững lại sau đợt tăng mạnh gần đây, với giá cước duy trì ở mức rất vững chắc. Tàu Saint Vassilios (33.889 dwt, đóng 2012) đã chốt hợp đồng qua Pecém đến Bremen với lô hàng của ArcelorMittal ở mức 27.000 đô la Mỹ. Tại Bắc Thái Bình Dương, nhu cầu từ Trung Quốc đối với các tàu có khả năng chở hàng trên boong đã đẩy giá cước lên cao hơn. Đông Nam Á duy trì trạng thái cân bằng, với thông tin một tàu 38k-dwt neo tại Philippines đàm phán ở mức khoảng 17.000 đô la Mỹ cho một chuyến khứ hồi Úc tuy nhiên thương vụ không được ký kết.

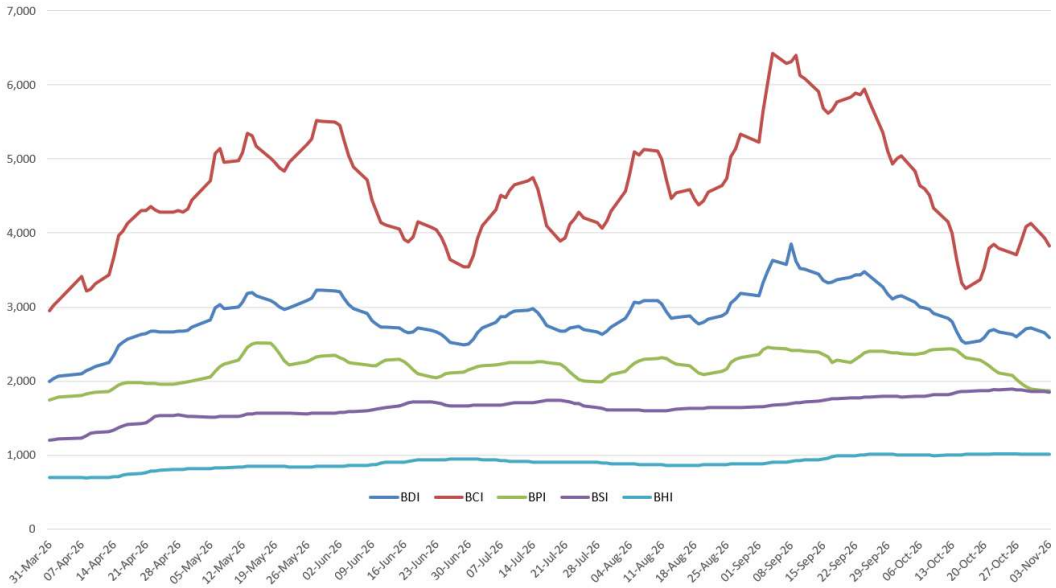
GIÁ THUÊ T/C TRUNG BÌNH TÀU HÀNG KHÔ THAM KHẢO NGÀY 2/11/2026

	US$/ngày	▼/▲	
SUPRAMAX	21.535	▲	276
HANDIES 38K	18.255	▲	161

(so sánh với giá trị ngày 26/10/2026)



CHỈ SỐ THỊ TRƯỜNG TÀU HÀNG KHÔ



3.2. Thị trường thuê tàu dầu/hóa chất:

Giá dầu thế giới quay đầu giảm mạnh trong phiên gần đây, xóa đi một phần đáng kể đà tăng của tuần trước, khi các cuộc tiếp xúc ngoại giao giữa Iran và Qatar làm dịu lo ngại về nguy cơ gián đoạn nguồn cung tại Trung Đông. Tuy nhiên, diễn biến này chưa đủ để đảo ngược hoàn toàn trạng thái căng thẳng của thị trường, bởi hoạt động vận tải qua eo biển Hormuz vẫn đối mặt với rủi ro và khả năng xung đột leo thang sau cuộc bầu cử giữa nhiệm kỳ của Mỹ vẫn là yếu tố khó lường.Theo ghi nhận, dầu Brent giảm hơn 4%, xuống khoảng 108,66 đô la Mỹ/thùng, trong khi dầu WTI của Mỹ mất 4,29 đô la Mỹ, còn 99,83 đô la Mỹ/thùng. Đà giảm diễn ra sau khi Brent khép lại tháng 10 ở mức cao nhất trong sáu tháng, trong bối cảnh thị trường lo ngại xung đột Mỹ - Israel - Iran có thể tiếp tục mở rộng. Trong ngắn hạn, giá dầu có thể tiếp tục dao động mạnh theo tiến triển đàm phán và diễn biến quân sự tại Trung Đông. Nếu các cuộc tiếp xúc giữa Iran và Qatar mở đường cho một thỏa thuận, giá có thể chịu thêm áp lực giảm do phần bù rủi ro địa chính trị được thu hẹp. Ngược lại, bất kỳ dấu hiệu nào cho thấy đàm phán đổ vỡ, các cuộc tấn công gia tăng hoặc hoạt động vận tải qua Hormuz tiếp tục bị hạn chế đều có thể kích hoạt đợt phục hồi giá nhanh chóng.

3.2.1 Phân khúc tàu chở dầu thô

Phân khúc tàu VLCC

Cước vận chuyển tuyến Trung Đông đi Trung Quốc giảm vào đầu tuần do các bên thuê tàu phản đối mức cước quá cao, trong khi nhu cầu hỏi thuê hàng cho các chuyến đầu tháng 11 trầm lắng, khiến sự cạnh tranh giữa các tàu chào thuê gia tăng. Tuy nhiên, các giao dịch ký kết diễn ra sôi động vào cuối tuần đã giải phóng lượng tàu sẵn sàng giao ngay, giúp cước phục hồi nhẹ. Kết thúc tuần, cước giao dịch trên thị trường kỳ hạn vẫn duy trì ở mức trên WS1260. Tương tự, tại khu vực Đại Tây Dương, cước trên tuyến Tây Phi đi Trung Quốc cũng tăng và được ký kết quanh mức WS650.

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	1.294.761	1.351.405	↑
USG/Trung Quốc	545.996	495.725	↓

Phân khúc tàu Suezmax

Cước thuê tàu tại khu vực Tây Phi giảm mạnh do nhu cầu tại khu vực Đại Tây Dương trầm lắng sau khi các chương trình vận chuyển tháng 10 đã hoàn tất, đồng thời lượng tàu chạy rỗng từ phía Đông kênh đào Suez đổ về khu vực gia tăng, làm gia tăng áp lực cạnh tranh về nguồn cung tàu. Về cuối tuần, đà giảm cước bắt đầu chững lại khi các chủ tàu kiên quyết không chấp nhận giảm thêm cước đối với các lô hàng mới phát sinh từ Guyana. Tuyến TD23 (USG/Trung Quốc) kết thúc ở mức WS712, trong khi cước vận chuyển hàng cỡ 130.000 tấn từ Nigeria đến khu vực UKC kết thúc tuần ở mức WS713.

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	404.691	387.888	↓
USG / UKC	416.875	393.333	↓

Phân khúc tàu Aframax

Cước thuê tàu tạ khu vựci Trung Đông giảm so với tuần trước do các bên thuê tàu tiếp tục phản đối mức cước cao và nhu cầu thuê hàng chậm lại, khiến thị trường duy trì xu hướng giảm nhẹ. Tuy nhiên, những rủi ro an ninh kéo dài quanh eo biển Hormuz vẫn hạn chế nguồn cung tàu trong khu vực. Tại khu vực Địa Trung Hải, thị trường trải qua một tuần biến động mạnh. Các giao dịch thuê tàu thay thế được chốt ở mức cước khá tốt, qua đó tạo cơ sở để mặt bằng cước tiếp tục được hỗ trợ. Tuyến TD19 (Med/Med) kết thúc tuần ở mức quanh WS700.

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	485.769	457.742	↓
Med / Med	400.273	306.471	↓
USG / Cont	225.829	212.107	↓
Caribs / USG	250.528	241.589	↓

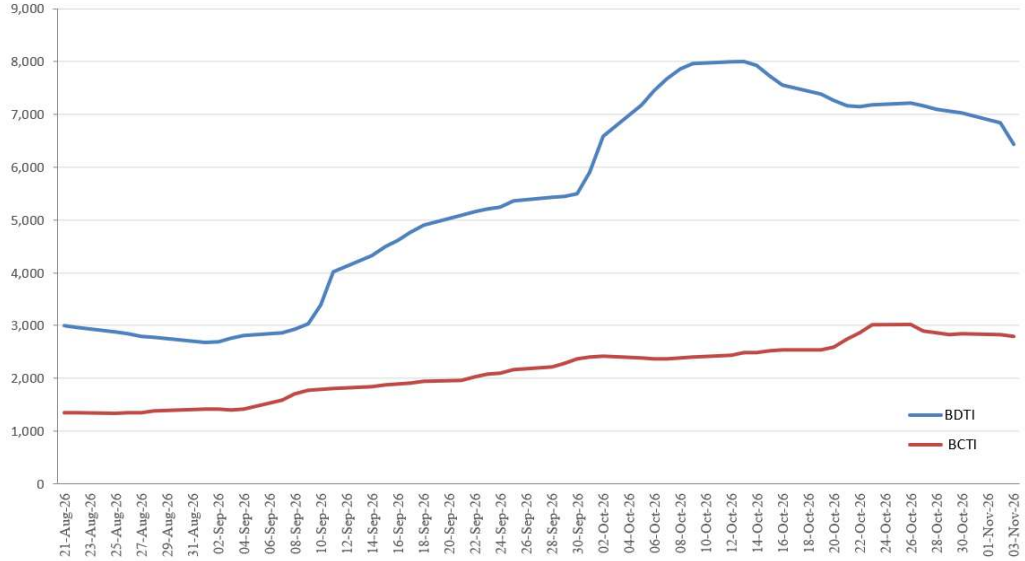
3.2.2 Phân khúc tàu chở dầu thành phẩm/ hóa chất:

Đối với phân khúc tàu MR/Handy: Thị trường tàu MR tại khu vực Địa Trung Hải ghi nhận một tuần giao dịch tích cực. Cước tuyến xuyên Đại Tây Dương (TA) tăng từ WS220–225 lên WS260 sau khi một lô hàng cần thuê tàu gấp được chốt vào thứ Sáu. Cước tuyến xuyên Địa Trung Hải (X-Med) tăng lên WS400–405, trong khi tuyến UKC đạt WS380, cả hai tuyến đều tăng hơn 25 điểm. Mặc dù các mức cước mới nhất được xác lập từ một giao dịch có tính chất gấp rút, cước tàu MR được dự báo sẽ tiếp tục tăng. Hoạt động vận chuyển sang phía Đông vẫn được duy trì, với giao dịch gần nhất đạt 4,65 triệu đô la Mỹ qua kênh đào Suez và 5,35 triệu đô la Mỹ qua Mũi Hảo Vọng; ngoài ra, một phương án lựa chọn đã được thống nhất ở mức 6 triệu đô la Mỹ. Tại Tây Bắc châu Âu, thị trường MR cũng ghi nhận diễn biến tích cực nhờ nguồn hàng mới liên tục xuất hiện và lượng tàu chào thuê dần được ký kết. Cước tuyến TC2 (Cont/USAC) duy trì ổn định ở WS225, trong

khi tuyến xuyên UKC – Địa Trung Hải tiếp tục được chốt ở WS380. Tâm lý thị trường ngày càng vững chắc nhờ nguồn hàng duy trì ổn định, nguồn cung tàu bổ sung dự kiến hạn chế trước giữa tháng và giá nhiên liệu hàng hải tăng tiếp tục hỗ trợ mặt bằng cước. Bên cạnh đó, thị trường Handysize tại Địa Trung Hải tiếp tục sôi động, mặc dù nguồn cung tàu tại Tây Địa Trung Hải có phần dồi dào hơn, nhìn chung lượng tàu sẵn sàng vẫn khan hiếm. Cước vận chuyển duy trì ổn định ở mức WS510 tại Tây Địa Trung Hải, WS520 tại Trung Địa Trung Hải và WS535 tại Đông Địa Trung Hải. Hoạt động thuê tàu trong tuần tới dự kiến tiếp tục tích cực khi nhiều lô hàng có lịch xếp đầu tháng 11 được đưa ra thị trường, mặc dù thời tiết xấu có thể gây xáo trộn lịch trình khai thác. Ngược lại, tại Tây Bắc châu Âu, thị trường Handysize khá trầm lắng sau đợt tăng cước mạnh vào cuối tuần trước. Các lô hàng vận chuyển cự ly ngắn tiếp tục ưu tiên tàu MR do mức cước cạnh tranh hơn, với tàu MR chở 37.000 tấn ở mức WS380 so với WS530 đối với tàu Handysize chở 30.000 tấn. Cước Handysize được dự báo sẽ chịu áp lực giảm do lượng hàng hạn chế và nguồn cung tàu dự kiến gia tăng vào cuối tuần. Mặc dù các chủ tàu vẫn cố gắng duy trì mặt bằng cước hiện tại, khả năng điều chỉnh giảm ngày càng rõ rệt nếu hoạt động thuê tàu không cải thiện đáng kể trong tuần tới.

Phân khúc tàu dầu/hóa chất nhỏ: Đà tăng mạnh và kéo dài của thị trường vận chuyển dầu thành phẩm (CPP), nhiên liệu sinh học và dầu cọ đã lan sang thị trường vận chuyển hóa chất. Mặc dù khối lượng giao dịch axit sulfuric trong vài tuần gần đây giảm, các mức cước tham chiếu chính vẫn được điều chỉnh tăng mạnh. Cước vận chuyển axit sulfuric đến bờ Đông Ấn Độ hiện được đánh giá ở mức 61-63 đô la Mỹ/tấn, trong khi tuyến đến Chile, dù chưa có giao dịch kiểm chứng, được dự báo có thể vượt 120 đô la Mỹ/tấn. Các chủ tàu chở dầu cọ vẫn tiếp tục chào cước ở mức cao, tuy nhiên những giao dịch được chốt cho lịch xếp tháng 12 cho thấy mức cước đã giảm nhẹ so với đỉnh điểm trong tháng 11. Cofco đã thuê tàu chở lô hàng 25.000 tấn với mức cước 73 đô la Mỹ/tấn, trong khi một số bên thuê tàu khác đã chốt các tàu J19 ở mức 66–70 đô la Mỹ/tấn. Đối với các chuyến chở đầy tàu hóa chất từ Viễn Đông đến bờ Tây Ấn Độ, các chủ tàu phải cạnh tranh với mức lợi nhuận khai thác ước tính từ các chuyến chở dầu cọ và hiện yêu cầu cước khoảng 95–100 đô la Mỹ/tấn cho chuyến đi đầy tàu theo hành trình ghé 3 cảng xếp và 2 cảng dỡ. Tình trạng chậm trễ tại Yanbu, Port Qasim và cảng Advario ở Singapore, cùng với ảnh hưởng của các cơn bão nhiệt đới và bão xoáy trong khu vực, tiếp tục khiến tàu bị lưu giữ lâu hơn tại các cảng, gây ảnh hưởng tiêu cực đến kế hoạch khai thác và công tác điều phối vận tải. Tuy nhiên, những tàu bị hủy thuê hoặc không thể hoàn tất giao dịch ban đầu đều đã tìm được hợp đồng thay thế với các điều khoản có lợi hơn.

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	505	▲	5	525	▲	5	535	▲	5
2	Bangladesh	515	▲	5	535	▲	5	545	▲	5
3	India	470	▲	5	490	▲	5	500	▲	5
4	Turkey	290			300-310			320		

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

MỘT SỐ TÀU PHÁ DỠ GHI NHẬN TRONG TUẦN 44/2026

Name	Type	Blt year	LDT	Demolition place	Price (US$/lt)	DWT	Comments
Oceanic Star	Bulker	1994	9,818	Bangladesh	540.00	69,043	Incl 200mt bunkers ROB

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.