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 45/2026
(04/11/2025 – 10/11/2026)

1. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÃ QUA SỬ DỤNG:

Tin vui là cục diện xoay chuyển ở mảng tàu hàng khô tuần qua. Chỉ số BDI tăng trở lại khi tích lũy thêm 272 điểm (↑10,5%) lên 2.862 điểm. Tổng quan các chỉ số thuê tàu có sự điều chỉnh như sau: Capesize BCI tăng thêm 636 điểm (↑16,6%) lên 4.457 điểm. Panamax BPI tăng 209 điểm (↑11,2%) lên 2.075 điểm, riêng Supramax BSI giảm 40 điểm (↓2,1%) còn 1.806 điểm, Handysize BHI nhích nhẹ 17 điểm (↑1,67%) lên 1.031 điểm. Đối với mảng mua bán tàu đã qua sử dụng, tuần qua các giao dịch có phần sôi động hơn. Trong khi nhu cầu đối với tàu lớn như Capesize đã chững lại, thì dòng tàu Handysize lại đang là tiêu điểm. Trước mắt, ở phân khúc Supramax ghi nhận tàu ***Miao Zhou*** (58.595 dwt, đóng 2013 Nhật, DD 03/2029, SS 03/2031) về tay Người mua Indonesia với giá khoảng 23,25 triệu đô la Mỹ - giá này cao một phần do tàu đã lắp hệ thống lọc khí (scrubber). Giữa tháng 10, chủ tàu Nhật bán tàu tương tự ***Charade*** (58.109 dwt, đóng 2013 xưởng Tsuneshi đặt tại Philippines, DD 7/2028 SS 8/2030) giá chỉ khoảng 22,5 triệu đô la Mỹ do tàu không có scrubber. Tàu khác già hơn ***SW Mistral I*** (58.110 dwt, đóng 2011 xưởng Tsuneshi đặt tại Philippines, DD 05/2029, SS 05/2031) về tay Người mua UAE với giá khoảng 20 triệu đô la Mỹ. Giá này mềm do kèm hợp đồng thuê TC một năm, cước khoảng 15,5 nghìn đô la Mỹ/ngày (trừ 3,75% tiền hoa hồng). Sang phân khúc Handysize, chủ tàu Hy Lạp bán tàu ***Astro Castor*** (37.347 dwt, đóng 2016 Nhật, DD 05/2029, SS 02/2031) với giá khoảng 21,5 triệu đô la Mỹ. Tàu có máy chính MAN-B&W eco nhưng sản xuất tại Trung Quốc nên giá mềm hơn so với tàu già hơn 2 tuổi ***Astro Polaris*** (37.054 dwt, đóng 2014 Nhật, máy chính MAN-B&W eco sản xuất tại Nhật, DD 10/2027, SS 09/2029) được chốt hai tuần trước giá khoảng 20 triệu đô la Mỹ. Hai tàu bách hóa già đóng Nhật là ***Lucky Voyager*** (37.317 dwt, đóng 2009, DD 12/2028, SS 02/2029) và ***OBE Dinares*** (33.440 dwt, đóng 2008, DD 10/2028, SS 11/2030) được bán với giá lần lượt khoảng 14,5 triệu đô la Mỹ và 12,4 triệu đô la Mỹ. Tàu bách hóa khác là ***UBC Santos*** (31.568 dwt, đóng 2008 Nhật, chở được container (363 teu) DD/SS 03/2028) được bán với giá mềm khoảng 11,5 triệu đô la Mỹ. Cuối cùng là tàu ***Coreocean Ol*** (28.358 dwt, đóng 2009 Nhật, DD 10/2027, SS 11/2029) được chủ tàu Đài Loan bán với giá khoảng 9,2 triệu đô la Mỹ - khá mềm so với các tàu tương tự trên thị trường.

Ở mảng tàu dầu/hoá chất, sau đà tăng trưởng suốt 6 tháng qua do căng thẳng địa chính trị xung quanh eo biển Hormuz, giờ đây thị trường chứng kiến sự sụt giảm đáng kể. Chỉ số BDTI (Baltic Dirty Tanker Index) tuần qua đã bốc hơi 1.495 điểm (↓23,21%) còn 4.944. Chỉ số BCTI (Baltic Clean Tanker Index) cũng giảm 219 điểm (↓7,83%) còn 2.575 điểm. Tuy nhiên, thị trường vẫn còn cách rất xa trạng thái bình thường. Dù căng thẳng có thể hạ nhiệt và "phụ phí rủi ro chiến tranh" trong giá dầu giảm, điều kiện vận tải vẫn sẽ duy trì trạng thái bất thường chừng nào các gián đoạn hiện tại chưa được giải quyết, bao gồm lo ngại an ninh, quãng đường chạy tàu kéo dài, hoạt động trung chuyển, chuyển tải giữa các tàu và thời gian chờ đợi. Ở hoạt động mua bán tàu đã qua sử dụng, ghi nhận hàng loạt thương vụ thành công, trong đó VLCC hay Aframax chỉ đóng góp 1 tàu mỗi phân khúc, còn lại vẫn tập trung ở cỡ tàu MR trở xuống. Chủ tàu Seven Islands bán tàu chemical ***Mayfair*** (49.999 dwt, đóng 2008 Hàn Quốc, DD 12/2026, SS 12/2028) cho Người mua Trung Quốc với giá khoảng 27 triệu đô la Mỹ. Dù sắp đến hạn đà trung gian, mức này vẫn cao hơn tàu chemical ***Leon Wisdom*** (49.999 dwt, đóng 2008 Hàn Quốc, DD/SS 07/2028) bán tuần trước khoảng 26 triệu đô la Mỹ. Do đó, giá tàu ***Mayfair*** sẽ là mốc tham chiếu mới cho dòng tàu 50k Dwt đóng Hàn Quốc xung quanh 18-20 tuổi. Cặp tàu chemical ***Helene Maersk*** và ***Henning Maersk*** (38.016 dwt, đóng 2010 Hàn Quốc, DD 04-06/2028, SS

01/2030) được cho là về tay Người mua Nigeria với giá trung bình 30 triệu đô la Mỹ/tàu –mức giá khá cao. Tuần qua ghi nhận tàu 13K Dwt già ***K Onset*** (12.902 dwt, đóng 2006 Hàn Quốc, DD 07/2027, SS 07/2029) được bán với giá khoảng 7,3 triệu đô la Mỹ - đây sẽ là mốc tham chiếu mới cho các tàu tương tự. Cặp tàu chemical nhỏ đóng 2006 Hàn Quốc ***Sinar Busan*** (DD 08/2029, SS 07/2031) và ***Sinar Agra*** (DD/SS 11/2026) được bán với giá trung bình khoảng 7,5 triệu đô la Mỹ/tàu. Mức này không có sự thay đổi nếu so với giao dịch tháng 9, tàu ***Vucanello M*** (11.288 dwt, đóng 2006 Hàn Quốc, DD/SS 11/2026) cũng được chốt giá khoảng 7,5 triệu đô la Mỹ. Nhìn chung thì giá tàu dầu hiện nay vẫn neo ở mức cao, ngoài ra cũng cần chờ xem kết quả bầu cử tổng thống Mỹ sau đó có nhiều tác động đến thị trường không.

Name	Blt Year	Blt Place	Dwt	Price M.USD	Buyers	Comment
BULKERS / GENERAL CARGO CARRIERS						
Nightsky	2019	Japan	183,017	73.00	Seanergy	Eco M/E, DD 10/2027, SS 11/2029
Shun Chang	2010	China	93,322	15.00	Undisclosed	DD 03/2028, SS 05/2030
Indus Triumph	2012	China	92,967	16.60	Undisclosed	DD/SS due 11/2027
Tariel	2001	Japan	76,623	8.00	Chinese	DD 12/2027, SS 12/2029
SW Mistral I	2011	Tsuneishi Zhoushan, China	58,110	20.00	UAE-based owners	DD 05/2029, SS 05/2031
Miao Zhou	2013	Japan	58,595	23.25	Indonesian	Scrubber fitted, DD 03/2029, SS 03/2031
Yin He Hai Nan Dao	2001	Japan	48,983	7.94	Undisclosed	Auction sale, DD 12/2027, SS 09/2029
Astro Castor	2016	Japan	37,347	21.50	Greek	Log-fitted, eco M/E (MAN-B&W made by China), DD 05/2029, SS 02/2031
Lucky Voyager	2009	Japan	37,317	14.50	Undisclosed	General cargo, OHBS, log-fitted, DD 12/2028, SS 02/2029
Aurelia	2012	China	37,294	14.20	Undisclosed	Ice class 1C, DD/SS 05/2027, German owners
Efficiency Oil	2010	Japan	37,130	Undisclosed	Undisclosed	General cargo, OHBS, DD 11/2028, SS 09/2030
Cetus Tiger	2013	Japan	37,059	Undisclosed	Undisclosed	General cargo, OHBS, DD/SS 08/2027
OBE Dinares	2008	Japan	33,440	12.40	Undisclosed	General cargo, OHBS, DD 10/2028, SS 11/2030
UBC Santos	2008	Japan	31,568	11.50	Undisclosed	General cargo, OHBS, 363 teu, DD passed 03/2026, next DD/SS 03/2028
Coreocean Ol	2009	Japan	28,358	9.20	Undisclosed	Log-fitted, DD 10/2027, SS 11/2029

TANKERS						
Rising Sun 1	2005	China	297,439	126.00	Undisclosed	DD 04/2028, SS 04/2030
Raffles Harmony	2013	Korea	105,405	60.50	Mercuria	Incl balance of a market TC at USD31,5k/pd until 02/2027, scrubber fitted, DD/SS 01/2028
CS Fujairah	2026	China	50,629	220.00	Undisclosed	
CS Rotterdam	2026	China	50,568			
CS Houston	2027	China	50,000			
CS Singapore	2027	China	50,000			
Mayfair	2008	Korea	49,999	27.00	Chinese	Chemical IMO II, epoxy coated, DD due 12/2026, SS 12/2028
New Future	2007	Korea	49,990	26.00	Greek	Ice class 1A, DD/SS 11/2027
Virgen Del Quinche	2010	Japan	48,026	26.00	Undisclosed	Pumproom type, DD 09/2028, SS 07/2030
Helene Maersk	2010	Korea	38,016	30.00	Nigerian	Chemical IMO II, marineline coated, DD 04/2028, SS 01/2030
Henning Maersk	2010	Korea	38,016	30.00		Chemical IMO II/III, marineline coated, DD 06/2028, SS 01/2030
Seychelles Pioneer	2005	Germany	37,500	14.20	Undisclosed	Chemical IMO II, epoxy coated, ice class 1B, DD 09/2028, SS 12/2030
Bow Glory	2017	Japan	22,354	31.00	Undisclosed	Chemical IMO II/III, stainless steel, DD/SS due 01/2027
Sea Crystal	2010	Korea	17,062	12.00	Indonesian	Chemical IMO II, marineline coated, DD 04/2028, SS 03/2030
K Onset	2006	Korea	12,902	7.30	Undisclosed	Chemical IMO II, epoxy phenolic coated, DD 07/2027, SS 07/2029
Sinar Busan	2006	Korea	11,277	7.50	Undisclosed	Chemical IMO II, epoxy phenolic coated, DD 08/2029, SS 07/2031
Sinar Agra	2006	Korea	11,244	7.50		Chemical IMO II, epoxy phenolic coated, DD/SS due 11/2026

CONTAINERS						
Jolly Verde	2007	Daewoo-Mangalia, Romania	79,403	-	Undisclosed	6336 teu, reefers 1131 teu, ice class II, DD/SS due 03/2027
Jolly Bianco	2006	Daewoo-Mangalia, Romania	79,403	-		6336 teu, reefers 1131 teu, ice class II, DD/SS passed 10/2026, next DD 10/2029, SS 07/2031
Oel Varun	2005	Germany	33,812	20.75	Indian	2478 teu, reefers 400 teu, ice class II, DD 05/2029, SS 11/2031
Oel Surya	2006	Germany	33,742	22.03		2478 teu, reefers 400 teu, scrubber fitted, ice class II, DD 07/2029, SS 04/2031
Yang Lian Hai	2026	China	26,807	37.50	Undisclosed	2029 teu
Hong Lan Guo Ji	2027	China	26,807	37.50		2029 teu
OTHERS						
North Light	2024	Korea	93,286	897.50	Korean	Old sale and delivered, LNG, 170670 cbm, ice class 1A, eco M/E, ***North Light*** (SS 03/2030), ***North Moon*** (SS 11/2029)
North Moon	2024	Korea	93,286			
North Ocean	2024	Korea	93,214			Old sale and delivered, LNG, 170653 cbm, ice class 1A, eco M/E, ***North Valley*** (SS 03/2030), ***North Light*** (SS 11/2029)
North Valley	2025	Korea	91,430			
Gaslog Shanghai	2013	Korea	82,104	100.00	Sinogas	***Online auction. both vessels were damaged by drone attacks earlier this year,*** *LNG,* 152004 cbm, ***Gaslog Shanghai*** (DD/SS 01/2028), ***Gaslog Salem*** (DD 05/2028, SS 04/2030)
Gaslog Salem	2015	Korea	82,023	100.00		
Fritzi N	2009	Korea	58,448	80.00	Chinese	LPG, 80676 cbm, scrubber fitted, DD 03/2027, SS 03/2029
Navigare Gaia	2015	Korea	54,516	96.50	Indian	Old sale, LPG, 82441 cbm, 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)*		10/ 2026	% thay đổi theo *(M (month) = tháng)* 1M	3M	6M	12M	TB 5 năm
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)*		10/ 2026	% thay đổi theo *(M (month) = tháng)* 1M	3M	6M	12M	TB 5 năm
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
VLAC	90,000 cbm	117.00	4	Hyundai Vietnam	Foresight	Q4 2029	Price per unit
Ammonia/LPG carriers	48,000 cbm	-	2	Huangpu Wenchong	Benelux	FH 2030	
Tankers	320,000 dwt	133.00	2	Hanwha Ocean	Stealth Maritime	2030	Price per unit
Tankers	320,000 dwt	133.00	2	Hanwha Ocean	J.P.Morgan	2030	Price per unit
Tankers	306,000 dwt	-	2	Hengli	Venergy	-	
Tankers	319,000 dwt	124.00	1	Wuhu Rongsheng	Navios	2H 2029	
Tankers	115,000 dwt	78.00	2	Hyundai Vietnam	Stealth Maritime	2029-2030	Price per unit
Tankers	114,000 dwt	-	2	Hengli	Laskaridis	2028	
Tankers	114,00 dwt	-	6+2	Jiangsu Haifeng Shipbuilding	Yangzijiang Maritime	SH 2029	Old deal
Tankers	50,000 dwt	45.60	2	Wuhu	Navios Maritime Partners	SH 2029	Price per unit
Tankers	50,000 dwt	45.60	2	COSCO Guangdong	Leon Shipping & Trading	Mar-Aug 2029	Price per unit
Tankers	50,000 dwt	46.00	2	Zhoushan Changhong	Torm	2029	Price per unit
Tankers	50,000 dwt	-	4	Jiangsu Haifeng	Yangzijiang	2029	
Tankers	40,000 dwt	-	2	Kitanihon	Odfjell	2029	Stainless steel chemical

Tankers	13,000 dwt	-	2+4	Nantong Rainbow	Veritas	FH 2029	Stainless steel chemical
Tankers	24,000 dwt	-	2	DSCO, China	Union Maritime	2028	Product carriers
Tankers	9,000 dwt	18.65	2	Fujian Southeast	Orkim, Malaysia	End 2028 – End 2029	Price per unit
Container	11,000 teu	123.00	2	SWS, China	TS Lines	2030	Price per unit
Container	9,000 teu	-	2	Imabari	Eastern Pacific	2030	
Container	6,000 teu	-	2	Imabari	Eastern Pacific	2030	
Container	3,000 teu	-	1	New Yangzi	Samudera Shipping	2030	
Container	1,400 teu	-	7	Huanghai	PIL, Singapore	2029	
PCTC	11,000 ceu	-	5	GSI, China Holdings	Grimaldi	2030-2031	
Ropax	-	-	1	China Merchants Jinling for its subsidiary in Spain, Trasmed	Grimaldi	-	Large size, price to be reported at EUR 160mil.

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 phân khúc **Ultramax** và **Supramax** tuần qua đóng cửa ở mức 22.946 đô la Mỹ, giảm 623 đô la Mỹ so với mức 23.569 đô la Mỹ của tuần trước. Thị trường tàu tuần này diễn ra trầm lắng. Nhiều đơn vị tham gia thị trường khu vực Contient/Địa Trung Hải vắng mặt do tham dự lễ hội Eisbein, khiến hoạt động chốt hợp đồng trở nên thưa thớt. Nhu cầu thuê tàu định hạn cũng chậm lại với ít yêu cầu báo giá hơn và tâm lý bớt vội vàng từ phía người thuê tàu khi tiến gần hơn đến kỳ nghỉ Giáng sinh. Các yếu tố nền tảng của thị trường về cơ bản không thay đổi, trong đó châu Âu/châu Á vẫn được hỗ trợ tốt hơn nhờ nguồn cung tàu thắt chặt, còn khu vực Đại Tây Dương tiếp tục chịu rủi ro cao hơn trước nguồn cung tàu gia tăng. Giá dầu thô đã hạ nhiệt sau cuộc bầu cử giữa kỳ tại Mỹ, giúp hạ chi phí nhiên liệu và giảm chi phí chuyến đi cho các chủ tàu, mặc dù giá nhiên liệu rẻ hơn cũng có thể khuyến khích người thuê tàu xem xét các hợp đồng vận chuyển đường dài. Nhìn chung, việc thiếu vắng các hoạt động giao dịch đã khiến thị trường khó xác định được bất kỳ sự thay đổi rõ ràng nào về hướng đi của giá cước.

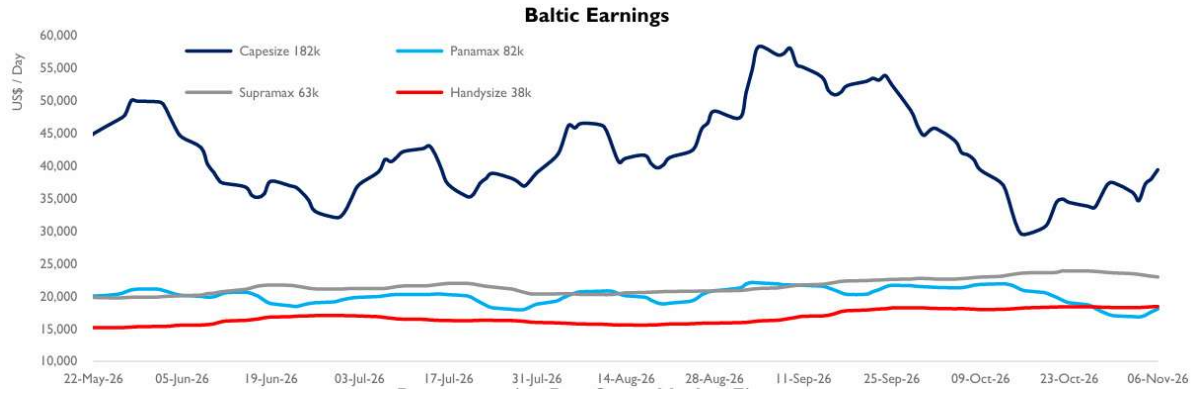
Chỉ số cước trung bình phân khúc **Handies** tuần qua đóng cửa ở mức 18.418 đô la Mỹ, tăng 163 đô la Mỹ so với mức 18.255 đô la Mỹ của tuần trước. Hoạt động giao dịch phân khúc Handysize nhìn chung khá trầm lắng, với diễn biến trái chiều giữa các khu vực. Bắc Âu tiếp tục nhận được sự hỗ trợ tốt từ nhu cầu vận chuyển nông sản và lượng tàu có sẵn ở khu vực lân cận bị hạn chế, trong khi Địa Trung Hải và Biển Đen mất đi một chút động lực, khiến cước phí giảm nhẹ. Xa hơn về phía nam, các hợp đồng vận chuyển đường dài (front-haul) từ

Bờ Đông Nam Mỹ và Tây Phi phải đối mặt với áp lực giảm giá trở lại do người thuê tàu tận dụng nguồn cung tàu đa dạng hơn, mặc dù các tuyến đường hướng về Địa Trung Hải vẫn đạt được mức lợi nhuận tương đối tốt hơn. Vịnh Mỹ cũng gặp khó khăn trong việc tìm điểm cân bằng, khi tình trạng dư thừa tàu cho giai đoạn đầu tháng 11 gây áp lực lên cước phí, dù chương trình hàng hóa dồi dào hơn cho nửa sau của tháng và lượng tàu chạy không tải đến khu vực này bị hạn chế có thể mang lại đôi chút khởi sắc. Miền Bắc Brazil vẫn duy trì sức hút đối với các chủ tàu, khi các chuyến đi dài ngày thu hút lượng tàu rời xa khỏi phần còn lại của Bờ Bắc Nam Mỹ. Tại Thái Bình Dương, trạng thái cân bằng vẫn nghiêng về phía có lợi cho chủ tàu, nhờ nguồn cung tàu thắt chặt giúp duy trì mặt bằng giá cước gần đây bất chấp dòng hàng hóa mới có phần yên ắng hơn.

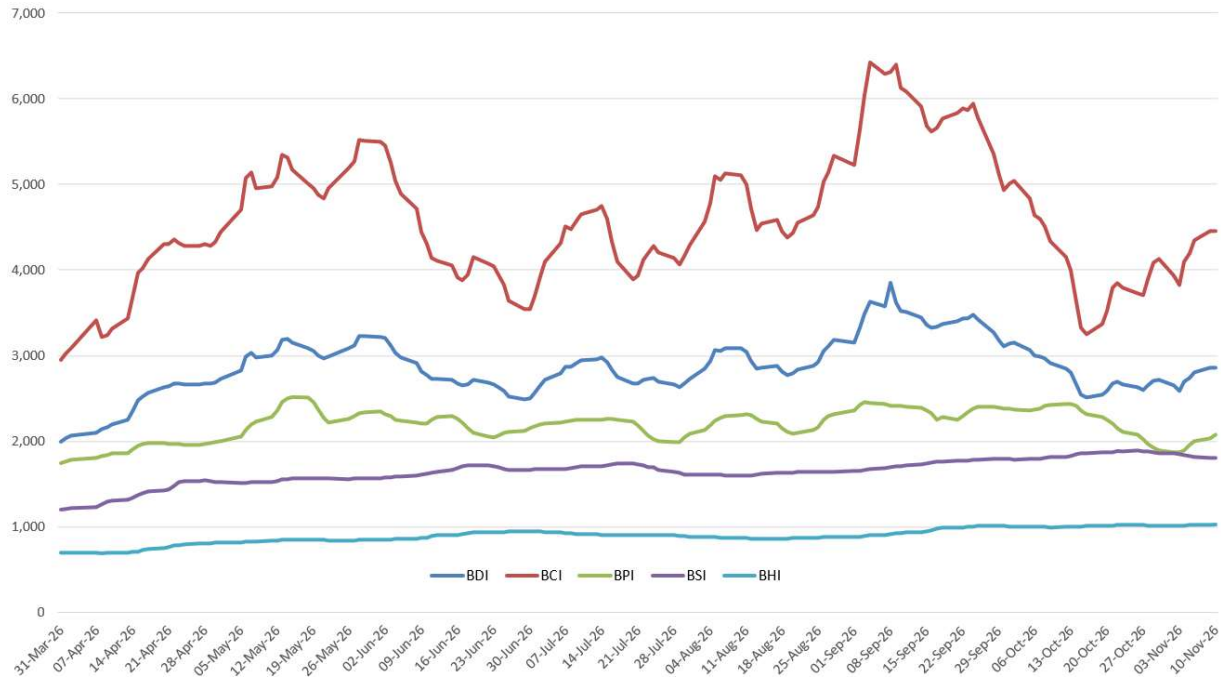
GIÁ THUÊ T/C TRUNG BÌNH TÀU HÀNG KHÔ THAM KHẢO NGÀY 09/11/2026

	US$/ngày	▼/▲	
SUPRAMAX	20.912	▼	623
HANDIES 38K	18.418	▲	163

(so sánh với giá trị ngày 2/11/2026)



CHỈ SỐ THỊ TRƯỜNG TÀU HÀNG KHÔ



3.2. Thị trường thuê tàu dầu/hóa chất:

Theo ghi nhận, giá dầu Brent giảm 3,6%, xuống còn 94 đô la Mỹ/thùng trong phiên giao dịch đầu tuần, khi Thủ tướng Qatar tới Nhà Trắng để trình bày đề xuất của Iran về một thỏa thuận tạm thời nhằm mở cửa trở lại eo biển Hormuz. Giá dầu WTI giảm 3%, xuống còn 88,09 đô la Mỹ/thùng. Đà giảm này nối tiếp mức sụt giảm 16% của giá dầu Brent trong tuần trước, đánh dấu tuần giảm mạnh nhất của mặt hàng dầu chuẩn này kể từ khi đại dịch Covid-19 bùng phát. Theo hai nguồn tin ngoại giao trao đổi với truyền thông Israel, Iran đã chấp thuận các điều khoản do Qatar làm trung gian đàm phán. Theo đề xuất, Tehran sẽ mở cửa trở lại eo biển Hormuz và chấm dứt các cuộc tấn công nhằm vào tàu chở dầu tại vùng Vịnh. Đổi lại, Washington sẽ dỡ bỏ lệnh phong tỏa hải quân và các biện pháp phong tỏa kinh tế đối với Iran, đồng thời giải phóng 8 tỷ đô la Mỹ tài sản của Iran đang bị đóng băng tại Qatar. Trái ngược với diễn biến giảm mạnh của giá dầu kỳ hạn, giá dầu Murban - loại dầu chuẩn giao dịch tại khu vực vùng Vịnh - tăng 3,4%, lên 99,17 đô la Mỹ/thùng trong phiên giao dịch tại châu Á.

3.2.1 Phân khúc tàu chở dầu thô

Phân khúc tàu VLCC

Cước vận chuyển tại Trung Đông giảm nhẹ do các đơn hàng xếp hàng trong giai đoạn đầu đến giữa tháng 11 đã được chốt từ sớm. Trong bối cảnh rủi ro địa chính trị tại Trung Đông hạ nhiệt và nguồn cung tàu trong khu vực trở nên dồi dào hơn sau cuộc bầu cử giữa nhiệm kỳ tại Mỹ, thị trường được dự báo sẽ duy trì ổn định. Tuyến Trung Đông/Trung Quốc kết tuần giảm 47 điểm so với giao dịch gần nhất, xuống mức WS1.220.

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	1.351.405	1.285.922	↓
USG/Trung Quốc	495.725	493.106	↓

Phân khúc tàu Suezmax

Cước vận chuyển tại Tây Phi tiếp tục giảm sau đợt sụt giảm của tuần trước, trong khi đà phục hồi vẫn bị hạn chế do các khách thuê đã có đủ tàu cho nhu cầu trước mắt và duy trì tâm lý chờ đợi. Cước chở 130.000 tấn trên tuyến Nigeria/UKC giảm hơn 270 điểm, kết tuần ở mức WS430. Tương tự, tại khu vực Biển Đen, cước trên tuyến TD6 (CPC/Augusta) giảm xuống WS664.

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	387.888	207.106	↓
USG / UKC	393.333	186.278	↓

Phân khúc tàu Aframax

Cước vận chuyển tại khu vực Trung Đông tiếp tục giảm do hoạt động ký kết tàu trầm lắng và thiếu các đơn hàng mới, khiến thị trường duy trì xu hướng giảm. Tại khu vực Địa Trung Hải, nguồn cung tàu dư thừa cùng nhu cầu hỏi hàng kém tiếp tục gây áp lực lên chủ tàu, buộc thị trường phải thiết lập mặt bằng cước thấp hơn trong tuần này. Theo ghi nhận, cước chuyến Ceyhan/Lavera giảm mạnh hơn 350 điểm, xuống còn WS300.

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	457.742	219.773	↓
Med / Med	306.471	92.619	↓
USG / Cont	212.107	83.176	↓
Caribs / USG	241.589	97.129	↓

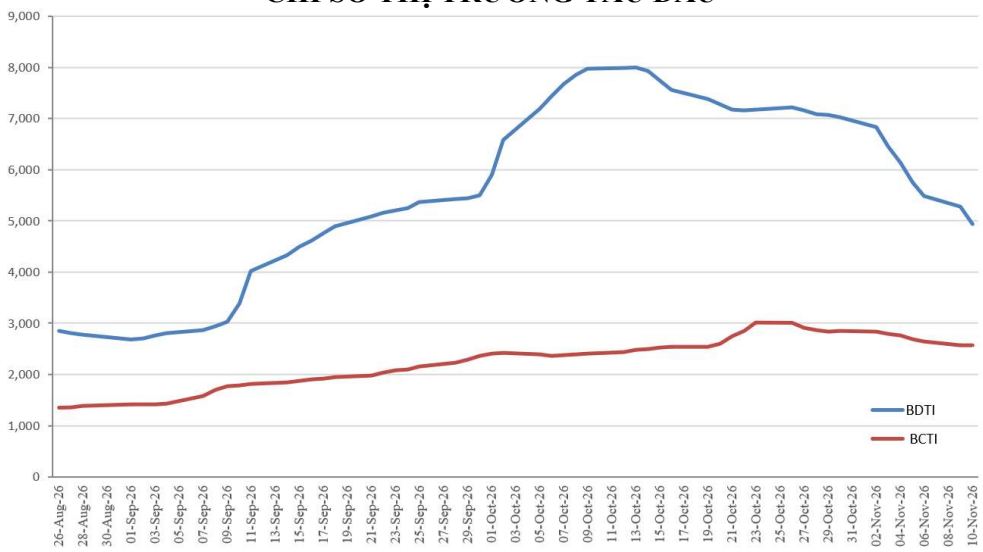
3.2.2 Phân khúc tàu chở dầu thành phẩm/ hóa chất:

Đối với phân khúc tàu MR/Handy: Thị trường tàu MR tại khu vực Địa Trung Hải trải qua một tuần giao dịch trầm lắng và kém sôi động. Phần lớn các giao dịch được thực hiện không công khai trên thị trường. Trong bối cảnh cước tàu Handy đang được thử nghiệm ở mức thấp hơn, dự kiến cước tàu MR cũng sẽ điều chỉnh giảm tương ứng. Hoạt động thuê tàu Handy hạn chế, đặc biệt so với những tuần gần đây, đã khiến nguồn cung tàu tích tụ, nhất là khi tàu MR được ưu tiên lựa chọn cho các lô hàng hiện có. Cước vận chuyển chịu áp lực giảm, với mức giao dịch mới nhất là WS420, giảm 10 điểm. Hoạt động thị trường được kỳ vọng sẽ cải thiện vào cuối tuần tới, do đó cước khó có khả năng giảm quá sâu. Tâm lý thị trường hiện vẫn trầm lắng và có phần suy yếu, tuy nhiên chỉ cần một lượng hàng mới không lớn cũng có thể giúp thị trường đảo chiều. Bên cạnh đó, thị trường tàu MR tại khu vực Tây Bắc Âu trải qua một tuần giao dịch chậm, với mặt bằng cước tiếp tục chịu áp lực. Nguồn cung tàu tiếp tục gia tăng, khiến cước vận chuyển đồng loạt suy yếu. Tuyến ARA–Tây Phi hiện được chào ở mức WS290 theo hình thức chào giá cạnh tranh, trong khi tuyến TC2 (Cont/USAC) ghi nhận mức cước WS190. Tâm lý thị trường vẫn yếu và nếu hoạt động thuê tàu tiếp tục duy trì ở tốc độ hiện tại, thị trường vẫn chưa tìm được mức đáy. Thị trường Handy Tây Bắc Âu cũng trải qua một tuần giao dịch trầm lắng, với mặt bằng cước điều chỉnh giảm từ WS505 xuống WS445. Trong bối cảnh cước MR tiếp tục suy yếu, cước tàu Handy vẫn chịu áp lực giảm. Khi chưa có thêm nguồn hàng mới, các chủ tàu Handy và MR ngày càng phải cạnh tranh để giành các lô hàng hạn chế tại khu vực x-UKC và Địa Trung Hải. Giao dịch mới tiếp theo có khả năng sẽ kiểm chứng mặt bằng cước tuyến x-UKC quanh mức WS400.

Phân khúc tàu dầu/hóa chất nhỏ: Theo ghi nhận, cước vận chuyển từ Houston nhìn chung duy trì ổn định trong tuần này. Sự gia tăng các lô hàng đi Địa Trung Hải và Ấn Độ giúp chủ tàu có nhiều lựa chọn khai thác trên các tuyến khác nhau. Bên cạnh đó, các lô hàng Ethanol đi Brazil và Bắc Âu cho lịch giao hàng tháng 12 cũng bắt đầu xuất hiện, mặc dù hiện chưa ghi nhận giao dịch chốt tàu nào được xác nhận. Trong bối cảnh thị trường CPP tại khu vực phía Tây đang ở mức rất cao, cước vận chuyển tuyến đi Barcelona đã tăng 15 đô la Mỹ/tấn so với tuần trước. Hoạt động thuê tàu giao ngay trên tuyến xuyên Đại Tây Dương theo chiều đi về phía Tây trong tháng 11 tiếp tục hạn chế, khiến cước duy trì ổn định sau đợt suy yếu trước đó. Nhu cầu thuê tàu giao ngay trầm lắng phần nào được bù đắp bởi việc một số tàu lựa chọn chạy ballast trở lại khu vực Vịnh Mỹ để tận dụng thị trường CPP đang rất sôi động. Theo ghi nhận, nguồn cung tàu trên tất cả các tuyến xuất phát từ châu Á trong tháng này vẫn khan hiếm. Sự kết hợp giữa chi phí nhiên liệu cao, tác động lan tỏa từ thị trường CPP tăng trưởng mạnh và tình trạng ùn tắc kéo dài tại Singapore tiếp tục củng cố tâm lý thị trường, giúp cước vận chuyển duy trì ở mức cao. Cước vận chuyển dầu đậu nành tuyến Argentina/Ấn Độ tăng 12,5 đô la Mỹ/tấn

so với tuần trước. Thị trường dầu đậu nành tiếp tục rất sôi động khi nguồn tàu liên tục được chốt cho các chuyến hàng.

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		525		535	
2	Bangladesh	515		535		545	
3	India	470		490		500	
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 45/2026

Name	Type	Blt year	LDT	Demolition place	Price (US$/lt)	DWT	Comments
Stolt Confidence	Tankers	1996	12,915	India	-	37,096	Chemical stainless steel
Ocean	Bulkers	1997	6,070	-	-	27,865	
Shinaki Maru	Cement carriers	1991	2,621	Bangladesh	460.00	6,520	

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.