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
(11/11/2025 – 17/11/2026)

1. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÃ QUA SỬ DỤNG:

Ở mảng tàu hàng khô tuần qua, tốc độ tăng trưởng đã ổn định trở lại. Chỉ số BDI nhích nhẹ thêm 31 điểm (↑1,08%) lên 2.893 điểm. Tổng quan các chỉ số thuê tàu có sự điều chỉnh như sau: Capesize BCI tăng song lại giảm từ cuối tuần trước đến đầu tuần này, tổng quan vẫn tích lũy thêm 29 điểm (↑0,65%) lên 4.486 điểm. Panamax BPI tăng 47 điểm (↑2,26%) lên 2.122 điểm, Supramax BSI cũng tăng 21 điểm (↑1,16%) lên 1.827 điểm, Handysize BHI nhích nhẹ 31 điểm (↑3%) lên 1.061 điểm. Đối với mảng mua bán tàu đã qua sử dụng, từ đầu năm đến nay ghi nhận hơn 650 thương vụ mua bán tàu khô thành công (độ tuổi trung bình là 14 tuổi), chiếm trên 40% tổng số thương vụ toàn thị trường – thể hiện tính năng động và nhiều tiềm năng đầu tư khai thác, nhiều Người mua cạnh tranh đẩy giá tàu lên cao cũng là một minh chứng rõ rệt. Tuần qua tiếp tục ghi nhận gần 20 tàu thành công, phân bổ khá đồng đều cho 3 phân khúc chính Panamax – Supramax và Handysize. Trước hết là phân khúc Supramax, ghi nhận người mua UAE chốt tàu ***Bao Sheng*** (58.110 dwt, đóng 2011 xưởng Tsuneishi Zhoushan Trung Quốc, DD 01/2029, SS 01/2031) với giá khoảng 20 triệu đô la Mỹ. Mới tuần trước, tàu chị em đóng cùng năm cùng xưởng ***SW Mistral I*** (58.110 dwt, DD 05/2029, SS 05/2031) được bán với giá cũng khoảng 20 triệu đô la Mỹ. Chủ tàu Hy Lạp bán tàu ***Tony Smith*** (56.468 dwt, đóng 2011 Trung Quốc, DD/SS 07/2027) với giá khoảng 15,5 triệu đô la Mỹ. Đây sẽ là mốc tham chiếu cho tàu 15 tuổi đóng thuần Trung Quốc trong thời gian tới. Trong khi đó, tàu già hơn ***Kang Cheng*** (55.541 dwt, đóng 2004 xưởng liên doanh Nhật - Trung Quốc NACKS, DD 04/2027, SS 04/2029) được bán với giá khoảng 11,55 triệu đô la Mỹ - mức hợp lý trong thời điểm hiện nay. Sang phân khúc Handysize, tàu ***AM Princess*** (31.963 dwt, đóng 2013 Trung Quốc, DD/SS 10/2028) được chủ tàu Ấn Độ bán với giá khoảng 11,85 triệu đô la Mỹ - mức này được xem là khá rẻ so với các tàu tương tự trên thị trường. Đối với dòng Handysize 28k Dwt, ghi nhận tàu ***East Wind I*** (28.458 dwt, đóng 2002 Nhật, chở gỗ được, DD/SS 10/2027) được chủ tàu Hy Lạp bán với giá khoảng 5,85 triệu đô la Mỹ. Một chủ tàu Hy Lạp khác cũng vừa chốt tàu tương tự ***ABK Tiger*** (28.456 dwt, đóng 2002 Nhật) với giá khoảng 5,5 triệu đô la Mỹ - mức này mềm hơn có thể do thông tin tàu đã tháo dỡ các cột đứng (stanchions) và có hạn đà gần kề DD/SS 2/2027.

Ở mảng tàu dầu/hoá chất, nhìn chung cước vận tải tàu chở dầu thô đã có sự điều chỉnh đáng kể - giảm trên diện rộng, với hầu hết các phân khúc tàu và phần lớn các tuyến đường chính. Chỉ số BDTI (Baltic Dirty Tanker Index) tiếp tục đà giảm, mất thêm 475 điểm (↓9,6%) còn 4.469 điểm. Ngược lại, cước tàu chở dầu thành phẩm/hóa chất cũng có phần ảm đạm song hiện đang quay đầu. Tuần qua chỉ số BCTI (Baltic Clean Tanker Index) duy trì xu hướng khá ổn định, tích lũy lại 66 điểm (↑2,5%) lên 2.641 điểm. Đối với hoạt động mua bán tàu đã qua sử dụng, từ đầu năm đến nay ghi nhận gần 600 thương vụ mua bán tàu thành công (với độ tuổi trung bình là 15 tuổi), chiếm xấp xỉ 38% tổng số thương vụ toàn thị trường – một con số ấn tượng, không quá lép vế mảng tàu khô, nếu so với cùng kỳ các năm trước. Riêng doanh số tuần qua tương đối khỏe mạnh với gần 20 tàu, cho thấy thị trường vẫn rất sôi động. Ghi nhận sự trở lại của các cỡ tàu lớn: VLCC 3 tàu, Suezmax 2 tàu và LR 2 tàu. Danh sách còn lại chia đều cho dòng tàu MR và cỡ tàu dầu nhỏ. Ở phân khúc MR, chủ tàu Hy Lạp bán tàu chemical ***Pyxis Karteria*** (46.652 dwt, đóng 2013 Hàn Quốc, epoxy coated, DD/SS 03/2028) với giá khoảng 37 triệu đô la Mỹ - mức khá cao và sẽ là mốc tham chiếu cho các tàu tương tự trong thời gian tới. Ở dòng tàu J19, chủ tàu Brazil bán tàu chemical ***Taruca*** (19.983 dwt, đóng 2005 Nhật, DD 08/2028, SS 06/2030) với giá khoảng 12,75 triệu đô la Mỹ. Giá này hợp lý nếu so với tàu trẻ hơn một tuổi nhưng cận đà

Sakura Shuchi (19.969 dwt, đóng 2006 Nhật, DD/SS 11/2026) bán tháng trước với giá khoảng 13 triệu đô la Mỹ.

Name	Blt Year	Blt Place	Dwt	Price M.USD	Buyers	Comment
BULKERS / GENERAL CARGO CARRIERS						
Friendship	2009	Japan	176,948	33.00	United Maritime	DD/SS 03/2027
Auriga Ocean	2008	Japan	93,549	15.10	Undisclosed	DD 08/2029, SS 08/2031
Taho Australia	2019	Japan	81,788	38.80	Undisclosed	Eco M/E, DD 09/2027, SS 10/2029
Zhen Ning	2012	China	79,463	20.30	Undisclosed	Auction sale, DD/SS due 02/2027
One Hope	2001	Korea	75,348	9.80	Undisclosed	Deck cargo fitted, DD/SS 08/2027
Anastasia	2006	Korea	75,331	14.00	Undisclosed	Old sale, DD 11/2028, SS 01/2031
Winner	2005	China	74,759	13.00	Undisclosed	DD 12/2028, SS 09/2030
Caravos Liberty	2013	China	63,301	24.50	Undisclosed	Eco M/E, DD/SS 02/2028
Bao Sheng	2011	Tsuneishi Zhoushan, China	58,110	20.00	ADNOC	DD 01/2029, SS 01/2031 Chinese owners
Tony Smith	2011	China	56,498	15.50	Undisclosed	DD/SS 07/2027 Greek owners
Kang Cheng	2004	NACKS, China	55,541	11.55	Undisclosed	DD 04/2027, SS 04/2029
Jinling Confidence	2017	China	40,320	24.00	Undisclosed	Eco M/E, DD/SS due 01/2027
Nanjing Confidence	2017	China	40,226	24.00		Eco M/E, DD/SS due 01/2027
Danae	2022	Japan	40,015	34.50	Undisclosed	OHBS, eco M/E, DD/SS 09/2027
African Owl	2016	Japan	34,382	21.50	Undisclosed	Log-fitted, M/E eco, DD 12/2028, SS 01/2031
AM Princess	2013	China	31,963	11.85	Undisclosed	DD/SS 10/2028 Indian owners
East Wind I	2002	Japan	28,458	5.85	Undisclosed	Log-fitted, DD/SS 10/2027
ABK Tiger	2002	Japan	28,456	5.50	Undisclosed	Blt as logger but stanchions removed, DD/SS due 02/2027
TANKERS						
Phoenix Vigor	2009	Japan	309,887	150.00	Undisclosed	Scrubber fitted, DD 06/2027, SS 07/2029
Veni Vidi Vici	2026	China	308,285	210.00	Undisclosed	Eco M/E, LR class
Olympic Lady	2017	Korea	299,000	185.00	ADNOC	Old sale and delivered, scrubber fitted, DD/SS 06/2027
Sponde	2012	Korea	158,493	110.00	ADNOC	DD/SS 09/2027

Jasmine Knutsen	2005	Korea	148,706	Undisclosed	Undisclosed	Shuttle tanker for conversion, DD 08/2028, SS 05/2030
Clearocean Fuyo	2008	China	73,666	40.00	Undisclosed	DD 06/2028, SS 06/2028
Clearocean Fuku	2008	China	73,666	40.00		DD due 11/2026, SS 06/2028
NB YZJF2024-013	2027	China	49,800	50.00	Undisclosed	Methanol ready
NB YZJF2024-014	2027	China	49,800	50.00		
NB YZJF2024-015	2028	China	49,800	50.00		
NB YZJF2024-016	2028	China	49,800	50.00		
Pyxis Karteria	2013	Korea	46,652	37.00	Undisclosed	Chemical IMO II/III, epoxy coated, DD/SS 03/2028
Ye Chi	2009	China	45,740	Undisclosed	Undisclosed	Ice class 1B, DD 11/2027, SS 11/2029
Taruca	2005	Japan	19,983	12.75	Undisclosed	Chemical IMO II/III, stainless steel, DD 08/2028, SS 06/2030 Brazillian owners
Bagshot	2023	Korea	17,933	37.25	Indonesian	Chemical IMO II/III, epoxy phenolic coated, DD/SS 01/2028
BG Agnes	2008	Turkey	16,796	12.53	Chinese	Chemical IMO II, epoxy phenolic coated, ice class 1A, DD/SS 03/2028
Elisabeth Schulte	2010	China	16,371	Undisclosed	Undisclosed	Chemical IMO II, epoxy phenolic coated, DD 11/2028, SS 10/2030
Jia Yue Ming Zhu	2026	China	6,600	19.60	Undisclosed	Chemical, epoxy coated, CCS class
CONTAINERS						
NB Huanghai HCY-357	2027	China	24,000	Undisclosed	German	1714 teu
NB Huanghai HCY-358	2027	China	24,000			1714 teu
Marti Wind	2008	China	17,094	Undisclosed	MSC Crociere SA	1402 teu, reefers 250 teu, ice class 1A, DD/SS 06/2028
Titan	1996	Germany	14,587	Undisclosed	Undisclosed	1122 teu, reefers 150 teu, ice strengthened, DD/SS due 11/2026
Mirror	2007	Netherlands	9,344	Undisclosed	Undisclosed	803 teu, reefers 180 teu, ice class 1A, DD/SS due 03/2027
OTHERS						
BW Mistral	2015	China	53,854	105.00	Lila Global	LPG, 8134 cbm, scrubber fitted, DD 04/2028, SS 01/2030

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)*		11/ 2026	% thay đổi theo *(M (month) = tháng)* 1M	3M	6M	12M	TB 5 năm
CAPESIZE							
180k dwt	Resale	88.50	3%	9%	9%	13%	65.75
180k dwt	5 tuổi	77.50	3%	8%	10%	19%	51.25
170k dwt	10 tuổi	61.50	4%	10%	13%	23%	36.75
150k dwt	15 tuổi	41.00	5%	11%	12%	44%	23.50
PANAMAX							
82k dwt	Resale	47.00	0%	3%	11%	19%	38.75
82k dwt	5 tuổi	42.00	0%	5%	12%	29%	32.25
76k dwt	10 tuổi	33.50	0%	10%	18%	29%	23.50
74k dwt	15 tuổi	23.00	0%	7%	18%	39%	15.75
SUPRAMAX							
62k dwt	Resale	45.00	2%	3%	6%	17%	37.00
58k dwt	5 tuổi	39.00	0%	1%	5%	22%	29.00
56k dwt	10 tuổi	30.50	0%	5%	9%	30%	21.25
52k dwt	15 tuổi	21.00	0%	14%	20%	33%	14.50
HANDYSIZE							
37k dwt	Resale	38.00	1%	3%	6%	15%	31.00
37k dwt	5 tuổi	32.00	3%	3%	8%	21%	24.75
32k dwt	10 tuổi	25.50	6%	6%	11%	24%	17.25
28k dwt	15 tuổi	13.50	0%	4%	8%	13%	10.7D5

Giá trị tàu dầu/hóa chất *(đv: triệu đô la Mỹ)*		11/ 2026	% thay đổi theo *(M (month) = tháng)* 1M	3M	6M	12M	TB 5 năm
VLCC							
310k dwt	Resale	245.00	2%	33%	40%	66%	127.75
310k dwt	5 tuổi	220.00	2%	38%	57%	86%	99.75
250k dwt	10 tuổi	195.00	3%	46%	77%	122%	74.00
250k dwt	15 tuổi	165.00	3%	65%	106%	180%	53.50
SUEZMAX							
160k dwt	Resale	175.00	17%	43%	56%	79%	86.75
150k dwt	5 tuổi	150.00	15%	39%	63%	88%	68.75
150k dwt	10 tuổi	130.00	18%	40%	73%	103%	53.00
150k dwt	15 tuổi	102.00	13%	52%	77%	127%	37.75
AFRAMAX							
110k dwt	Resale	115.00	15%	15%	28%	48%	71.50
110k dwt	5 tuổi	95.00	12%	12%	23%	46%	58.00
105k dwt	10 tuổi	80.00	10%	10%	23%	52%	44.75
105k dwt	15 tuổi	75.00	7%	39%	50%	114%	31.75
MR							
52k dwt	Resale	66.00	6%	5%	12%	25%	47.75
52k dwt	5 tuổi	56.00	8%	6%	14%	30%	38.50
45k dwt	10 tuổi	46.00	10%	7%	18%	44%	29.00
45k dwt	15 tuổi	34.00	13%	10%	26%	84%	19.50

2. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÓNG MỚI:

Type	Size	Price (m.usd)	Qty	Yard	Owners	Delivery	Comments
LNG	174,000 cbm	234.70	2	Hyundai H.I.	Thenamaris	2029	Price per unit
LPG	45,000 cbm	Low 80.00	2	Hyundai H.I.	Yasa Holdings	FH 2029	Price per unit
Tankers	320,000 dwt	Mid 130.00	1	Hanwha Ocean	DHT Holdings	Apr 2029	
Tankers	307,000 dwt	142.00-147.50	20	DSIC Dalian	COSCO	2029-2030	Price per unit
Tankers	307,000 dwt	142.00-147.50	6	COSCO Yangzhou	COSCO	2029-2030	Price per unit
Tankers	307,000 dwt	142.00-147.50	12	Chinese shipyards	COSCO	2029-2030	Price per unit
Tankers	157,000 dwt	98.00	2	HD Hyundai	Arcadia	SH 2028	Price per unit
Tankers	157,000 dwt	98.00	2	HD Hyundai	Arcadia	SH 2028	Price per unit
Tankers	157,000 dwt	93.00	2	DH Shipbuilding	Teekay Tankers	FH 2030	Price per unit
Tankers	114,000 dwt	-	8	Guangxi Lanshui Ocean Engineering	A joint venture comprising Torm and Yangzijiang Maritime Development	2029-2030	
Tankers	114,000 dwt	-	2	Jiangsu New Hantong Heavy Industry	Chartworld	2030	

Tankers	50,000 dwt	-	2	K Shipbuilding	JHI Steamship	FH 2029	
Bulkers	181,000 dwt	-	1	Japanese shipbuilder	Seanergy	Q4 2029	
Bulkers	82,000 dwt	-	1	Oshima	A.E.Nomikos	2030	
Bulkers	82,000 dwt	-	1	Hengli H.I.	Leon Shipping & Trading	Mar 2029	
Containers	9,200 teu	106.50	2	Huangpu Wenchong	Regional Container Liners (RCL)	Q1 2030	Price per unit

Bảng minh họa giá tàu đóng mới cập nhật theo số liệu gần nhất và so sánh với 5 năm qua (số liệu dựa trên chuẩn là tàu đóng tại Nhật)

Giá trị tàu hàng khô đóng mới *(đv: triệu đô la Mỹ*		% thay đổi theo *(M (month) = tháng)*			
	11/ 2026	1M	3M	6M	12M
Capesize (180.000 dwt	75.0	0.00%	0.00%	0.67%	4.90%
Panamax (77.000 dwt)	37.5	0.00%	0.00%	2.71%	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)*			
	11/ 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 23.203 đô la Mỹ, tăng 257 đô la Mỹ so với mức 22.946 đô la Mỹ của tuần trước. Thị trường tàu ghi nhận sự cải thiện rõ rệt hơn tại khu vực Đại Tây Dương, với Bắc Mỹ dẫn đầu về lượng đơn hỏi tàu mới và các chủ tàu ngày càng tự tin hơn đối với các tuyến hàng xuyên Đại Tây Dương. Tàu ***Cl Fuzhou He*** (63.153 dwt, đóng 2021) được chốt chuyến từ Southwest Pass đi Continent - Địa Trung Hải chở hàng rời với mức giá khoảng 39.000 đô la Mỹ, trong khi tàu ***SSI Regent*** (64.622 dwt, đóng 2025), neo tại Barranquilla, được chốt giao tàu tại trạm hoa tiêu (APS) cho chuyến từ Vịnh châu Mỹ đi Continent - Địa Trung Hải chở hàng rời với mức giá khoảng 40.000 đô la Mỹ, cả hai chuyến đều do Bunge thuê. Khu vực Nam Đại Tây Dương dường như đã tìm lại được sự ổn định nhất định, với sự cân bằng tốt hơn giữa nhu cầu hàng hóa và nguồn cung tàu sẵn có, trong khi khu vực Continent và Địa Trung Hải vẫn duy trì trạng thái nguồn cung khá eo hẹp. Tại châu Á, hoạt động giao dịch vẫn diễn ra chậm chạp, với khu vực Ấn Độ Dương và các tuyến backhaul chịu nhiều áp lực, trong khi phân khúc 60.000 dwt tại Đông Nam Á nhìn chung giữ mức ổn định bất chấp lượng đơn hỏi tàu mới còn hạn chế.

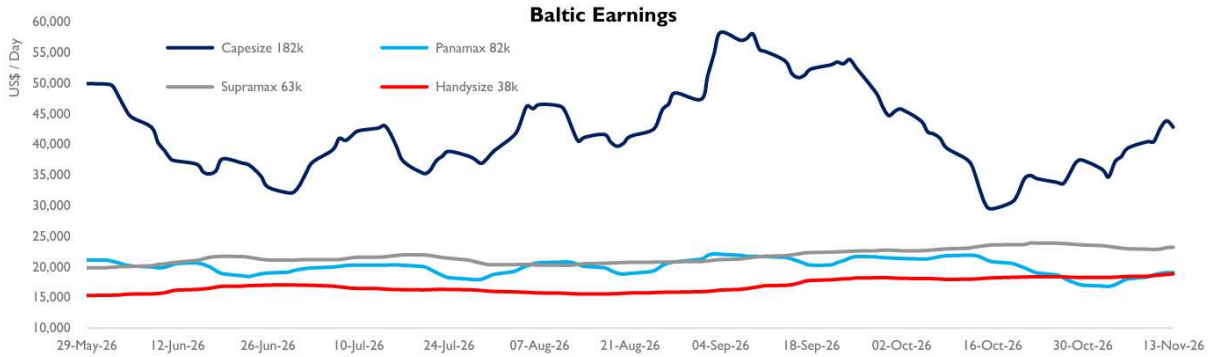
Chỉ số cước trung bình phân khúc **Handies** tuần qua đóng cửa ở mức 18.838 đô la Mỹ, tăng 420 đô la Mỹ so với mức 18.418 đô la Mỹ của tuần trước. Khu vực Continent đang cho thấy sức chống chịu tốt với giá cước vững chắc trên toàn khu vực, được hỗ trợ bởi dòng hàng ngũ cốc ổn định từ vùng Baltic. Các chủ tàu vẫn giữ vững lập trường và sẵn sàng chờ đến tuần sau mới chốt hợp đồng. Khu vực Địa Trung Hải khá trầm lắng với lượng hàng hạn chế, nhưng nguồn cung tàu thấp đã giúp nâng đỡ giá cước. Một tàu trọng tải 37.000 dwt neo tại Ý được chốt chuyến đi Nam Phi, kèm quyền chọn của người thuê tàu đi Bờ Tây Ấn Độ với giá khoảng 20.000 - 20.300 đô la Mỹ. Khu vực Vịnh châu Mỹ khởi sắc nhờ nhu cầu hàng hóa mới và cán cân cung - cầu tàu tương đối cân bằng, với một tàu 39.000 dwt neo tại Mobile chốt chuyến đi Anh chở viên nén với giá khoảng 23.000 đô la Mỹ. Bờ Đông Nam Mỹ vẫn là thị trường mạnh nhất toàn cầu, khi các đơn hỏi tàu mới liên tục duy trì kỳ vọng cao của các chủ tàu và nhà khai thác. Giá cước tăng mạnh ở cả hai chiều: tuyến HS3 từ Rio de Janeiro-Recalada đến Skaw-Passero được chốt ở mức khoảng 29.606 đô la Mỹ, trong khi một tàu 37.000 dwt neo tại Santos được chốt đi qua Brazil đến Singapore-Nhật Bản với giá khoảng 24.000 đô la Mỹ. Tại châu Á, tâm lý thị trường duy trì tích cực trên tất cả các tuyến, với hoạt động giao dịch sôi động hơn và nhiều hợp đồng được chốt ở mức cao hơn trước đó. Nhìn chung, thị trường có sự cân bằng lành mạnh giữa nguồn cung tàu sẵn

có và nhu cầu hàng hóa. Các chủ tàu sở hữu đội tàu eco hiện đại trọng tải 40.000 dwt kỳ vọng mức cước trên 20.000 đô la Mỹcho tuyến Bắc Trung Quốc đi Đại Tây Dương và trên 27.000 đô la Mỹ cho các chuyến đi Ấn Độ. Một tàu 40.000 dwt neo tại Tomakomai đã chốt chuyến đi qua Nhật Bản đến Đài Loan chở xỉ với giá khoảng 19.500 đô la Mỹ.

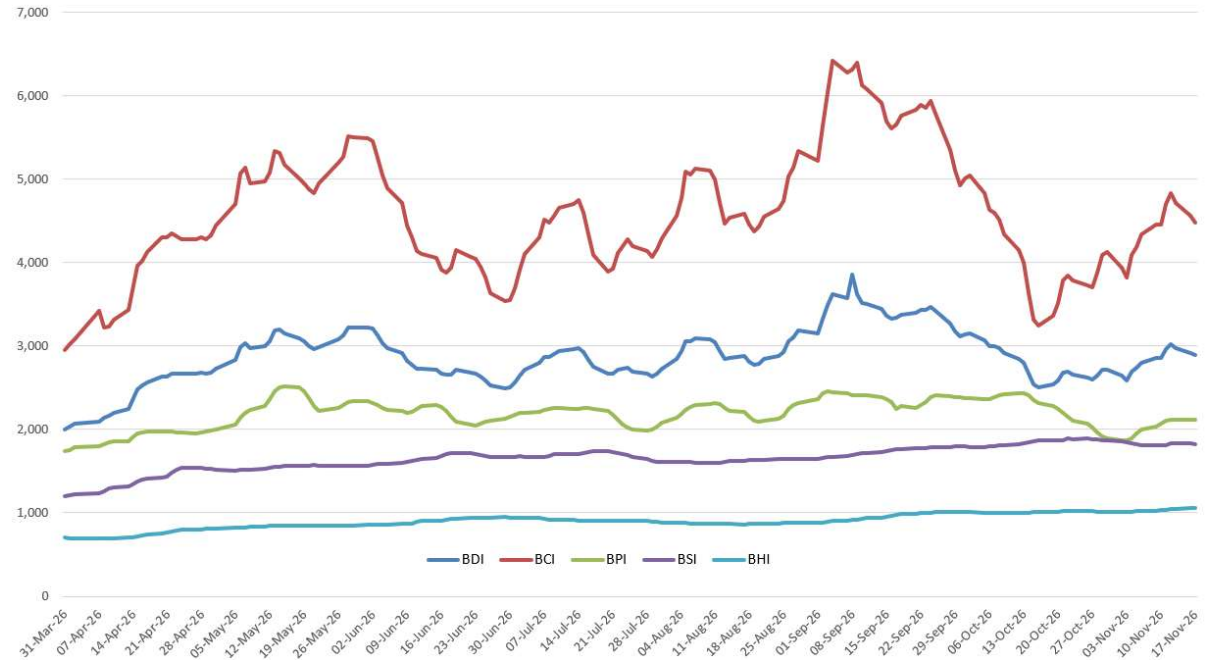
GIÁ THUÊ T/C TRUNG BÌNH TÀU HÀNG KHÔ THAM KHẢO NGÀY 16/11/2026

	US$/ngày	▼/▲	
SUPRAMAX	21.169	▲	257
HANDIES 38K	18.838	▲	420

(so sánh với giá trị ngày 9/11/2026)



CHỈ SỐ THỊ TRƯỜNG TÀU HÀNG KHÔ



3.2. Thị trường thuê tàu dầu/hóa chất:

Giá dầu thế giới giảm trong phiên giao dịch ngày hôm qua khi triển vọng nguồn cung toàn cầu chuyển biến tích cực, trong bối cảnh hoạt động vận chuyển dầu qua eo biển Hormuz đang dần phục hồi và thị trường ngày càng quan tâm đến nguy cơ dư cung trong quý IV/2026. Tuy nhiên, những diễn biến an ninh mới tại Trung Đông, đặc biệt là các sự cố liên quan đến tàu chở dầu ở eo biển Hormuz, tiếp tục hạn chế đà giảm của giá dầu.

Tại thời điểm báo cáo, giá dầu Brent giao tháng gần nhất giảm 52 cent, tương đương 0,5%, xuống còn 95,32 đô la Mỹ/thùng. Dầu WTI của Mỹ giảm 27 cent, tương đương 0,3%, xuống 88,29 đô la Mỹ/thùng. Diễn biến này nối tiếp đợt điều chỉnh mạnh trong tuần trước, khi giá dầu Brent và WTI lần lượt mất khoảng 16% và 13%, phản ánh sự thay đổi đáng kể trong tâm lý thị trường sau nhiều tháng lo ngại thiếu hụt nguồn cung do xung đột Mỹ - Israel - Iran. Áp lực giảm giá hiện nay chủ yếu xuất phát từ triển vọng cân bằng cung cầu dầu mỏ toàn cầu đang thay đổi. Nếu trước đây thị trường tập trung vào nguy cơ gián đoạn nguồn cung từ Trung Đông, thì hiện nay giới giao dịch bắt đầu tính đến khả năng nguồn cung vượt nhu cầu khi hoạt động xuất khẩu dầu từ khu vực này phục hồi nhanh hơn dự kiến.

3.2.1 Phân khúc tàu chở dầu thô

Phân khúc tàu VLCC

Cước vận chuyển tại khu vực Trung Đông giảm do những diễn biến sau cuộc bầu cử giữa nhiệm kỳ tại Mỹ và kỳ vọng về một bước đột phá ngoại giao trong cuộc xung đột với Iran khiến người thuê tàu có xu hướng chờ đợi, chưa vội chốt tàu. Cước chở 270.000 tấn từ Trung Đông đi Trung Quốc giảm xuống mức WS1.014. Nếu không xuất hiện một lượng lớn hàng mới, mặt bằng cước được dự báo sẽ tiếp tục suy yếu trong tuần này. Tại khu vực Đại Tây Dương, ghi nhận cước chở 260.000 tấn trên tuyếnTây Phi/Trung Quốc cũng ghi nhận mức giảm, với cước vận chuyển xuống còn WS288.

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	1.285.922	1.056.208	↓
USG/Trung Quốc	493.106	277.472	↓

Phân khúc tàu Suezmax

Cước vận chuyển tại khu vực Tây Phi giảm mạnh trong tuần này, từ mức WS901 vào giữa tháng 10 xuống còn WS307 đối với các chuyến hàng tuyến Nigeria/UKC vào cuối tuần, do nguồn cung tàu sẵn sàng cho lịch cuối tháng 11 ngày càng gia tăng, buộc chủ tàu phải chấp nhận mức cước thấp hơn để cạnh tranh. Tại khu vực Biển Đen, cước chở 135.000 tấn tuyến CPC/Guyana cũng giảm xuống còn WS425, giảm khoảng 190 điểm trong tuần. Trong bối cảnh tàu Suezmax phải đối mặt với sự cạnh tranh gay gắt từ các tàu Aframax có mức cước thấp hơn, đà giảm của thị trường chỉ có thể chậm lại nếu nhu cầu hỏi thuê tàu mới tăng lên đáng kể.

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	207.106	151.618	↓
USG / UKC	186.278	154.300	↓

Phân khúc tàu Aframax	Cước tại khu vực Trung Đông giảm nhẹ do lượng hàng mới đưa ra thị trường chậm lại và nguồn cung tàu tại Đông Nam Á gia tăng, làm suy giảm lợi thế đàm phán của chủ tàu. Cước chở 70.000 tấn trên tuyến USG/UKC giảm nhẹ xuống dưới mức WS290. Tại khu vực Địa Trung Hải, hoạt động chốt tàu duy trì ổn định đã giải phóng lượng tàu sẵn sàng giao ngay, giúp chủ tàu tự tin rằng thị trường đã thiết lập được mặt bằng cước thấp nhất cho tuần tới. Tuyến TD19 Ceyhan/Lavera kết tuần giảm xuống mức WS267.

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	219.773	141.063	↓
Med / Med	92.619	85.775	↓
USG / Cont	83.176	78.274	↓
Caribs / USG	97.129	87.694	↓

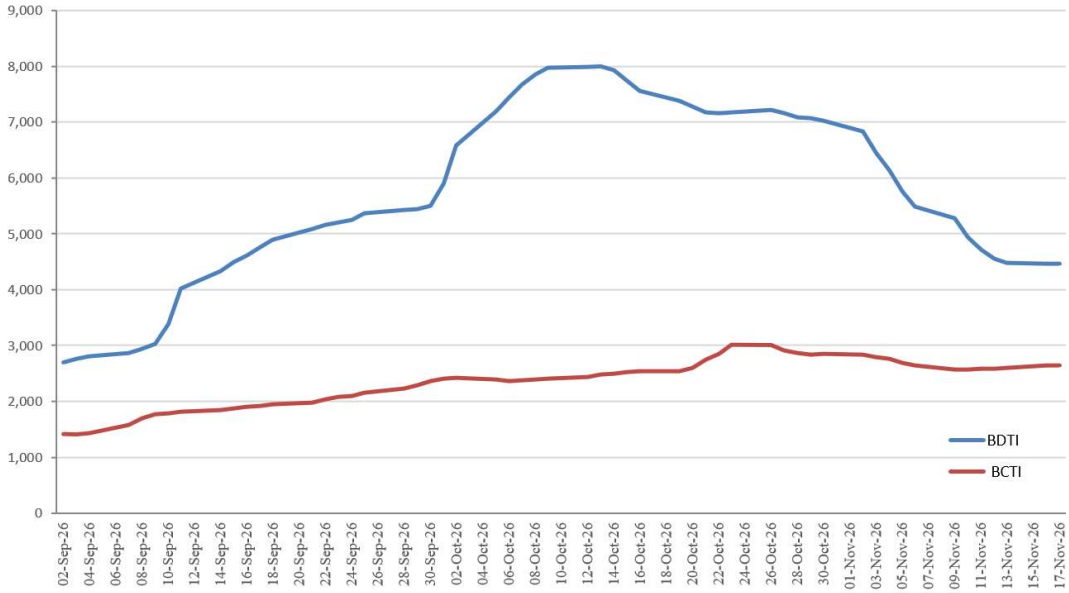
3.2.2 Phân khúc tàu chở dầu thành phẩm/ hóa chất:

Đối với phân khúc tàu MR/Handy: Thị trường tàu MR chở CPP tại Singapore trải qua một tuần giao dịch khá trầm lắng, khi các lô hàng vận chuyển tuyến ngắn được đưa ra thị trường nhỏ giọt, khiến cước liên tục giảm sau mỗi giao dịch chốt tàu mới. Sự suy yếu tại khu vựcBắc Á và Trung Đông, vốn từng góp phần duy trì mặt bằng cước cao tại Singapore trong 3–4 tuần trước đó, đã bắt đầu tác động đến thị trường. Tuyến TC7 (Singapore/Đông Úc) được ghi nhận giao dịch ở mức WS490, đang chờ xác nhận. Các tàu tiếp tục chạy rỗng từ khu vực Bờ Đông Ấn Độ và Đông Phi đến, làm gia tăng thêm nguồn cung tàu, gây bất lợi cho cước vận chuyển. Trong khi khối lượng hàng vẫn ở mức thấp, thị trường được dự báo sẽ tiếp tục điều chỉnh giảm trong những ngày tới. Thị trường MR tại Trung Đông cũng trải qua một tuần giao dịch chậm với nhu cầu thực sự khan hiếm. Sự suy yếu của phân khúc LR và các phân khúc tàu khác tại châu Á cũng góp phần khiến tâm lý thị trường kém tích cực hơn. Dù vậy, khi một khách thuê thử áp dụng mức cước thấp hơn, các chủ tàu đã từ chối nhượng bộ và thay vào đó lựa chọn chạy rỗng về Singapore. Tuyến TC17 (Trung Đông/Đông Phi) duy trì ổn định ở mức WS600, mặc dù khối lượng giao dịch còn thấp. Nếu các chủ tàu tiếp tục hướng tàu về châu Á, nguồn cung tàu tại khu vực Bờ Tây Ấn Độ/Trung Đông có thể thắt chặt hơn, qua đó hỗ trợ cước vận chuyển. Tuy nhiên, nhìn chung, các chủ tàu MR sẽ được xem là tích cực nếu có thể duy trì mặt bằng cước hiện tại. Bên cạnh đó, thị trường MR và Handy Địa Trung Hải cũng trải qua một tuần giao dịch khá bình lặng. Sau khi giảm 50 điểm vào cuối tuần trước, tuyến TC6 (Algeria/EU Med) mở đầu tuần ở mức WS370 và duy trì giao dịch trong vùng WS360 suốt cả tuần, trước khi kết thúc tuần ở cùng mặt bằng này. Thị trường được dự báo sẽ không có nhiều biến động, với tâm lý ổn định khi bước sang tuần tới. Trái lại, khu vực Tây Bắc Âu ghi nhận một số đợt tăng cước. Tuyến TC2 (Cont/USAC) đã giảm liên tục trong suốt tuần trước, Tuy nhiên, tuyến TC2 đã phục hồi, tăng gần 20 điểm lên mức WS205. Bước sang thứ Hai, cước vận chuyển được dự báo sẽ tiếp tục tăng.

Phân khúc tàu dầu/hóa chất nhỏ: Cước vận chuyển từ Houston duy trì ổn định so với tuần trước, trong khi tâm lý thị trường vẫn tích cực. Hoạt động chốt tàu cho lịch tháng 12 hiện đang tạm chững lại. Các chủ tàu đang ở khu vực châu Âu cân nhắc chạy rỗng trở lại Vịnh Mỹ để tận dụng mặt bằng cước cao hơn. Như thường lệ, tuyến USG/Địa Trung Hải vẫn là tuyến có hoạt động sôi động nhất, với nhiều lô hàng hóa chất đang được chào cho lịch vận chuyển tháng 12. Ghi nhận cước vận chuyển các lô hàng 5.000 tấn tuyến Singapore/Rotterdam giảm 10 đô la Mỹ/tấn so với tuần trước, sau khi lượng hàng chào thuê tàu từ Singapore sụt giảm, mặc dù nguồn cung tàu xuất phát từ khu vực Viễn Đông vẫn khan hiếm. Mặc dù thị trường CPP tại khu vực phía Tây có dấu hiệu suy yếu nhẹ, cước vận chuyển dầu đậu nành từ Nam Mỹ vẫn tăng 5 đô la Mỹ/tấn so với tuần trước. Cùng với đó, mức thuê định hạn chuyến (TCT) đối với các tàu chở dầu cọ giảm 6.000 đô la Mỹ/ngày, mặc dù thị

trường CPP tại khu vực phía Đông vẫn duy trì ở mức rất cao. Trong khi đó, hoạt động xuất khẩu tại khu vực Biển Đen tiếp tục bị hạn chế, hiện chưa ghi nhận các chuyến hàng xuất khẩu thường xuyên, ngoại trừ một số lô hàng không thường xuyên từ các cảng nước sâu của Ukraine. Luồng hàng xuất khẩu chủ yếu vẫn xuất phát từ khu vực sông Danube, với điểm đến chính là Thổ Nhĩ Kỳ, tuy nhiên các lô hàng hiện được vận chuyển với khối lượng nhỏ hơn. Các thương nhân tiếp tục tổ chức vận chuyển hàng hóa thông qua Romania và Bulgaria, kết hợp với hoạt động chuyển tải STS, làm gia tăng thêm sự phức tạp về mặt logistics và chi phí xuất khẩu.

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 46/2026

Name	Type	Blt year	LDT	Demolition place	Price (US$/lt)	DWT	Comments
Gimboa	FSFO	-	33,700	Turkey	-		
Miverva Virgo	Tankers	-	11,110	Turkey	-		
Golden Sapling	Tankers	-	5,365	Turkey	-		
Aroyat	Bulkers	-	4,308	-	-		

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.