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 47/2026
(18/11/2025 – 24/11/2026)

1. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÃ QUA SỬ DỤNG:

Ở mảng tàu hàng khô tuần qua, chỉ số BDI tăng 175 điểm (↑6%) lên 3.068 điểm.Tổng quan các chỉ số thuê tàu có sự điều chỉnh như sau: Capesize BCI tăng mạnh 456 điểm (↑10,1%) lên 4.942 điểm. Panamax BPI tăng 57 điểm (↑2,68%) lên 2.179 điểm. Trong khi đó, Supramax BSI giảm 16 điểm (↓0,8%) còn 1.811 điểm, Handysize BHI nhích nhẹ 15 điểm (↑1,4%) lên 1.077 điểm. Hoạt động mua bán tàu tuần qua khá sôi động với gần 20 tàu thành công. Xu hướng nhìn chung tiếp nối tuần trước, dù có thêm vài giao dịch rải rác ở Capesize và Ultramax song vẫn tập trung chủ yếu đến 3 phân khúc Panamax – Supramax và Handysize. Tàu Ultramax ***Iseaco Grace*** (61.683 dwt, đóng 2011 Nhật, DD/SS 10/2027) được bán với giá khoảng 22,8 triệu đô la Mỹ - mốc tham chiếu cho tàu 6 vạn 15 tuổi đóng Nhật trong thời gian tới. Ở dòng Supramax, tàu ***Jin Bi*** (56.361 dwt, đóng 2012 Trung Quốc, DD/SS 09/2027) được chủ tàu Hong Kong bán với mức cao khoảng 17,8 triệu đô la Mỹ, nhờ có máy chính eco. Ở phân khúc Handysize, chủ tàu Hy Lạp bán tàu ***Christina*** (32.573 dwt, đóng 2011 Trung Quốc, chở gỗ được) với giá khoảng 11,5 triệu đô la Mỹ - mức hợp lý vì tàu vừa mới qua đà đặc biệt. Trong khi đó, tàu già ***Sunny Honor*** (32.040 dwt, đóng 2004 Nhật, semi-box, chở gỗ được, DD 12/2026, SS 03/2029) được chủ tàu Trung Quốc bán cho Người mua nội địa với giá khoảng 7,65 triệu đô la Mỹ - đây sẽ là mốc tham chiếu cho tàu 32k Dwt xung quanh 20-22 tuổi đóng Nhật.

Tình hình khu vực Trung Đông vẫn cho thấy sự phức tạp và bất ổn. Ở mảng tàu dầu/hoá chất, sau gần hai tháng, chỉ số BDTI (Baltic Dirty Tanker Index) mới có kết phiên tăng trưởng dương, tổng tích lũy 640 điểm (↑14,3%) lên 5.109 điểm. Từ mức thấp, cước tàu chở dầu thô nhen nhóm hồi phục ở phân khúc VLCC và kéo theo là Suezmax, cước Aframax cũng ở mức tốt. Ngược lại, cước tàu chở dầu thành phẩm/hóa có khởi sắc nhưng chậm dần và cuối cùng là quay đầu. Chỉ số BCTI (Baltic Clean Tanker Index) giảm 179 điểm (↓6,7%) còn 2.462 điểm. Đối với hoạt động mua bán tàu đã qua sử dụng, khối lượng giao dịch khá ảm đạm. Ở phân khúc MR, cặp tàu product ***Kobe*** (46.622 dwt, đóng 2009 Nhật, DD 08/2028, SS 08/2030) và Tokyo (44.999 dwt, đóng 2009 Nhật, DD 09/2027, SS 07/2039) về tay Người mua Hy Lạp với giá xung quanh 27,5 triệu đô la Mỹ. Tàu khác thuộc dòng chemical/product, chủ tàu Hàn Quốc Pan Ocean xác nhận bán tàu ***Grand Ace6*** (46.192 dwt, đóng 2007 Hàn Quốc) với giá khoảng 20,5 triệu đô la Mỹ - hơi mềm do cận hạn đà DD/SS 2/2027. Tuy vậy, mức này hiện nay vẫn nhỉnh hơn tàu tương tự ***Rui Fu Sheng*** (46.846 dwt, đóng 2007 Hàn Quốc, DD 01/2029, SS 01/2031) bán đầu tháng 9, giá xung quanh 19 triệu đô la Mỹ dù hạn đà còn rất xa.

Name	Blt Year	Blt Place	Dwt	Price M.USD	Buyers	Comment
BULKERS / GENERAL CARGO CARRIERS						
Ever Beauty	2011	China	180,156	39.70	Asian	Dely 01-04/2027, scrubber fitted, DD/SS freshly passed 09/2026, DD 10/2028, SS 10/2031SS 07/2031

Ever Ability	2011	China	180,133	39.70	Korean, H Line Shipping	Dely 12/2026-03/2027, scrubber fitted, DD/SS freshly passed 10/2026, DD 10/2028, SS 10/2031
Harvest Time	2015	Japan	95,263			Scrubber fitted, eco M/E, DD 12/2027, SS 02/2030
Harvest Rain	2015	Japan	95,263	88.00	Hayfin	Scrubber fitted, eco M/E, DD 05/2028, SS 05/2030
Harvest Frost	2014	Japan	95,263			Scrubber fitted, eco M/E, DD 09/2027, SS 10/2029
Corona Joyful	2003	Japan	88,233	11.80	Chinese	Coal carrier, DD due 02/2028, SS 02/2029
New Halo	2011	China	87,450	16.00	Undisclosed	DD 11/2028, SS 11/2030
Anastasia	2006	Korea	75,331	13.20	Undisclosed	***Last week reported at USD14mil*** Old sale, DD 11/2028, SS 01/2031
Sider Madeira	2020	Japan	64,061	37.50	Undisclosed	Scrubber fitted, eco M/E, DD 01/2028, SS 02/2030
Iseaco Grace	2011	Japan	61,683	22.80	Undisclosed	DD/SS 10/2027
Chloe	2010	China	56,770	12.00	Undisclosed	DD 06/2028, SS 04/2030
Jin Bi	2012	China	56,361	17.80	Undisclosed	DD/SS 09/2027
Queen Vivian	2023	China	53,270	Undisclosed	Chinese	***Keel laid 2008 at Nam Trieu Shipyard Vietnam, hull later moved to Wanlong Shipyard China for completion***, DD due 11/2026, SS 11/2028
Great Intelligence	2017	China	38,797	22.00	Undisclosed	OHBS, DD/SS 12/2027
Christina	2011	China	32,573	11.50	Undisclosed	Log-fitted, DD/SS currently passed 11/2026, Greek owners
Sunny Honor	2004	Japan	32,040	7.65	Chinese	Semi-boxed, log-fitted, DD due 12/2026, SS 03/2029
Eastern Energy	2025	China	15,027	30.20	Chinese	Internal sale to current charter, GC, tween decker, heavy lifter CR 2X350T, CR 1X80T, ice class 1A, DD 05/2028, SS 05/2030 Chinese owners
TANKERS						
Bangladesh Prosperity	2016	China	308,285	210.00	Volare	Scrubber fitted, DD/SS passed 06/2026
Constantinos	2009	China	73,307	40.00	Undisclosed	Old sale, DD due 02/2027, SS 02/2029

Kobe	2009	Japan	46,622	27.50	Greek, Velos Tankers	Eco M/E, DD 08/2028, SS 08/2030
Tokyo	2009	Japan	44,999	27.50		DD 09/2027, SS 07/2029
Grand Ace6	2007	Korea	46,192	20.50	Undisclosed	Chemical IMO II, epoxy phenolic coated, DD/SS due 02/2027

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
		11/ 2026	1M	3M	6M	12M	
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)*			% thay đổi theo *(M (month) = tháng)*				TB 5 năm
		11/ 2026	1M	3M	6M	12M	
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	180,000 cbm	257.00	1	Samsung	Celsius Shipping	Jul 2029	
Ammonia carrier	93,000 cbm	-	2	Hengli H.I.	SwissChemGas	2028-2029	
LPG	9,000 cbm	51.00	4	Hyundai Mipo	Naftomar	End 2028-2029	Price per unit
Tankers	320,000 dwt	136.00	2	Hanwha Ocean	Advantage Tankers	Q2&Q3 2029	Price per unit
Tankers	114,000 dwt	74.00	2	DSIC	Wah Kwong	2030	Price per unit
Tankers	50,000 dwt	-	2	K-Shipbuilding, Korea	VOSCO	FH 2029	
Tankers	50,000 dwt	Mid 40.00	10	Nantong CIMC SOE	Stamford Shipping	2029-2030	Price per unit
Bulkers	92,500 dwt	-	2	Swan Defense, India	Energy One, UK	-	ammonia dual fuel propulsion

Bulkers	80,000 dwt	49.30	1	Chengxi	CSSC Shipping	2029-2030
Bulkers	80,000 dwt	49.30	1	CSSC Guangxi	CSSC Shipping	2029-2030
Bulkers	Ultramax	-	4	Wuhu	Haixing Shipping	2029
Containers	7,000 teu	-	4	GSI, China	Claus-Peter Offen	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)*			
	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:

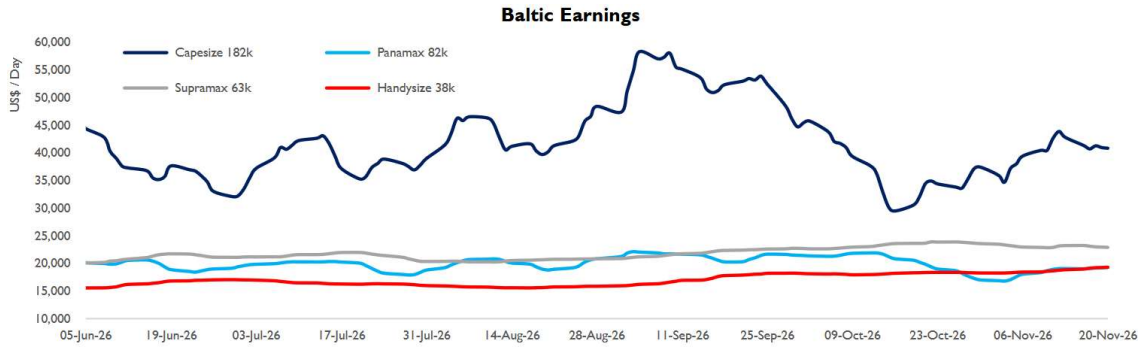
Cước trung bình phân khúc **Ultramax** và **Supramax** tuần qua đóng cửa ở mức 22.884 đô la Mỹ, giảm 319 đô la Mỹ so với mức 23.203 đô la Mỹ của tuần trước. Thị trường tàu duy trì mức độ hoạt động sôi động, với nhu cầu hỏi thuê tàu chở hàng ổn định trên khắp các khu vực giao thương chính và khu vực Đại Tây Dương tiếp tục dẫn đầu về khối lượng giao dịch chốt tàu. Tàu ***Berge Nishikawa*** (63.671 dwt, đóng 2020) được Pangaea chốt giao tàu ngay tại Bremen đi Đông Địa Trung Hải chở phế liệu ở mức khoảng 32.000 đô la Mỹ/ngày, trong khi ở khu vực phía Đông, tàu ***DSI Polaris*** (60.446 dwt, đóng 2018) đang trong giai đoạn đàm phán ở mức khoảng 28.000 đô la Mỹ/ngày cho chuyến đi từ Thiên Tân đến Chittagong chở xỉ. Mặc dù nguồn cung tàu vẫn dồi dào ở một số khu vực, dòng hàng hóa ổn định đang giúp củng cố giá cước, khi các chủ tàu tiếp tục cân nhắc các lựa chọn của mình thay vì giảm giá mạnh. Hoạt động thuê tàu định hạn vẫn mang tính chọn lọc, với sự chênh lệch về mức giá kỳ vọng làm hạn chế các giao dịch được chốt, nhưng nhìn chung nhu cầu hàng hóa vẫn tạo ra một nền tảng khá tích cực cho thị trường.

Chỉ số cước trung bình phân khúc **Handies** tuần qua đóng cửa ở mức 19.296 đô la Mỹ, tăng 458 đô la Mỹ so với mức 18.838 đô la Mỹ của tuần trước. Thị trường tàu ghi nhận thêm một tuần diễn biến trái chiều, với tâm lý thị trường tiếp tục được thúc đẩy theo chiều hướng đi lên, phần lớn nhờ các yếu tố về vị trí tàu. Tại khu vực Continent và Địa Trung Hải, thị trường duy trì trạng thái cân bằng nhờ được hỗ trợ bởi nhu cầu mạnh mẽ từ khu vực Baltic và Bắc Brazil. Tại Tây Địa Trung Hải, tàu ***An Hai 88*** (28.354 dwt, đóng 2014) neo tại Algiers đã được chốt thuê ở mức khoảng 13.000 đô la Mỹ/ngày (giao tàu tại Algeria) cho một chuyến khứ hồi qua Bắc Brazil. Khu vực Đông Địa Trung Hải trầm lắng hơn với nguồn hàng sẵn có hạn chế. Tâm lý thị trường tại Vịnh Mỹ tiếp tục duy trì tích cực và gia tăng đà tăng trưởng khi danh sách tàu sẵn có bị thu hẹp, buộc các chủ hàng phải nâng mức giá chào thuê. Ngược lại, hoạt động giao dịch tại Nam Đại Tây Dương trầm lắng hơn, dù giá cước vẫn giữ vững và gần như không đổi. Tại khu vực Thái Bình Dương, thị trường nhìn chung duy trì sự vững vàng, trong đó các tuyến phía Bắc khởi sắc hơn nhờ lượng hỏi tàu chở hàng bách hóa ổn định kết hợp với nguồn cung tàu khan hiếm. Nhu cầu thuê tàu định hạn cũng duy trì ở mức cao, với thông tin một tàu khoảng 40.000 dwt tại Trung Quốc được chốt thuê thời hạn một năm ở mức khoảng khoảng 17.000-17.300 đô la Mỹ/ngày.

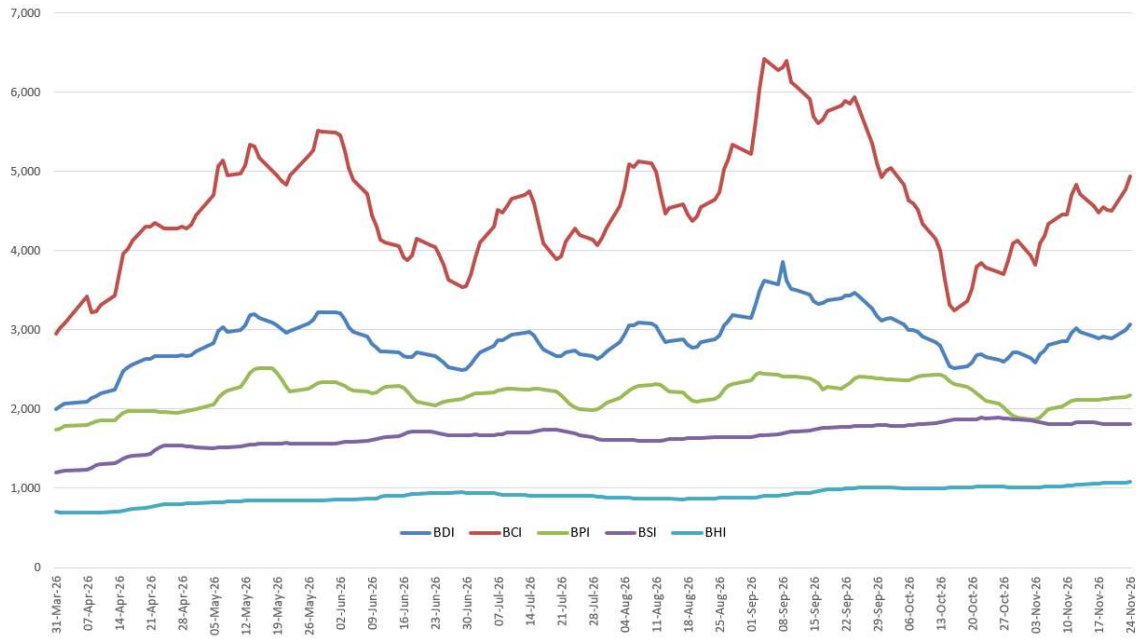
GIÁ THUÊ T/C TRUNG BÌNH TÀU HÀNG KHÔ THAM KHẢO NGÀY 23/11/2026

	US$/ngày	▼/▲	
SUPRAMAX	20.850	▼	319
HANDIES 38K	19.296	▲	458

(so sánh với giá trị ngày 16/11/2026)



CHỈ SỐ THỊ TRƯỜNG TÀU HÀNG KHÔ



3.2. Thị trường thuê tàu dầu/hóa chất:

Theo ghi nhận, phiên giao dịch cuối tuần ghi nhận giá dầu Brent và WTI cùng phục hồi, song mức tăng này chưa đủ bù đắp những phiên giảm trước đó, khiến cả hai loại dầu chuẩn đều hướng tới tuần giảm thứ ba liên tiếp. Diễn biến cho thấy thị trường vẫn đang chịu sức ép đáng kể từ những thay đổi trong cán cân cung – cầu, bất chấp các điểm nóng địa chính trị chưa có dấu hiệu hạ nhiệt. Đáng chú ý, đà phục hồi trong phiên cuối tuần chủ yếu xuất phát từ việc giới đầu tư gia tăng mua vào để phòng ngừa rủi ro trước kỳ nghỉ Lễ Tạ ơn tại Mỹ, đồng thời đánh giá lại nguy cơ xung đột Trung Đông tiếp tục leo thang. Khi một bộ phận nhà giao dịch dự kiến rời thị trường trong phần lớn tuần tới, hoạt động đóng các vị thế bán khống và mua bù đã góp phần hỗ trợ giá dầu. Tuy nhiên, đây chưa hẳn là tín hiệu cho thấy xu hướng giảm đã kết thúc, bởi những yếu tố cơ bản của thị trường vẫn đang nghiêng về phía gây áp lực lên giá. Bên cạnh đó, một trong những yếu tố ngăn giá dầu giảm

sâu hơn là tình hình an ninh ngày càng phức tạp tại Trung Đông, đặc biệt tại khu vực Biển Đỏ và eo biển Hormuz.

3.2.1 Phân khúc tàu chở dầu thô

Phân khúc tàu VLCC

Cước vận chuyển tại khu vực Trung Đông tăng nhẹ khi căng thẳng tại eo biển Hormuz hạ nhiệt, làm thu hẹp phần phụ phí rủi ro, đồng thời hoạt động thuê tàu dần sôi động trở lại trong dịp tuần lễ Bahri, giúp nguồn cung tàu sẵn sàng gia tăng. Tuyến chở 270.000 tấn từ Trung Đông đi Trung Quốc tăng trong tuần này lên mức WS315. Tại khu vực Đại Tây Dương, các chuyến hàng tuyến Tây Phi/Trung Quốc ghi nhận mức giảm nhẹ, với cước vận chuyển 260.000 tấn xuống còn WS293.

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	1.056.208	1.088.938	↑
USG/Trung Quốc	277.472	258.447	↓

Phân khúc tàu Suezmax

Cước vận chuyển tại khu vực Tây Phi giảm mạnh do nhu cầu hỏi thuê tàu trầm lắng và nguồn cung tàu gia tăng, trước khi phục hồi 22 điểm khi thị trường tiến gần đến ngưỡng đáy ngắn hạn quanh mức WS330 trên tuyến TD20 (Tây Phi/Cont). Tại khu vực Biển Đen, cước vận chuyển cũng duy trì ổn định nhờ sự kiên định của các chủ tàu trong việc giữ giá, với mức chốt cuối tuần ở WS426.

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	151.618	182.348	↑
USG / UKC	154.300	177.037	↑

Phân khúc tàu Aframax

Cước vận chuyển tại khu vực Trung Đông tiếp tục diễn biến theo hướng có lợi cho người thuê tàu, khi nhu cầu giảm đi trên khắp khu vực Vịnh Ba Tư, kết hợp với nguồn cung tàu ngày càng gia tăng và tác động lan tỏa từ các phân khúc tàu lớn hơn. Tại khu vực Địa Trung Hải, hoạt động kế kết tàu duy trì ổn định đã giúp thu hẹp danh sách tàu sẵn sàng, qua đó củng cố tâm lý của các chủ tàu trong tuần này. Ghi nhận tuyến TD19 (Med/Med) kết thúc tuần ở mức WS352.

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	141.063	214.162	↑
Med / Med	85.775	152.102	↑
USG / Cont	78.274	188.145	↑
Caribs / USG	87.694	334.245	↑

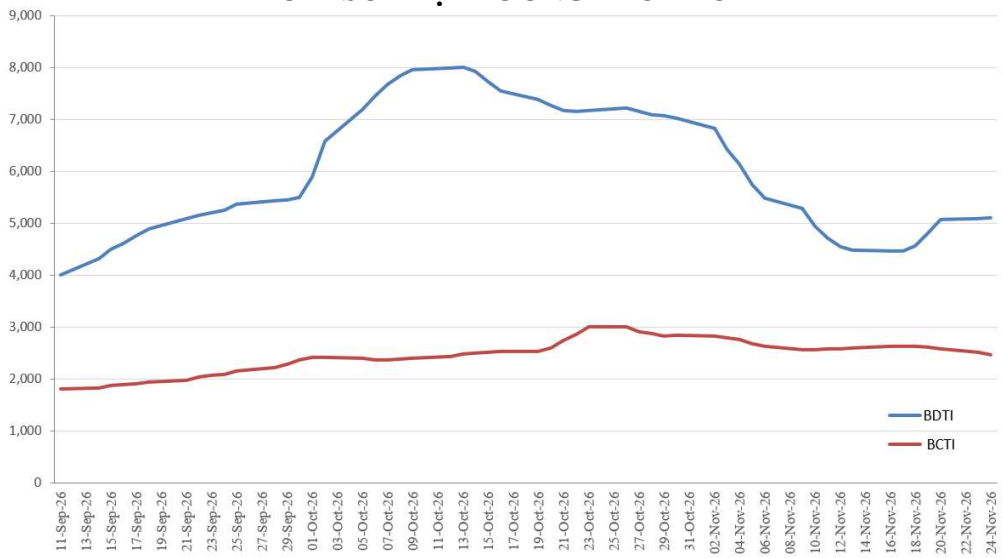
3.2.2 Phân khúc tàu chở dầu thành phẩm/ hóa chất:

Đối với phân khúc tàu MR/Handy: Nhìn chung ở khu vực phía Tây, thị trường duy trì ổn định. Tại khu vực Địa Trung Hải, phân khúc tàu MR giao dịch tương đối đi ngang trong phần lớn thời gian của tuần. Tuy nhiên, vào những ngày cuối tuần, nhu cầu hỏi thuê tàu gia tăng đối với các lô hàng 37.000 tấn cũng như 30.000 tấn, nhằm tận dụng mức cước thấp hơn của tàu MR có trọng tải lớn hơn. Nguồn cung tàu nhanh chóng thắt chặt sau khi có 11 tàu được ký kết sơ bộ từ thứ Năm đến thứ Sáu. Hoạt động giao dịch trong ngày thứ Sáu khá hạn chế do số lượng tàu còn lại có thể thuê gần như không đáng kể. Với tâm lý thị trường đang nghiêng về phía chủ tàu, những chủ tàu có điều kiện đều có xu hướng chờ sang tuần tới mới tiến hành chốt tàu. Triển vọng tuần tới có thể tích cực hơn nếu hoạt động thuê tàu Handy cải thiện song song với phân khúc MR. Tuy nhiên, do thị trường Tây Bắc Âu tuần này khá trầm lắng và chịu áp lực giảm, một số tàu đang ở phía Bắc có thể cân nhắc di chuyển xuống phía Nam để tìm kiếm mức thu nhập khai thác tốt hơn. Nhìn chung, thị trường Địa Trung Hải vẫn duy trì tâm lý ổn định khi bước sang tuần mới. Đối với thị trường Handy Địa Trung Hải, cước vận chuyển nhìn chung duy trì ổn định, bắt đầu tuần ở mức WS410 và kết thúc tuần tại WS400 đối với tuyến 30.000 tấn x-Med. Phần lớn hoạt động thuê tàu trong tuần tập trung vào phân khúc MR, khi các tàu có trọng tải lớn hơn đưa ra mức cước cạnh tranh hơn, khiến nguồn cung tàu Handy trở nên dồi dào hơn vào cuối tuần. Tuy nhiên, điều kiện thời tiết xấu tại khu vực Địa Trung Hải khiến nhiều vị trí tàu thuộc khu vực phía Bắc và trung tâm Địa Trung Hải chưa xác định được lịch trình chắc chắn khi bước vào cuối tuần. Do đó, hoạt động giao dịch trong ngày thứ Sáu diễn ra khá trầm lắng khi thị trường chờ đến thứ Hai để tiếp tục giao dịch.

Phân khúc tàu dầu/hóa chất nhỏ: Cước vận chuyển giao ngay từ Rotterdam nhìn chung ít biến động trên tất cả các tuyến, do không có yêu cầu hàng đáng chú ý nào xuất hiện để kiểm chứng mặt bằng cước. Mặc dù nhiều tàu chưa khai thác hết công suất, cước vận chuyển vẫn duy trì ở mức cao. Cùng với đó, cước vận chuyển từ Houston tiếp tục ổn định, do thị trường ngày càng thắt chặt, dẫn đến tình trạng thiếu hụt nguồn cung tàu và duy trì mặt bằng cước ở mức cao. Số lượng tàu J19 sẵn sàng trong tháng 11 gần như không còn. Nguồn cung tàu hạn chế cho lịch tháng 12 cũng khiến các chủ tàu quyết định chạy rỗng từ thị trường châu Âu đang sôi động về khu vực Vịnh Mỹ. Trong tuần này đã xuất hiện các yêu cầu vận chuyển hàng Ethanol. Đội tàu đã có lịch khai thác trên tất cả các tuyến gần như kín chỗ, khiến khả năng bố trí tàu cho các lô hàng nhỏ trong thời gian tới rất hạn chế. Tâm lý thị trường tại châu Á nhìn chung vẫn khá vững khi bước vào mùa đông, do nguồn cung tàu khan hiếm tại cả Viễn Đông và Đông Nam Á tiếp tục lấn át áp lực giảm cước từ việc giá nhiên liệu đi xuống. Đồng thời ghi nhận, cước vận chuyển dầu đậu nành tuyến Argentina/Ấn Độ tiếp tục duy trì ổn định. Thị trường Vịnh Mỹ vẫn có xu hướng tích cực, giữ chân các tàu tại khu vực Bắc Mỹ, trong khi bất kỳ tàu nào xuất hiện tại Nam Mỹ đều nhanh chóng được chốt thuê. Mức thuê định hạn chuyến (TCT) đối với các lô hàng

dầu cọ vận chuyển đường dài giảm 4.000 đô la Mỹ/ngày, do giá nhiên liệu tương ứng giảm do giá nhiên liệu tàu giảm và tâm lý thị trường CPP đang có xu hướng suy yếu.

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 47/2026

Name	Type	Blt year	LDT	Demolition place	Price (US$/lt)	DWT	Comments
Tulip	LPG	1990	16,519	India	-	49,618	
Man Sheng	Bulkers	1995	6,135	Bangladesh	-	28,381	
Vikan	Bulkers	1995	7,800	Pakistan	-	49,052	

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.