



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 Ward, HCMC

Tel: 028-38817289

www.pioneershipbrokers.com.vn

Nhằm phục vụ nhu cầu của khách hàng và cập nhật thông tin thị trường ngày càng tốt hơn, công ty môi giới hàng hải Tiên Phong (Pioneer Shipbrokers) giới thiệu đến quý khách hàng ứng dụng **Pioneer Shipbrokers** có trên iOS và Android, công cụ hữu ích cho khách hàng quan tâm lĩnh vực mua bán tàu biển và thông tin thị trường

TÌNH HÌNH THỊ TRƯỜNG

TUẦN 29/2026

(15/07/2025 – 21/07/2026)

1. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÁQA SỬ DỤNG:

Ở mảng tàu hàng khô, tuần qua chỉ số BDI tuần qua khá tiêu cực khi giảm 310 điểm (↓10,4%) còn 2.670 điểm. Tổng quan các chỉ số thuê tàu như sau: Capesize BCI rực đỏ, lao dốc mạnh nhất 821 điểm (↓17,28%) còn 3.930 điểm. Panamax BPI cũng không tránh khỏi ảnh hưởng, giảm 70 điểm (↓3,1%) còn 2.181 điểm. Supramax BSI may mắn tăng nhích thêm 20 điểm (↑1,16%) lên 1.730 điểm, song cũng có dấu hiệu chững lại. Handysize tiếp tục chuỗi ngày rực đỏ kể từ đầu tháng 7, giảm thêm 6 điểm (↓0,6%) còn 903 điểm. Thị trường lúc này khá dè dặt do các diễn biến khó lường từ “căng thẳng Trung Đông 2.0”. Hoạt động mua bán tàu tuần qua ghi nhận tương đối rời rạc. Ở phân khúc Supramax, người mua Hy Lạp chốt tàu **IVS Crimson Creek** (57.945 dwt, đóng 2014 Nhật, DD 06/2027, SS 07/2029) được bán với giá khoảng 23,5 triệu đô la Mỹ - mức này hơi cao do máy chính eco. Sang phân khúc Handysize, ghi nhận tàu **Ikan Landuck** (37.115 dwt, đóng 2013 Nhật, hầm hàng hộp, DD/SS 07/2027) được bán với giá khoảng 16,9 triệu đô la Mỹ. Mức này hơi mềm nếu so với tàu tương tự **Ansac Pride** (37.094 dwt, đóng 2013 Nhật, DD/SS 06/2028) bán trong tháng 6 với giá khoảng 17,8 triệu đô la Mỹ. Cũng trong tuần qua, tàu già hơn 4 tuổi **Lucky Finder** (37.268 dwt, đóng 2009 Nhật, DD 02/2027, SS 01/2029) được bán với giá khoảng 13 triệu đô la Mỹ - mức này thì khá hợp lý trong thời điểm hiện nay. Cuối cùng là tàu 28k **Liberator** (28.414 dwt, đóng 2006 Nhật, đến hạn lên đà) được chủ tàu Hy Lạp chốt bán với giá khoảng 6,65 triệu đô la Mỹ. Mức này khá cao vì Người mua phải lên đà ngay sau khi nhận bàn giao tàu.

Ở mảng tàu dầu/hoá chất, “nhờ” các biến động địa chính trị mới từ “căng thẳng Trung Đông 2.0” đã một lần nữa đặt eo biển Hormuz vào trung tâm tranh luận. Điểm nghẽn dầu mỏ này có thể lại sớm trở thành một hành lang đất đỏ. Do đó, giá dầu tăng vọt, cước thuê tàu cũng thế kéo theo các chỉ số thuê tàu đã tăng trưởng dương. Tuần qua chỉ số BDTI (Baltic Dirty Tanker Index) tăng thêm 211 điểm (↑9,8%) lên 2.356 điểm. Chỉ số BCTI (Baltic Clean Tanker Index) cũng tăng thêm 129 điểm (↑10,9%) lên 1.305 điểm. Các giao dịch mua bán tàu trở lại nhưng tương đối thưa thớt. Ở phân khúc MR, tàu chemical **Minerva Rita** (50.922 dwt, đóng 2005 Hàn Quốc, DD 09/2028, SS 10/2030) được chủ tàu Hy Lạp chốt cho Người mua Trung Quốc với giá khoảng 16,2 triệu đô la Mỹ. Mức này khá cao nếu so với tàu chemical già hơn 2 tuổi **Gemini Pearl** (50.561 dwt, đóng 2007, DD/SS 05/2027) được Người mua Hong Kong chốt vào tháng 5 với giá khoảng 17 triệu đô la Mỹ. Sang dòng tàu J19, ghi nhận chủ tàu Hàn Quốc bán tàu **FG Rotterdam** (19.995 dwt, đóng 2012 Nhật, DD/SS 08/2027) với giá khoảng 22,7 triệu đô la Mỹ - mức khá hợp lý so với mặt bằng thị trường chung. Trong tuần qua cũng ghi nhận tàu J19 già **CNC Dream** (19.773 dwt, đóng 2004 Nhật, DD 06/2027, SS 05/2029) được bán với giá khoảng 11,5 triệu đô la Mỹ. Mức này cũng hợp lý nếu so với thời điểm tháng 5, tàu già hơn 2 tuổi **Nobler** (19.949 dwt, đóng 2002 Nhật, DD/SS 05/2027) được bán với giá khoảng 10 triệu đô la Mỹ.

Name	Blt Year	Blt Place	Dwt	Price M.USD	Buyers	Comment
BULKERS / GENERAL CARGO CARRIERS						
Aanya	2012	HHIC, Philippines	179,523	37.50	Chinese	Shaft generator fitted, DD/SS 10/2027
Aashna	2012	HHIC, Philippines	179,523	37.50	Chinese	DD/SS 10/2027
Nicholas G.S	2010	Korea	179,221	34.25	Chinese	Scrubber fitted, DD 02/2028, SS 07/2030
MBA Giovanni	2010	China	93,352	14.50	European	DD 03/2028, SS 04/2030
MBA Rosaria	2011	China	93,352	14.50		DD 08/2028, SS 07/2030
Indus Prosperity	2011	China	92,988	11.50	Greek	Bss drydocking due and poor condition
CMB Jordaens	2019	Japan	63,447	35.20	Bangladeshi, Meghna	Electronic M/E, DD 08/2027, SS 09/2029
Britta Oldendorff	2020	Japan	62,623	37.10	Bangladeshi, Meghna	Scrubber fitted, electronic M/E, DD 04/2028, SS 04/2030
Benjamin Oldendorff	2020	Japan	62,623	37.10		Scrubber fitted, electronic M/E, DD 06/2028, SS 03/2030
Blue Akihabara	2014	NACKS, China	61,630	25.50	Greek	Electronic M/E, DD 03/2027, SS 03/2029
Ince Beylerbeyi	2012	Japan	61,429	22.00	UAE-based, ADNOC	DD/SS 01/2027
IVS Crimson Creek	2014	Japan	57,945	23.50	Greek	Electronic M/E, DD 06/2027, SS 07/2029
Lucky Finder	2009	Japan	37,268	13.00	Undisclosed	OHBS, DD 02/2027, SS 01/2029
Ikan Landuk	2013	Japan	37,115	16.90	Undisclosed	OHBS, DD/SS 07/2027
Atlantic Navigator II	2003	China	30,345	12.00	Chinese	GC, tween decker, 1842 teu, reefers 150 teu, heavy lifter (CR 2X100T, CR 2X50T), ice class II, DD/SS 04/2028
Liberator	2006	Japan	28,414	6.65	Undisclosed	DD/SS due 07/2026, Greek owners
TANKERS						
Alaska	2006	Korea	163,250	50.75	Chinese	SS 02/2031
Archangel	2006	Korea	163,216	50.75		

GH Holiday	2016	China	157,543	81.00	General National Maritime Transport Company	Scrubber fitted, DD/SS 11/2026
Minerva Rita	2005	Korea	50,922	16.20	Chinese	Chemical IMO II/III, epoxy coated, ice class 1A, DD 09/2028, SS 10/2030, Greek owners
FG Rotterdam	2012	Japan	19,995	22.70	Undisclosed	Chemical IMO II/III, stainless steel, DD/SS 08/2027, Korean owners
CNC Dream	2004	Japan	19,773	11.50	Undisclosed	Chemical IMO II/III, stainless steel, DD 06/2027, SS 05/2029, Korean owners
CONTAINERS						
Atlantic Navigator	2003	China	30,345	12.00	Chinese	Heavy lifter, CR 2X100T, CR X245T, DD due 06/2026, SS 04/2028
Apollo Trader	2003	China	13,732	11.00	Undisclosed	1118 teu, reefers 200 teu, CR 2X45T,

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
	07/2026	1M	3M	6M	12M

CAPE SIZE

180k dwt	Resale	81.50	0%	1%	4%	7%	64.75
180k dwt	5 tuổi	71.50	1%	1%	8%	13%	50.25
170k dwt	10 tuổi	56.00	2%	3%	11%	22%	35.50
150k dwt	15 tuổi	36.50	0%	0%	24%	35%	22.75

PANAMAX

82k dwt	Resale	45.50	6%	7%	15%	20%	38.25
82k dwt	5 tuổi	40.00	4%	8%	21%	31%	32.00
76k dwt	10 tuổi	30.50	5%	7%	17%	30%	23.25
74k dwt	15 tuổi	21.50	6%	12%	26%	43%	15.50

SUPRAMAX

62k dwt	Resale	43.00	0%	2%	12%	13%	36.50
58k dwt	5 tuổi	38.00	0%	3%	19%	25%	28.50
56k dwt	10 tuổi	28.50	2%	0%	16%	27%	20.75
52k dwt	15 tuổi	17.50	6%	12%	17%	28%	14.25

HANDYSIZE

37k dwt	Resale	36.00	0%	0%	6%	11%	30.50
37k dwt	5 tuổi	30.50	3%	3%	13%	20%	24.25
32k dwt	10 tuổi	24.00	4%	7%	19%	36%	16.75
28k dwt	15 tuổi	13.00	0%	4%	11%	10%	10.50

Giá trị tàu dầu/hóa chất (đv: triệu đô la Mỹ)	% thay đổi theo (M (month) = tháng)				TB 5 năm
	07/2026	1M	3M	6M	12M

VLCC

310k dwt	Resale	175.00	0%	0%	17%	19%	123.50
310k dwt	5 tuổi	145.00	0%	4%	21%	24%	95.50
250k dwt	10 tuổi	115.00	0%	5%	28%	32%	69.75
250k dwt	15 tuổi	83.50	4%	4%	35%	44%	49.75

SUEZMAX

160k dwt	Resale	119.00	3%	10%	22%	27%	83.75
150k dwt	5 tuổi	104.00	9%	18%	30%	35%	66.00
150k dwt	10 tuổi	89.00	11%	25%	39%	44%	50.50
150k dwt	15 tuổi	54.00	6%	23%	29%	32%	33.00

AFRAMAX

110k dwt	Resale	96.00	4%	10%	20%	28%	70.00
110k dwt	5 tuổi	85.00	6%	17%	26%	36%	56.50
105k dwt	10 tuổi	72.50	4%	21%	32%	45%	43.25
105k dwt	15 tuổi	47.00	4%	24%	31%	38%	29.00

MR

52k dwt	Resale	61.00	0%	7%	15%	22%	47.00
52k dwt	5 tuổi	51.00	0%	9%	19%	28%	37.75
45k dwt	10 tuổi	41.00	0%	11%	24%	37%	28.25
45k dwt	15 tuổi	29.00	0%	12%	38%	57%	19.00

2. THỊ TRƯỜNG TÀU ĐÓNG MỚI:

Type	Size	Price (m.usd)	Qty	Yard	Owners	Delivery	Comments
VLAC	93,000 cbm	-	4	Hengli	Evalend Shipping	-	
VLAC	93,000 cbm	-	4	Hengli	Capital Maritime	-	
VLAC	93,000 cbm	-	4	Hengli	Dynacom	-	
LPG	90,000 cbm	121.00	3	Hyundai Samho	Ciner Shipping, Turkey	-	Price per unit
LPG	90,000 cbm	-	3	Hyundai Samho	Ciner Shipping, Turkey	-	
LPG	90,000 cbm	-	4	Jiangnan	CYH Shipping	-	
Tankers	320,000 dwt	131.00	2	Hanwha Ocean	J. P. Morgan	Mar 2030	Price per unit
Tankers	115,000 dwt	70.00	4	Jiangsu Runyang Shipbuilding	Zhongnan Shipping	2028-2029	Price per unit
Tankers	115,000 dwt	-	5	Dalian	China Merchants Energy Shipping	2029	
Bulkers	210,000 dwt	-	4	Qingdao Beihai	COSCO Shipping Bulk	2029	
Bulkers	63,500 dwt	-	2	Jiangsu Soho, China	KC Maritime, Hong Kong	SH 2028	
Containers	6,000 teu	-	4	Hengli	Minerva Dry	2028	
Containers	1,100 teu	-	4	Karachi Shipyard	Pakistan National Shipping Corporation	-	
PCTC	5,700 teu	-	4	Jiangsu Runyang Shipbuilding	Zhongnan Shipping	2028-2029	

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)				
	07/ 2026	1M	3M	6M	12M
Capesize (180.000 dwt)	75.0	0.00%	1.35%	4.90%	4.90%
Panamax (77.000 dwt)	37.5	0.00%	2.74%	2.74%	1.35%
Supramax (61.000 dwt)	34.5	0.00%	2.99%	2.99%	1.47%
Handysize (37.000 dwt)	31.0	0.00%	5.08%	5.08%	3.33%

Giá trị tàu dầu đầu/hóa chất đóng mới (đv: triệu đô la Mỹ)	% thay đổi theo (M (month) = tháng)				
	07/ 2026	1M	3M	6M	12M
VLCC (300.000 dwt)	130.0	0.00%	0.00%	1.56%	1.56%
Suezmax (170.000 dwt)	89.0	0.00%	0.00%	3.49%	3.49%
A.max (115.000 dwt)	74.0	1.35%	1.35%	1.35%	1.35%
MR (56.000 dwt)	50.5	0.99%	0.99%	-1.92%	-1.92%

3. THỊ TRƯỜNG THUÊ TÀU

3.1. Thị trường thuê tàu hàng khô:

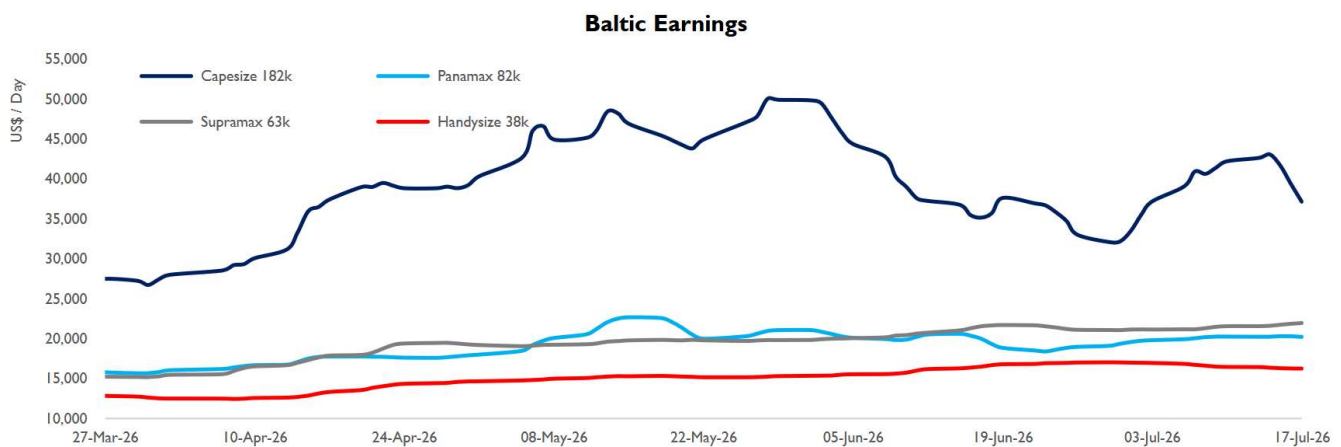
Chỉ số cước trung bình phân khúc Ultramax và Supramax tuần qua đóng ở mức 21.960 đô la Mỹ, tăng 390 đô la Mỹ so với mức 21.570 đô la Mỹ của tuần trước. Điều kiện giao dịch đối với tàu Supramax vẫn duy trì tích cực trong tuần này, nhu cầu tàu giao ngay và định hạn ngắn đều đặn đã tạo lực đỡ cho cả khu vực Đại Tây Dương và Thái Bình Dương. Bờ Đông Nam Mỹ tiếp tục là động lực chính thúc đẩy hoạt động khai thác tại Đại Tây Dương và tiếp tục thu hút các tàu chạy ballast từ Tây Africa cùng các vùng xa hơn, trong khi tâm lý thị trường tại Vịnh châu Mỹ ghi nhận sự cải thiện dần. Trong bối cảnh đó, các chủ tàu vẫn giữ vững kỷ luật trong chiến lược chốt hợp đồng, ngày càng ưu tiên các phương án khai thác giúp định vị tàu sẵn sàng đón đầu những cơ hội lớn hơn khi niềm tin vào thị trường Đại Tây Dương tiếp tục được củng cố. Dù các yếu tố cơ bản của thị trường nhìn chung vẫn cân bằng, dòng hàng hóa được cải thiện đã tạo điều kiện cho các chủ tàu duy trì hoặc nâng nhẹ kỳ vọng về giá cước. Quan tâm đối với hợp đồng định hạn vẫn duy trì sôi động, nổi bật với một số tàu Ultramax được chốt ở mức thấp trong khoảng 20.000 đô la Mỹ cho thời hạn ngắn. Chúng tôi kỳ vọng phân khúc này sẽ tiếp tục giữ vững đà tăng trưởng trong tương lai gần, với các yếu tố hỗ trợ được đánh giá là tích cực trong ngắn hạn.

Chỉ số cước trung bình phân khúc **Handies** tuần qua đóng cửa ở mức 16.261 đô la Mỹ, giảm 205 đô la Mỹ so với mức 16.466 đô la Mỹ của tuần trước. Thị trường Đại Tây Dương vẫn duy trì sức hút với khu vực Lục địa và Địa Trung Hải ghi nhận những đợt nhu cầu mới rải rác, giúp giá cước nhìn chung ổn định cân bằng. Tàu **Flore Schulte** (38.874 dwt, đóng 2019) neo tại Gdansk, đi từ APS Bắc Pháp được Ultrabulk chốt chở hàng rời và trả tàu ở Tây Afrika với giá khoảng 14.750 đô la Mỹ. Nhu cầu hỏi thuê mới hạn chế được ghi nhận tại Nam Đại Tây Dương và Vịnh Mỹ, với danh sách tàu trống kéo dài gây sức ép lên tâm lý thị trường. Thị trường Thái Bình Dương duy trì ở mức đi ngang, ít thay đổi về các yếu tố cơ bản. Tại Đông Nam Á, cả khả năng cung cấp tàu và khối lượng hàng hóa đều duy trì cân bằng, giữ giá cước xoay quanh các mức giao dịch gần nhất. Tuy nhiên, tâm lý tại Viễn Đông đã vững vàng hơn khi những gián đoạn do bão tại Viễn Đông và miền Bắc Việt Nam làm thắt chặt nguồn cung tàu trống có sẵn, hỗ trợ mức cước cao hơn cho các công việc giao ngay gần đó.

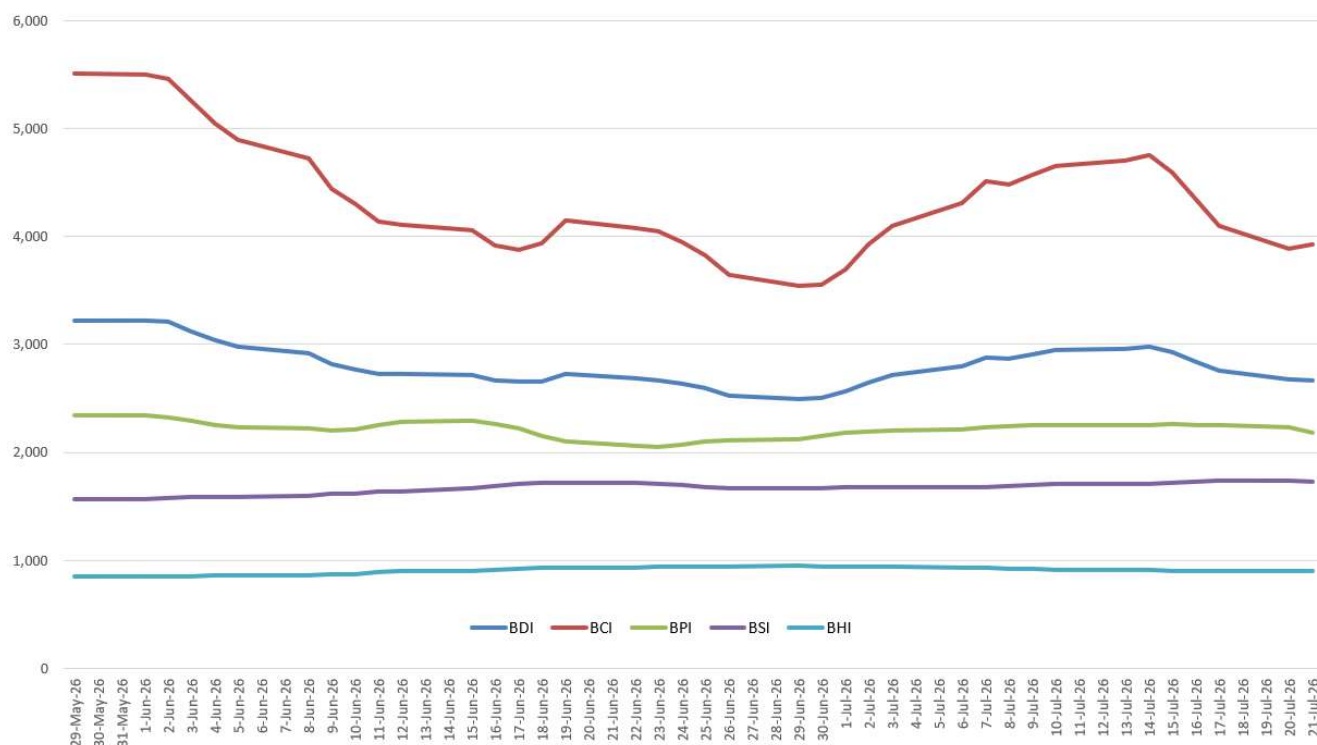
GIÁ THUÊ T/C TRUNG BÌNH TÀU HÀNG KHÔ THAM KHẢO NGÀY 20/07/2026

	US\$/ngày	▼/▲
SUPRAMAX	19.926	▲ 390
HANDIES 38K	16.261	▼ 205

(so sánh với giá trị ngày 13/07/2026)



CHỈ SỐ THỊ TRƯỜNG TÀU HÀNG KHÔ



3.2. Thị trường thuê tàu dầu/hóa chất:

Giá dầu gần như đi ngang trong phiên giao dịch ngày đầu tuần, sau khi rút khỏi các mức đỉnh đạt được trước đó, khi áp lực giảm giá từ kỳ vọng Mỹ và Iran có thể nối lại đàm phán đã phần nào bù đắp tác động tăng giá từ việc lực lượng Houthi tại Yemen tuyên bố phong tỏa đường biển đối với Ả Rập Xê-út. Trước đó trong phiên, giá dầu đã chạm mức cao nhất trong hơn một tháng do lo ngại hoạt động vận chuyển dầu qua eo biển Hormuz sẽ bị gián đoạn. Căng thẳng tại Trung Đông leo thang trong cuối tuần khi Mỹ tiến hành đêm không kích thứ chín liên tiếp nhằm vào Iran, trong khi các đồng minh của Washington là Kuwait và Bahrain cũng thông báo hứng chịu thêm các cuộc tấn công từ Iran. Tại thời điểm báo cáo, dầu Brent giảm 6 cent, tương đương khoảng 0,1%, xuống còn 88,04 đô la Mỹ/thùng sau khi có thời điểm vọt lên 91,42 đô la Mỹ/thùng, mức cao nhất kể từ ngày 11/6. Cùng với đó, dầu thô WTI của Mỹ giảm 2 cent, tương đương khoảng 0,2%, xuống 82,29 đô la Mỹ/thùng, sau khi trước đó chạm 85,39 đô la Mỹ/thùng, mức cao nhất kể từ ngày 12/6.

3.2.1 Phân khúc tàu chở dầu thô

Phân khúc tàu VLCC

Thị trường Trung Đông tiếp tục ghi nhận đợt tăng cước mạnh trong tuần này khi các cuộc tấn công tại eo biển Hormuz đã kích hoạt sự cạnh tranh quyết liệt giữa các khách hàng khu vực Viễn Đông nhằm ký kết được tàu phù hợp. Cước chở 270.000 tấn từ Trung Đông đi Trung Quốc tăng lên mức WS 372. Đợt tăng này càng được thúc đẩy bởi tình trạng thiếu hụt nguồn cung tàu nghiêm trọng, khi nguy cơ các cuộc tấn công leo thang trong khu vực khiến nhiều chủ tàu e ngại đưa tàu vào Vịnh Ba Tư. Tại thị trường Đại Tây Dương, cước vận tải ghi nhận sự điều chỉnh giảm nhẹ, với tuyến Tây Phi đi Trung Quốc chốt tuần ở mức WS146.

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	290.853	368.978	↑
USG/Trung Quốc	125.291	106.906	↓

Phân khúc tàu Suezmax

Thị trường tàu Suezmax khép lại tuần với xu hướng giảm nhẹ, khi tâm lý "chờ và quan sát" bao trùm thị trường trong bối cảnh các nhà máy lọc dầu tại châu Âu bước vào giai đoạn bảo dưỡng mùa hè, làm giảm nhu cầu vận chuyển. Mức cước tuyến Nigeria/UKC chốt ở WS 232. Bên cạnh đó, lượng lớn tàu chạy rỗng quay trở lại từ Trung Đông tiếp tục tạo áp lực lên nguồn cung tàu, góp phần kéo cước giảm xuống. Tuy nhiên, nhu cầu vận chuyển cơ bản vẫn được duy trì ổn định, giúp mặt bằng cước hiện chưa ghi nhận biến động mạnh. Trong khi đó, cước tuyến 135.000 tấn CPC – Augusta giảm xuống còn WS268.

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	116.689	106.760	↓
USG / UKC	119.305	109.079	↓

Phân khúc tàu Aframax

Thị trường tàu Aframax tại Trung Đông được dự báo sẽ tiếp tục duy trì xu hướng tăng, khi rủi ro leo thang đối với hoạt động quá cảnh qua eo biển Hormuz khiến các nhà thuê tàu đẩy mạnh việc thuê tàu cỡ nhỏ để đáp ứng nhu cầu vận chuyển cự ly ngắn trong thời gian gần. Tại khu vực Địa Trung Hải, thị trường ghi nhận đà tăng mạnh, với mật bằng cước đạt mức cao nhất trong mùa hè từ trước đến nay. Cước trên tuyến TD19 (Med/Med) đã vượt ngưỡng WS300, chốt ở mức WS388.

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	36.066	127.833	↑
Med / Med	34.688	155.904	↑
USG / Cont	32.178	58.717	↑
Caribs / USG	35.309	55.934	↑

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

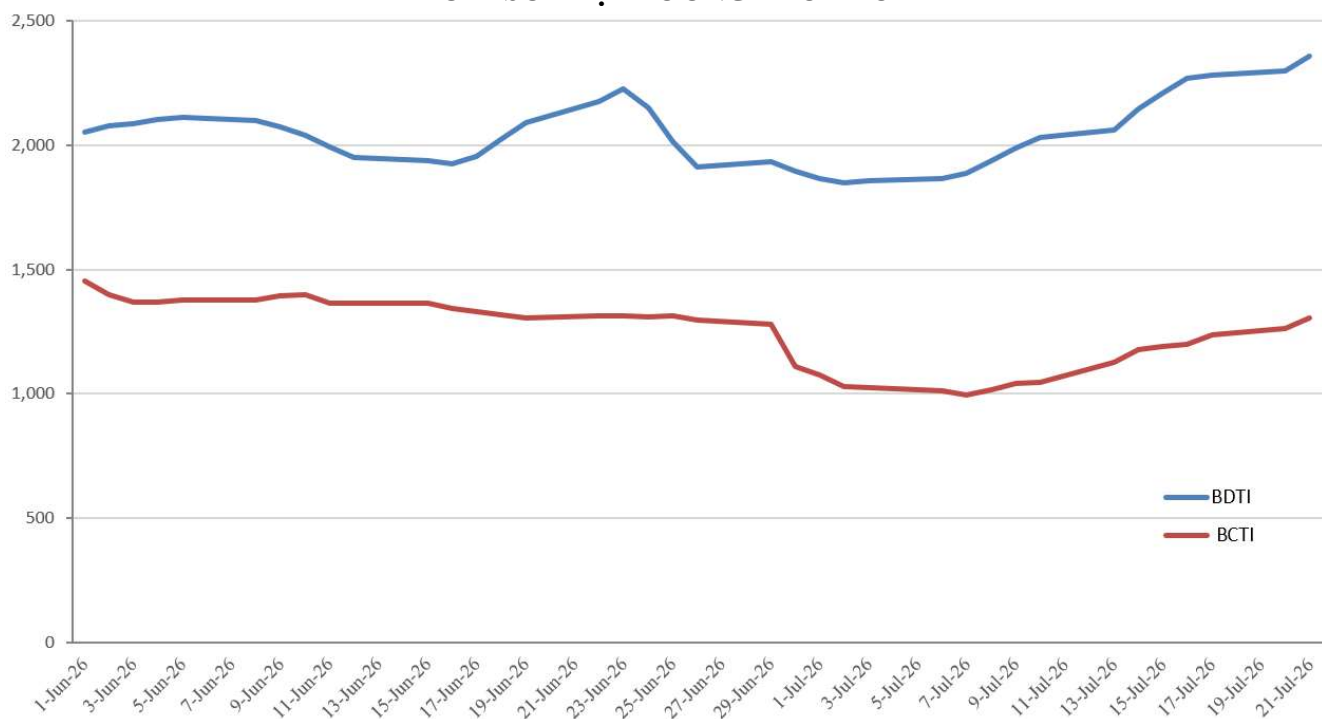
Đối với phân khúc **tàu MR/Handy**: Thị trường tàu MR khu vực UKC tuần này được xem là cơ hội bị bỏ lỡ đối với các chủ tàu. Vào thời điểm đầu tuần, cước trên tuyến TC2 (Cont/USAC) được giao dịch quanh mức WS140–145 và có dấu hiệu sẽ tiếp tục tăng. Tuy nhiên, nhiều chủ tàu đã không chủ động thu thập thông tin thị trường, mà chủ yếu dựa vào các lô hàng trên thị trường mở, dẫn đến việc bỏ lỡ cơ hội cải thiện mật bằng cước. Thực tế, khối lượng giao dịch trong tuần đủ để duy trì cước ở mức tối thiểu WS145, nhưng thị trường cuối cùng lại khép tuần tại WS140 và đang cho thấy tín hiệu yếu đi trước thềm tuần tới. Theo ghi nhận, các giao dịch sẽ có phần sôi động hơn khi chuyển sang tuần thứ 3 của tháng, giai đoạn hiện được đánh giá là nguồn cung tàu khá dồi dào với số lượng tàu mở phù hợp tương đối lớn. Trong khi đó, thị trường USG đang phát đi những tín hiệu tích cực, điều này có thể gây bất lợi cho tuyến TC2, do nhiều tàu có khả năng chuyển hướng sang khu vực USG. Hệ quả là chênh lệch cước giữa tuyến xuyên Đại Tây Dương và Tây Phi nhiều khả năng sẽ tiếp tục được nới rộng.

Phân khúc tàu dầu/hóa chất nhỏ: Việc căng thẳng tại Trung Đông tái bùng phát đã thúc đẩy hoạt động giao dịch trên tuyến Viễn Đông – Ấn Độ/Pakistan sôi động trở lại, qua đó giúp mật bằng cước vận tải cải thiện so với tuần trước. Tuy nhiên, phần đáng kể của mức tăng cước này bị bào mòn bởi chi phí khai thác gia tăng, khi giá nhiên liệu tăng mạnh theo diễn biến của tình hình địa chính trị. Đối với Axit Sulfuric, nhu cầu vận chuyển vẫn khá trầm lắng. Ngoại trừ một số lô hàng giao dịch cho thời gian xếp hàng trong tương lai, thị trường tuần này hầu như không ghi nhận thêm hoạt động đáng kể đi bờ Đông Ấn Độ hoặc Đông Nam Á. Mức cước cho chuyển đi bờ đông Ấn Độ tiếp tục duy trì ổn định ở đầu ngưỡng 52-53 đô la Mỹ/tấn. Thị trường dầu cò cũng giữ diễn biến ổn định so với tuần trước. Trong bối cảnh các chủ tàu ngày càng thận trọng khi đưa tàu vào khu vực bờ Tây Ấn Độ/Pakistan, mật bằng cước tiếp tục được hỗ trợ, dao động ở khoảng giữa đến giữa/cao của ngưỡng 47-48 đô la Mỹ/tấn, tùy thuộc vào khối lượng hàng, yêu cầu gia nhiệt và cảng xếp hàng. Ở chiều hướng phía Nam, hoạt động vận chuyển các hàng pha trộn vẫn diễn ra sôi động, với nhu cầu tập trung chủ yếu vào các lô hàng khoảng 10.000 tấn. Mức cước trung bình cho một chuyến vận chuyển tiêu chuẩn theo hướng Nam hiện dao động trong khoảng 400.000 – 500.000 đô la Mỹ/chuyến.

Bảng minh họa giá thuê tàu định hạn cập nhật theo số liệu gần nhất (US\$/ngày):

	Giá thuê tàu định hạn tuần 29/2026			Giá thuê tàu định hạn tuần 28/2026		
	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM	1 NĂM	3 NĂM	5 NĂM
VLCC	100,500	65,000	53,000	110,000	63,500	52,500
SUEZMAX	66,500	46,000	36,500	65,000	45,000	36,000
AFRAMAX	53,000	37,500	32,000	54,000	37,000	31,500
LR-2	53,500	38,000	32,500	53,000	37,000	32,000
LR-1	36,500	27,500	22,000	36,500	27,500	22,500
MR	28,000	23,500	20,000	27,000	23,000	19,500
HANDY	24,000	20,500	18,500	23,500	20,000	18,000

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	443-448		463-468		473-478	
2	Bangladesh	448-453	▼ 7	468-473	▼ 7	478-483	▼ 7
3	India	418-423		438-443		448-453	
4	Turkey	263-265	▼ 3	273-275	▼ 3	283-285	▼ 3

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

MỘT SỐ TÀU PHÁ DỠ GHI NHẬN TRONG TUẦN 29/2026

Name	Type	Blt year	LDT	Demolition place	Price (US\$/t)	DWT	Comments
Iso Trader	GC	2000	3,358	-	475.00	8,275	

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*