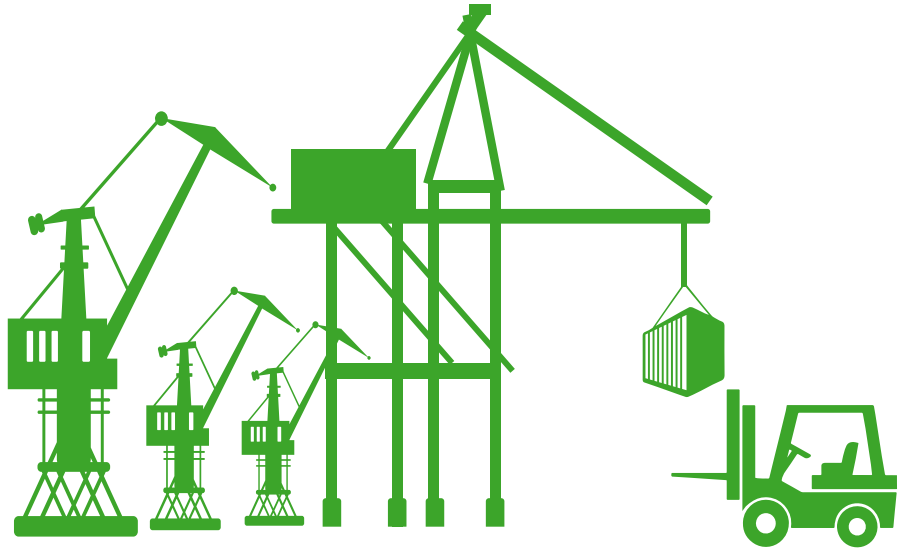


BÁO CÁO NGÀNH CẢNG BIỂN

Q3/2024



MỤC LỤC



01

DIỄN BIẾN NGÀNH

1H.24 tăng trưởng mạnh nhờ nghẽn cảng trên thế giới

02

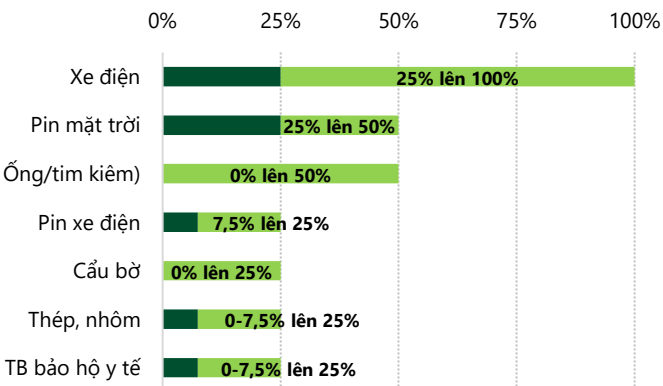
TRIỂN VỌNG NGÀNH

03

DOANH NGHIỆP NỔI BẬT

- Căng thẳng thương mại gia tăng giữa Mỹ và Trung Quốc đã tác động đến thị trường vận chuyển container cũng như các cảng biển.
- Vào tháng 05/2024 tổng thống Mỹ Biden đã công bố một loạt Thuế quan mới đối với nhiều mặt hàng nhập khẩu từ Trung Quốc với tổng giá trị khoảng 8 tỷ USD mỗi năm. Mức thuế nghiêm ngặt nhất là đối với xe điện với mức 100% và có hiệu lực từ 01/08/2024.
- Nhiều nhà nhập khẩu Mỹ có nhu cầu chuyển lô hàng trước thời hạn, làm lệch tính theo mùa của hoạt động vận chuyển.** Một tác dụng khác của Thuế quan là luồng hàng hóa được điều chỉnh bằng cách chuyển hướng sang các nước khác như **Mexico** hoặc **Việt Nam**. Các chủ hàng đã chuyển nhiều khối lượng hơn từ Châu Á đến Mexico, và Mexico đã tăng đáng kể khối lượng thương mại với Mỹ.
- Để đáp ứng nhu cầu tăng cao, các hãng tàu đã tăng thêm tuyến dịch vụ. Các tuyến thêm gần đây gồm: 7 tuyến mới từ Châu Á đến Mexico (bổ sung hơn 30.000 TEU/tuần); **6 tuyến mới bổ sung cho thị trường xuyên Thái Bình Dương.**

Tăng Thuế lên hàng nhập khẩu từ Trung Quốc sang Mỹ 2024



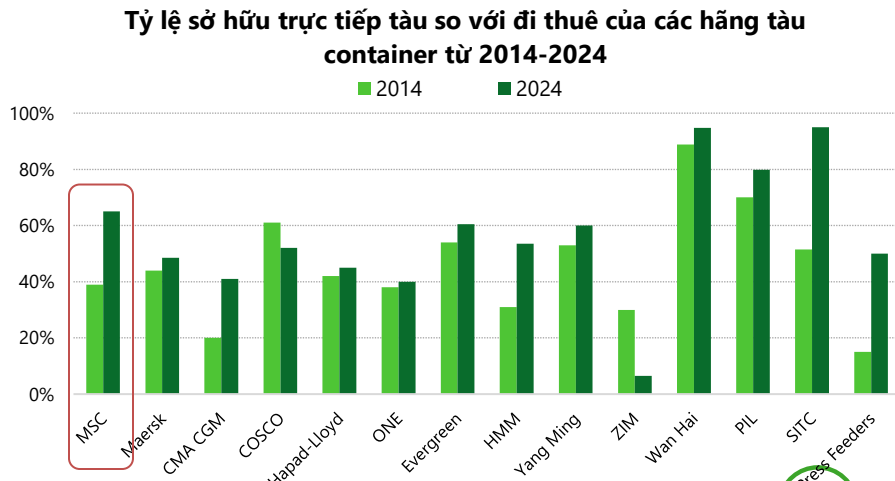
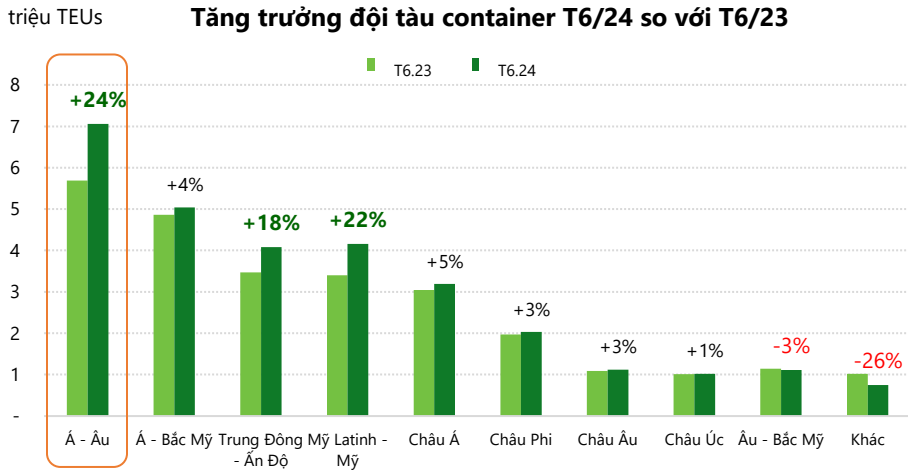
Tuyến mới Thái Bình Dương

Hãng tàu	Tuyến	Ngày bắt đầu	Năng lực chở bq (TEU)
Wan Hai	AA1	May-24	3,520
COSCO/OOCL	CPV/PNW5	Jun-24	4,253
SeaLead	AWC	Jul-24	
MSC	Mustang	Jul-24	13,365
COSCO/OOCL	SEA3/PSX	Jul-24	8,640
ZIM	ZX3	Jul-24	4,227
ONE	SX3	Oct-24	

Tuyến mới từ Châu Á - Mexico

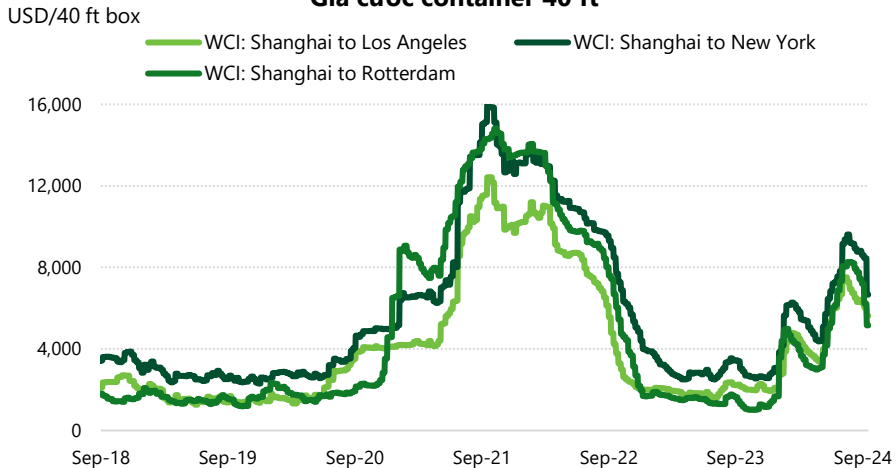
Hãng tàu	Tuyến	Ngày bắt đầu	Năng lực chở bq (TEU)
COSCO/OOCL	WSA5/TLP5	Jun-24	4,361
BAL	CMX	Jun-24	1,800
CMA CGM	M2X	Jun-24	5,295
Maersk	AC1	Jul-24	4,524
MSC	Dahlia	Aug-24	5,371
MSC	Mexicas	Aug-24	8,246
ONE	ALX4	Aug-24	7,000

- Công suất đội tàu toàn cầu tăng 11%:** tại 01/06/2024 ước tính công suất tăng 11% sv tại 01/06/2023. Trong đó, tăng mạnh nhất là tuyến Á – Âu +24%, Mỹ - La tinh +22% và Trung Đông - Ấn Độ +18%. Trong 1H.24, đã có 264 tàu đóng mới được giao, tương đương 1,6 triệu TEUs. **Tháng 8/24 đơn đặt tàu mới cao kỷ lục đạt hơn 1,4 triệu TEUs.** Các hãng tàu gấp rút đặt bất chấp giá đóng tàu mới cao và lo ngại ngày càng tình trạng thừa công suất vào thời điểm tàu hạ thủy trong 2027-2029.
- Các hãng tàu có xu hướng tăng tỷ lệ sở hữu tàu container.** Trong bối cảnh xung đột chính trị tiếp tục kéo dài, số lượng tàu chuyển hướng tăng lên (tổng công suất dự kiến > 5 triệu TEUs), thiếu hụt tàu đang tăng, giá cước giao ngay và cước cho thuê tàu tăng tốc dẫn đến các hãng tàu ưu tiên gia tăng tỷ trọng đội tàu sở hữu vượt trội hơn so với tàu đi thuê để mở rộng hoạt động.
- Tàu size lớn “megamax” (23-24.000 TEU) đạt cột mốc mới:** kỳ vọng kỳ nguyên của những tàu size lớn sẽ mở rộng khi các hãng tàu phải hướng đến qui định về khí thải & giảm chi phí nhiên liệu. Theo Alphaliner, đội tàu megamax sức tải hơn 4 triệu TEUs và dự kiến tăng trưởng hơn nữa khi nhiều tàu mới được giao, tàu megamax chiếm phần lớn tổng công suất tuyến Á – Âu (chiếm 54%).

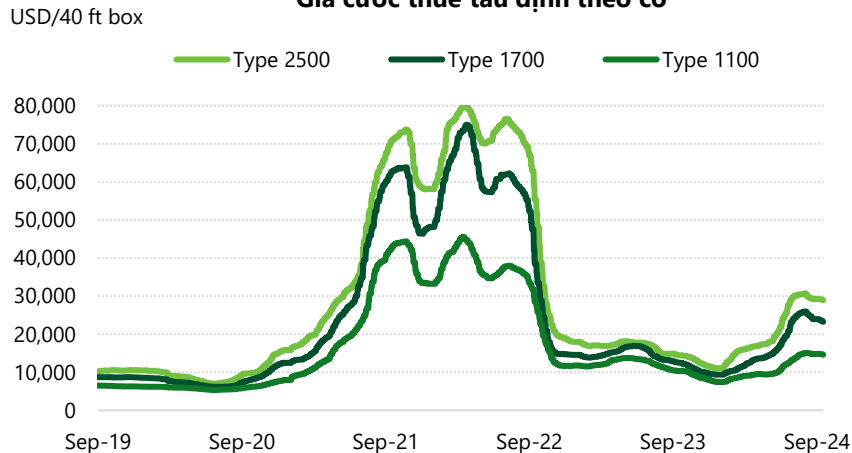


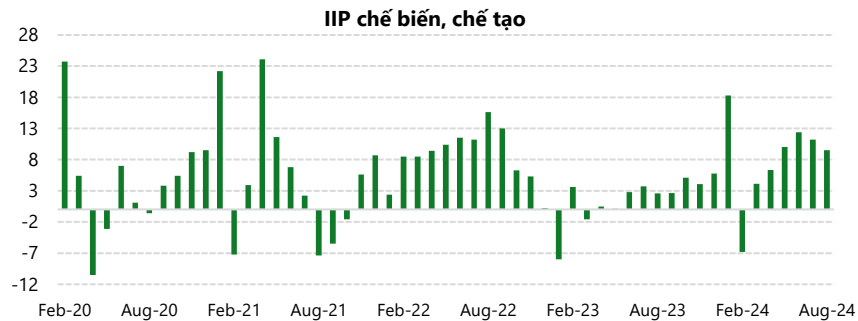
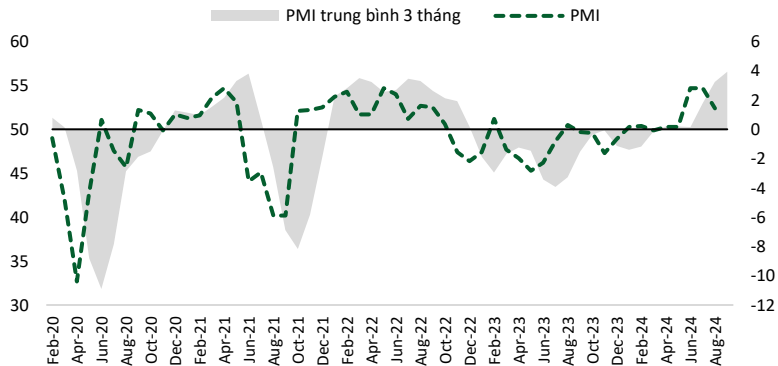
- **Vận chuyển container thích nghi tuyến đường tránh biển Đỏ.** Sau 4 tháng phải đi đường vòng qua mũi Hảo Vọng (Cape of Good Hope), hàng container đã thích nghi với sự gián đoạn này, các hãng tàu điều chỉnh lịch trình, thay đổi tuyến đường và đưa thêm trọng tải giúp giảm nhẹ tác động trên.
- Bên cạnh việc chuyển hướng khỏi biển Đỏ, nhu cầu vận chuyển gia tăng do né thời hạn áp Thuế với hàng từ Trung Quốc và ảnh hưởng thời tiết đã gây tình trạng **tắc nghẽn cảng**: nặng nhất tại Singapore và ảnh hưởng dây chuyền lan sang Port K'lang, Tanjung Pelapas (Malaysia) và Thượng Hải, Thanh Đảo (TQ)... **Việc nghẽn cảng tại Singapore có lợi cho các cảng nước khác trong khu vực như Việt Nam, đặc biệt là các cảng nước sâu.**
- **Giá cước container:** ước tính giá cont 40' thấp hơn 50% so với đỉnh điểm của dịch Covid (09/2021) và cao hơn 250% so với mức giá bình quân 2019 (trước dịch). Tình hình biển Đỏ đã thay đổi hoàn toàn ngành vận tải biển và đã đảo ngược cung cầu từ tình trạng dư thừa công suất lớn đến một thị trường thiếu hụt. Thị trường đang thiếu tàu và dự đoán sẽ kéo dài ít nhất đến tháng 10.

Giá cước container 40 ft



Giá cước thuê tàu định theo cỡ





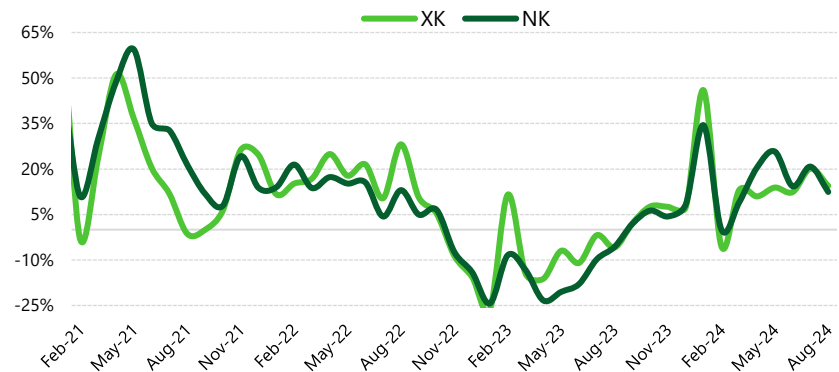
Kinh tế: có dấu hiệu khởi sắc, các hoạt động sản xuất, thương mại, đầu tư đều đã tăng so với tháng trước, tạo động lực cho logistics.

PMI: tháng 8/2024 PMI đạt trên 50 điểm đạt 52,4 điểm, cho thấy các điều kiện SXKD tiếp tục cải thiện đáng kể. Số lượng đơn đặt hàng tăng chậm lại sv mức đặc biệt cao trong tháng 6, tháng 7.

IIP: hoạt động sản xuất trong nước tiếp tục cải thiện với chỉ số sản xuất công nghiệp IIP tiếp tục xu hướng tăng, +9,5% yoy.

NNK: từ đầu năm đến nay phục hồi khá tích cực.

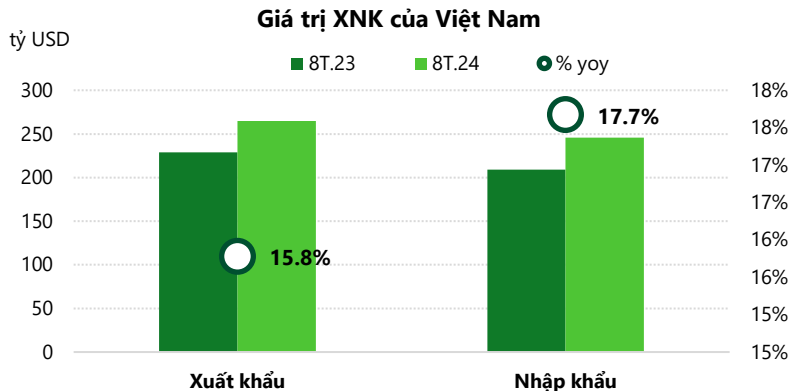
Tăng trưởng XK & NK (% YoY)



Hàng xuất, nhập khẩu: Hầu hết các thị trường chủ lực của Việt Nam đều tăng trưởng tốt. Lũy kế 8T.2024 XK tăng 15,8% đạt 265 tỷ USD; NK tăng 17,7% yoy đạt 246 tỷ đồng.

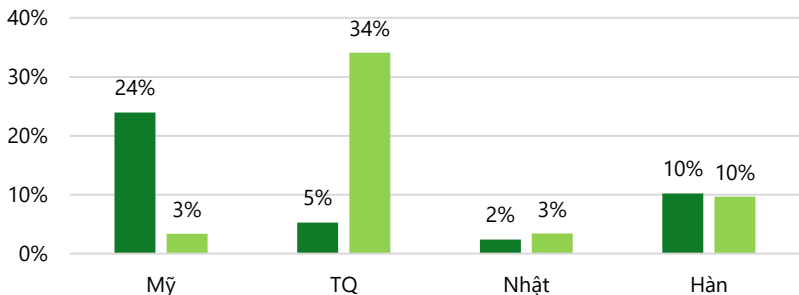
Các mặt hàng chủ lực của Việt Nam đều tăng trưởng. Các mặt hàng có giá trị XK lớn đều tăng trưởng 2 con số như điện tử, linh kiện (+30% yoy), điện thoại, linh kiện (+12,3% yoy), dệt may (+4,2% yoy), giày dép (+10,1% yoy), gỗ & sản phẩm gỗ (+23,3% yoy)...

Trong tháng 7-8 nhu cầu NK nguyên vật liệu từ Trung Quốc tăng mạnh 34% yoy và thị trường XK hàng hóa như thị trường Mỹ, Nhật tăng mạnh so với ckn, tăng tương ứng 30,7% và 10,9% yoy.



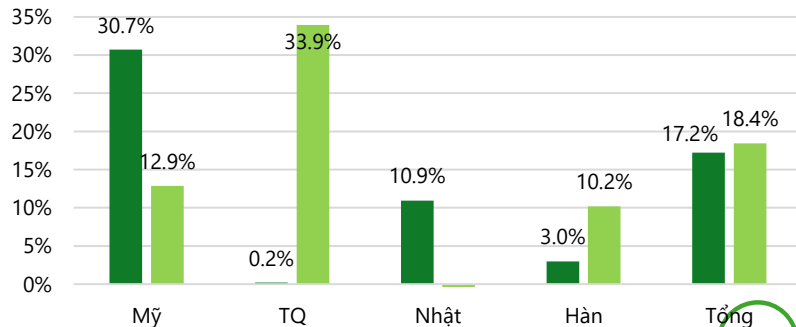
Tăng trưởng XNK 1H.2024 các thị trường chính

■ Tăng trưởng XK % yoy ■ Tăng trưởng NK % yoy



Tăng trưởng XNK tháng 7+8/2024 các thị trường chính

■ Tăng trưởng XK % yoy ■ Tăng trưởng NK % yoy



Sản lượng container: Trong 7 tháng đầu năm 2024, sản lượng thông qua cảng biển tăng trưởng **20,5%** yoy nhờ vào việc nghẽn cảng có tác động tích cực lên sản lượng thông qua. Các cảng nước sâu có mức tăng ấn tượng so với mức bình quân như khu Lạch Huyện có HICT (+52% yoy), khu vực CM-TV tăng 35% yoy, trong đó nổi bật là Gemalink (+75% yoy), CMIT (+57% yoy).

Theo khu vực, tại CM-TV tích cực nhất tăng 35% yoy, Hải Phòng tăng 22% yoy và HCM tăng 11% yoy.

Tính riêng tháng 7, đà tăng giảm dần, sản lượng tăng trưởng bình quân **10,9%** yoy, trong đó chỉ có cảng nước sâu tiếp tục có tăng trưởng cao sv bình quân ngành như HICT + 57,7% yoy, CM-TV +18,0% . Tại khu vực Hải Phòng (+6,5% yoy) ngoài cảng HICT tăng cao thì các cảng sông còn lại tăng trưởng thấp 1 chữ số. Khu vực HCM tăng trưởng 7,9% yoy. Khu vực CM-TV tăng 18,0%, trong đó có các cảng tăng cao như Gemalink +48,4% yoy, SSIT +31,5% yoy và TCTT +22,2% yoy.

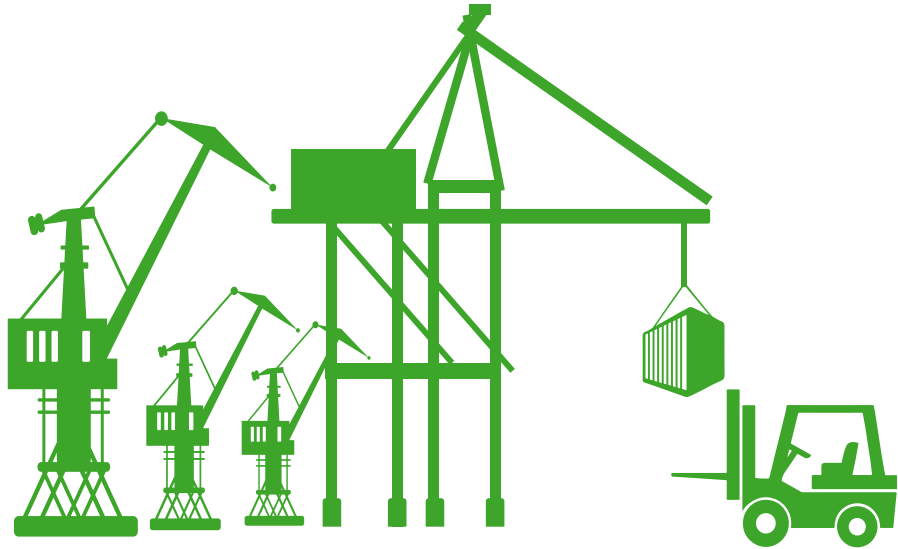
Triệu TEUs	7T.23	7T.24	% yoy
Hải Phòng	2.46	3.01	+22%
Miền Trung	0.48	0.56	+17%
HCM	4.68	5.21	+11%
CM-TV	2.92	3.94	+35%

BR - VT	7T.24	% yoy	Thị phần
Gemalink	1.37	+74,7%	35%
TCIT + TCCT	1.09	+5,5%	28%
TCTT	0.59	+25,7%	15%
CMIT	0.54	+57,1%	14%
SSIT	0.35	+22,0%	9%

Hải Phòng	7T.24	% yoy	Thị phần
Chùa Vẽ + Tân Vũ	0.76	+1,1%	25%
HICT	0.95	+36,3%	32%
Nam Đình Vũ	0.68	+50,5%	23%
Vip Green	0.39	+25,8%	13%
Đình Vũ	0.34	+21,8%	11%

HCM	7T.24	% yoy	Thị phần
Cát Lái	3.35	+10,4%	64%
Đồng Nai	0.37	+26,0%	7%
Bình Dương	0.44	+48,7%	9%
ITC-Corp	0.32	-3,9%	

MỤC LỤC



01

DIỄN BIẾN NGÀNH

02

TRIỂN VỌNG NGÀNH

2H.24 tiếp tục tích cực nhưng khó giữ đà tăng cao như 1H.24

03

DOANH NGHIỆP NỔI BẬT

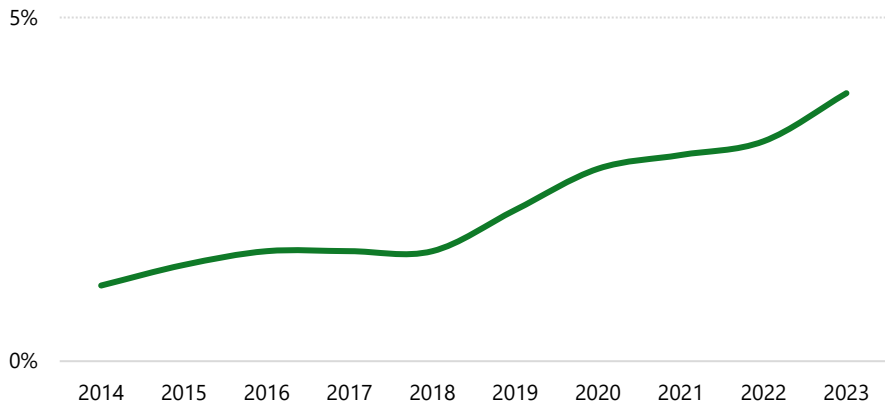
HÀNG RÀO THUẾ QUAN & XU HƯỚNG NEAR SHORING THAY ĐỔI VẬN TẢI CONTAINER TRÊN THẾ GIỚI

Với xu hướng các hãng tàu tăng size tàu để tiết kiệm chi phí nhiên liệu và đáp ứng các quy định về khí thải thì các cảng nước sâu có triển vọng tích cực hơn.

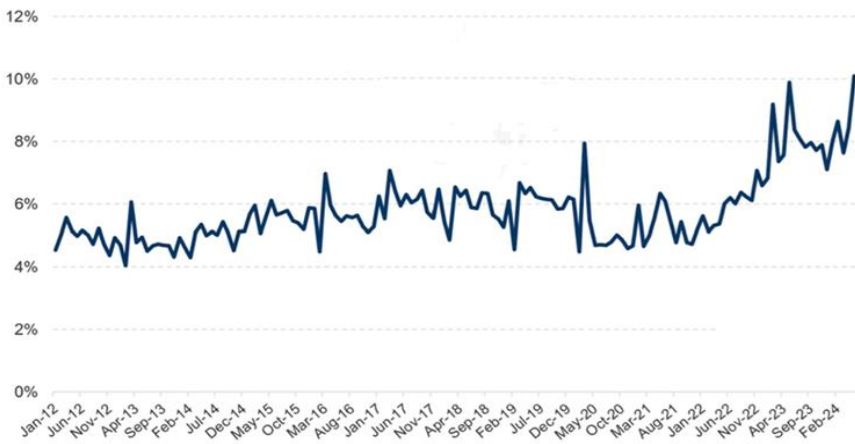
Việc Mỹ áp Thuế lên hàng hóa Trung Quốc không có tác dụng giảm cán cân thương mại của Mỹ, nhập khẩu container của Mỹ tiếp tục tăng và đạt đỉnh trong Covid và ngay cả sau dịch, trong khi xuất khẩu của Mỹ giảm. Việc áp Thuế làm thay đổi nguồn nhập khẩu đáng kể. **Việt Nam** là nước hưởng lợi phần lớn. Thuế quan và xu hướng near shoring giúp **Mexico** đạt được đáng kể khối lượng thương mại với Mỹ. Vì vậy hàng rào Thuế quan tạo ra sự bóp méo giữa các thành phần các nước trong hoạt động vận tải container và **có xu hướng thay đổi từ giao thương xuyên lục địa sang giao thương nội khu vực.**

Căng thẳng giữa Mỹ-Trung cho thấy các cảng tại Mexico và Việt Nam hưởng lợi từ xu hướng trên. Với việc thay đổi các liên minh hãng tàu sau 02/2025 thì việc hãng tàu lớn nhất thế giới là MSC chú trọng mở rộng hợp tác tại thị trường Việt Nam (ký hợp tác với Lạch Huyện 3-4 của PHP và xây dựng cảng trung chuyển quốc tế Cần Giờ) cho thấy MSC đánh giá cao triển vọng dài hạn của thị trường cảng biển Việt Nam so với các nước khác trong khu vực Đông Nam Á.

Tỷ trọng XK của hàng VN đi Mỹ



Tăng trưởng thị phần hàng container của Mexico từ Châu Á đến Bắc Mỹ



Mexico là nước thắng cuộc trong cuộc chiến thương mại. Sau 17 năm đứng đầu, Trung Quốc không còn là nước XK hàng hóa & dịch vụ lớn nhất vào Mỹ. Mexico là người chiến thắng trong cuộc chiến địa chính trị giữa Trung Quốc và Mỹ. Sự trỗi dậy của Mexico cho thấy đã dần thay thế vị trí đứng đầu của Trung Quốc XK hàng qua Mỹ. Năm 2023, giá trị hàng hóa Mỹ **NK từ Mexico tăng gần 5% yoy**, đạt hơn 475 tỷ đô, trong khi đó giá trị hàng **NK từ TQ đã giảm 20% yoy** xuống còn 427 tỷ đô.

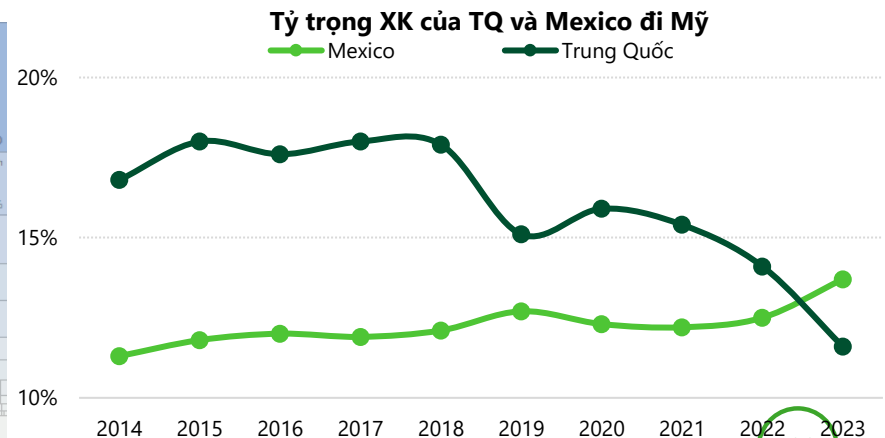
Near shoring: tăng trưởng thương mại giữa TQ & Mexico. Có bằng chứng cho thấy sự gia tăng hàng hóa từ Mexico đi Mỹ có phần lớn là hàng NK từ TQ, cho thấy Mexico như là 1 cửa sau để tránh Thuế cho hàng có nguồn gốc từ TQ. Sự gia tăng này dẫn đến các tuyến vận chuyển đường biển gia tăng hàng từ TQ sang Mexico.

Thị phần hàng hóa của TQ XK sang Mỹ đã giảm mạnh từ 18% (2017) xuống còn 11% (2023). Trong các mặt hàng thì điện tử là lĩnh vực có mức giảm thị phần lớn nhất, từ gần 50% còn khoảng 30%. Việt Nam đã chứng kiến mức tăng đáng kể nhất về thị phần XK sang Mỹ. Tỷ trọng hàng VN XK đi Mỹ đã tăng hơn 2 lần từ 1,6% (2017) lên 3,9% trong 2023.

Năm 2025 hiệp định thương mại tự do USMCA (Mexico, Mỹ, Canada) có thể được đưa ra đàm phán lại khi mà nguồn hàng từ TQ sang Mexico tăng mạnh gần đây.

Tỷ trọng XK sang Mỹ của các quốc gia

Mexico	Canada	South Korea	Italy	United Kingdom	France	Thailand	Switzerland	
16%	14%	3.9%	2.4%	2.1%	1.9%	1.9%	1.7%	
China	Germany	Vietnam	Malaysia	Spain	Belgium	Israel	Austria	Sweden
		3.9%	1.5%	0.78%	0.76%	0.69%	0.63%	0.61%
15%	Japan	India	Brazil	Colombia	Poland			
		2.8%	1.3%	0.55%	0.44%			
	Ireland	Singapore	Chile	Turkey	Costa Rica			
		2.7%	1.3%	0.54%	0.54%			
		Netherlands	Saudi Arabia	Ecuador				
		1.3%	0.54%					
		Indonesia	Australia	Iraq				
		0.91%	0.91%					
			South Africa	Slovakia				



CẢNG BIỂN VIỆT NAM ĐÓNG VAI TRÒ QUAN TRỌNG TRONG MẠNG LƯỚI HỆ THỐNG CẢNG CỦA MSC SAU 02/2025

MSC sẽ là hãng tàu độc lập có thị phần lớn nhất thế giới sau 02/2025 khi liên minh 2M tan rã. ([Link: BC Q2.2024](#))

Trong các nguồn cung ứng hàng hóa tại Châu Á thì Việt Nam là nước đạt được nhiều lợi ích từ chiến tranh thương mại Mỹ- Trung, rất có ít thay đổi trong tỷ trọng các nguồn xuất khẩu chính của Châu Á khác như Indonesia, Thái Lan, Malaysia hay thậm chí là Bangladesh.

Sự hiện diện và muốn liên doanh đầu tư tại các các nước sâu của Việt Nam như ký kết với PHP (khai thác bến Lạch Huyện 3-4) và muốn đầu tư xây dựng cảng trung chuyển quốc tế Cần Giờ (SGP) cho thấy tầm quan trọng chiến lược của Việt Nam đối với MSC.

Khác với MSC thì Maersk sở hữu nhiều bến container tại khu vực Đông Nam Á (Malaysia, Thái Lan, VN...)

Tại bến nước sâu Lạch Huyện 3-4 và 5-6 đang đẩy nhanh thi công kỳ vọng bắt đầu đưa vào khai thác trong Q1.2025 để bắt kịp với việc thay đổi của liên minh các hãng tàu lớn trên thế giới (02/2025). Khi Lạch Huyện 3-4, 5-6 đi vào hoạt động chúng tôi cho rằng sẽ tạo áp lực cạnh tranh ngày càng lớn tại cụm cảng Hải Phòng vốn đang dư công suất và với các cảng có khả năng đón tàu lớn như HICT và Nam Đình Vũ (GMD).

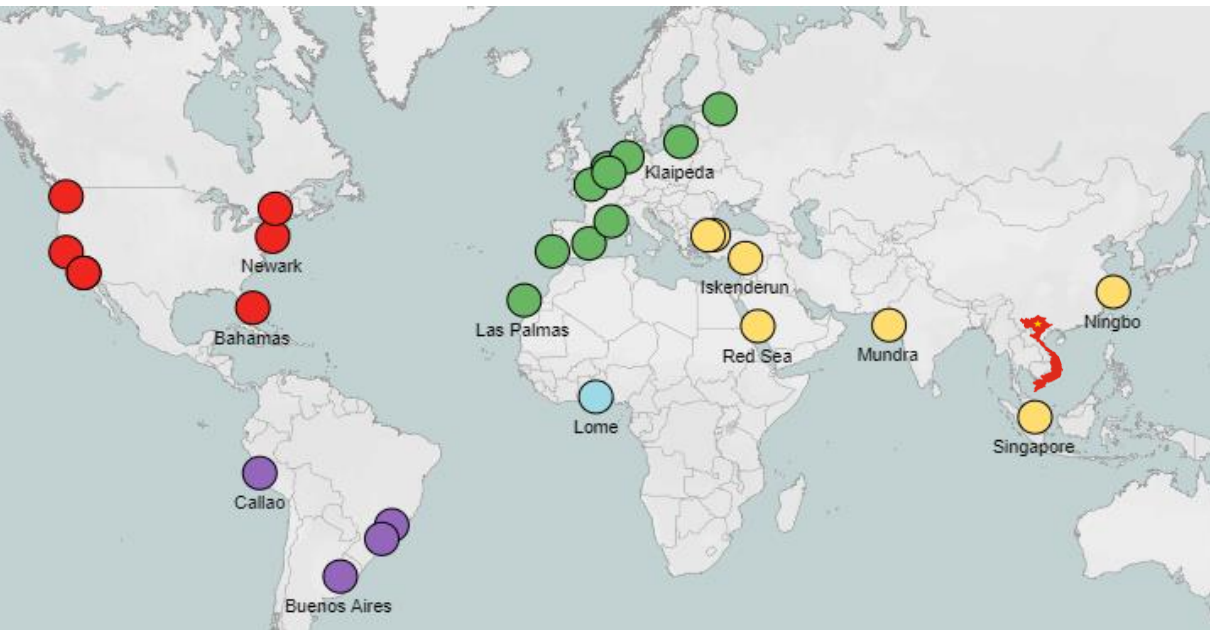
	Lạch Huyện 3-4	Lạch Huyện 5-6	Lạch Huyện 1-2 (HICT)
Sở hữu	PHP	Hateco	SNP 51%, MOL 17,5%, Itochu 15%, Wan Hai 16,5%
Liên doanh hãng tàu TG	TIL (thuộc MSC) No.1 (thị phần 20%)	APMT (thuộc Maersk) No. 2 (thị phần 14,3%)	MOL thuộc ONE No.6 (thị phần 6,3%)% Wan Hai (No.11, thị phần 1,7%)
Năm hoạt động	Q1.2025	Q1.2025	05/2018
Số bến	2	2	2
Chiều dài	750 m	900 m	750 m
Diện tích	57 ha	56 ha	59 ha
CSTK (triệu TEU)	1.1	1.1	1
Cỡ tàu (TEU)	8.000	8.000	12.000
Vốn đầu tư (tỷ)	6.946	8.951	7.579



MSC chỉ liên kết, sở hữu 2 cảng container ở khu vực Châu Á là tại Singapore và tại Trung Quốc.

Đến nay kích thước đội tàu và thứ hạng đội tàu đã thay đổi đáng kể. MSC có công suất đội tàu lớn nhất và số lượng tàu kích thước lớn cũng tăng đáng kể. **Cơ cấu của đội tàu sẽ ảnh hưởng đến mạng lưới cảng đến của hãng tàu** sau khi liên minh thay đổi và các hãng tàu sắp xếp lại các tuyến dịch vụ vận tải của mình.

Với cảng thuộc sở hữu thì mới có thể chủ động kiểm soát được cầu bến ưu tiên để tàu cập bến và làm hàng đúng lịch trình, ít rủi ro kẹt cầu bến hay tắc nghẽn cảng và trì hoãn thời gian làm hàng. Tỷ lệ số cảng ghé đúng lịch trình/tổng số cảng ghé là giá trị cốt lõi của dịch vụ vận chuyển hàng hóa.



Bảng xếp hạng độ tin cậy Top 13 hãng tàu trên TG

Top 13 hãng tàu TG	2022	2023	YoY	Bq 7T.2024
Maersk	52.2%	67.7%	15.6%	51.8%
MSC	41.5%	65.9%	24.5%	50.8%
CMA CGM	41.6%	62.8%	21.2%	53.1%
Evergreen	37.9%	61.9%	24.0%	52.8%
Wan Hai	33.9%	61.3%	27.4%	53.2%
COSCO	36.6%	58.9%	22.3%	49.6%
OOCL	35.1%	58.8%	23.7%	49.9%
PIL	37.9%	58.8%	20.9%	45.5%
Hapag-Lloyd	36.3%	56.9%	20.6%	52.4%
Zim	36.8%	54.4%	17.6%	47.9%
ONE	36.6%	54.1%	17.5%	48.9%
HMM	38.2%	51.0%	12.8%	47.7%
Yang Ming	32.3%	50.7%	18.4%	48.2%

Sau 2001 ngành vận tải container đã trải qua 1 số vụ sáp nhập và mua lại lớn, dẫn đến thị trường ít bị phân mảnh hơn. Đến cuối 2011, Top 10 đã nắm giữ 63% thị trường, trong khi Top 3 đã nắm 38%. Đây là bước nhảy vọt so với một thập kỷ trước.

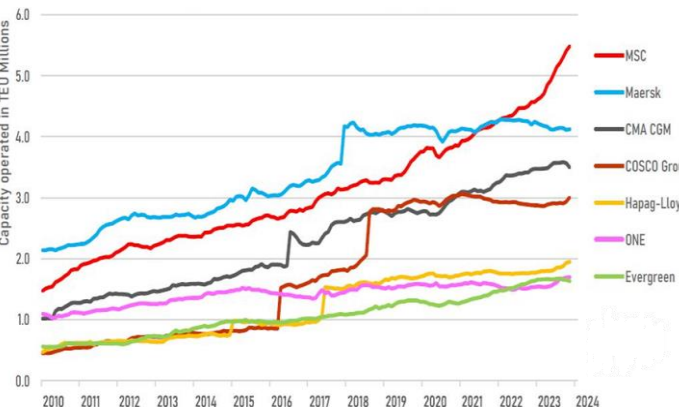
Đến 2013, Top 10 nắm 69% thị phần và Top 3 nắm 40% thị phần, hầu như không có sáp nhập nào giữa các công ty lớn. Ngành vận tải container tăng qua việc đầu tư mở rộng mua sắm tài sản hơn là sáp nhập, thu tóm.

Maersk: từ giữ 9,4% vào 2001, tăng lên 16,0% vào 2011 và hiện nay chiếm 14,3%. Sự gia tăng thị phần này có được là nhờ các vụ mua lại và sáp nhập.

MSC: mặt khác, MSC có thị phần 3,3% vào 2001, tăng lên 11% vào 2011 và đến cuối 2021 đã vượt qua Maersk trở thành hãng tàu lớn nhất thế giới, hiện tại thị phần MSC là 20%. MSC đầu tư bổ sung ngày càng nhiều vào đội tàu của mình.

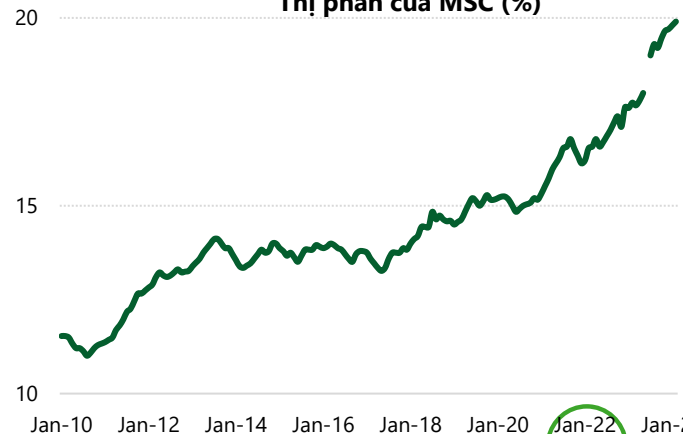
MSC nới rộng khoảng cách năng lực vận tải của mình so với các đối thủ khác, trong 2023 MSC đã tăng trưởng 22% yoy năng lực chở của mình, trong khi Maersk thu hẹp qui mô đội tàu.

Tăng trưởng năng lực vận tải của Top 7 hãng tàu



Thị phần	2001	2011	2021	09/2024
MSC	3.3%	13.3%	16.9%	20.0%
Maersk	9.4%	16.0%	16.9%	14.3%
CMA CGM	1.9%	8.5%	12.5%	12.5%
Cosco	2.8%	4.1%	11.7%	10.7%
Còn lại	82.6%	58.1%	42.0%	42.5%

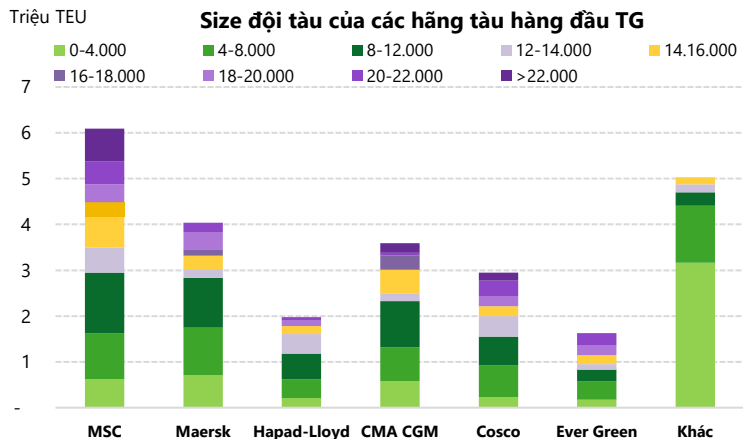
Thị phần của MSC (%)



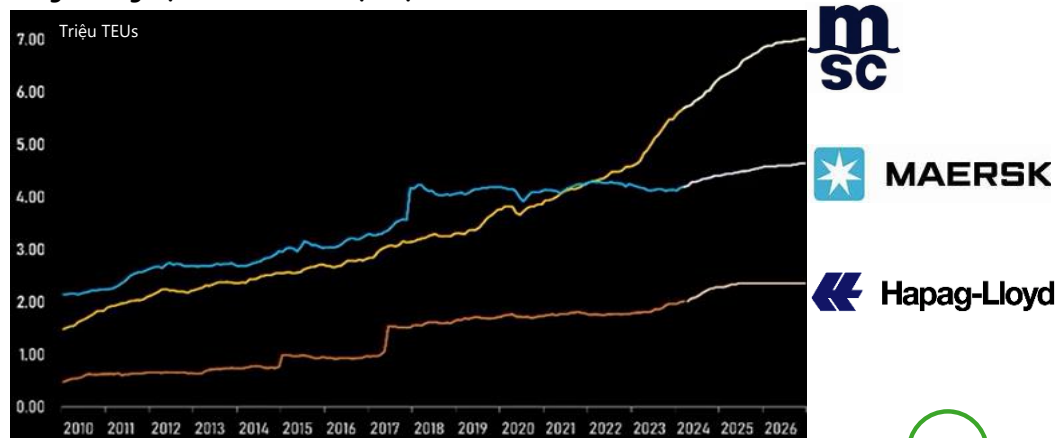
Size đội tàu MSC: nhìn vào tốc độ tăng trưởng thì Maersk & Hapad Lloyd từ 2017 đến nay luôn nằm trong số hãng tàu tăng trưởng chậm nhất trong Top 10 và có sự khác biệt rất rõ nếu so với tốc độ tăng trưởng của MSC. MSC đã tăng trưởng rất mạnh năng lực vận tải đặc biệt là trong các năm qua. Vì vậy, khi không có đội tàu đủ lớn sẽ khá thách thức cho Gemini khi áp dụng mạng lưới ghé cảng theo hình thức trực và nan hoa.

Gemini và hệ thống ghé cảng theo trực & nan hoa (Hub & Spoke - H&S): Gemini cam kết mạng lưới H&S sẽ đem đến độ tin cậy trên 90% cho khách hàng, đổi từ mô hình phổ biến hiện nay là Point-to-Point (P2P, là mô hình tàu mẹ sẽ tuần tự ghé 1 số cảng chính của 1 châu lục rồi đi đến cảng chính thuộc Châu lục khác) sang H&S.

Tính khả thi của mạng lưới H&S của liên minh Gemini khi tình trạng biển Đỏ vẫn chưa có giải pháp thì với cơ cấu size tàu của liên minh và hệ thống H&S của họ sẽ có thể gặp nhiều thách thức khi so sánh với MSC khi độc lập và liên minh Ocean không phải thay đổi mạng lưới dịch vụ. Thêm nữa chi phí để duy trì mạng lưới tàu feeder để chuyển hàng cho các cảng xếp (spoke port) có thể sẽ tốn kém. Các cảng spoke không thuộc sở hữu của Gemini sẽ khó để chủ động kiểm soát cầu bến sẽ khó đảm bảo giao hàng đúng hạn và giảm độ tin cậy theo lịch trình.



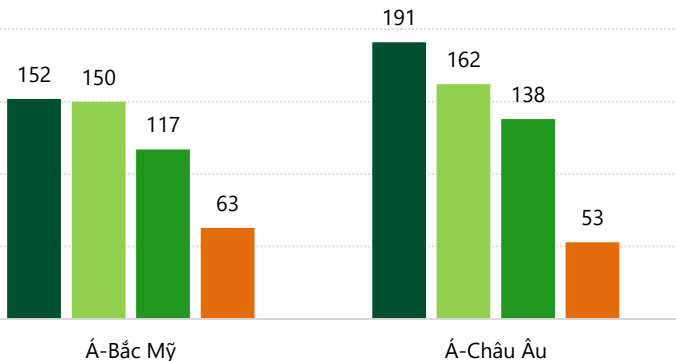
Tăng trưởng đội tàu của MSC vượt trội so với liên minh Gemini



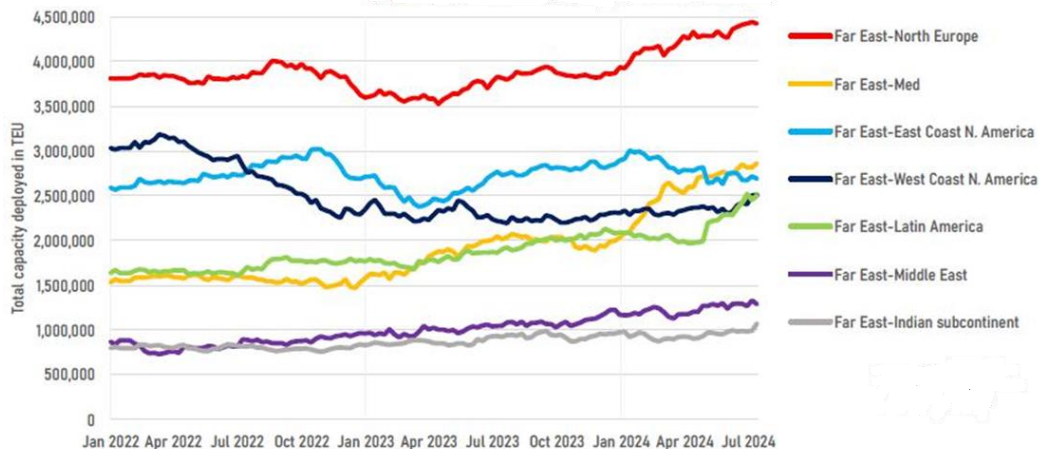
- Premier Alliance:** ONE, HMM, Yang Ming công bố tiếp tục quan hệ đối tác và đổi tên thành liên minh mới là Premier Alliance, có hiệu lực 5 năm bắt đầu từ 02/2025 sau khi Maersk rời đi.
- MSC và Premier Alliance đã công bố quan hệ đối tác mới trên tuyến thương mại Á - Âu,** bao gồm 9 tuyến, mở đường cho cuộc cạnh tranh liên minh mới vào 2025 với Gemini (mới) và Ocean (không thay đổi). Cụ thể: hoán đổi vị trí cho 5 tuyến dịch vụ Bắc Âu và 4 tuyến dịch vụ Địa Trung Hải. Ngoài ra, MSC sẽ độc lập khai thác 2 dịch vụ bổ sung đến Bắc Âu và 2 dịch vụ đến Địa Trung Hải, đảm bảo vị thế hãng vận tải lớn nhất trên tuyến Á - Âu. Premier Alliance sẽ tự khai thác một dịch vụ Bắc Âu nhỏ hơn mà không có MSC, sánh ngang với Ocean Alliance về số chuyến đi hàng tuần, khiến Gemini Cooperation trở thành liên minh có số lịch tàu hàng tuần ít nhất trên tuyến trực tiếp ghé cảng. (do Gemini theo mô hình trực & nan hoa)
- MSC và ZIM: sẽ hợp tác 3 năm và tăng cường hoạt động trên các tuyến Thái Bình Dương,** gồm 6 tuyến giữa Á-bờ Đông Mỹ, bờ Tây Mexico, các cảng Caribe & các cảng vùng vịnh Mỹ. ZIM tự chủ tuyến đến Tây Nam TBD và cung cấp **kết nối đáng kể kết nối từ Việt Nam, Trung Quốc đến bờ Tây Mỹ.** 3/6 tuyến này ghé cảng CM-TV và 1 ghé Hải Phòng.

Cặp cảng trực tiếp ghé của các liên minh sau 02/2025

■ MSC
 ■ Ocean Alliance
 ■ Premier Alliance
 ■ Gemini



Năng lực vận tải container trên các tuyến dịch vụ: 2022-2024



Tác động tiềm tàng từ các cuộc đình công ngành cảng tại Mỹ: thỏa thuận lao động giữa ILA và US Maritime Alliance sẽ hết hạn 30/09/2024, nếu không đạt được thỏa thuận mới sẽ có thể có đình công từ 01/10 và nó tác động đáng kể đến hoạt động cảng bờ Đông Mỹ. Nếu xảy ra thì ảnh hưởng lớn đến vận chuyển container biển, bình quân các cảng bờ Đông xử lý 1.8-2 triệu TEUs/tháng (~74.000 TEUs/ngày).

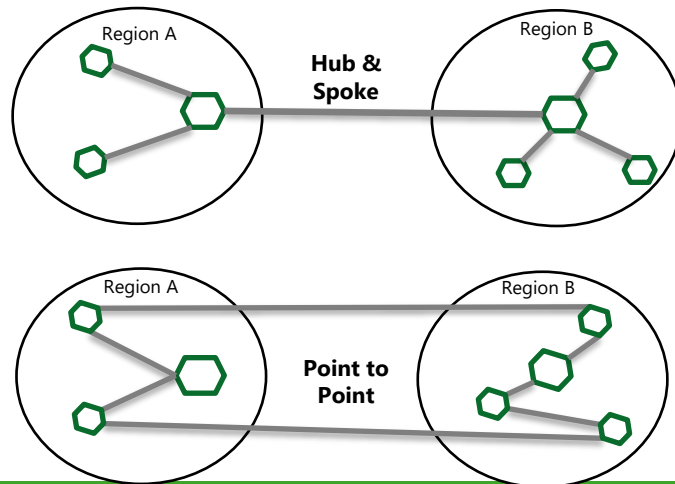
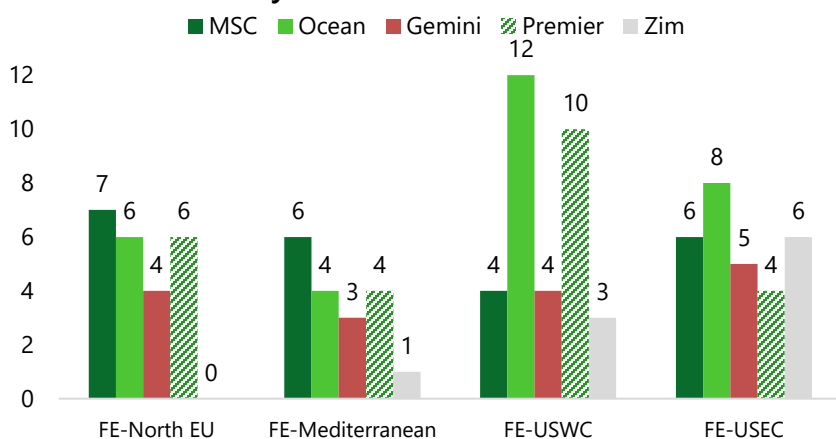
Bầu cử tổng thống Mỹ tháng 11/2024: sẽ ảnh hưởng đến nguồn cung ứng và cũng như vận tải container trong 2025 khi các biện pháp áp Thuế được áp dụng. Việc áp Thuế hoặc bảo hộ thương mại sẽ tác động đến gián đoạn chuỗi cung ứng và nó sẽ thúc đẩy thay đổi nguồn cung ứng hàng cũng như nguồn của vận chuyển container.

Chiến lược Trung Quốc +1: tuyến vận tải biển qua Ấn Độ Dương và Đông Nam Á được xem là động lực tăng trưởng của thương mại toàn cầu trong nhiều năm tới.

Có giải pháp cho khủng hoảng biển Đỏ, các hàng tàu có thể quay lại tuyến kênh Suez, khi đó ngành vận tải container quay lại đối mặt với tình trạng dư cung và giá cước sẽ giảm mạnh.

Sau 02/2025 việc thay đổi liên minh sẽ dẫn đến thay đổi, sắp xếp lại mạng lưới dịch vụ cung cấp trên các tuyến đường biển điều này sẽ dẫn đến thay đổi lựa chọn ghé cảng của các hãng tàu và liên minh. Do các cảng thuộc sở hữu của liên minh/hãng tàu sẽ được ưu tiên ghé cảng hơn so với cảng không thuộc sở hữu.

Số chuyến/tuần các liên minh sau 02/2025

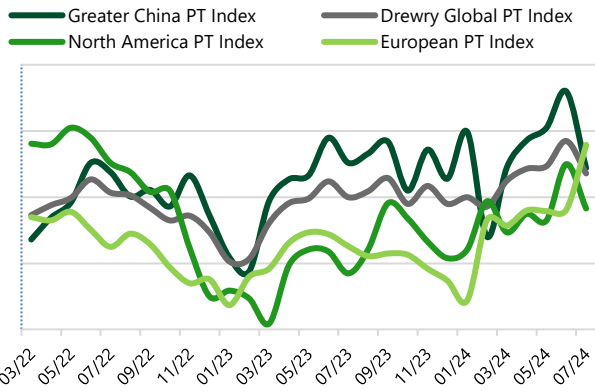


Kỳ vọng điều kiện bình thường trong năm 2025 là khả năng khủng hoảng biển Đỏ tiếp tục kéo dài và giá cước vận chuyển container biến động cao; nếu khủng hoảng biển Đỏ được giải quyết và các tàu quay trở lại theo tuyến đường kênh Suez thì thị trường sẽ quay lại tình trạng dư cung như cuối năm 2023 và giá cước giảm mạnh, tuy nhiên khi các tàu quay lại kênh Suez thì sẽ có thể xảy ra tình trạng nghẽn cảng nghiêm trọng ở Châu Âu, điều này sẽ ảnh hưởng các tuyến khác đến EU.

Số liệu cho thấy tồn kho của các nhà bán lẻ Mỹ đang tăng nhanh hơn dự kiến, có thể là do NK trước để đối phó với các yếu tố như đình công cảng (của cảng bờ Đông Hoa Kỳ) và hàng rào Thuế quan mới. Nhu cầu vận chuyển container cao trong T5-T7 chủ yếu để xây dựng hàng tồn kho hơn là phản ánh sự tăng vọt trong chi tiêu của người tiêu dùng.

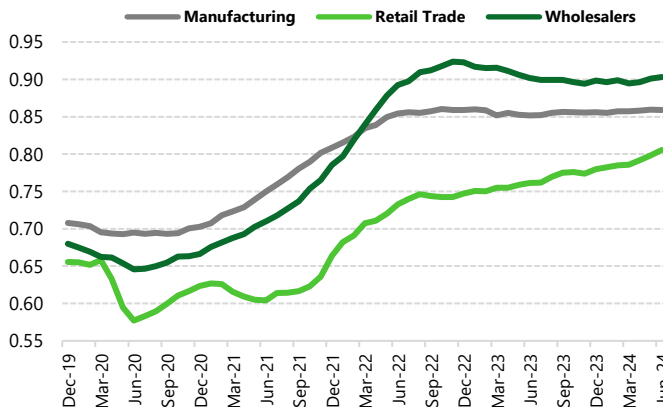
Việt Nam: chúng tôi cho rằng nhu cầu XNK trong Q3.2024 kỳ vọng vẫn khả quan nhưng Q4.2024 sẽ giảm tốc do không còn mức nền thấp và nhu cầu tăng cao đã được đáp ứng trong Q2-Q3.2024. Tình trạng nghẽn cảng cũng đã giảm bớt do các hãng tàu đã bổ sung tuyến dịch vụ. Sau 2025 tình trạng cạnh tranh tại 3 cụm cảng lớn sẽ tăng cao khi công suất tăng, như tại Hải Phòng miền Bắc (cảng Lạch Huyện 3-4, 5-6), tại miền Nam (cảng Phước An của PAP), tại cụm Cái Mép-Thị Vải thì chưa chịu áp lực tăng công suất trong 2025.

Drewry Global Container Port Throughput Index (PTI)



Nghìn tỷ USD

Hàng tồn kho của Mỹ



Ảnh hưởng bão Yagi tại cụm cảng Hải Phòng: ngoài cảng Mipec bị ảnh hưởng bởi đổ cần cầu và cầu thì các DN cảng không có thiệt hại nhiều về tài sản, thiết bị. Tuy nhiên các khu công nghiệp, các nhà máy sản xuất tại các tỉnh bị bão, lũ phía Bắc sẽ cần thời gian để khắc phục lại thiệt hại và khôi phục hoạt động sản xuất bình thường trở lại.

Các nước tại Châu Á ảnh hưởng lớn bởi bão, lũ lụt sau bão cũng sẽ ảnh hưởng đến chuỗi cung ứng cũng như sản lượng hàng hóa vận tải container trong tháng 9 này.

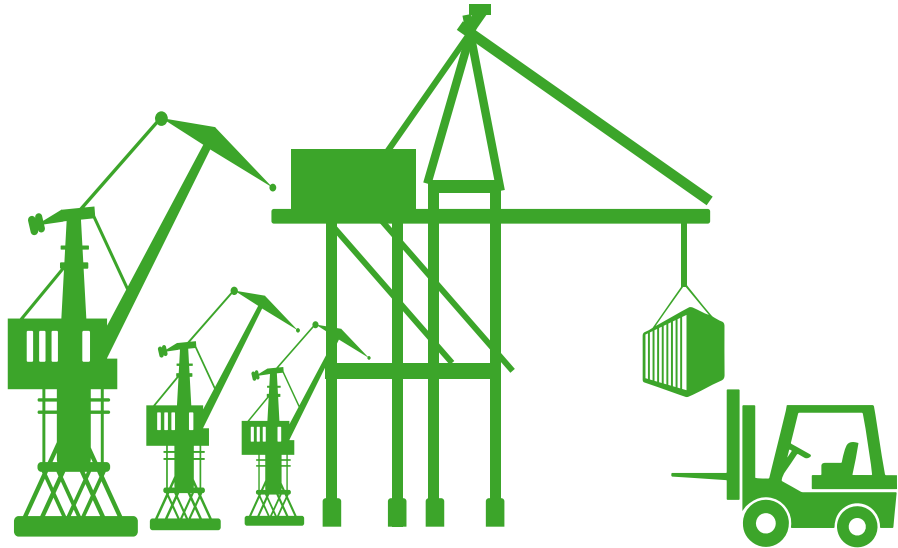
Như báo cáo triển vọng cảng biển Q2.2024 ([link](#)) ngành cảng Việt Nam về dài hạn sẽ tiếp tục hưởng lợi từ chiến tranh thương mại Mỹ - Trung và tăng khung phí dịch vụ bốc xếp từ TT39/2023 và việc gia tăng công suất, xây mới cũng như mở rộng năng lực tại các khu vực chính. (*: Bộ GTVT có ban hành QĐ 810/QĐ-BGTVT 2024 vào tháng 7/2024, tuy nhiên về cơ bản các biểu giá không có thay đổi gì sv TT39/TT-BGTVT ban hành vào T2/2024)

Bến	Sở hữu	Tình trạng	Năm mở	Chiều dài	Diện tích	Số bến	CSTK (triệu TEU)	Cỡ tàu (TEU)	Vốn ĐT (tỷ)
Bến 1 2 (HICT)	SNP: 51% MOL: 17,5% Itochu: 15%, Wan Hai 16,5%	Đang khai thác	May-18	750 m	57 ha	2	1.1	8,000	7,579
Bến 3 4	PHP	Đang XD	Dự kiến Q1/25	750 m	56 ha	2	1.1	8,000	6,946
Bến 5 6	Hateco hợp tác APMT (Maersk)	Đang XD	Dự kiến Q1/25	900 m	59 ha		GĐ 1: 0,83 GĐ 2: 1 tr	12,000	8,951
Bến 7 8	SNP	Được chấp nhận chủ trương		900 m	80 ha			18.000	12,793
Bến 9 12		Đang xem xét	Quy hoạch nhóm cảng 1 cụm Hải Phòng đến 2030 SL container 12-15 triệu TEUs (CAGR 5-5,3%/năm), trong đó Lạch Huyện 4,7-7,1 triệu TEUs)						
Tổng							6.4		

Tăng công suất và áp lực cạnh tranh tại các cụm cảng:
(1) tại khu vực Hải Phòng: đến 2025-2026 dự kiến nguồn cung tăng mạnh (+34% so với công suất hiện tại) gồm tại cụm cảng nước sâu Lạch Huyện như Lạch Huyện 3-4 của PHP (1,1 triệu TEU), Lạch Huyện 5-6 của Hateco (1 triệu TEU GĐ 1), đến 2026 có Nam Đình Vũ GĐ 3 của GMD (tăng thêm 650.000 TEU). Các cảng nằm phía hạ nguồn sẽ chịu áp lực cạnh tranh rất lớn và nhất là các cảng không có hợp tác với các hãng tàu; **(2) tại HCM** từ 2025 áp lực từ cảng Phước An phân kỳ 1 của PAP dự kiến bắt đầu hoạt động vào tháng 10/2024 (phân kỳ 1 CS 2,2 triệu TEU); **(3) tại cụm cảng nước sâu CM-TV** trong 2025 chưa chịu áp lực cạnh tranh từ tăng công suất do Gemalink GĐ 2A dự kiến đến Q3.2026 mới đi vào hoạt động, tuy nhiên CM-TV sẽ áp lực từ việc thay đổi liên minh các hãng tàu từ 02/2025 khi các hãng tàu sắp xếp lại tuyến dịch vụ theo liên minh mới.

Chúng tôi cho rằng từ 02/2025 việc các liên minh hãng tàu thay đổi sẽ có ảnh hưởng đến các cảng tại Việt Nam, đặc biệt với sự hiện diện của MSC và mong muốn liên doanh đầu tư tại các các nước sâu của Việt Nam như ký kết với PHP (khai thác bến Lạch Huyện 3-4) và muốn đầu tư xây dựng cảng trung chuyển quốc tế Cần Giờ (SGP) **cho thấy tầm quan trọng chiến lược của Việt Nam đối với MSC.**

MỤC LỤC



01

DIỄN BIẾN NGÀNH

02

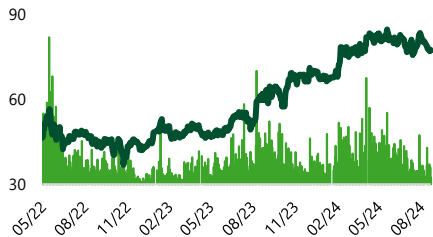
TRIỂN VỌNG NGÀNH

03

DOANH NGHIỆP NỔI BẬT

GMD 81.876 +4%
PHP 31.415 +19%
SGP 28.600 +5%
VSC 20.836 +19%

Diễn biến giá



Thông tin cơ bản

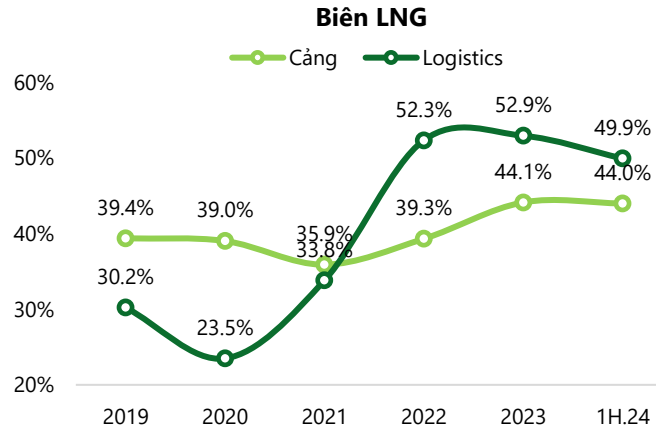
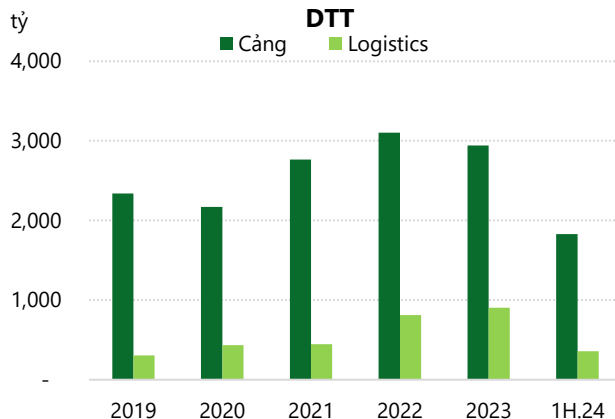
Biến động 1 năm	56 – 86
KLGD bình quân 15D	650.000
Vốn hóa (tỷ đồng)	24.528
P/E	19,6x
P/B	2,2x
% NN sở hữu	48,64%

Dự phóng 2024 (tỷ đồng)

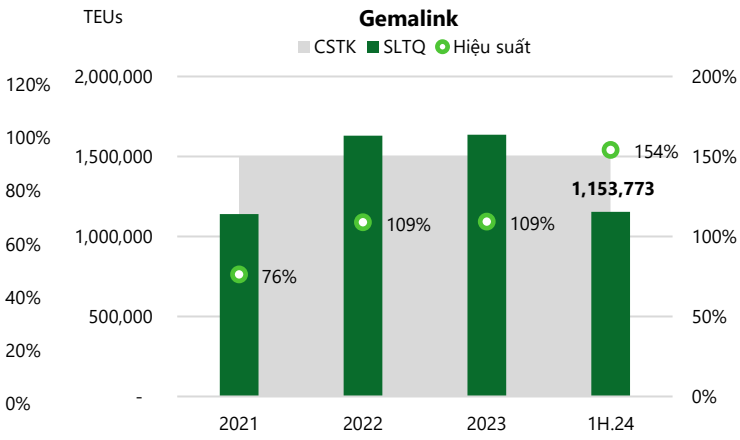
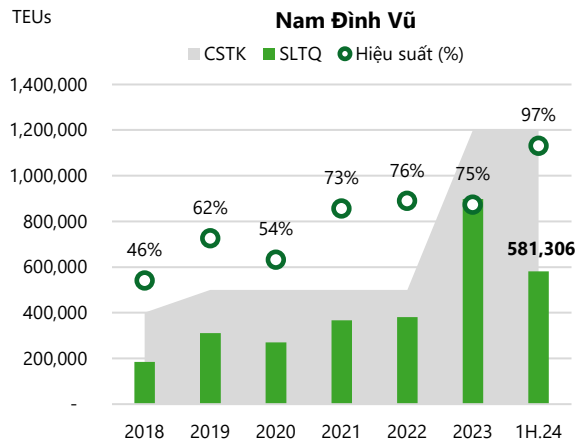
Doanh thu thuần	4.177 (+8,6%)
Lợi nhuận sau thuế	1.407(-36,7%)

CẬP NHẬT KQKD

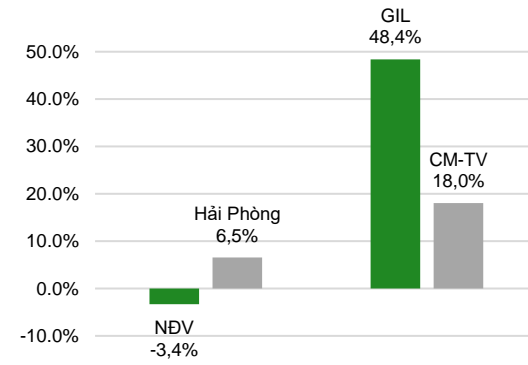
- Q2.2024:** DTT tích cực +29,6% chủ yếu từ mảng cảng biển (+44,3% yoy) nhờ sản lượng thông qua tăng cao từ mức nền thấp. LNST giảm do không còn LN đột biến từ thoái vốn cảng NHĐV, ước tính HĐKD cốt lõi +48,6% nếu loại trừ LN bất thường.
- KQKD 1H.2024:** DTT đạt 2.187 tỷ đồng (+21% yoy), LNST đạt 863 tỷ đồng (-53% yoy), nếu loại trừ LN bất thường thì ước tính LNST +37% yoy.
- LN từ CT LD, LK tăng mạnh 250% yoy nhờ ghi nhận 281 tỷ đồng nhờ vào kết quả tích cực từ GIL (1H.2023 lỗ 49 tỷ đồng) và SCS.



Sản lượng của cảng GMD tích cực hơn so với cảng khác trong khu vực:



Tăng trưởng SLTQ T7.2024 của GMD so với bq cụm cảng trong khu vực



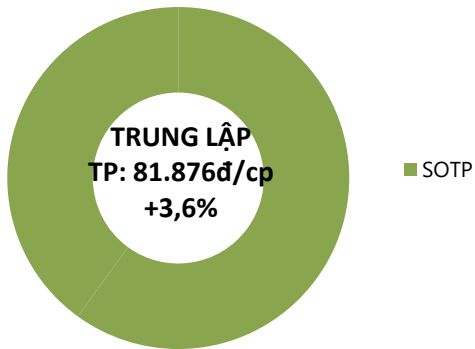
Sản lượng T7.24: SLTQ T7/2024 của Gemalink khá tích cực. GIL tăng trưởng 48,4% yoy đạt 212.213 TEUs, tăng cao so với bình quân khu vực CM-TV chỉ tăng 18,0% yoy. Trong khi đó NDV giảm nhẹ 3,4% yoy đạt 100.061 TEUs, so với mức tăng bình quân của khu vực Hải Phòng là 6,5% (chủ yếu nhờ vào cảng nước sâu HICT tăng 57,7% yoy). GIL tăng mạnh nhờ vào hưởng lợi việc nghẽn cảng tại Singapore.

Kế hoạch phát hành cổ phiếu: Tháng 7/2024, với mục đích bổ sung vốn đầu tư M&A để mở rộng mảng cảng biển và logistics, GMD có kế hoạch phát hành cổ phiếu cho cổ đông hiện hữu với tỷ lệ 3:1 với giá 29.000 đồng/cp để huy động 3.001 tỷ đồng. Dự kiến thời gian thực hiện trong năm 2024.

Tiến độ mở rộng NDV ĐĐ 3 và GIL ĐĐ 2A: NDV ĐĐ 3 dự kiến khởi công trong Q3.24 và bắt đầu hoạt động từ tháng 12/2025; cảng GIL ĐĐ 2A sẽ bị chậm trễ tiến độ so với kế hoạch do GMD muốn kéo dài chiều dài cầu bến hơn so với thiết kế đã phê duyệt trước đó để tăng khả năng đón tàu lớn hơn, **ĐĐ 2A sẽ bắt đầu xây dựng vào Q2.2025** (cũ: 12/2024) và đi vào **hoạt động vào Q3.2026** (cũ: 12/2025) sau 1 năm xây dựng. ĐĐ 2B sẽ bắt đầu xây dựng sau khi ĐĐ 2A đạt ~70% công suất. **Chúng tôi cập nhật lại định giá của GIL và giảm giá mục tiêu của GMD chủ yếu từ việc lùi xây dựng của GIL.**

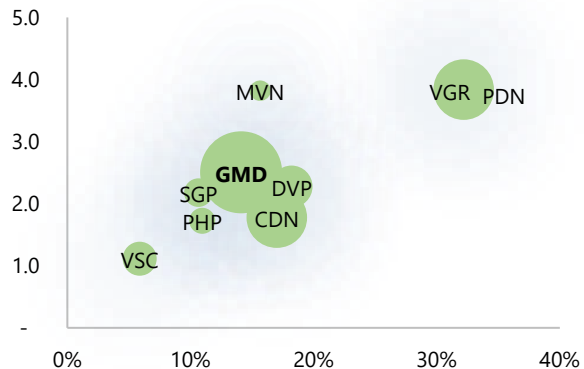
GMD đã hoàn thành việc nạo vét luồng kênh Hà Nam, tăng độ sâu từ -7m lên -8 đến -8,5m, cảng Nam Đình Vũ có thể tiếp nhận tàu lên đến 48.000 DWT giúp gia tăng lợi thế cạnh tranh của GMD so với các cảng khác tại khu vực Hải Phòng.

Định giá

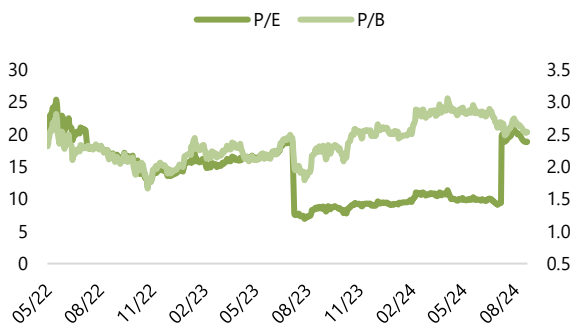


Dự báo KQKD	2023	2024F	2025F
Doanh thu thuần	3.898	4.177	4.534
+/-yoy (%)	-1,3%	+8,6%	+8,5%
LNST	2.222	1.407	1.195
+/- %	+123,5%	-36,7%	-15,0%
EPS (đồng/cổ phiếu)	7.262	4.598	3.907

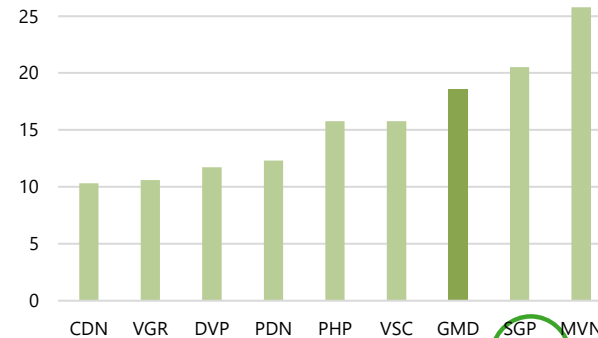
Tương quan P/B và ROE



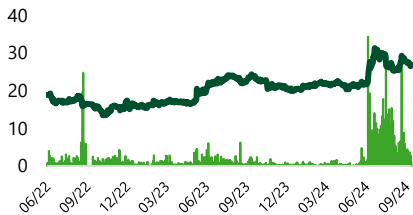
Lịch sử định giá



PE ngành



Diễn biến giá



Thông tin cổ phiếu

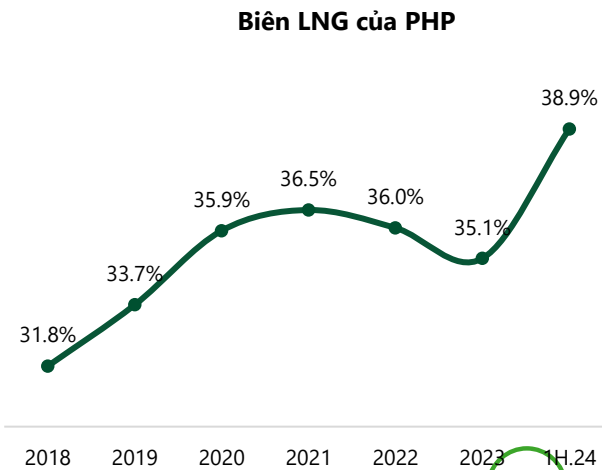
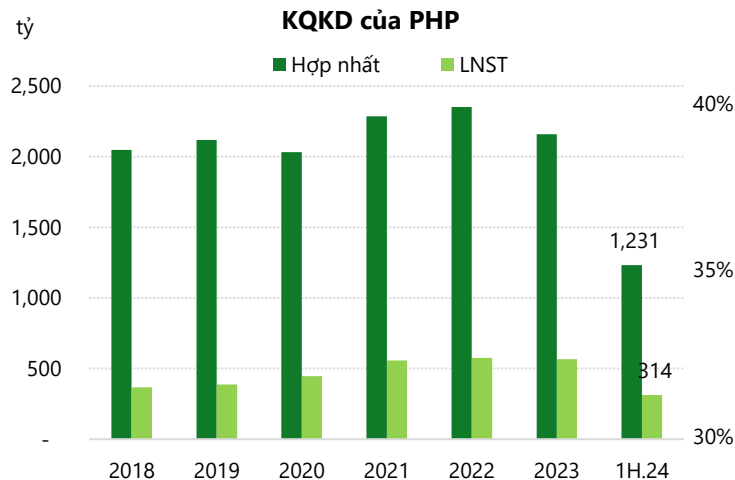
Biến động 1 năm	20 – 32
KLGD bình quân 15D	38.800 tỷ
Vốn hóa (tỷ đồng)	8.630
P/E	15,6x
P/B	1,4x
% NN sở hữu	0%

Dự phóng 2024 (tỷ đồng)

Doanh thu thuần	2.354 (+9,2%)
Lợi nhuận sau thuế	488 (-13,9%)

CẬP NHẬT KQKD

- 🛡️ **KQKD 1H.2024:** DTT đạt 1.231 tỷ đồng (+20% yoy), LNST đạt 314 tỷ đồng (-6% yoy), chủ yếu do biên gộp giảm svck và thu nhập tài chính giảm.
- 🛡️ Biên LNG giảm 4,2% svck đạt 38,9%.
- 🛡️ Tổng sản lượng thông qua của PHP ước đạt 932 nghìn TEU (+8% yoy), trong đó nhờ SL cảng Đình Vũ tăng mạnh 21% yoy đạt hơn 285 nghìn TEU; SL tại Tân Vũ & Chùa Vẽ chỉ tăng nhẹ 3% yoy đạt gần 340 nghìn TEU.

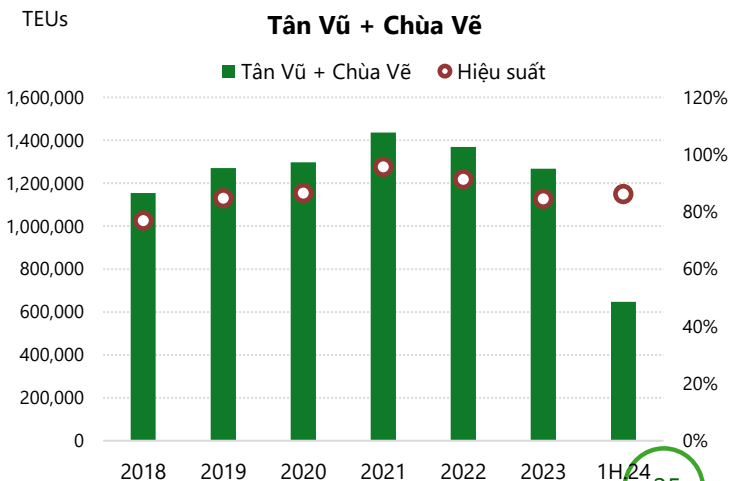
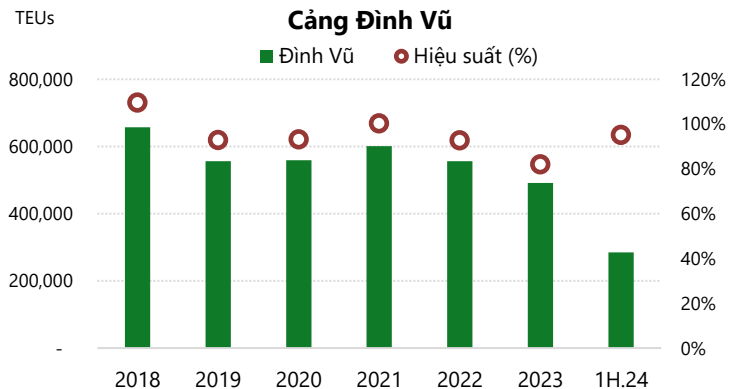


Ký kết liên doanh với TIL (thuộc MSC): cuối tháng 7/2024, PHP công bố đã ký kết thành lập liên doanh với TIL để khai thác bến Lạch Huyện 3-4 với PHP.

Được khởi công xây dựng từ tháng 7/2022, đến nay dự án đã hoàn thành 70% khối lượng, một số hạng mục bao gồm thi công hai cầu tàu đã hoàn thành và vượt tiến độ 3 tháng. Cảng Hải Phòng đang tập trung tối đa mọi nguồn lực để triển khai dự án đảm bảo tiến độ đề ra, **phần đầu đưa dự án vào khai thác trong Q1.2025 và hoàn thành toàn bộ dự án trong năm 2025.**

Chúng tôi kỳ vọng Lạch Huyện 3-4 sẽ là động lực tăng trưởng cho PHP. Chúng tôi kỳ vọng cảng đi vào hoạt động Q2.2025 và đạt hiệu suất 15% (2024), 35%(2025) và full công suất trong 2029. Trong 2025 Lạch Huyện 3-4 sẽ chịu sự cạnh tranh của Lạch Huyện 5-6 (91,1 triệu TEU) và đến 2026 sẽ có áp lực gia tăng từ Nam Đình Vũ Đ3 của GMD (tăng 600.000 TEU).

Khi Lạch Huyện 3-4 hoạt động chúng tôi cho rằng MSC sẽ chuyển các tuyến dịch vụ của mình từ HICT và các cảng trong khu vực Đông Nam Á về Lạch Huyện 3-4. Đồng thời MSC cũng ký quan hệ đối tác với Premier Alliance (các thành viên cũ còn lại của The Alliance) kỳ vọng sẽ gia tăng sản lượng hàng cho Lạch Huyện 3-4.



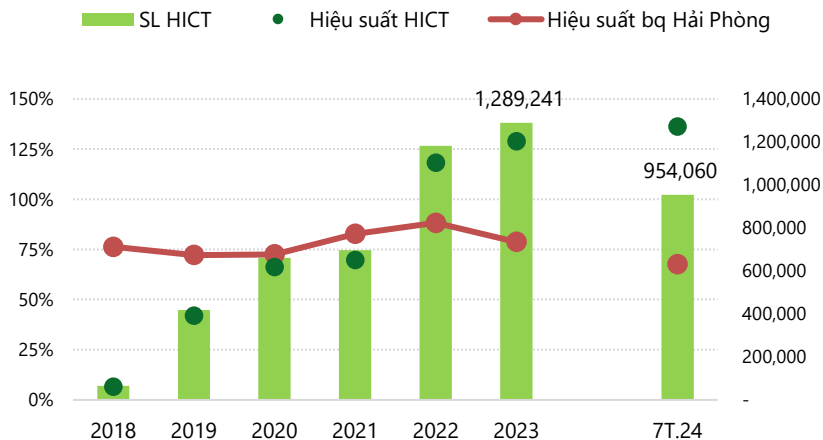
Lạch Huyện 3-4: tiềm năng khi cảng Lạch Huyện 1-2 (TC-HICT) đã vượt CS thiết kế

TC-HICT khai thác từ tháng 05/2018 và sau 5 năm hoạt động mới đạt 100% công suất, hiện tại TC-HICT đang hoạt động với 136% CSTK (7T.24). Từ 2022 TC-HICT đã có hiệu suất sử dụng cảng cao hơn so với bình quân của khu vực Hải Phòng và bình quân 7T.24 có hiệu suất lên đến 136% nhờ vào nhu cầu của cảng nước sâu cao và do tình trạng nghẽn cảng tại Châu Á. TC-HICT dự kiến nâng CS lên 1,4 triệu TEUs.

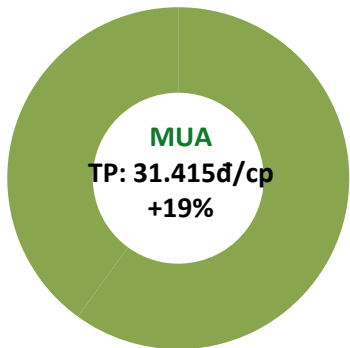
Chúng tôi cho rằng, khi đi vào hoạt động thì bến 3-4 của PHP với sự hợp tác của hãng tàu số 1 thế giới MSC sẽ đảm bảo sản lượng và nhanh chóng full CS sv HICT. Tuy nhiên sự cạnh tranh tại cụm Hải Phòng rất khốc liệt với sự cạnh tranh từ bến 5-6 của Hateco (CS 1,1tr TEU) và bổ sung CS GD 3 (tăng thêm 600.000 TEU) của Nam Đình Vũ sẽ khá thách thức.

Hiện tại PHP đã đặt hàng 5 cầu STS và 12 cầu RTG dự kiến giao vào Q4.24.

Hiệu suất của cảng nước sâu HICT



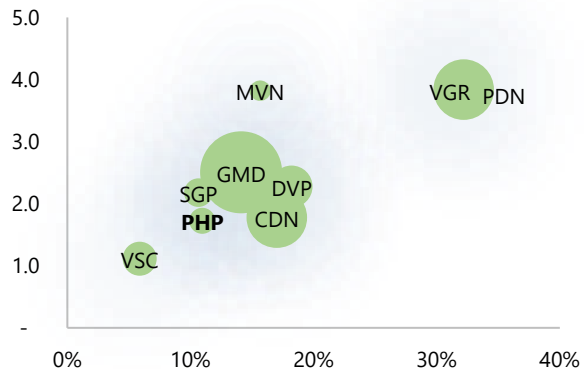
Định giá



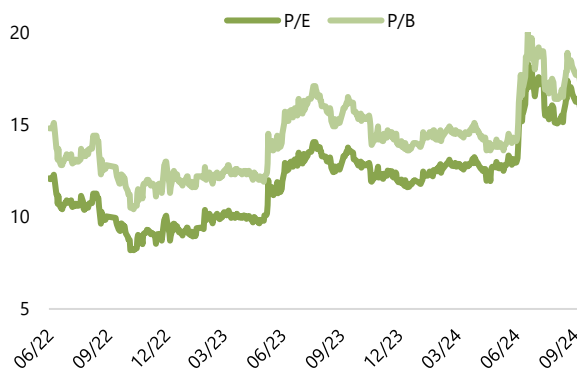
■ DCF

Dự báo KQKD	2022	2023	2024F	2025F
Doanh thu thuần	2.350	2.156	2.354	2.881
+/-yoy (%)	+2,8%	-8,2%	+9,2%	+22,4%
LNST	576	567	598	630
+/- %	+3,5%	-1,6%	+5,5%	+5,3%
EPS (đồng/cổ phiếu)	1.762	1.735	1.830	1.928

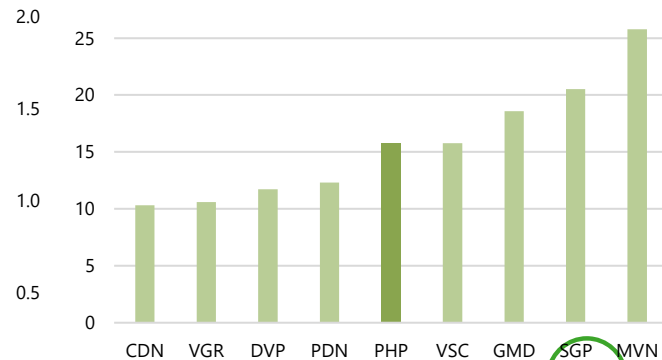
Tương quan P/B và ROE



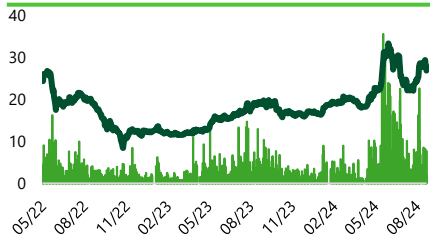
Lịch sử định giá



PE ngành



Diễn biến giá



Thông tin cổ phiếu

Biến động 1 năm	15 – 35
KLGD bình quân 15D	55.600
Vốn hóa (tỷ đồng)	4.434
P/E	13,9x
P/B	1,6x
% NN sở hữu	0%

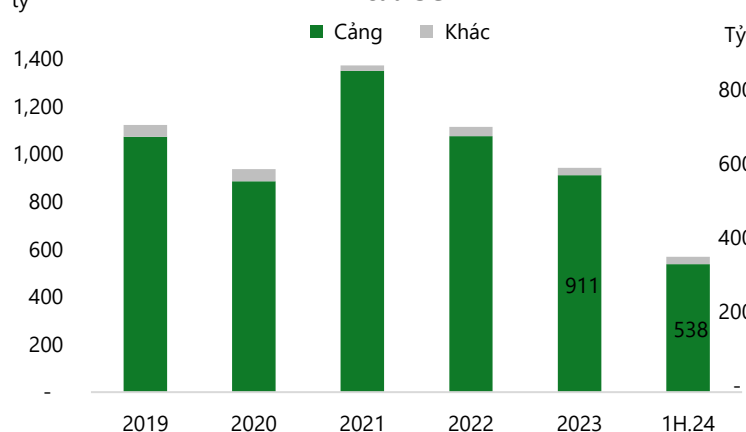
Dự phóng 2024 (tỷ đồng)

Doanh thu thuần	1.050 (+11,4%)
Lợi nhuận sau thuế	318 (+7,4%)

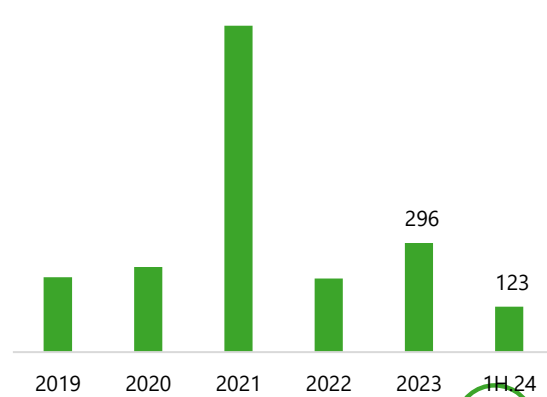
CẬP NHẬT KQKD

- 1H.2024: DT đạt 569 tỷ đồng (-29,3 % yoy), LNST đạt 296 tỷ đồng, tăng mạnh 48,1% yoy nhờ vào CP QLDN tăng mạnh do năm nay không có khoản hoàn nhập dự phòng như năm ngoái.
- Biên gộp đạt 34,9% giảm nhẹ so với cùng kỳ năm ngoái (1H.23: 35,8%).
- Khối lượng hàng hóa thông qua cảng ghi nhận tăng 20% yoy. Sản lượng tại CT LD, LK rất tích cực như CMIT đạt hơn 455 nghìn TEU (+69,6% yoy) và SSIT đạt hơn 292 nghìn TEU (+20,2% yoy) nhờ đón thêm các tuyến dịch vụ từ hãng tàu MSC và ZIM.

DT của SGP



LNST của SGP



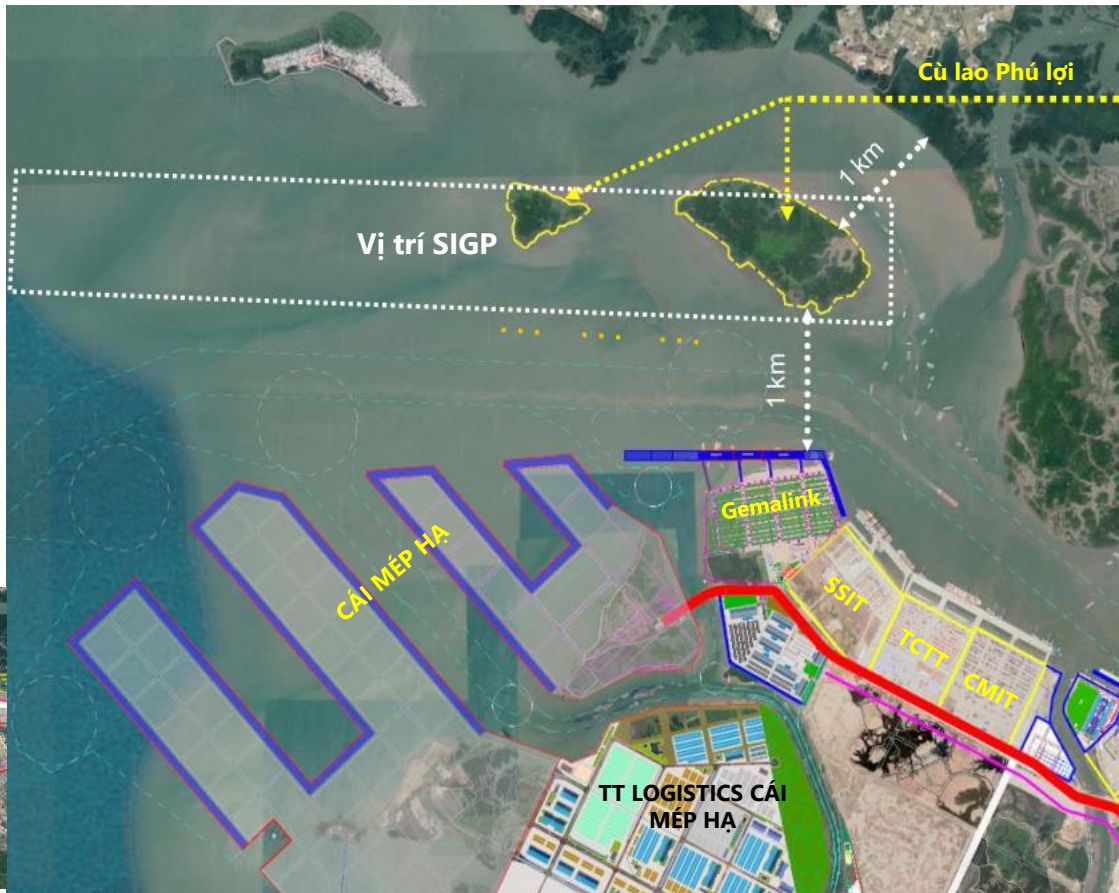
Tháng 5/2024 vừa qua, Thủ tướng đã phê duyệt QĐ 442/TTg về điều chỉnh qui hoạch hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn 2050. Trong đó, cảng trung chuyển quốc tế Cần Giờ (SIGP) sẽ được ưu tiên xây dựng phát triển.

Tp.HCM đã chốt ngày khởi công cảng Cần Giờ vào dịp 30/05/2025. Theo tiến độ, SIGP sẽ hoạt động từ 2027 với sản lượng 2,1 triệu TEU (GD91).

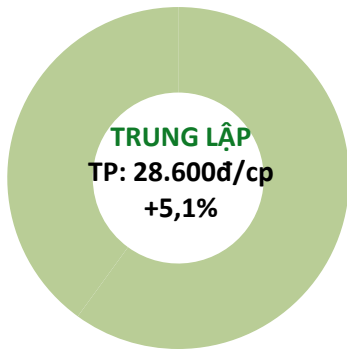
Rủi ro:

Yếu tố thời cơ bị lỡ. Đến 2/2025 hãng tàu MSC sẽ tách ra khỏi liên minh 2M và thành hãng tàu độc lập lớn nhất TG. Nếu các qui trình phê duyệt của Việt Nam chậm trễ có thể dẫn đến MSC tìm đến những địa điểm cảng trung chuyển khác để thiết lập hệ thống mạng lưới cảng ghé của họ.

Thanh khoản cổ phiếu thấp.



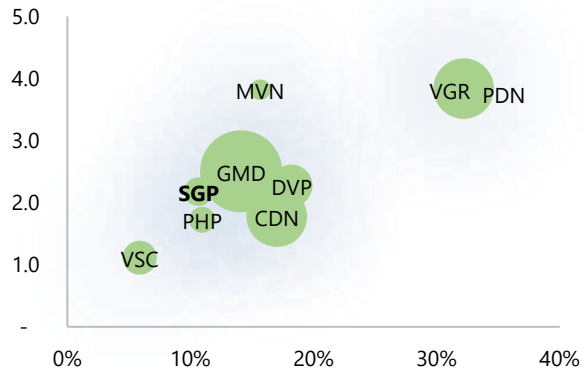
Định giá



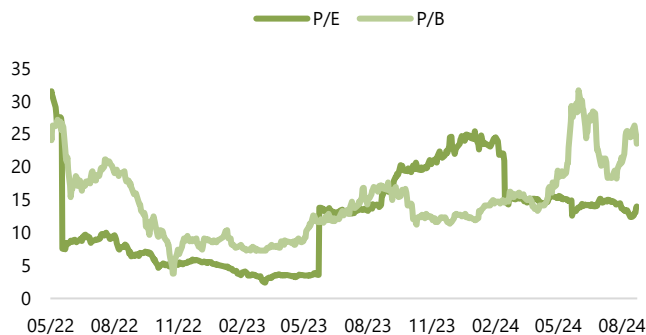
■ P/E

Dự báo KQKD	2022	2023	2024F
Doanh thu thuần	1.112	942	1.050
+/-yoy (%)	-18,9%	-15,3%	+11,4%
LNST	200	296	318
+/- %	-77,4%	48,1%	+7,4%
EPS (đồng/cổ phiếu)	921	1.367	1.468

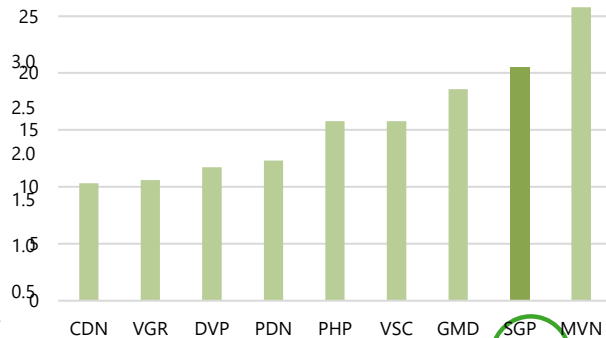
Tương quan P/B và ROE



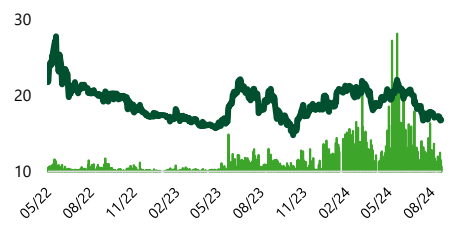
Lịch sử định giá



PE ngành



Diễn biến giá



Thông tin cổ phiếu

Biến động 1 năm	15 – 23
KLGD bình quân 15D	1.896.000
Vốn hóa (tỷ đồng)	4.933
P/E	21,1x
P/B	1,0x
% NN sở hữu	0%

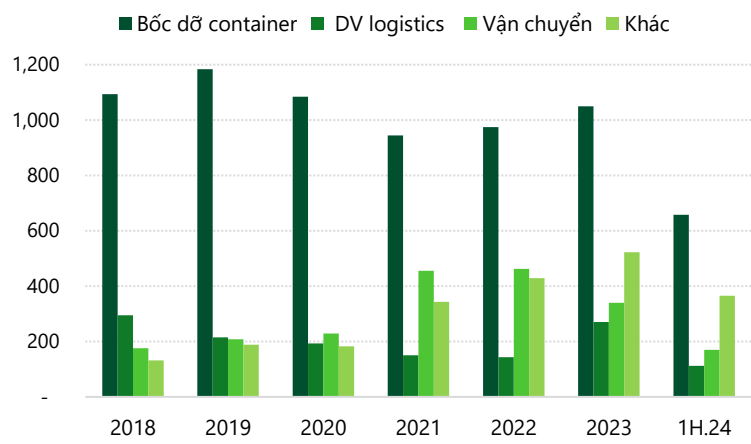
Dự phóng 2024 (tỷ đồng)

Doanh thu thuần	2.761(+26,6%)
Lợi nhuận sau thuế	201 (+62,5%)

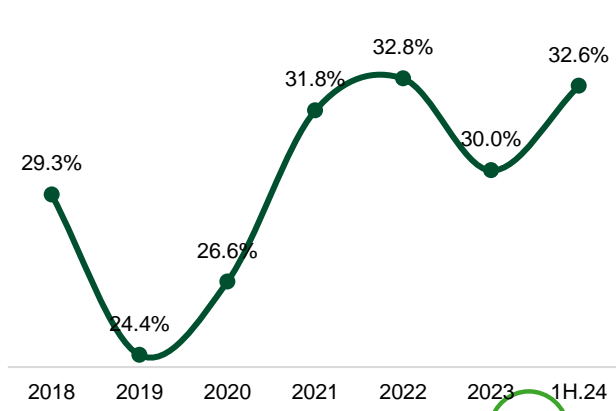
CẬP NHẬT KQKD

- 1H.24: KQKD tích cực khi DTT tăng 30,7% đạt 1.304 tỷ đồng, LNST CĐ CT mẹ tăng 131% yoy đạt 113 tỷ đồng.
- Biên gộp đạt 32,6% so với mức 28,6% cùng kỳ năm ngoái.
- Sản lượng 2 cảng Green và VIP Green tăng nhẹ svck năm ngoái 1-6% yoy. Trong đó cảng Nam Hải Đình Vũ có sản lượng gần 108 nghìn TEU (hiệu suất sử dụng 39%)

Cơ cấu doanh thu



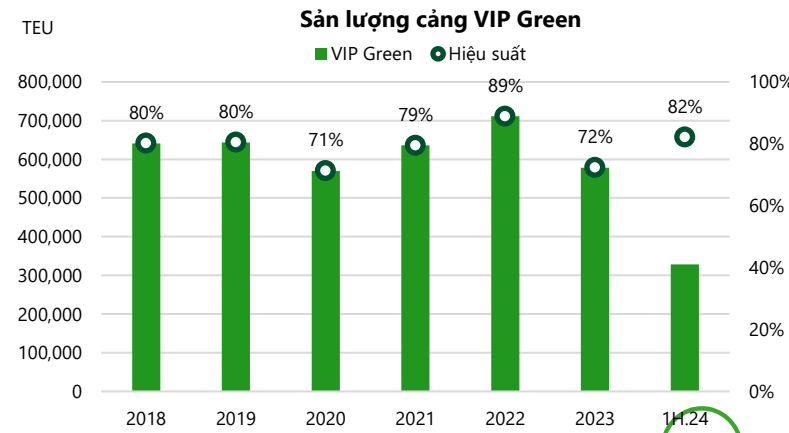
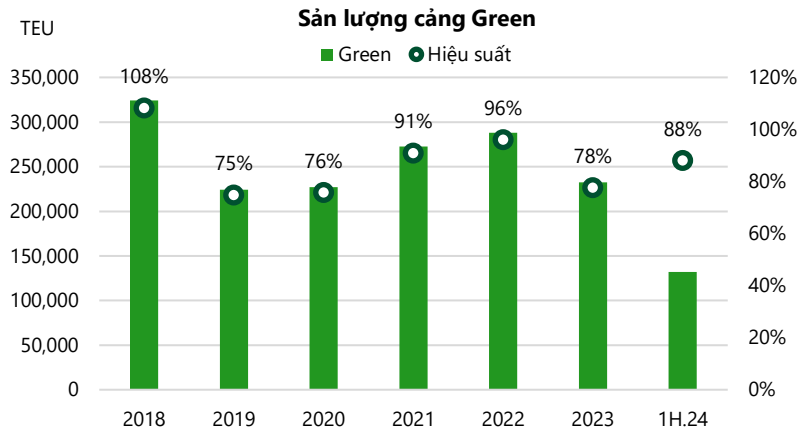
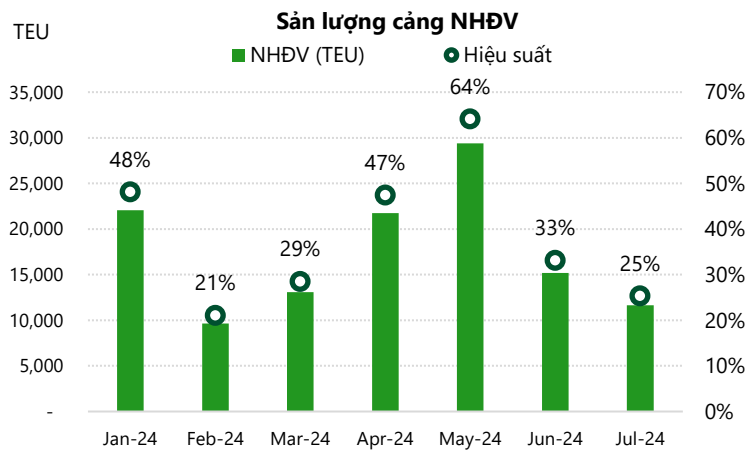
Xu hướng biên gộp của VSC



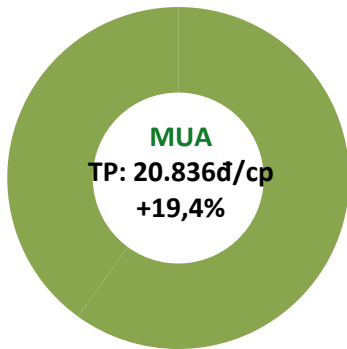
Tháng 7/2024 VSC đã rút khỏi dự án khách sạn Hyaat Place Hải Phòng với T&D Group nhằm tập trung cho hoạt động cốt lõi, giảm gánh nặng tài chính. VSC thu hồi hơn 820 tỷ đồng và sử dụng để nâng tỷ sở hữu tại Nam Hải Đình Vũ từ 35% lên 100%.

Tháng 7/2024, VSC hoàn tất giao dịch mua 65% cảng Nam Hải Đình Vũ từ CT TNHH TM & ĐT Đoàn Huy & CT TNHH TM Kim Khí XNK Huy Hoàng với giá 83.800 đồng/cp. Tổng giao dịch là 2.179 tỷ đồng. Như vậy, **VSC đã sở hữu mua cảng NHĐV với giá gần 3.200 tỷ đồng**. Theo ước tính của chúng tôi, thì cảng NHĐV có giá trị sổ sách còn lại & CP thuê đất khoảng gần 800 tỷ đồng, như vậy khi hợp nhất cảng NHĐV vào Q3.2024 thì VSC sẽ ghi nhận CP khấu hao hoặc lợi thế thương mại cao.

Chúng tôi dự phóng NHĐV đạt hiệu suất 40% (2024); 45% (2025).



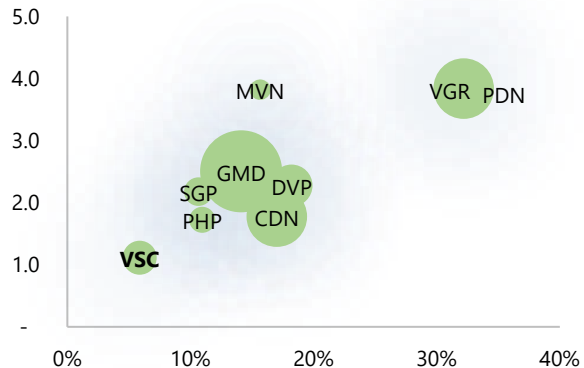
Định giá



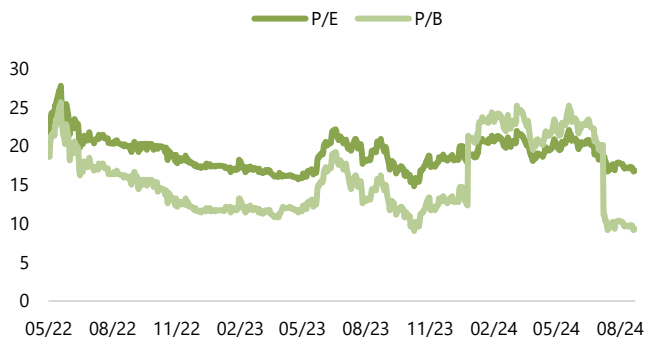
■ DCF

Dự báo KQKD	2022	2023	2024F	2025F
Doanh thu thuần	2.007	2.181	2.761	2.890
+/-yoy (%)	+6,1%	+8,6%	+26,6%	+4,7%
LNST	314	124	201	236
+/- %	-10,2%	-60,7%	+62,5%	+17,5%
EPS (đồng/cổ phiếu)	2.451	844	713	823

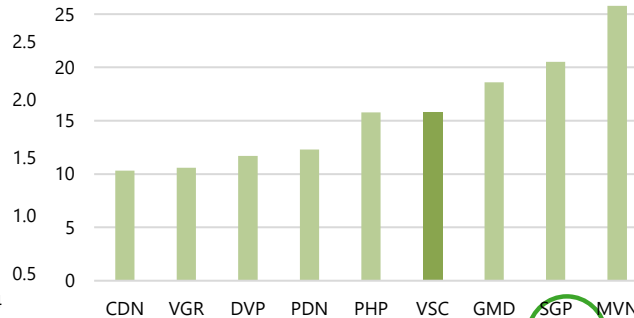
Tương quan P/B và ROE



Lịch sử định giá



PE ngành



Điều khoản sử dụng

Báo cáo này và/hoặc bất kỳ nhận định, thông tin nào trong báo cáo này không phải là các lời chào mua hay bán bất kỳ một sản phẩm tài chính, chứng khoán nào được phân tích trong báo cáo và cũng không là sản phẩm tư vấn đầu tư hay ý kiến tư vấn đầu tư nào của VCBS hay các đơn vị/thành viên liên quan đến VCBS. Do đó, nhà đầu tư chỉ nên coi báo cáo này là một nguồn tham khảo. VCBS không chịu bất kỳ trách nhiệm nào trước những kết quả ngoài ý muốn khi quý khách sử dụng các thông tin trên để kinh doanh chứng khoán.

Tất cả những thông tin nêu trong báo cáo phân tích đều đã được thu thập, đánh giá với mức cẩn trọng tối đa có thể. Tuy nhiên, do các nguyên nhân chủ quan và khách quan từ các nguồn thông tin công bố, VCBS không đảm bảo về tính xác thực của các thông tin được đề cập trong báo cáo phân tích cũng như không có nghĩa vụ phải cập nhật những thông tin trong báo cáo sau thời điểm báo cáo này được phát hành.

Báo cáo này thuộc bản quyền của VCBS. Mọi hành động sao chép một phần hoặc toàn bộ nội dung báo cáo và/hoặc xuất bản mà không có sự cho phép bằng văn bản của VCBS đều bị nghiêm cấm.

Thông tin liên hệ

Trần Minh Hoàng

Giám đốc Nghiên cứu – Phân tích

tmhoang@vcbs.com.vn

Mạc Đình Tuấn

Trưởng phòng Nghiên cứu – Phân tích doanh nghiệp

mdtuan@vcbs.com.vn

Nguyễn Thị Thu Hằng

Chuyên viên phân tích cao cấp

ntthang-hcm@vcbs.com.vn