

2021

BÁO CÁO TRIỂN VỌNG
NGÀNH CẢNG BIỂN KHO BÃI VIỆT NAM



TỔNG QUAN NGÀNH CẢNG BIỂN KHO BÃI 2020

TRIỂN VỌNG NGÀNH CẢNG BIỂN KHO BÃI 2021

ĐIỂM NHẤN ĐẦU TƯ

Sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển duy trì trạng thái tăng trưởng trong năm 2020 (+3,68%yoy) dù chịu tác động nhất định từ dịch Covid-19 nhờ các yếu tố:

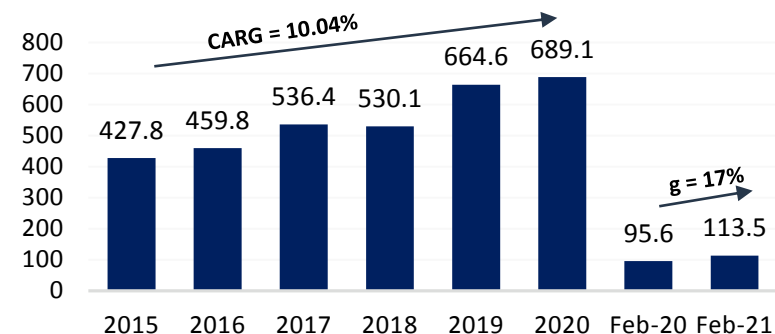
- Hoạt động xuất nhập khẩu (XNK) và vận tải hàng hóa đường biển tương đối ít bị ảnh hưởng bởi các biện pháp giãn cách xã hội và kiểm soát dịch bệnh.
- Các hiệp định thương mại (CPTPP, EVFTA, RCEP) có hiệu lực đem đến động lực thúc đẩy kim ngạch XNK đặc biệt trong nửa cuối năm.
- Hưởng lợi từ xu hướng dịch chuyển sản xuất của các tập đoàn đa quốc gia, đặc biệt là từ Trung Quốc, cụ thể:

- Nhu cầu di chuyển cơ sở sản xuất của các tập đoàn đa quốc gia để cải thiện biên lợi nhuận được thúc đẩy mạnh mẽ do : (1) Sự gia tăng trong chi phí nhân công tại Trung Quốc; (2) Áp lực từ chiến tranh thương mại và căng thẳng gia tăng trong quan hệ Mỹ-Trung; (3) Dịch Covid-19 và sự đứt gãy trong chuỗi cung ứng toàn cầu trong năm 2020 đã cho thấy rủi ro khi chuỗi sản xuất tập trung tại một địa điểm duy nhất.

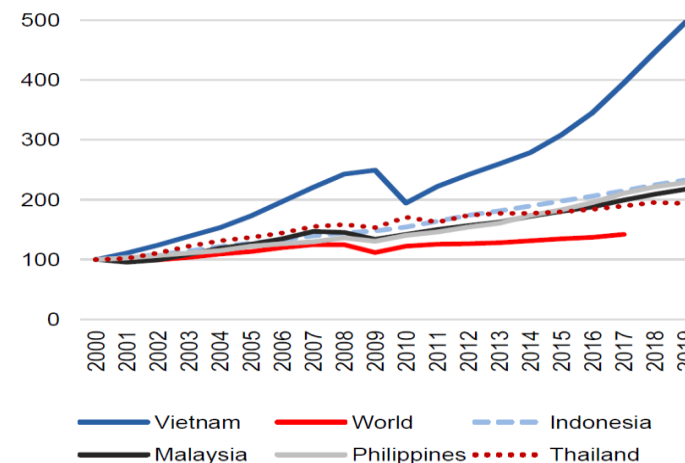
- Việt Nam sở hữu nhiều lợi thế trong việc đón nhận dòng vốn đầu tư nhờ: (1) Vị trí gần Trung Quốc với bờ biển dài, kết nối với các tuyến giao thương lớn đặc biệt Việt Nam là một điểm đến an toàn khi là một trong những quốc gia thành công nhất trong việc kiểm soát dịch COVID-19; (2) chi phí nhân công tương đối thấp, năng suất đang dần cải thiện; (3) sự hỗ trợ từ các chính quyền địa phương và Chính phủ ; và (4) lượng lớn các Hiệp định Thương mại Tự do (FTA) được ký kết tạo ra mức thuế hấp dẫn cho xuất khẩu nhiều loại hàng hóa ra thị trường toàn cầu.

- Bất chấp tốc độ tăng trưởng sản xuất nhanh chóng trong 2 thập kỷ qua, tỷ trọng ngành sản xuất của Việt Nam vẫn còn nhỏ so với các nước khác - đặc biệt là Trung Quốc. Do đó, chúng tôi tin rằng vẫn còn nhiều dư địa đáng kể để chỉ cần một phần nhỏ dịch chuyển của ngành sản xuất từ Trung Quốc có thể giúp Việt Nam đảm bảo mức tăng trưởng đáng kể.

■ Sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển Việt Nam (đv : triệu tấn)



Tăng trưởng trong chuỗi giá trị toàn cầu gia tăng giai đoạn 2000-2019, chỉ số (2000 = 100)



Cụm cảng phía Nam đóng góp tỷ trọng lớn nhất và có mức tăng trưởng cao nhất trong khu vực

Hệ thống cảng Việt Nam bao gồm 2 cụm cảng đóng góp sản lượng chính là cụm cảng Hải Phòng – Cái Lân ở phía Bắc và cụm cảng Cát Lái - Cái Mép (Bà Rịa - Vũng Tàu) ở khu vực phía Nam. Trong những năm gần đây, khu vực phía Nam tăng trưởng mạnh mẽ nhất với CAGR sản lượng hàng hoá thông qua cảng biển đạt gần 20% nhờ động lực từ cụm cảng Cái Mép trong khi đó khu vực phía Bắc chỉ đạt 13.2%. Xu hướng tăng trưởng trên chủ yếu đến từ:

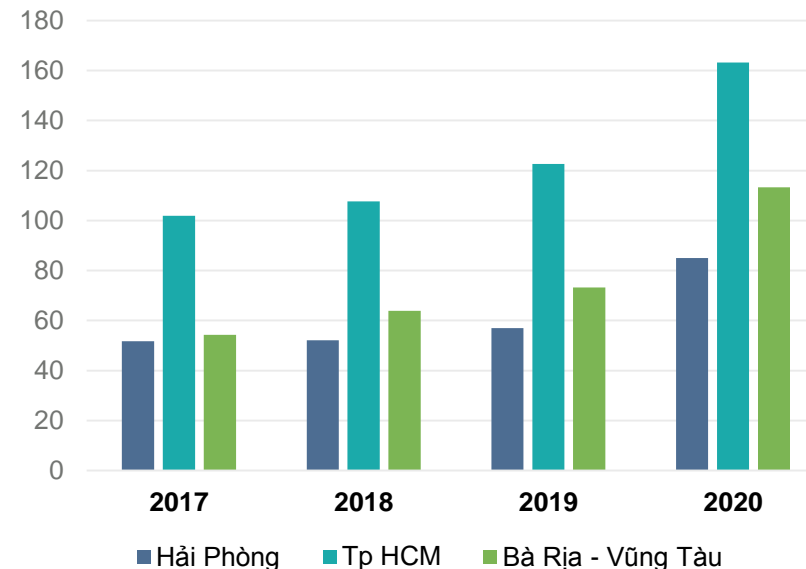
(1) Cơ sở hạ tầng ở khu kinh tế khu vực miền Nam phát triển hơn với sự hiện diện của các cụm cảng lớn đặc biệt là các cảng biển nước sâu thuận lợi giao thương trong đó :

Sản lượng thông lượng thông qua cảng biển tại các cảng Vũng Tàu có sự phục hồi mạnh mẽ nhất về tốc độ tăng trưởng, tiếp tục duy trì mức gần 30%. Kết quả này do giá trị xuất khẩu sang Mỹ tăng đột biến trong năm 2020, Vũng Tàu lại là nơi có nhiều cảng biển nước sâu phục vụ nhiều tuyến trực tiếp đến Hoa Kỳ (cả Bờ Tây và Bờ Đông). Thực tế, Việt Nam hiện đứng thứ hai trong những quốc gia xuất khẩu sang Mỹ, chỉ sau Trung Quốc, tăng thị phần các nước xuất khẩu vào Mỹ lên 5,5% vào năm 2020. Với đà tăng trưởng này, Vũng Tàu sẽ sớm vượt qua Hải Phòng và trở thành khu vực cảng container quan trọng thứ hai tại Việt Nam.

(2) Các cảng phía Bắc và vận tải nội địa chịu ảnh hưởng do Chính phủ Trung Quốc thắt chặt kiểm soát nhập khẩu tiểu ngạch

Kể từ năm 2019, hàng hóa nhập khẩu từ Việt Nam được khuyến khích chuyển từ đường tiểu ngạch sang đường chính ngạch, khiến phương thức vận tải thay đổi. Thay vì vận chuyển từ miền Nam ra miền Bắc bằng đường thủy và từ miền Bắc sang Trung Quốc theo đường bộ, một lượng lớn hàng hóa được chuyển thẳng từ miền Nam sang Trung Quốc bằng đường thủy. Việc thay đổi tuyến vận chuyển đã làm giảm đáng kể sản lượng hàng hóa xếp dỡ, đặc biệt là container đông lạnh tại các cảng miền Bắc như Hải Phòng. Do đó, tổng sản lượng container của khu vực Hải Phòng gần như không đổi trong năm 2020, động lực tăng của sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển trong khu vực đến chủ yếu từ cảng nước sâu HITC.

Sản lượng hàng hoá thông qua cảng biển theo khu vực (TTQ)

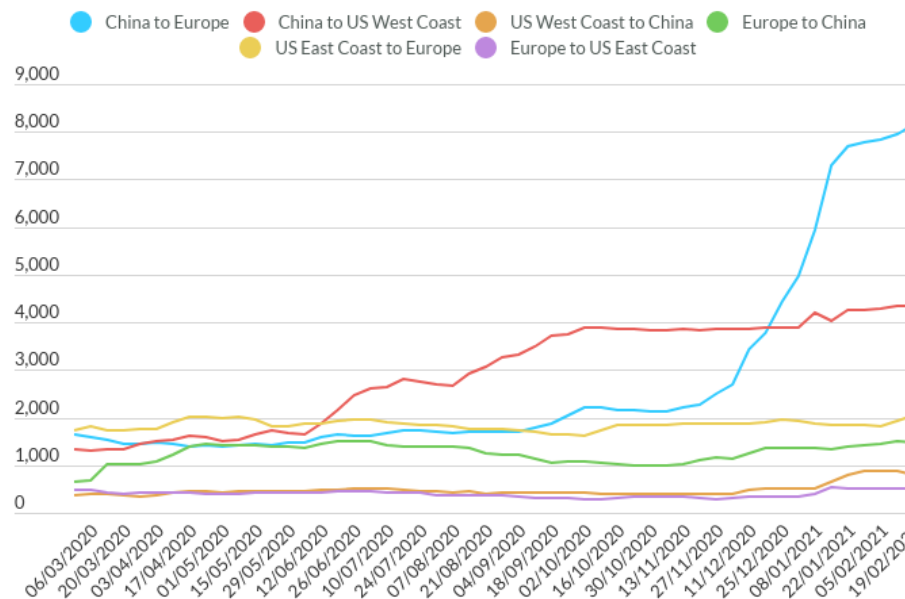


Từ cuối năm 2020, hoạt động xuất nhập khẩu tại Việt Nam đối mặt với **tình trạng khan hiếm container gay gắt** do chịu tác động từ các yếu tố:

- (1) Khan hiếm container rộng thường xảy ra vào mùa cao điểm cuối năm khi nhu cầu xuất khẩu tăng cao cùng sự chênh lệch trong hoạt động kiểm soát dịch bệnh và phục hồi sản xuất giữa 2 bờ thế giới dẫn tới nhu cầu xuất khẩu thị trường Mỹ, EU tăng vọt, khu vực Châu Á ghi nhận mức thặng dư thương mại cao gây ra hiện tượng lệch cán cân thương mại.
- (2) Hệ quả từ giãn cách trong đại dịch Covid – 19 ở khu vực Mỹ và EU, khiến thời gian luân chuyển container rộng sang Châu Á và Việt Nam bị kéo dài.
- (3) Sau khi lệnh phong tỏa được nới lỏng, giá cước vận tải đối với các tuyến thương mại từ Trung Quốc đi Mỹ tăng cao trong khi giá cước chiều ngược lại vẫn ở mức thấp nên các hãng tàu ưu tiên dồn vỏ container cho hoạt động xuất khẩu tại Trung Quốc để hưởng lợi từ quy mô và giá cước cao hơn làm tình trạng thiếu hụt container càng gay gắt hơn.

Spot Container Freight Rates

40-foot container rates (USD)



Source: Fitch Ratings, Freightos Baltic Index, Bloomberg

FitchRatings

Đánh giá chung : Tuy Covid 19 làm chậm quá trình giao thương, tình trạng thiếu hụt container rộng ảnh hưởng đến đà tăng trưởng ngành trong nửa cuối năm , ngành cảng biển năm 2020 được vẫn được hỗ trợ tích cực bởi các yếu tố xuất khẩu, cùng với những yếu tố thuận lợi cho kinh tế Việt Nam, sự phân hóa ngành trong khu vực cũng thể hiện xu hướng phát triển cụm cảng nước sâu đón đầu dòng vốn đầu tư từ Trung Quốc.

Sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển được dự phóng tăng trưởng 11% trong năm 2021, động lực tăng trưởng được chúng tôi đánh giá khả quan phần lớn là nhờ kỳ vọng vào tăng trưởng thương mại của Việt Nam xuất phát từ :

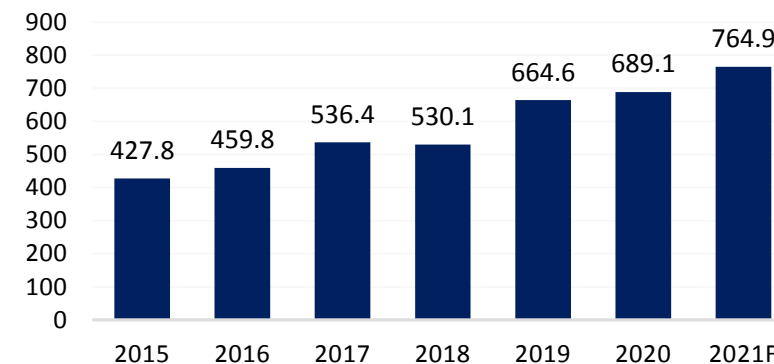
- (1) Tác động tích cực của các hiệp định FTA mới ký kết như EVFTA và RCEP
- (2) Nhu cầu hàng hóa khôi phục tại các thị trường tiêu thụ lớn khi các hoạt động kinh tế được phục hồi sau khi dịch bệnh được kiểm soát.
- (3) Kỳ vọng tăng trưởng dòng vốn FDI nhờ làn sóng đa dạng hóa chuỗi cung ứng và sản xuất ra khỏi Trung Quốc

Tình trạng thiếu hụt container rỗng sẽ kìm hãm đà tăng trưởng trong ngắn hạn

Nhu cầu cao đối với container có thể quay trở lại vào nửa cuối năm 2021. Theo chúng tôi, sản lượng container thông qua các cảng biển Việt Nam bị ảnh hưởng tiêu cực bởi sự khan hiếm container toàn cầu đến hết quý 1/2021. Ngoài ra nguồn cung container được cải thiện tích cực trong dài hạn nhờ:

- (1) Gia tăng công suất đóng mới container tại Trung Quốc
- (2) Doanh nghiệp thép nội địa (HPG) bắt đầu tham gia vào thị trường cung ứng vỏ container
- (3) Chính phủ sẽ đưa ra quy định, minh bạch giá cước vận tải .

■ Sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển Việt Nam (đv : triệu tấn)



Hiệp định	Hiện trạng	Đối tác
CPTPP	hiệu lực 01/2019	Việt Nam, Canada, Mexico, Peru, Chi Lê, New Zealand, Úc, Nhật Bản, Singapore, Brunei, Malaysia
AHKFTA	hiệu lực 11/06/2019	ASEAN, Hồng Kông (Trung Quốc)
EVFTA	Hoàn thành ký kết, dự kiến hiệu lực 07/2020	Việt Nam, EU (28 thành viên)
RCEP	Đang đàm phán	ASEAN, Trung Quốc, Hàn Quốc, Nhật Bản, Ấn Độ, Úc, New Zealand
EFTA	Đang đàm phán	Việt Nam, EFTA (Thụy Sĩ, Na uy, Iceland, Liechtenstein)
Israel FTA	Đang đàm phán	Việt Nam, Israel

Cảng nước sâu tiếp tục là điểm nhấn trong xu hướng phát triển ngành

Cùng với nhu cầu cao trong xuất khẩu đến các thị trường Mỹ, EU, khối lượng lưu chuyển hàng hóa lưu chuyển hàng hóa tăng lên đòi hỏi gia tăng kích thước tàu container thành các tàu siêu trọng tải để luân chuyển trực tiếp hàng hóa trong khu vực, cảng nước sâu ngày càng được ưa chuộng và trở thành động lực phát triển chính của ngành cảng biển kho bãi do :

- (1) Cảng nước sâu HICT đã chiếm tới 12,5% thị phần về sản lượng container trong 3 năm vừa qua, khu vực Lạch Huyện được kỳ vọng tiếp tục gia tăng sản lượng trong các năm tới.
- (2) Cảng nước sâu Gemalink giai đoạn 1 của GMD đi vào hoạt động có công suất tối đa 1.5 triệu TEU với vị trí thuận lợi, có thể đón các tàu mẹ siêu trọng tải, cùng mối liên minh với các hãng tàu lớn : CMA – CGM, OOCL hứa hẹn mang lượng hàng lớn cho khu vực, cảng SSIT sẽ về cơ bản vận hành tại công suất trong năm 2021 do đó khu vực Cái Mép – Thị Vải sẽ được kỳ vọng tiếp tục duy trì tăng trưởng 15-20%/năm trong 3-5 năm tới. Với tốc độ tăng trưởng như vậy, theo quan điểm của chúng tôi, cảng nước sâu Gemalink giai đoạn 1 và SSIT có thể full công suất và ghi nhận luôn lợi nhuận trong năm 2021.
- (3) Công tác cải thiện hệ thống giao thông hạ tầng giao thông kết nối với Cái Mép càng thúc đẩy nguồn vốn FDI luân chuyển nhanh, gia tăng sức hút của nhóm cảng này đối với hoạt động xuất nhập khẩu trong khu vực.

Cảng	Loại hình	Độ sâu nước bến	Số cầu bến	Chiều dài bến	Trọng tải tối đa (DWT)	Công suất thiết kế (TEU/năm)	Thời gian đi vào hoạt động	Chủ đầu tư
SITV	Hạ nguồn	12	3	730	80,000	1,200	tháng 8 / 2010	Saigon Investment Construction, HPH
SP-PSA	Hạ nguồn	15	1	600	120,000	1,000	tháng 8 / 2009	SaigonPort, Vinalines, PSAVietnam
TCIT-TCCT	Hạ nguồn	17	3	890	80,000	2,350	2009-2011	SNP, MOL, HJT, WHL
CMIT	Hạ nguồn	17	2	600	160,000	1,100	Q4/2011	Vinalines, Saigon Port, APM
TCTT	Hạ nguồn	14	2	600	160,000	1,000	Q1/2014	SNP
SSIT	Thượng nguồn, cảng nước sâu	17	1	600	160,000	1,500	tháng 6 / 2018	SaigonPort, Vinalines, SSAMarine
Gemalink (Phase 1)	Thượng nguồn, cảng nước sâu	17	3	1,150	200,000	1,500	Q3/2020	GMD,CMA-CGM

Chỉ số tài chính các doanh nghiệp khai thác cảng niêm yết

Mã CK	Vốn hóa thị trường (Tỷ VND)	Tăng trưởng doanh thu thuần (%)	Tỷ suất lợi nhuận gộp (%)	Tỷ suất EBITDA (%)	ROE (%)	ROA (%)	Tổng công nợ/Vốn CSH (Lần)
GMD	9,930	-1.5%	36.5%	33.6%	5.6%	3.7%	0.49
VGR	2,087	-6.2%	28.5%	40.3%	15.1%	13.6%	0.07
PHP	5,591	-4.1%	35.4%	37.6%	9.9%	7.7%	0.25
VSC	3,197	-5.8%	26.6%	32.8%	11.3%	9.9%	0.13
DVP	1,892	-7.4%	48.1%	50.2%	19.4%	17.8%	0.09

LIÊN HỆ TRUNG TÂM NGHIÊN CỨU VNCSI: csi.research@vncsi.com.vn

Người thực hiện: Nguyễn Phương Linh

Chuyên viên phân tích

Email: linhnp@vncsi.com.vn

TRUNG TÂM NGHIÊN CỨU VNCS

Trụ sở :

Hội sở: Tầng 11 Tòa Nhà Diamond Flower, số 48 Lê Văn Lương, Phường Nhân Chính, Quận Thanh Xuân, Hà Nội

Tel: (+84) 24 3926 0099 | Fax: (+84) 24 3926 3411

Chi nhánh HCM: 12-14 Nguyễn Công Trứ, Phường Nguyễn Thái Bình, Quận 1, Thành Phố Hồ Chí Minh

Tel:(+84) 28 3915 1229

Email: online@vncsi.com.vn

Bộ phận Phân tích Ngành và Doanh nghiệp

Đình Hồng Hà

Chuyên viên phân tích cao cấp

Email: hadh@vncsi.com.vn

Nguyễn Phương Linh

Chuyên viên phân tích

Email : linhnp@vncsi.com.vn

Vũ Thùy Dương

Chuyên viên phân tích

Email : duongvt@vncsi.com

Bộ phận phân tích vĩ mô và thị trường chứng khoán

Lê Văn Thành

Chuyên viên phân tích

Email : thanhlv@gmail.com

Nguyễn Thị Quỳnh Hương

Chuyên viên Tiếng Trung

Email : huongntq@vncsi.com.vn