

BÁO CÁO NGÀNH CẢNG & VẬN TẢI BIỂN

THÁNG 10/2024

DỰ BÁO TRIỂN VỌNG TĂNG TRƯỞNG

2H/2024

I Tổng quan ngành Cảng & Vận tải biển

II Những tác động từ việc thay đổi Liên minh hãng tàu thế giới

III Ngành Cảng và Vận tải biển Việt Nam hưởng lợi gì thời gian tới

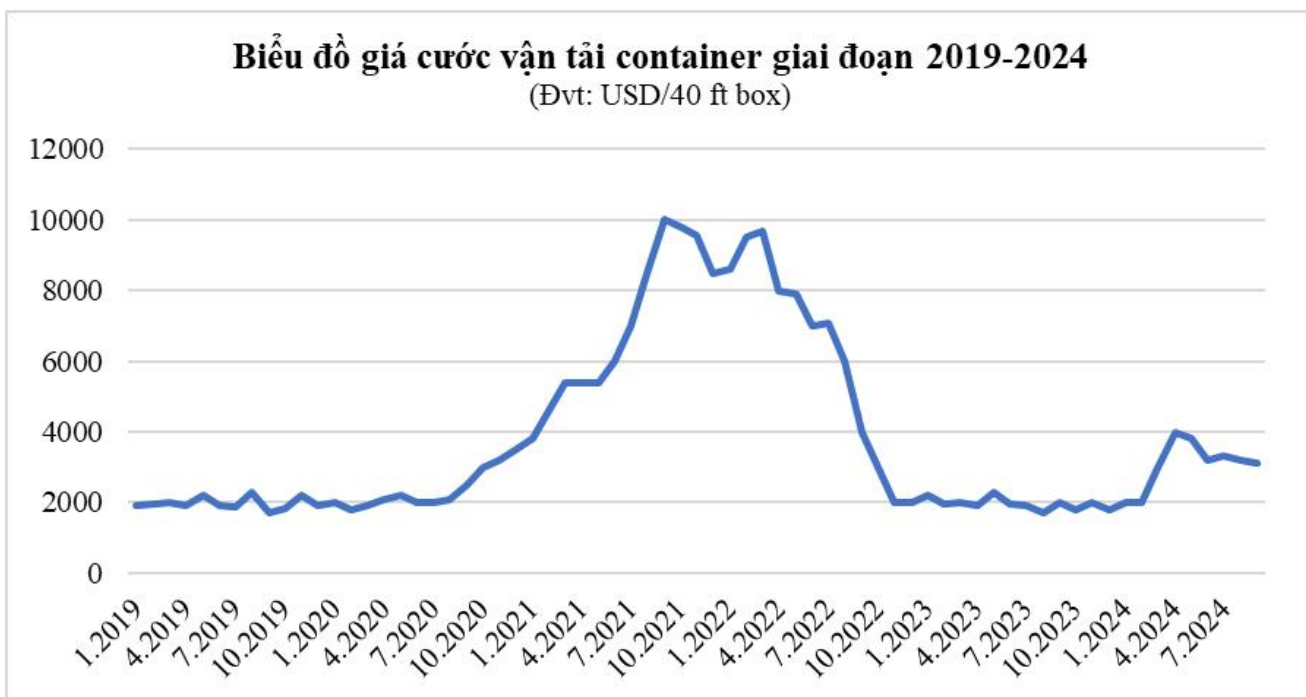
I. TỔNG QUAN NGÀNH CẢNG & VẬN TẢI BIỂN

1. Tình hình thế giới – Sản lượng hàng hóa phục hồi, giá cước tiếp tục neo cao

Ngành Cảng và Vận tải biển đã đối mặt với nhiều yếu tố tiêu cực trong một thời gian dài ảnh hưởng lớn đến sản lượng khai thác của ngành như: Nhu cầu tiêu dùng yếu; các NHTW tăng lãi suất do lạm phát cao và xung đột địa chính trị gây bất ổn trong hoạt động vận chuyển hàng hoá. Các cuộc xung đột nổ ra tại Trung Đông gây gián đoạn trong lĩnh vực hàng hải qua khu vực Biển Đỏ. Mặc dù vậy, sản lượng hàng container qua cảng toàn cầu vẫn duy trì được nhịp phục hồi tốt. Theo Container Statistics, tổng sản lượng hàng hoá container qua các cảng toàn cầu trong 2023 đạt 174 triệu TEU, +0.7% YoY. Trong 1H.24, sản lượng khai thác container toàn cầu tăng trưởng tốt, đạt 92.3 triệu TEU, +14.6% YoY.

Cả năm 2024, KQKD của các hãng tàu được dự báo sẽ tốt hơn khi nhu cầu phục hồi thể hiện trong nửa đầu năm khá tích cực. Tuy nhiên giá cước hiện đang neo ở mức cao và có sự điều chỉnh nhẹ trong tháng 9 so với tháng trước đó.

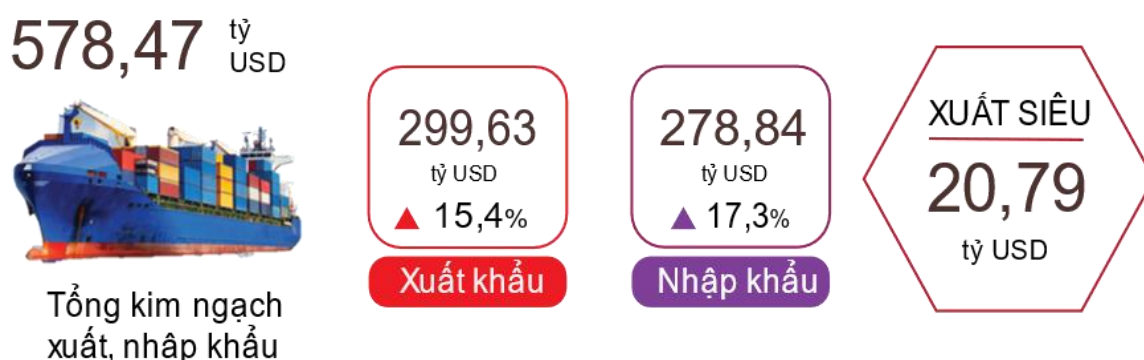
Diễn biến giá cước vận chuyển Container một số tuyến				
	Shanghai - Rotterdam	Asia - Europe	Shanghai - Genoa	Asia - Mediterranean
09/09/2024	6,136.7	6,843.0	5,842.0	6,274.0
%MoM	-14%	-10%	-12%	-12%



2. Thị trường nội địa – Hồi phục mạnh mẽ

Kim ngạch xuất khẩu hàng hoá tháng 09.2024 đạt 34.05 tỷ USD, -9.9% MoM. Trong quý III/2024, kim ngạch xuất khẩu đạt 108,6 tỷ USD, tăng 15,8% so với cùng kỳ năm trước và tăng 10,6% so với quý II/2024. Tính chung 9 tháng năm 2024, kim ngạch xuất khẩu hàng hóa sơ bộ đạt 299,63 tỷ USD, tăng 15,4% so với cùng kỳ năm trước.

Kim ngạch nhập khẩu hàng hóa tháng 09.2024 đạt 31.76 tỷ USD, -5.9% MoM. Trong quý III/2024, kim ngạch nhập khẩu sơ bộ đạt 99,74 tỷ USD, tăng 17,2% so với cùng kỳ năm trước và tăng 6,1% so với quý II/2024. Tính chung 9 tháng năm 2024, kim ngạch nhập khẩu hàng hóa sơ bộ đạt 278,84 tỷ USD, tăng 17,3% so với cùng kỳ năm trước. Tính chung 9 tháng năm 2024, cán cân thương mại hàng hóa sơ bộ xuất siêu 20,79 tỷ USD.



3. Ngành Cảng & Vận tải biển sẽ hưởng lợi gì khi giá cước vận tải và sản lượng container thông qua cảng tăng cao?

Giá cước vận tải container đường biển quốc tế tăng cao do căng thẳng địa chính trị và tình trạng tắc nghẽn tại cảng Singapore tuy đã hạ nhiệt nhưng vẫn chưa được giải quyết dứt điểm. Do các cuộc tấn công tại biển Đỏ kể từ tháng 11 năm ngoái buộc các tàu biển phải thay đổi tuyến đường vận chuyển, đi vòng qua châu Phi và dừng đỗ tại Singapore để trung chuyển hàng hóa cho các tuyến khác. Qua đó, một lượng lớn hàng hóa bị dồn về Singapore khiến cảng bị tắc nghẽn, kéo dài thời gian và chi phí neo đậu. Tình trạng này gây thiếu hụt nguồn cung tàu container trên nhiều tuyến, giúp các hãng tàu nâng giá cước vận tải trên các tuyến hàng hải. Chỉ số giá cước tàu container CCFI tuyến Trung Quốc – Đông Nam Á hiện đã tăng gần 70% kể từ đầu năm 2024.

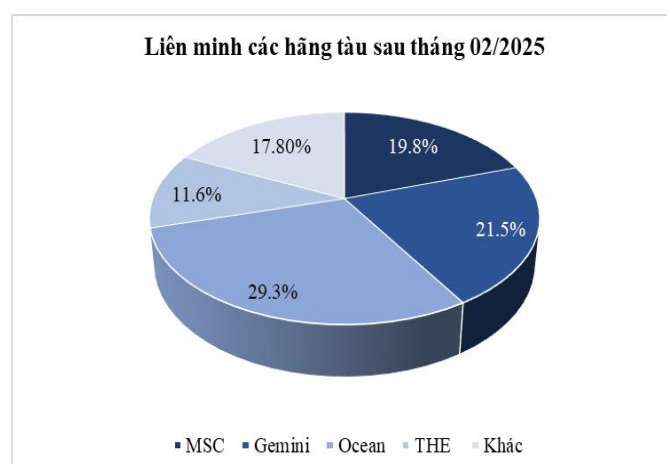
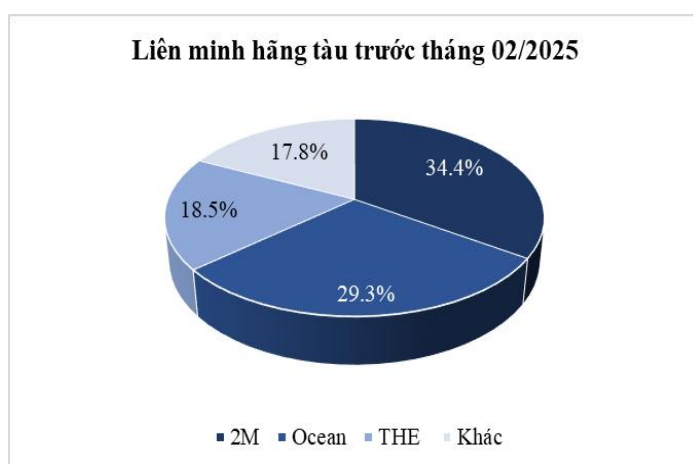
Bên cạnh đó, nguồn cung đội tàu container tại thị trường nội địa thu hẹp khi các hãng tàu nội địa đẩy mạnh cho thuê quốc tế nhằm hưởng lợi giá cước tăng cao. Tính đến hết tháng 7/2024, đội tàu container Việt Nam có tổng sức chở ước đạt hơn 51.000 TEU, tăng 7% YTD.

Trong đó, công suất đội tàu Việt Nam trên thị trường nội địa đã giảm 6,8% YTD, còn công suất cho thuê ra thị trường quốc tế đã tăng hơn 70% YTD. Điều này là do các hãng tàu nội địa đã đẩy mạnh hoạt động cho thuê tàu nhằm hưởng lợi giá cước cao tại thị trường quốc tế.

Chúng tôi đánh giá nguồn cung tàu trên thị trường nội địa giảm và sản lượng container đường biển tăng cao vẫn sẽ tác động tích cực tới giá cước trong nửa cuối năm 2024.

II. THAY ĐỔI LIÊN MINH HÃNG TÀU THẾ GIỚI SẼ TÁC ĐỘNG NHƯ NÀO ĐẾN NGÀNH CẢNG VÀ VẬN TẢI BIỂN VIỆT NAM?

Liên minh Gemini bắt đầu chính thức vào 02/2025 sẽ bao gồm đội tàu 290 tàu có tổng sức tải 3.4 triệu TEU (60% Maersk và Hapag-Lloyd 40%).



1. Liên minh các hãng tàu sau năm 2025

Gemini sẽ cắt giảm số lần ghé cảng trên các tuyến chính và thay vào đó sử dụng nhiều cảng nội khu ở mỗi khu vực để chuyển hàng hóa ra các cảng trung tâm chính. Như vậy từ 2025, sẽ có 4 đối thủ cạnh tranh gồm 3 liên minh và 1 hãng tàu lớn MSC. Các liên minh thay đổi sẽ ảnh hưởng đến cảng biển tại Việt Nam (Hải Phòng & CM-TV), nhất là cảng nước sâu do bị phụ thuộc phần lớn sản lượng của các liên minh hãng tàu trên. Hiện nay tại CM-TV các liên minh 2M, Ocean và THE đang khai thác tại CMIT, TCIT và Gemalink; cho nên việc thay đổi liên minh sẽ dẫn đến dịch chuyển hàng hóa giữa các cảng này.

Như vậy, việc thay đổi liên minh cũng xem như cơ hội cho Việt Nam đang hướng đến mục tiêu phát triển thành cảng nước sâu trung chuyển quốc tế trong khu vực.

2. Các tuyến của liên minh Gemini

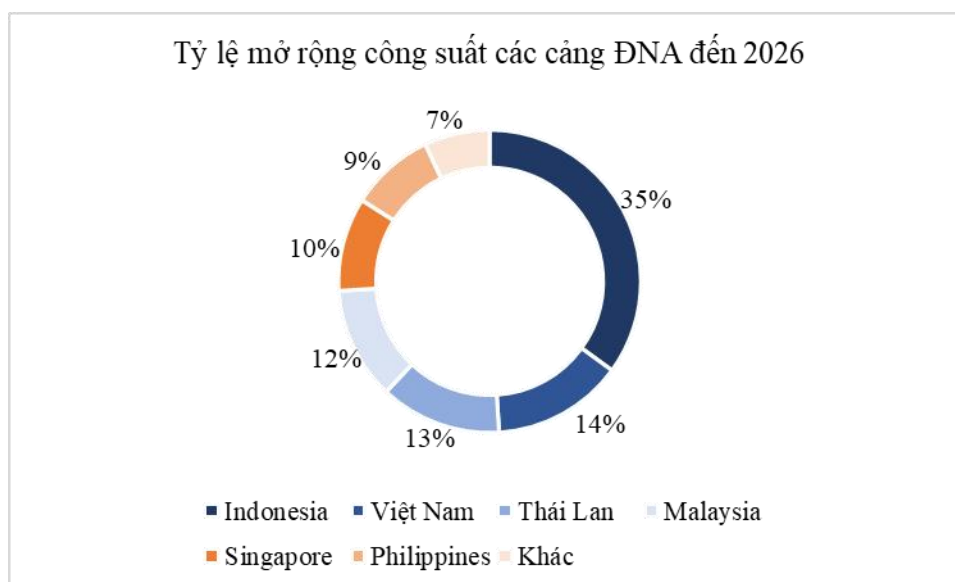
Liên minh Gemini thông báo các tuyến trong đó số lần ghé tại Việt Nam như sau:

Viễn Đông	Hamburg	Wilhelmshaven	Rotterdam	Felixstowe	Le Havre	Valencia	Barcelona	Istanbul	Genoa	Koper
Hải Phòng	31	32	29	29	30	29	26	28	29	28
CM - TV	28	28	25	26	27	25	23	24	26	25
Thái Bình Dương	Los Angeles	Oakland	Tacoma	Vancouver	Prince Rupert	New York	Baltimore	Norfolk	Charleston	Houston
Hải Phòng	21	36	19	29	23	32	38	35	36	36
CM - TV	23	30	21	28	23	37	42	40	38	35

III. NGÀNH CẢNG VÀ VẬN TẢI BIỂN VIỆT NAM HƯỞNG LỢI GÌ THỜI GIAN TỚI

1. Hưởng lợi từ dịch chuyển chuỗi sản xuất

Trung Quốc vẫn là nguồn nhập khẩu chủ yếu của thị trường Châu Âu và Bắc Mỹ nhưng đang mất dần thị phần vào tay các nước Đông Nam Á và Nam Á. Từ đó, dịch chuyển chuỗi cung ứng tạo cơ hội tăng trưởng cho các cảng ở Việt Nam - là nước đạt mức tăng mạnh nhất trong khu vực từ chiếm tỷ trọng 6% (2016) lên đến 13% (2022).



Sự gia tăng công suất các cảng ở Đông Nam Á đến năm 2026 kỳ vọng sẽ theo kịp nhu cầu, công suất bổ sung trải rộng khắp các quốc gia chính trong khu vực. Singapore: phát triển cảng Tuas Megaport (4 triệu TEUs); Thái Lan: mở rộng Laem Chabang Terminal D (2,4 triệu TEUs); Việt Nam: mở rộng Gemalink (1.2 triệu TEUs) và Lạch Huyện 3, 4 của CTCP Cảng

Hải Phòng (1,1 triệu TEU) và Lạch Huyện 5, 6 (Hateco) (1,83 triệu TEU); Indonesia: mở rộng Tanjung Priok (1 triệu TEUs), mở rộng Teluk Lamong (2,8 triệu TEUs), 1 cảng mới ở Patiban (1 triệu TEUs), 1 cảng mới tại Gresik (1 triệu TEUs).

2. Tăng công suất các cụm cảng Hải Phòng và CM- TV giai đoạn 2024-2026

Cụm cảng Hải Phòng: đến 2025 nguồn cung dự kiến tăng mạnh tại cụm Hải Phòng với (1) cảng sông Nam Đình Vũ (GMD) GĐ 3 tăng công suất thêm 500.000 TEU; 2 cảng nước sâu tại Lạch Huyện gồm Lạch Huyện 3-4 (PHP) tăng thêm 1,1 triệu TEU và (3) Lạch Huyện 5-6 HHIT (Hateco) công suất 1,83 triệu TEU.

Cụm cảng CM-TV: Nguồn cung tăng đến từ cảng Gemalink GĐ 2 của GMD với công suất tăng thêm 1,5 triệu TEU. Giai đoạn 2 sẽ chia ra làm 2A và 2B, với công suất 2A là 600.000 TEU.

3. Ngành Cảng & Vận tải biển đầy khởi sắc

Từ những đánh giá trên chúng ta có thể hình dung thấy bức tranh của ngành Cảng và Vận tải biển trong năm 2024 sẽ tương đối tích cực với những tín hiệu hồi phục mạnh mẽ cả trong nước và khu vực. Giá cước và sản lượng hàng hóa thông qua cảng vẫn cao tạo động lực cho các doanh nghiệp trong ngành tăng công suất một cách bền vững. Mặc dù vậy, những rủi ro gây áp lực lên chuỗi cung ứng và chi phí vận tải biển gia tăng do các cuộc xung đột địa chính trị đang có xu hướng leo thang đều là những yếu tố cần theo dõi trong giai đoạn còn lại của 2024.

Về Kirin Capital

Kirin Capital (dưới đây gọi tắt là Kirin) được chuẩn bị và lập kế hoạch vào năm 2021 và chính thức được thành lập vào tháng 06 năm 2022. Đây là một tổ chức đầu tư vốn cổ phần tư nhân bắt nguồn và nghiên cứu chuyên sâu tại thị trường Việt Nam với tôn chỉ “Know Vietnam, Long Vietnam”. Là công ty đầu tư vốn cổ phần tư nhân hiểu rõ Việt Nam nhất, dựa trên tầm nhìn “trao quyền cho doanh nhân, đồng hành cùng người thành công”, công ty tìm kiếm các dự án có giá trị đầu tư dài hạn và tăng trưởng cao tại Việt Nam. Từ đó tạo cơ hội cho các nhà đầu tư từ khắp nơi trên thế giới đầu tư vào Việt Nam và chia sẻ lợi nhuận từ sự phát triển nhanh chóng của Việt Nam mang lại.

Nội dung trên là một phần tóm tắt báo cáo của Bộ phận nghiên cứu Dự án 2. Với thế mạnh từ đội ngũ chuyên gia giàu kinh nghiệm, am hiểu môi trường đầu tư tại Việt Nam cùng hiệu quả đầu tư vượt trội, phòng Đầu tư bao gồm:

MR.FERMEN – Giám đốc đầu tư

Hơn 10 năm kinh nghiệm trong ngành tài chính. Trong đó, hơn 5 năm kinh nghiệm quản lý trong ngành quỹ tại thị trường Việt Nam. Với kiến thức chuyên sâu của mình, kiến trúc sư trưởng đã xây dựng, quản lý một danh mục đầu tư hàng trăm triệu USD với hiệu suất sinh lợi vượt trội.

KHIEN TRAN – Chuyên viên đầu tư cao cấp

Có 7 năm kinh nghiệm trong ngành đầu tư, đặc biệt là trong lĩnh vực Đầu tư công và năng lượng tái tạo. Trong 4 năm công tác tại phòng đầu tư của Tập đoàn T&T Việt Nam, ông đã thực hiện nhiều thương đầu tư với quy mô hơn 650 tỷ đồng, mang lại hiệu suất sinh lời kép lên đến 31,2% mỗi năm.

Quý nhà đầu tư có nhu cầu tìm hiểu thêm vui lòng liên hệ:

Phòng phân tích đầu tư

Trần Văn Khiên

Senior Investment Specialist

trankhien@kirincapital.vn

0971 716 251

Phòng phân tích đầu tư

Phạm Thị Thanh Hương

Assistant Chief Investment Officer – Public

Investment

thanhhuong@kirincapital.vn

➤ 0796 424 128