

NGÀNH CẢNG BIỂN

Lạc quan thận trọng

Triển vọng: **Tích cực**

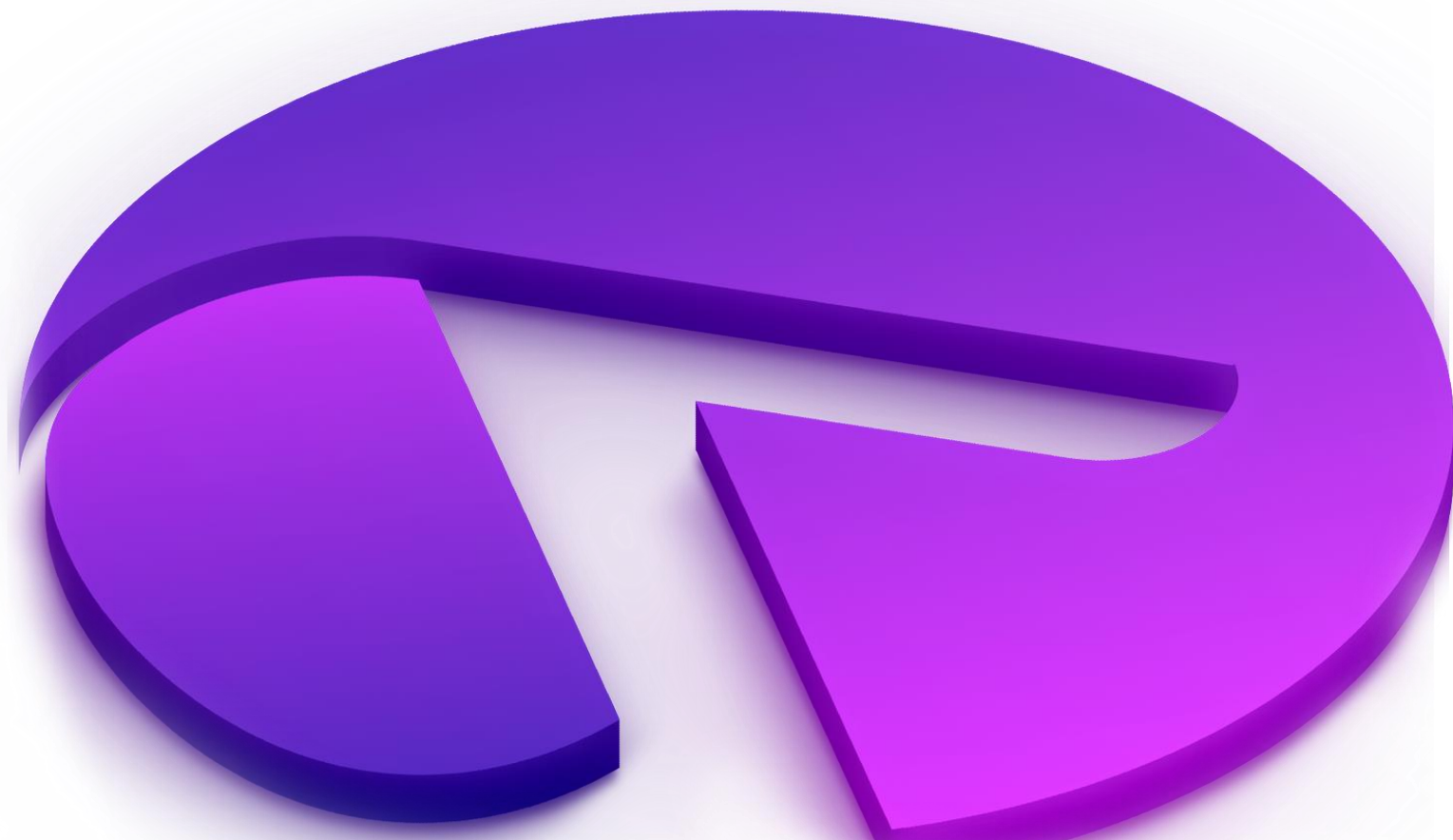
Khuyến nghị: **Tăng tỷ trọng**



Trải nghiệm ngay ứng dụng ABS invest



Trải nghiệm ngay bảng giá ABS Web Trading

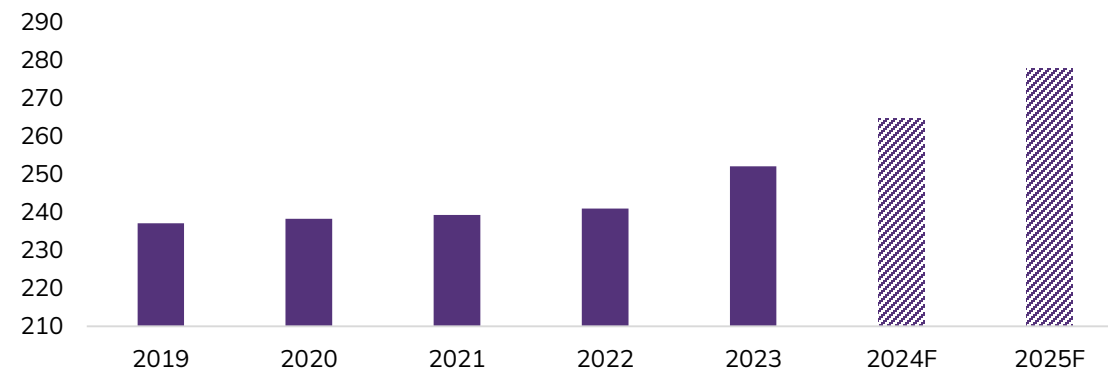


➤ SẢN LƯỢNG HÀNG HÓA THÔNG CẢNG DỰ KIẾN CẢI THIỆN (1/6)

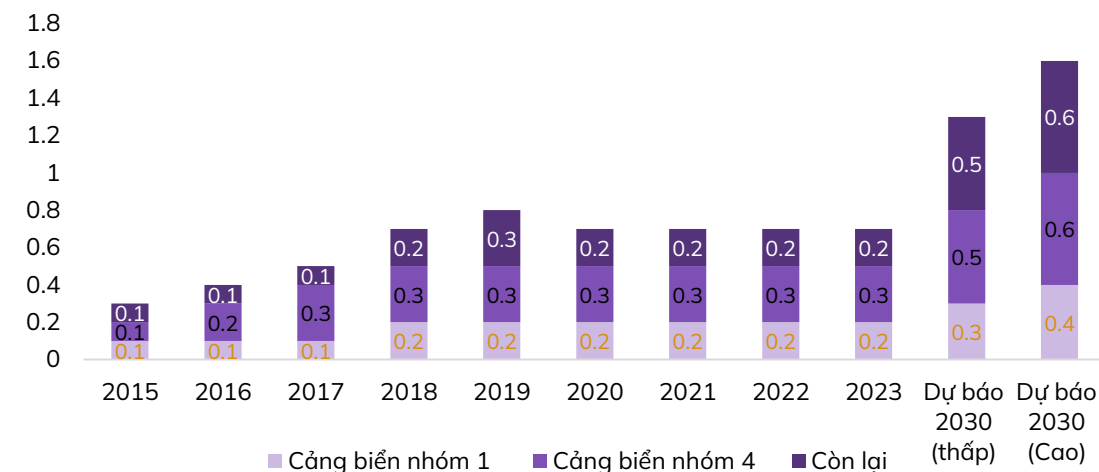
TRONG NĂM 2024, NGÀNH CẢNG BIỂN ĐÃ CÓ SỰ TĂNG TRƯỞNG TÍCH CỰC. DỰ BÁO TRONG NĂM 2025, NGÀNH CẢNG BIỂN SẼ TIẾP TỤC TĂNG TRƯỞNG NHỜ (1) SẢN LƯỢNG HÀNG HÓA THÔNG CẢNG CẢI THIỆN VÀ (2) GIÁ CƯỚC BỐC DỠ HÀNG HÓA DỰ KIẾN ĐI NGANG.

- Theo Cục hàng hải Việt Nam, trong năm 2024, tổng khối lượng hàng hóa thông cảng biển Việt Nam ước đạt 864,4 triệu tấn, tăng 14% so với cùng kỳ. Sự tăng trưởng sản lượng hàng hóa thông cảng biển là do các yếu tố:
 - Tình hình xuất nhập khẩu chung của Việt Nam cải thiện. Theo Tổng cục Hải quan, lũy kế 11T/2024, tổng giá trị xuất khẩu cả nước đạt 715,56 tỷ USD (tăng 15,4% svck), trong đó, trị giá xuất khẩu đạt 369,93 tỷ USD (+14,4% svck) và trị giá nhập khẩu đạt 345,62 tỷ USD (+16,3% svck). Đáng chú ý, sản lượng xuất khẩu đóng góp từ các doanh nghiệp FDI tăng trưởng đáng kể. Số liệu thống kê của Tổng cục Hải quan cũng cho thấy, tính đến hết ngày 15/12/2024, tổng trị giá xuất khẩu hàng hóa của nhóm các doanh nghiệp FDI đạt 275,09 tỷ USD, tăng 12% so với cùng kỳ, chiếm 71% tổng trị giá xuất khẩu của cả nước.
 - Xu hướng dịch chuyển chuỗi cung ứng, chủ yếu là mặt hàng máy tính, linh kiện điện tử. Đây là mặt hàng chủ lực đóng góp tăng trưởng sản lượng ở cả chiều xuất khẩu và nhập khẩu. Xuất khẩu mặt hàng này trong 11 tháng đạt 65,23 tỷ USD (+26,3% svck), nhập khẩu đạt 97,73 tỷ USD (+22,4% svck). Thị trường xuất khẩu chính là Mỹ và thị trường nhập khẩu chính là Trung Quốc.
- Bộ Công thương dự báo trong năm 2025, tình hình xuất khẩu của Việt Nam tiếp tục tăng trưởng đạt 12%, hỗ trợ sản lượng thông cảng tăng trưởng. Theo tầm nhìn Bộ Giao thông Vận tải, đến năm 2030 dự báo hàng hóa thông qua cảng biển Việt Nam sẽ tăng đáng kể so với Quyết định 1579/QĐ-TTg, với hàng container đạt 46,3 triệu TEU (tập trung ở nhóm cảng biển số 1 và 4) và hàng khô đạt 423,5 triệu tấn (chủ yếu từ alumin, gang thép, và than).

Dự báo sản lượng container thông cảng theo năm (triệu tấn)

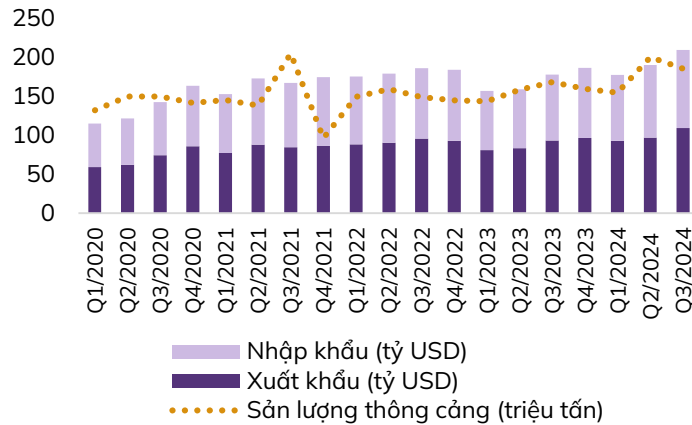


Dự báo sản lượng hàng hóa thông qua tại các cảng biển Việt Nam (tỷ tấn)

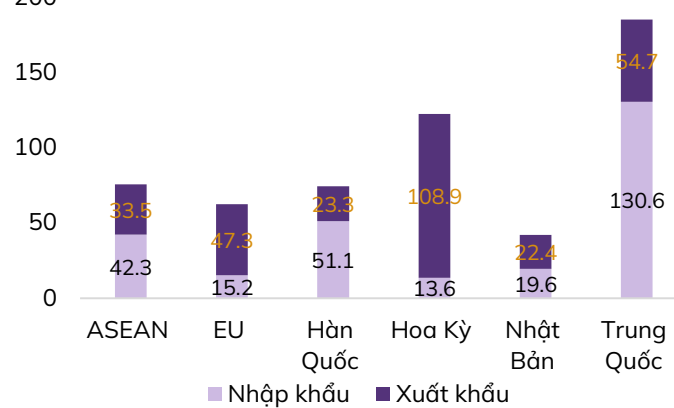


HOẠT ĐỘNG CỦA NGÀNH CẢNG BIỂN CÁC THÁNG ĐẦU NĂM 2024

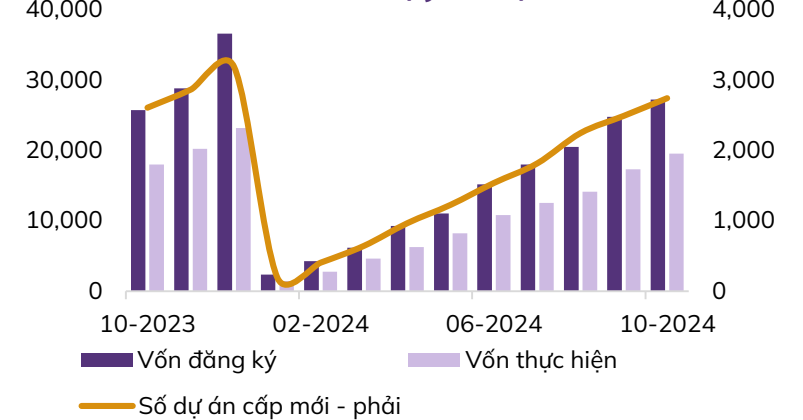
Sản lượng hàng hóa thông cảng và kim ngạch xuất nhập khẩu theo quý



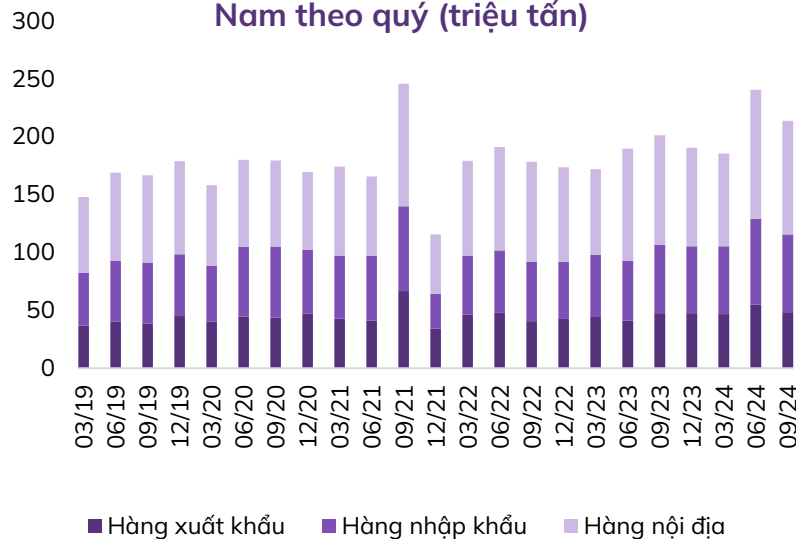
Cơ cấu kim ngạch xuất nhập khẩu 11T/2024 theo thị trường (tỷ USD)



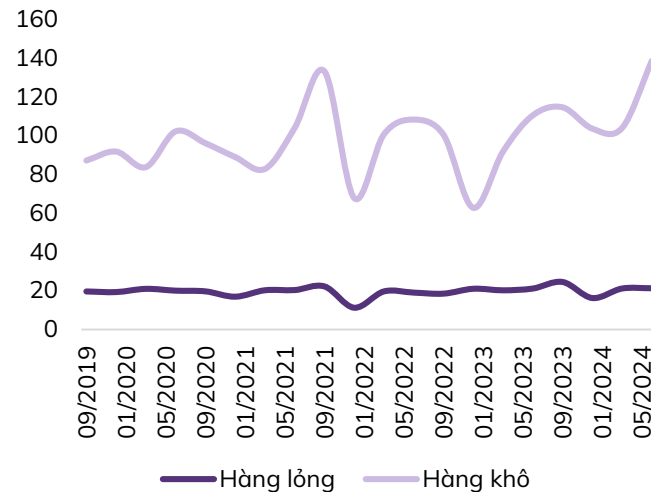
Vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài 11T/2024 (tỷ USD)



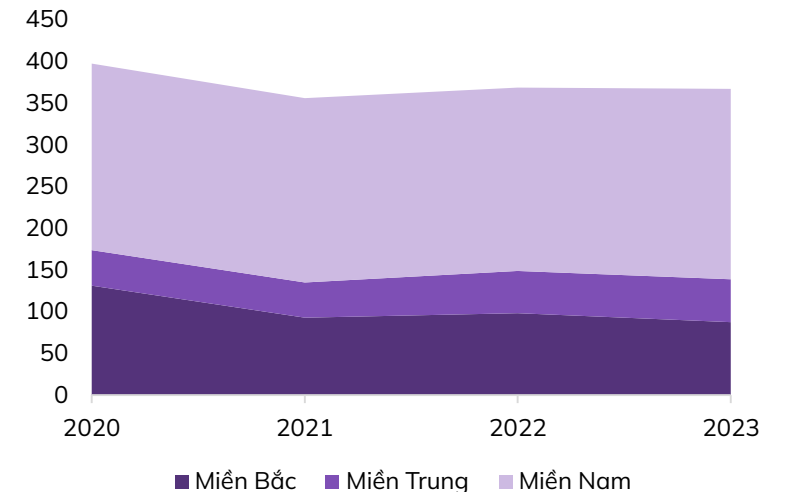
Cơ cấu sản lượng thông cảng biển Việt Nam theo quý (triệu tấn)



Sản lượng hàng lỏng và hàng khô thông cảng (triệu tấn)

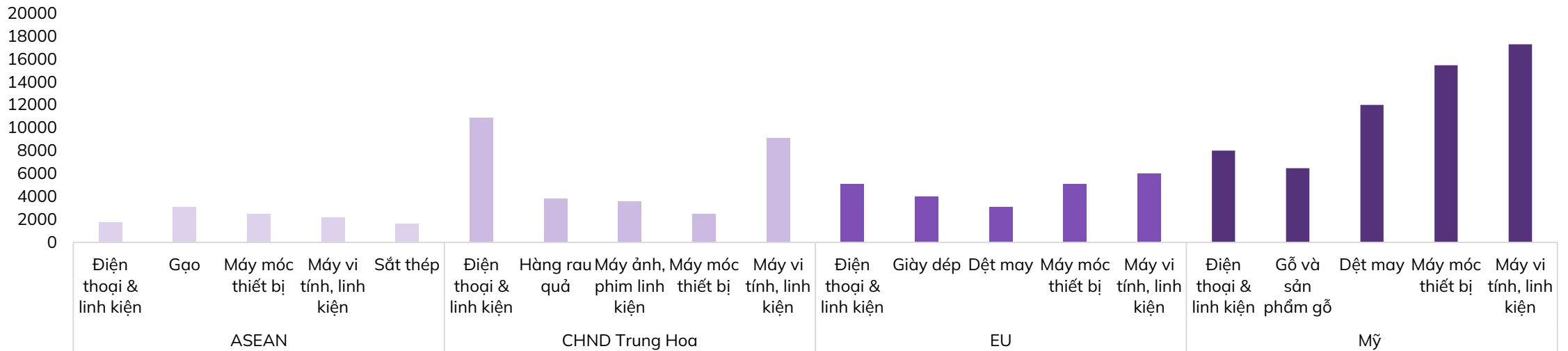


Sản lượng hàng hóa thông cảng theo khu vực (triệu tấn)

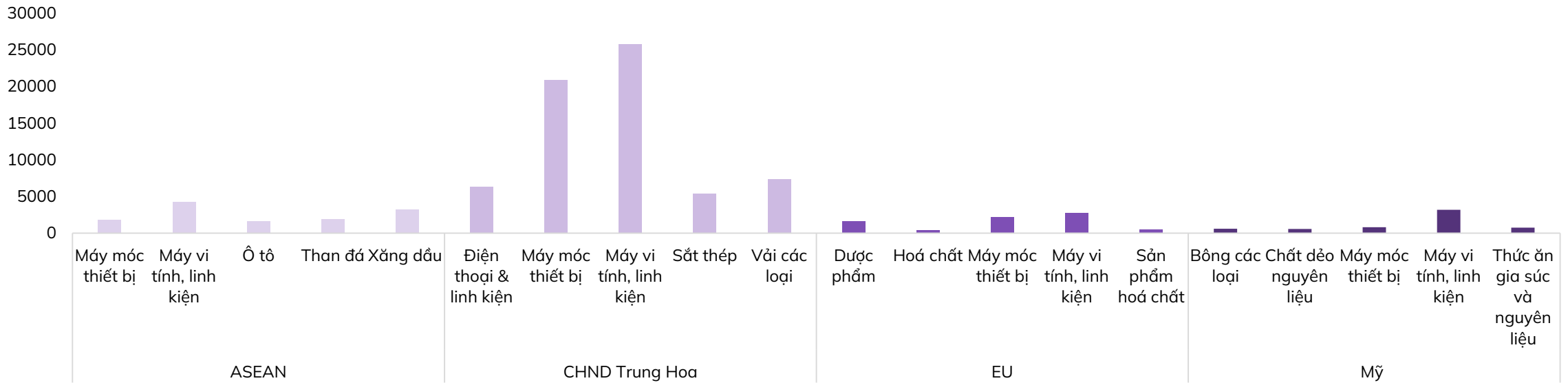


SẢN LƯỢNG HÀNG HÓA THÔNG CẢNG DỰ KIẾN CẢI THIỆN (3/6)

Top 5 mặt hàng xuất khẩu theo khu vực 9T/2024 (triệu USD)



Top 5 mặt hàng nhập khẩu theo khu vực 9T/2024 (triệu USD)



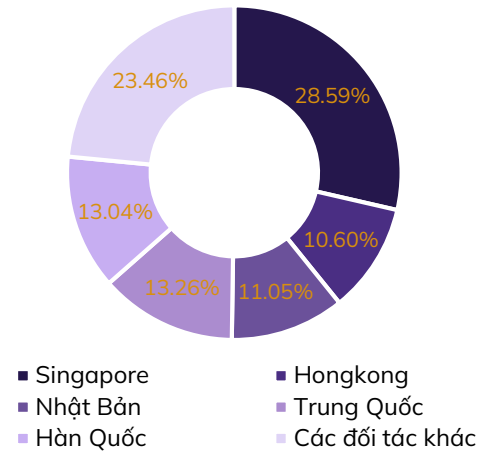
➤ SẢN LƯỢNG HÀNG HÓA THÔNG CẢNG DỰ KIẾN CẢI THIỆN (4/6)

NGUỒN VỐN FDI TĂNG TRƯỞNG TRONG NĂM 2025 LÀ ĐỘNG LỰC THÚC ĐẨY PHÁT TRIỂN NGÀNH CẢNG BIỂN

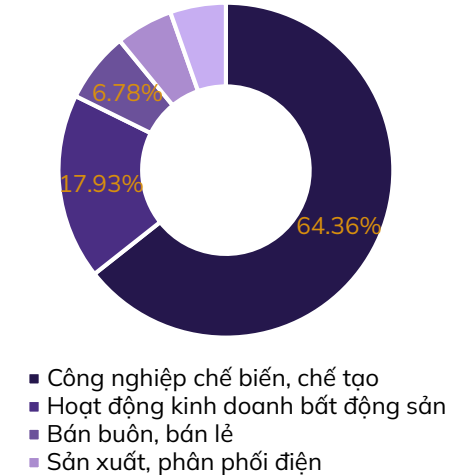
- Lũy kế 11 tháng, tổng vốn đăng ký cấp mới, điều chỉnh và góp vốn mua cổ phần của nhà đầu tư nước ngoài đạt gần 31,4 tỷ USD, với FDI giải ngân ước tính khoảng 21,7 tỷ USD, tăng 7,1% so với năm 2023.
- Nhiều tập đoàn công nghệ hàng đầu như Qualcomm, Google, Meta, LAM Research, Qorvo, AIChip, v.v đã có kế hoạch cụ thể chuyển dịch chuỗi cung ứng sang Việt Nam. Theo đó, Việt Nam hiện có 174 dự án FDI trong lĩnh vực bán dẫn với tổng vốn đăng ký gần 11,6 tỷ USD. Đặc biệt, vào tháng 12/2024, thỏa thuận hợp tác giữa Chính phủ Việt Nam và Tập đoàn Công nghệ số một thế giới NVIDIA đã được ký kết, mở ra cơ hội thu hút thêm đầu tư và nâng cao năng lực công nghệ trong lĩnh vực sản xuất chip và thiết bị bán dẫn.
- Theo chủ tịch JCI Việt Nam, giải ngân vốn FDI vào Việt Nam trong 2025 có thể đạt kỷ lục mức trên 30 tỷ USD, nhờ hấp lực từ các ngành công nghiệp trọng điểm như bán dẫn, trí tuệ nhân tạo, chuyển đổi số, logistics, dược phẩm. Các yếu tố hỗ trợ tăng trưởng FDI bao gồm:
 - Xu hướng dịch chuyển chuỗi cung ứng khi các công ty áp dụng chiến lược “Trung Quốc +1”;
 - Việt Nam tham gia các hiệp định thương mại quan trọng bao gồm CPTPP và EVFTA giúp tiếp cận các thị trường lớn và
 - Các yếu tố vĩ mô hỗ trợ như ổn định chính trị, tăng trưởng kinh tế.

Tuy nhiên, theo Oxford Economics, dòng vốn FDI có thể chậm lại trong các tháng đầu năm do các nhà đầu tư chờ đợi các thông báo thuế quan đối từ chính quyền Trump đối với Việt Nam.

Cơ cấu vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài theo đối tác 11T/2024

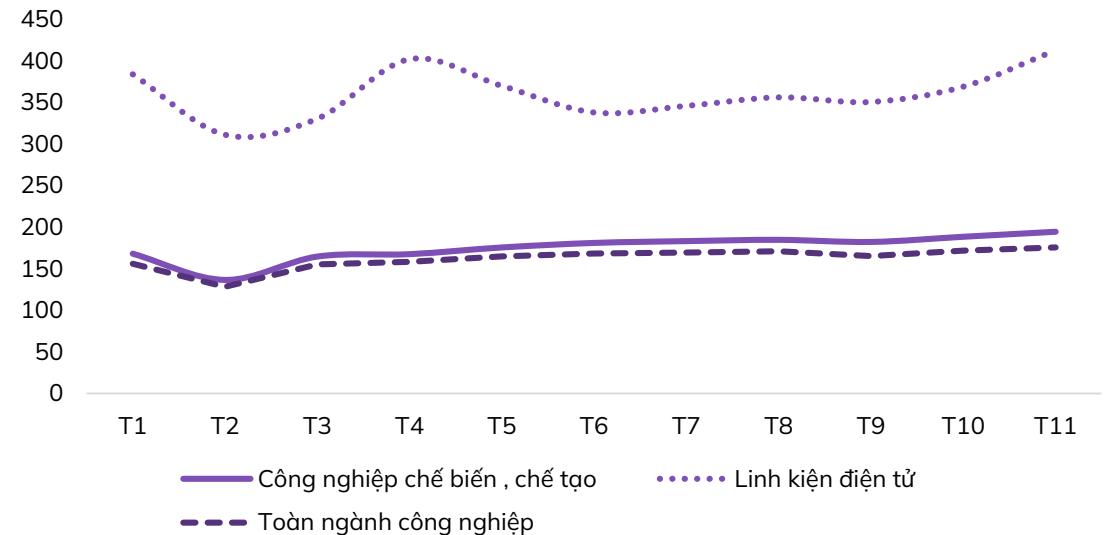


Cơ cấu vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài theo ngành 11T/2024



Nguồn: Fiinpro, ABS Research

Chỉ số sản xuất công nghiệp Việt Nam 11T/2024

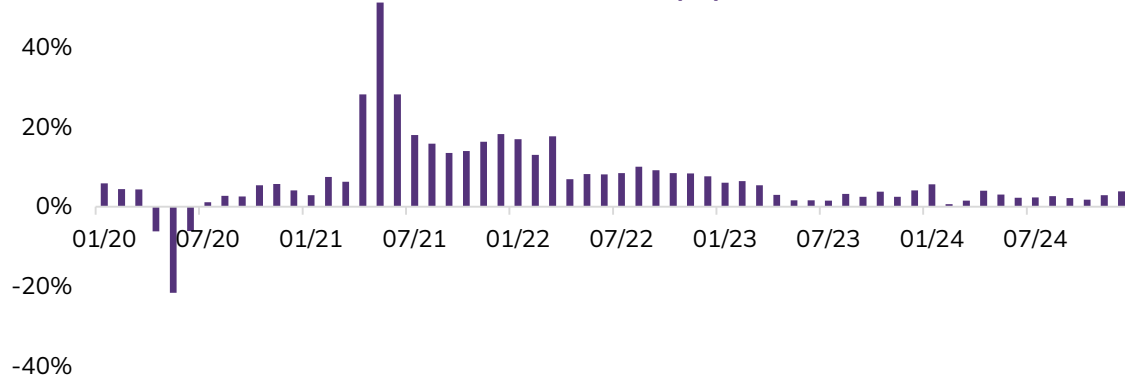


Nguồn: GSO, ABS Research

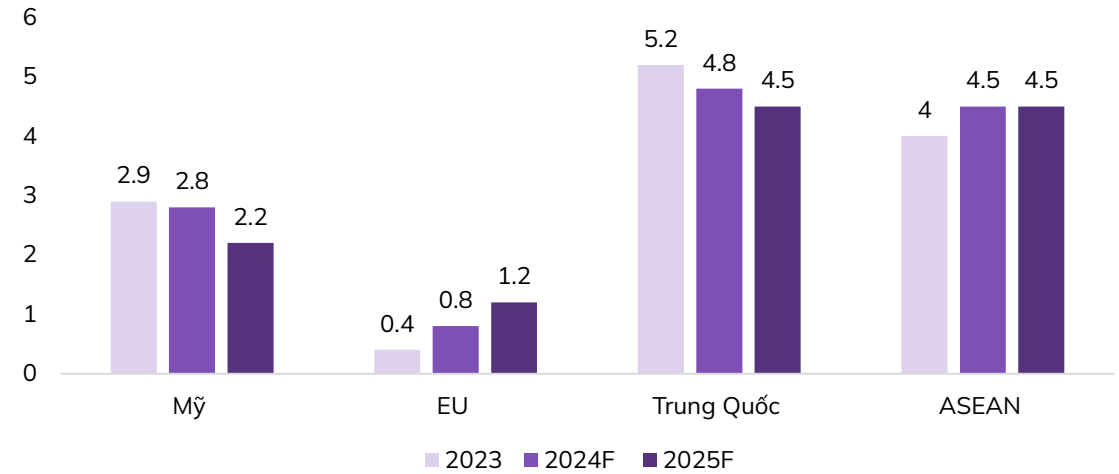
SẢN LƯỢNG HÀNG HÓA THÔNG CẢNG TĂNG TRƯỞNG NHỜ PHỤC HỒI TIÊU DÙNG TẠI CÁC THỊ TRƯỜNG CHÍNH

- Chúng tôi kỳ vọng sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển VN có thể gia tăng nhờ sự phục hồi kinh tế từ các thị trường chính như Mỹ, Châu Âu, Trung Quốc
- Theo dự báo từ IMF, tăng trưởng của nền kinh tế Mỹ dự kiến sẽ đạt mức 2,8% vào năm 2024 và giảm xuống mức 2,2% năm 2025.
 - Doanh số bán lẻ trên thực tế của Mỹ vẫn đang tăng trưởng tương đối tốt đạt 0,7% MoM và 3,8% YoY vào tháng 11/2024, theo công bố ngày 17/12 từ Cơ quan Thống kê của Bộ Thương mại. Phục hồi tiêu dùng chủ yếu xuất phát từ mức tăng của tiền lương thực tế và giá trị tài sản.
 - Tuy nhiên, tiêu dùng tại Mỹ vẫn còn một số điểm hạn chế khi dấu hiệu giảm tiêu dùng diễn ra tại các hộ gia đình thu nhập thấp. Tăng trưởng chi tiêu tiêu dùng dự báo sẽ đạt mức 2,7% trong năm 2024 và giảm xuống 2,2% trong năm 2025 khi sự tăng trưởng việc làm chậm lại ảnh hưởng đến xu hướng thu nhập, và giá cả cùng lãi suất vẫn duy trì ở mức cao, theo EY.

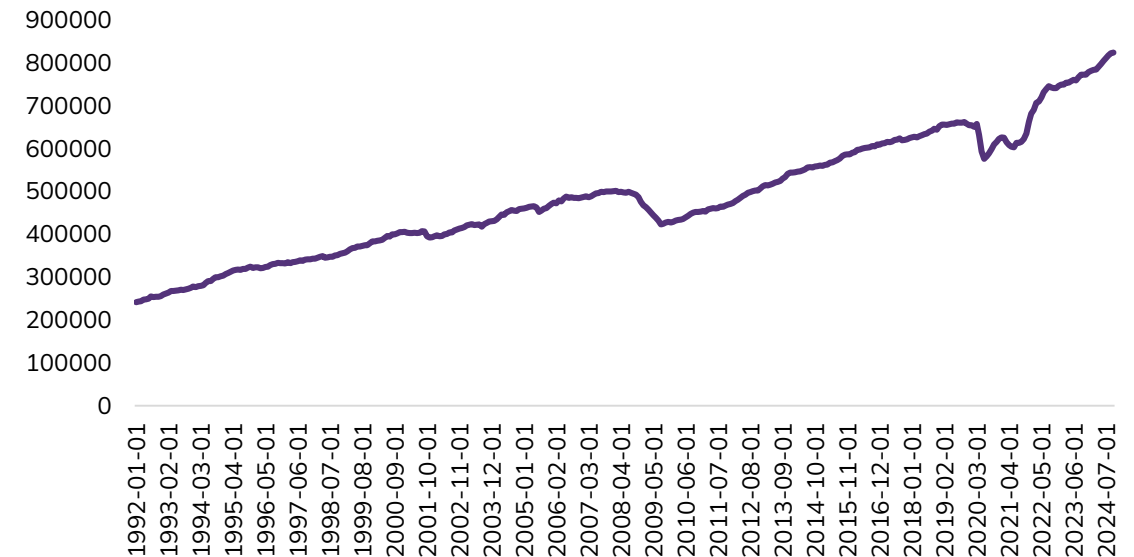
Tăng trưởng doanh số bán lẻ YoY tại thị trường Mỹ tính đến T11/2024 YoY (%)



Dự báo tăng trưởng GDP tại các thị trường chính (%)



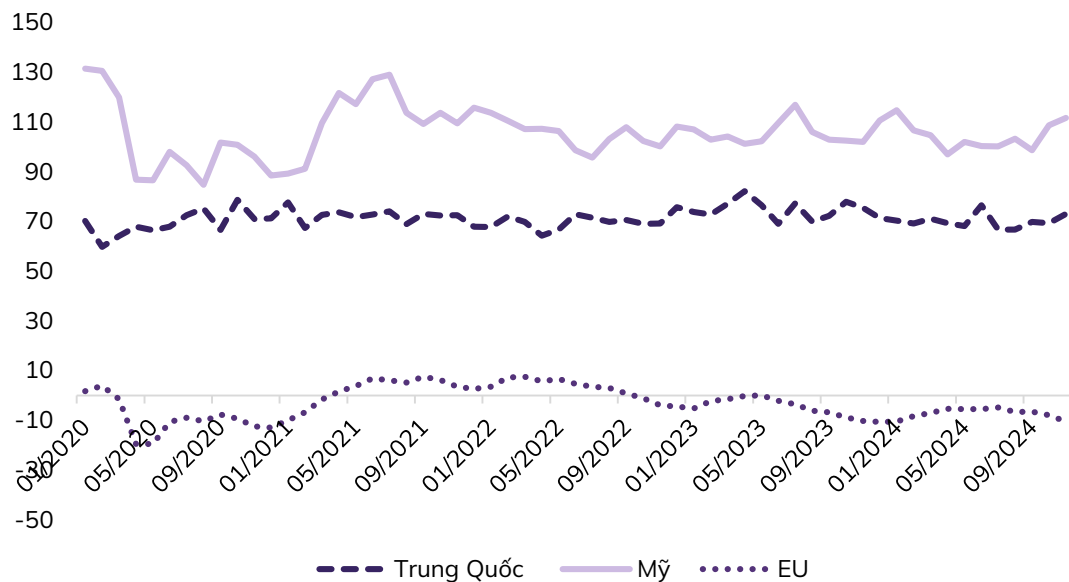
Tồn kho bán lẻ Mỹ (triệu USD)



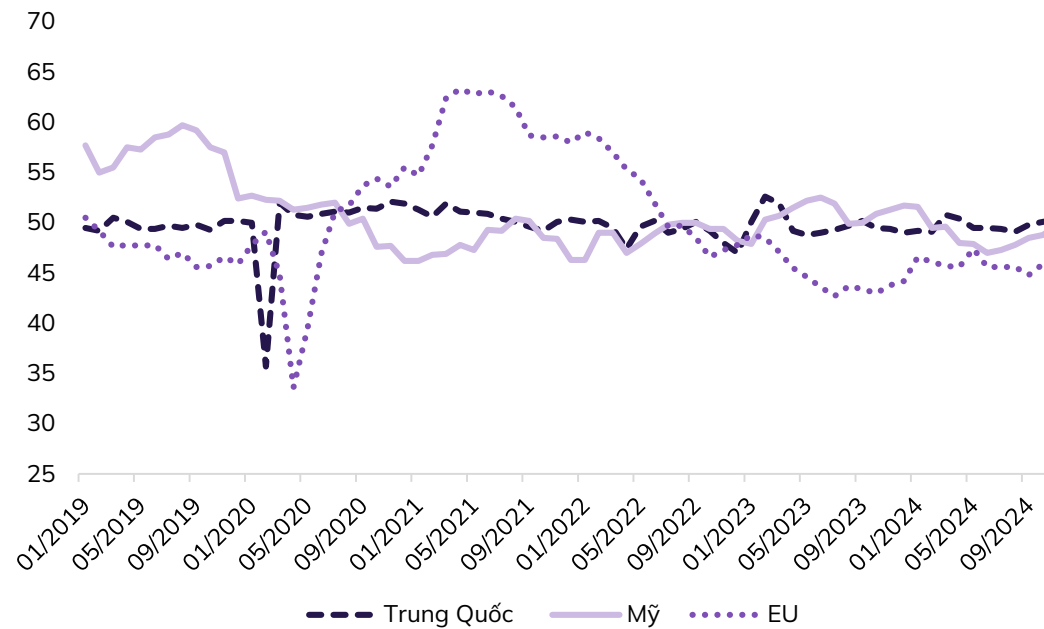
SẢN LƯỢNG HÀNG HÓA THÔNG CẢNG TĂNG TRƯỞNG NHỜ PHỤC HỒI TIÊU DÙNG TẠI CÁC THỊ TRƯỜNG CHÍNH (tiếp)

- Đối với các nước châu Âu, tăng trưởng của nền kinh tế dự kiến sẽ tăng lên mức 1,2% theo IMF. Tuy gặp phải thách thức từ bất ổn chính trị, rủi ro thuế quan và các thách thức trong ngành sản xuất, tiêu dùng tại EU có thể phục hồi trong năm 2025 nhờ mức tăng trong thu nhập thực tế và kỳ vọng giảm tỷ lệ tiết kiệm theo Goldman Sachs.
- Đối với thị trường Trung Quốc: World Bank tăng dự báo tăng trưởng kinh tế Trung Quốc lên 4,8% trong năm 2025. Theo Cục Thống kê Trung Quốc, trong tháng 11, tăng trưởng doanh số bán lẻ của Trung Quốc tăng đạt 3% svck, tuy nhiên giảm 1,8 điểm phần trăm so với tháng trước. Đầu tháng 12/2024, Trung Quốc đã tuyên bố áp dụng một chính sách tiền tệ "nới lỏng hợp lý" lần đầu tiên trong 14 năm, kết hợp với chính sách tài khóa chủ động nhằm thúc đẩy tăng trưởng kinh tế trong năm tới, trong đó tập trung vào việc thúc đẩy nhu cầu trong nước và tiêu dùng. Chúng tôi cho rằng các chính sách này sẽ có ảnh hưởng tích cực đến nền kinh tế nói chung và tiêu dùng nói riêng nhờ việc giảm lãi suất vay và tăng cung tiền, giúp giảm chi phí vay mượn, thúc đẩy chi tiêu cá nhân và tạo niềm tin vào nền kinh tế.
- Đối với các nước ASEAN, triển vọng tăng trưởng trong năm 2025 là 4,5% - 4,7% nhờ hồi phục du lịch và kỳ vọng vào thị trường bán dẫn.

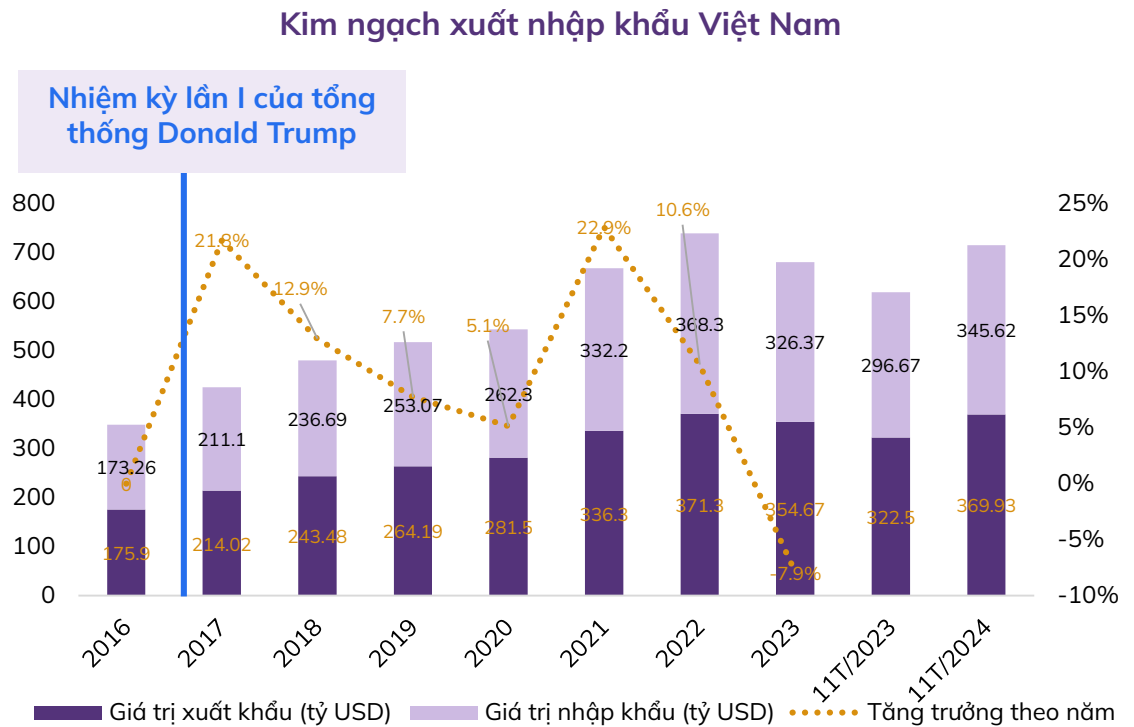
Chỉ số niềm tin tiêu dùng đến T11/2024



Chỉ số quản lý thu mua PMI đến T11/2024



- Các doanh nghiệp ngành Cảng biển có thể hưởng lợi từ chính sách thuế quan của tổng thống Donald Trump nhờ xu hướng tích trữ hàng tồn kho trước khi chính sách thuế được áp dụng.
 - Trong nhiệm kỳ lần I, tổng thống Trump đã áp mức thuế bổ sung 10-20% cho hàng hóa nhập khẩu từ Trung Quốc từ năm 2018. Dữ liệu lịch sử cho thấy, kim ngạch xuất nhập khẩu tại Việt Nam đã tăng trưởng mạnh trong năm đầu tiên 2017 đạt 21,6% và giảm dần vào các năm sau đó.
 - Trong nhiệm kỳ mới, Trump đề xuất mức thuế quan rất cao đến 60% cho hàng hóa Trung Quốc và mức thuế 10-20% cho mọi mặt hàng nhập khẩu. Chúng tôi kỳ vọng các công ty ngành cảng sẽ được hưởng lợi nhờ xu hướng tích trữ hàng tồn kho trước những lo ngại về rủi ro thuế quan tương tự như năm 2017.
- Tuy nhiên, chính sách thuế quan này cũng tiềm tàng các rủi ro, ảnh hưởng đến sản lượng hàng hóa thông cảng. Cụ thể, việc áp thuế linh kiện chip của Trung Quốc, dù được lắp ráp ở đâu, có thể khiến các hàng hóa từ Việt Nam, nơi các nhà máy sản xuất và lắp ráp linh kiện điện tử lớn của Trung Quốc đặt cơ sở, phải chịu mức thuế cao hơn, giảm khả năng cạnh tranh và sản lượng. Trong dài hạn, cuộc chiến thuế quan là cuộc chiến “không có bên nào chiến thắng”. Việc áp thuế quan ngược lại có thể trở thành con dao hai lưỡi đối với nền kinh tế Mỹ khi làm tăng chi phí nhập khẩu đầu vào, giảm nhu cầu từ bên ngoài. Trong khi đó, các nền kinh tế khác cũng có rất nhiều khả năng có các chính sách chống trả đối với việc áp thuế quan.
- Ngoài ra, các chính sách ông Trump đề ra khả năng cao chủ yếu phục vụ mục tiêu để tối đa hóa đòn bẩy đàm phán và đồng thời hạn chế khả năng lạm phát nóng trở lại. Do đó, các tác động của chính sách thuế quan sẽ cần được theo dõi và phụ thuộc vào mức thuế được áp dụng trên thực tế cũng như phản ứng từ các nước trong việc đa dạng hóa chuỗi cung ứng để phù hợp với tình hình.

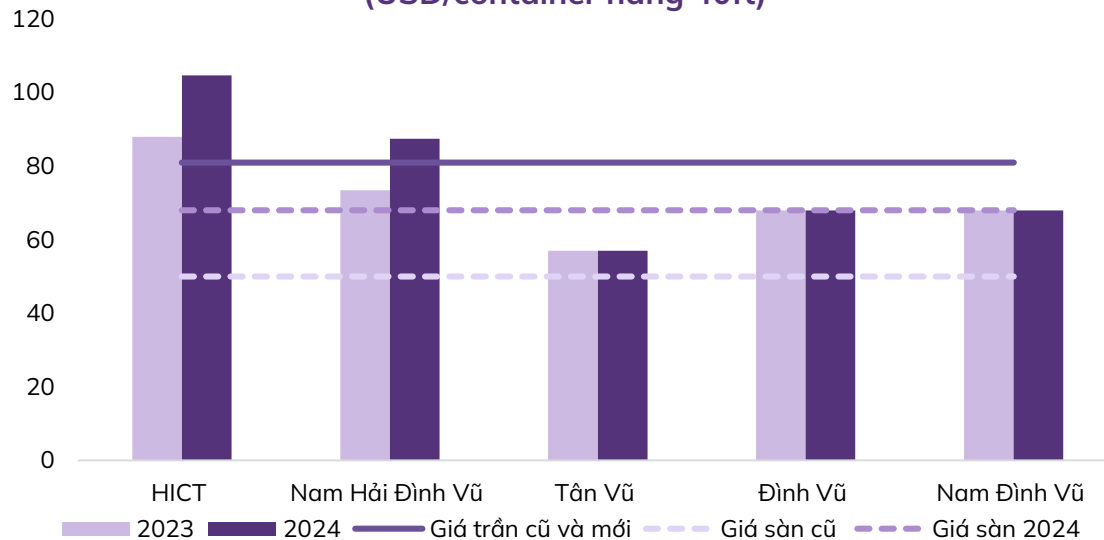


Nguồn: GSO, ABS Research

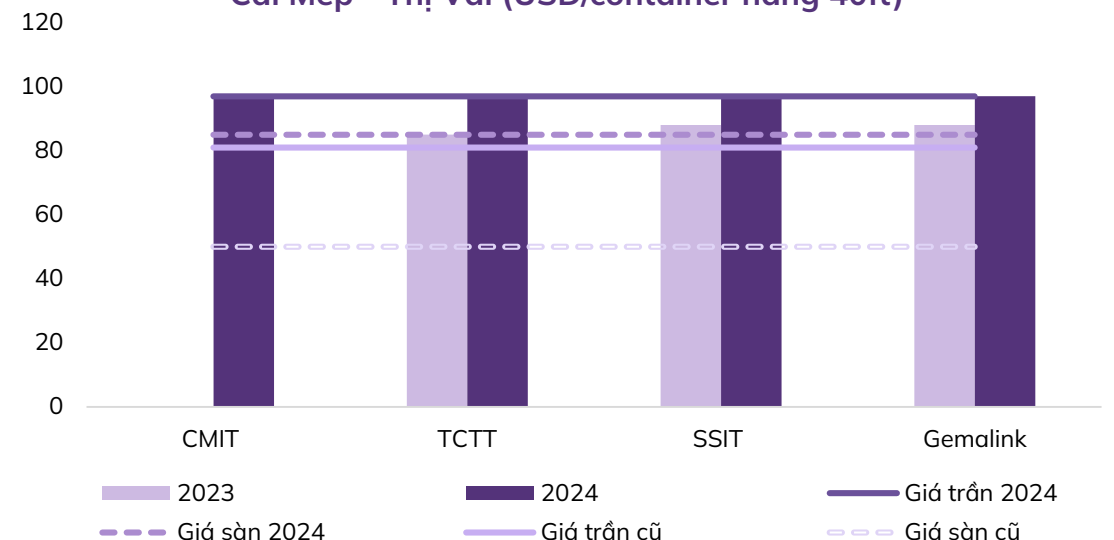
GIÁ DỊCH VỤ BỐC DỠ CẢNG DỰ KIẾN SẼ ĐI NGANG

- Trong năm 2024, giá dịch vụ tại các cảng quy định theo khung giá trần, sàn theo thông tư 39/2023/TT-BGTVT đã tăng từ 8-10% so với năm 2023. Do vậy, dự kiến trong năm 2025, giá dịch vụ nói chung không còn nhiều dư địa tăng trưởng và sẽ bị ảnh hưởng theo vị thế cạnh tranh của từng cảng.
- Tại khu vực cảng Hải Phòng, giá dịch vụ bốc dỡ container có sự chênh lệch đáng kể nhưng phần lớn vẫn nằm gần mức giá sàn. Các cảng ở hạ lưu sông Cấm, như Nam Hải Đình Vũ, Vip Green, và Nam Đình Vũ, có thể áp dụng mức giá cao hơn với lợi thế vị trí thuận lợi và khả năng đón tàu lớn. Các cảng thượng nguồn, bị giới hạn bởi vị trí địa lý ít thuận lợi và chỉ tiếp nhận được tàu nhỏ, có xu hướng áp dụng mức giá thấp hơn. Trong năm 2025, do cạnh tranh ở khu vực Hải Phòng tăng cao do sự đóng góp thêm công suất tại các dự án Lạch Huyện, dự kiến giá cước sẽ tiếp tục giữ ở mức gần với mức giá sàn.
- Tại khu vực cảng Cái Mép - Thị Vải, mặc dù cạnh tranh thấp hơn nhưng do nhu cầu vận chuyển hàng hóa cao, giá cước các công ty đều gần sát với giá trần và ít có sự chênh lệch. Dự kiến với nhu cầu vận chuyển tiếp tục tăng, giá cước dự kiến sẽ giữ mức này trong thời gian tới.

Giá cước quốc tế khu vực Hải Phòng (USD/container hàng 40ft)



Giá cước quốc tế các cảng thuộc khu vực Cái Mép - Thị Vải (USD/container hàng 40ft)



ÁP LỰC CẠNH TRANH GIA TĂNG

TRONG NĂM 2025, CẠNH TRANH GIỮA CÁC DOANH NGHIỆP CẢNG BIỂN SẼ GIA TĂNG, ĐẶC BIỆT Ở KHU VỰC LẠCH HUYỆN DO DƯ THỪA CÔNG SUẤT

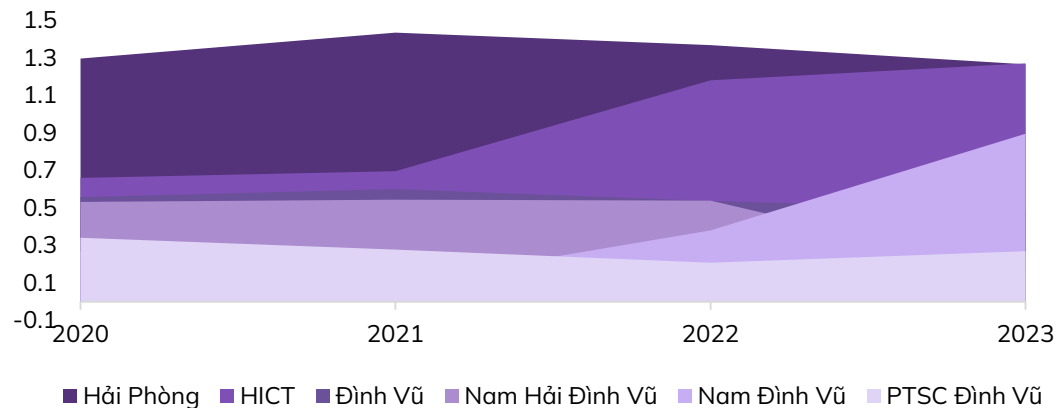
- **Cạnh tranh gay gắt sẽ diễn ra ở khu vực cảng Hải Phòng do gia tăng công suất thiết kế.** Tại khu vực này, tổng cộng sẽ có 3 dự án mở rộng công suất trong năm 2025. Cụ thể, tại khu bến cảng nước sâu Lạch Huyện, bốn bến cảng mới đi vào hoạt động dự kiến nâng công suất thiết kế khu bến này lên gấp 3 lần. Trong khi đó, Nam Đình Vũ 3 của GMD đi vào hoạt động trong cuối năm 2025 cũng sẽ tăng công suất lên 650.000 TEU/năm. Gia tăng công suất thiết kế trong khi nguồn cung hàng hóa chưa có biến chuyển tích cực trong năm 2025 dẫn đến tình trạng dư thừa công suất.
- **Các cảng nước sâu hưởng lợi nhờ xu hướng gia tăng cỡ tàu.** Theo BIMCO, các hãng tàu container có xu hướng đặt hàng tàu cỡ trung đến lớn (12k-17k TEU) chiếm 50% tỷ lệ đặt hàng năm 2024 và dự kiến đạt 60% trong năm 2025 do (1) tăng trưởng nhu cầu vận chuyển và (2) giúp các hãng tàu tối ưu chi phí. Vì vậy, các bến container Lạch Huyện đi vào hoạt động sẽ gây áp lực lớn lên các cảng phía trong hạ nguồn khi các hãng tàu tăng kích cỡ để vào cảng nước sâu.

Các dự án đầu tư mở rộng cảng tại Hải Phòng

Tên dự án	Công ty	Dự kiến khai thác	Công suất (TEU/năm)	Cỡ tàu tiếp nhận (DWT)
Lạch Huyện 3,4	PHP	Q1/2025	1,1 triệu	100.000
Lạch Huyện 5,6	Hateco	Q1/2025	1,8 triệu	100.000 – 160.000
Nam Đình Vũ 3	GMD	Q4/2025	650.000	48000
Lạch Huyện 7,8	Tân Cảng Sài Gòn	Q2/2026	1,5 triệu	N/A

Nguồn: ABS Research

Sản lượng container tại khu vực Hải Phòng (triệu TEU)



Nguồn: Cục Hải quan, ABS Research

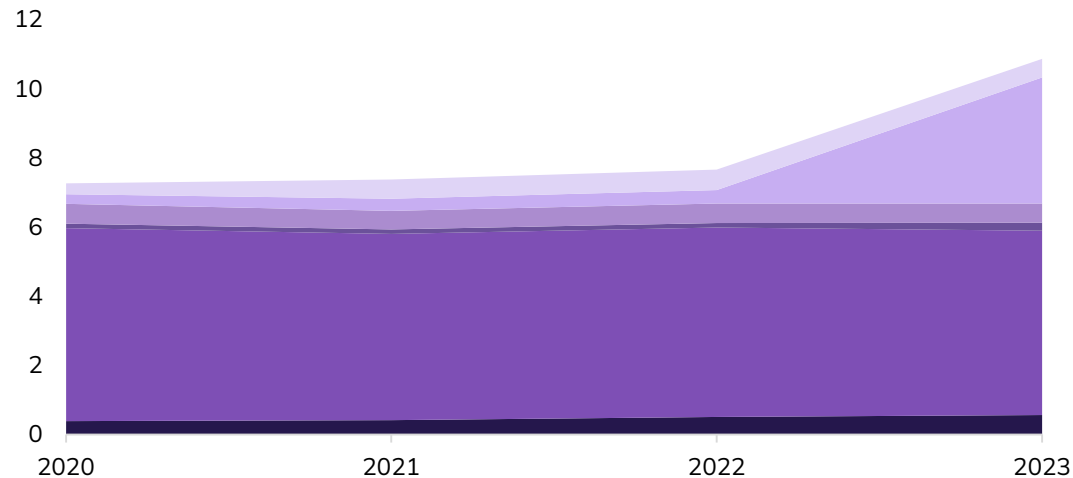


Khu vực cảng nước sâu quốc tế

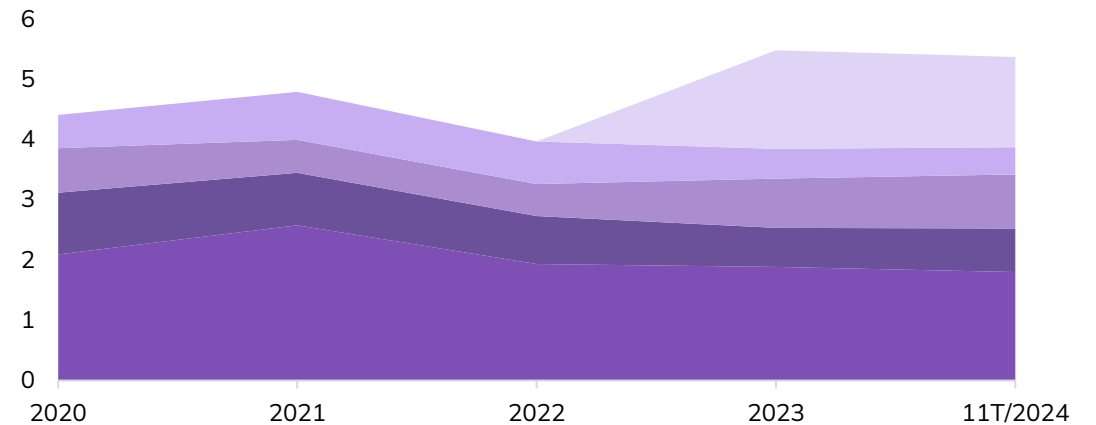
❖ Khu vực cảng miền Nam có áp lực cạnh tranh thấp hơn và là động lực tăng trưởng trong năm 2025

- **Cụm Cảng Cái Mép-Thị Vải:** Trong năm 2025, với được định hướng phát triển thành một trung tâm chuyển tải quốc tế, các cảng tại cụm cảng này sẽ được hưởng lợi nhờ vào lợi thế là cảng nước sâu tự nhiên giúp thu hút tàu lớn và vị trí chiến lược gần các tuyến đường hàng hải quốc. Tại đây, áp lực nguồn cung sẽ không quá cao vì chỉ có dự án Gemalink 2A của GMD dự kiến đi vào hoạt động vào nửa cuối năm 2027. Trong khi đó, dự án cảng Cần Giờ, lớn nhất khu vực, hiện vẫn đang trong giai đoạn thẩm định và dự kiến hoàn thành trước năm 2030.
- **Cụm Cảng Hồ Chí Minh – Cát Lái:** Với kỳ vọng kinh tế phục hồi tại thị trường châu Âu và châu Mỹ cùng với các hoạt động FDI sôi nổi, chúng tôi cho rằng sản lượng container qua cảng tại khu vực TP Hồ Chí Minh sẽ có xu hướng tăng trưởng nhờ tiếp nhận nguồn hàng từ các khu công nghiệp lớn tại Bình Dương, Đồng Nai, Long An. Trong đó, Cảng Tân Cảng Cát Lái tiếp tục chiếm giữ vai trò chủ đạo tại cụm cảng này (hiện tại trong năm 2024 sản lượng container thông cảng chiếm gần 75% thị phần khu vực).

Sản lượng container khu vực TPHCM (triệu TEU)



Sản lượng container khu vực Thị Vải - Cái Mép (triệu TEU)



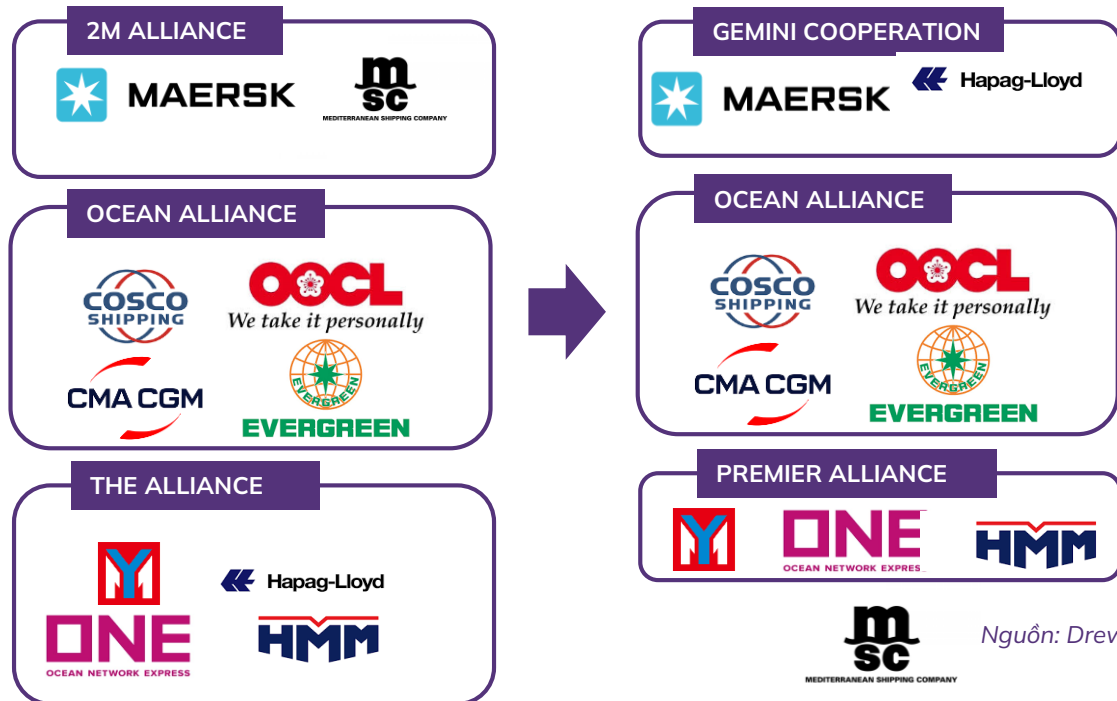
■ Đồng Nai ■ Tân Cảng Cát Lái ■ Sài Gòn ■ VICT ■ Bến Nghé ■ ICT Phú Hữu

■ TCIT + TCCT ■ CMIT ■ TCTT ■ SSIT ■ Gemalink

THAY ĐỔI LIÊN MINH HÃNG TÀU THAY ĐỔI CẤU TRÚC THỊ PHẦN

- Từ 2025, liên minh 2M và THE Alliance tan rã và lập thành 3 liên minh mới là Gemini Cooperation, Ocean Alliance và Premier Alliance cùng MSC hoạt động riêng biệt. Sự thay đổi này sẽ xác định lại các tuyến thương mại và phân bổ lại công suất của các hãng tàu, do đó ảnh hưởng lên chuỗi cung ứng toàn cầu và định vị lại các cảng trung chuyển để phù hợp với liên minh mới.
- Đối với các cảng Việt Nam, việc thay đổi cấu trúc liên minh các hãng tàu tạo ra cơ hội thu hút lượng khách trung chuyển quốc tế đặc biệt tới các cảng nước sâu để làm hàng, ảnh hưởng lớn đến sản lượng hàng xếp dỡ và hiệu suất cảng. Cụ thể, khu vực Cái Mép – Thị Vải được đánh giá có lợi thế cạnh tranh tốt và sẽ hưởng lợi khi có nhiều hãng tàu hàng đầu thế giới đang hoạt động.

Thay đổi cấu trúc liên minh các hãng tàu từ năm 2025



Nguồn: Drewry

Tổng hợp hãng tàu và cảng làm hàng tại khu vực Hải Phòng

Hãng tàu	Cảng
Maersk	Tân Vũ, Vip Green, HICT, Nam Hải Đình Vũ
CMA CGM	Nam Đình Vũ, Nam Hải Đình Vũ, Vip Green, HICT, Tân Vũ
Cosco	HICT, PTSC Đình Vũ, Nam Hải Đình Vũ
ONE	VIMC Đình Vũ, Chùa Vẽ, Nam Hải, Nam Đình Vũ, Hải An, HICT, PTSC Đình Vũ, Tân Vũ
Evergreen	Tân Vũ, Vip Green, HICT, Nam Hải Đình Vũ, Green

Tổng hợp cảng và cổ đông chiến lược tại Cái Mép – Thị Vải

Cảng	Cổ đông nội	Cổ đông ngoại	Hãng tàu
CMIT	VIMC, Cảng Sài Gòn	APM Terminals	Maersk
SSIT	VIMC, Cảng Sài Gòn	SSA Holdings Intl.	MSC (đối tác VIMC)
TCIT	Tân Cảng Sài Gòn	Wan Hai, Hanjin, Mitsui O.S.K	Wan Hai, Hanjin, Mitsui O.S.K
Gemalink	Gemadep	CMA Terminals	CMA – CGM
SP – PSA	VIMC, Cảng Sài Gòn	PSA International	MSC (đối tác VIMC)

Nguồn: Fiiratings

☛ CỔ PHIẾU KHUYẾN NGHỊ - GMD, VSC

Khuyến nghị: Chúng tôi lựa chọn cổ phiếu trên các tiêu chí

- Doanh nghiệp có công suất và thị phần lớn, vị trí địa lý thuận lợi và hệ sinh thái logistics hoàn thiện.
- Sức khỏe tài chính lành mạnh, rủi ro vay nợ ở mức an toàn.
- Phương pháp định giá: dựa trên phương pháp so sánh P/E, P/B.

Chỉ tiêu	GMD			VSC		
	2023	2024F	2025F	2023	2024F	2025F
Doanh thu	3.846	4.650	4.914	2.181	2.733	2.965
%YoY	-1,3%	20,9%	5,7%	8,6%	25,3%	8,5%
LNG	1.778	2.146	2.258	654	865	949
Biên LNG (%)	46,2%	46,5%	47,2%	30,0%	31,6%	32%
LNST Công ty mẹ	2.251	1.594	1.699	199	232	254
%YoY	126%	-29,1%	6,6%	-49%	16,6%	9,5%
EPS (đ/cp)	6.622	3.467	3.695	1.492	809	886
BVPS (đ/cp)	28.050	29.354	31.047	21.600	16.947	17.923
Nợ/VCSH (lần)	0,20	0,14	0,13	0,48	0,47	0,48
ROA (%)	19,1%	11,5%	10,6%	3,8%	3,9%	4,1%
ROE (%)	28,7%	15,4%	13,7%	6,0%	4,8%	5,4%

➤ CỔ PHIẾU KHUYẾN NGHỊ - GMD, VSC

CÔNG TY CỔ PHẦN GEMADEPT (GMD - HOSE) – KHẢ QUAN

GIÁ TẠI 29/11/2024: 64.700 VNĐ/cp – GIÁ MỤC TIÊU: 72.200 VNĐ/cp (+11,6%)

LUẬN ĐIỂM ĐẦU TƯ

- ✓ **KQKD 9T/2024:** Doanh thu thuần tăng trưởng mạnh svck đạt 3.420 tỷ đồng (+22% svck) nhờ đà phục hồi thương mại đặc biệt tại cảng Nam Đình Vũ và Gemalink. Sản lượng thông quan tại Cảng Nam Đình Vũ là 680.000 TEUs, tăng 66,5% svck trong khi sản lượng thông quan tại Gemalink đạt 998.000 TEUs, tăng 102% svck. LNST của Cổ đông Công ty mẹ đạt 1.225 tỷ đồng (-42% svck), chủ yếu do không còn khoản lãi bất thường 1.840 tỷ đồng chuyển nhượng vốn đầu tư cảng Nam Hải Đình Vũ.
- ✓ Gia tăng sản lượng trong năm 2025 chủ yếu đến từ các yếu tố (1) Cảng nước sâu Gemalink hưởng lợi từ việc là cảng nước sâu với vị trí thuận lợi tại khu vực Cái Mép – Thị Vải; hợp tác cùng hãng tàu quốc tế giúp thu hút khách hàng và xu hướng gia tăng kích cỡ tàu container và (2) Dự án Nam Đình Vũ 3 bắt đầu xây dựng từ cuối năm 2024 và đi vào hoạt động cuối năm 2025 dự kiến nâng công suất của cụm cảng Nam Đình Vũ lên 1,8 triệu TEU. Ngoài ra việc nâng cấp, nạo vét luồng kênh Hà Nam sẽ giúp Nam Đình Vũ đón được thêm tàu cỡ 48.000 DWT từ đó gia tăng sản lượng.
- ✓ Ngoài ra, lợi nhuận từ công ty liên kết, chủ yếu là Gemalink và SCS kỳ vọng tăng trong năm 2025, đóng góp thêm vào kết quả lợi nhuận.

RỦI RO

- ✓ Cạnh tranh về giá gay gắt ở khu vực cảng Hải Phòng khi các dự án Lạch Huyện 3,4 (PHP) và Lạch Huyện 5,6 (Hateco) đi vào hoạt động.



➤ CỔ PHIẾU KHUYẾN NGHỊ - GMD, VSC

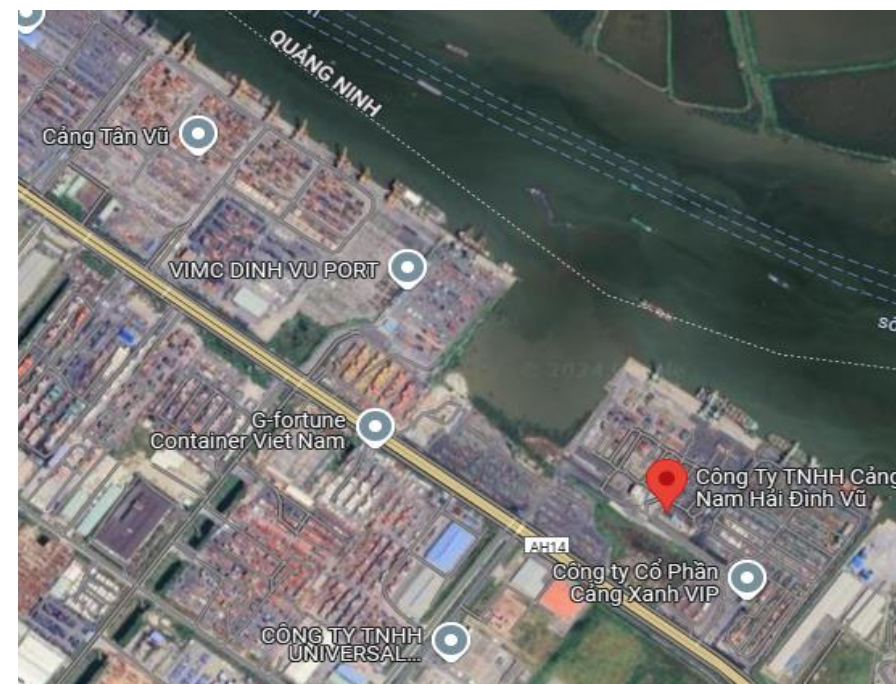
TỔNG CÔNG TY CỔ PHẦN CONTAINER VIỆT NAM (VSC - HOSE) – KHẢ QUAN
GIÁ TẠI 29/11/2024: 16.000 VNĐ/cp – GIÁ MỤC TIÊU: 17.800 VNĐ/cp (+12%)

LUẬN ĐIỂM ĐẦU TƯ

- ✓ KQKD 9T/2024 có sự tăng trưởng tốt. Lũy kế 9T/2024 doanh thu thuần đạt 2.013 tỷ đồng, tăng 29% svck, đạt 82% doanh thu kế hoạch năm. Doanh thu tăng trưởng nhờ các yếu tố (1) tăng trưởng hàng hóa thông quan qua cảng Hải Phòng và (2) nâng công suất lên tổng cộng 2,6 triệu TEU từ việc thuê tóm cảng Nam Hải Đình Vũ, chiếm 30% thị phần tại Hải Phòng, đồng thời giảm các chi phí dịch vụ mua ngoài. LNST lũy kế 9T/2024 tăng gấp đôi so với cùng kỳ đạt 167 tỷ đồng, đạt 96% kế hoạch năm 2024.
- ✓ Triển vọng của VSC trong năm 2025 chủ yếu nhờ việc nâng công suất tại nhóm cảng Nam Hải Đình Vũ cũng như nâng tỷ lệ sở hữu tại Công ty Cổ phần Vận tải biển Vinaship (VNA) giúp hoàn thiện hệ sinh thái logistics, củng cố doanh thu.

RỦI RO

- ✓ Cảng VIMC Đình Vũ và Nam Hải Đình Vũ với vị trí kém cạnh tranh hơn khiến VSC khó thu hút thêm các tuyến dịch vụ, ảnh hưởng tiêu cực tới hiệu suất và hoạt động kinh doanh.



THÔNG TIN LIÊN HỆ

TRUNG TÂM PHÂN TÍCH

Nguyễn Thị Thùy Linh

Giám đốc Trung tâm Phân tích

linh.ngthithuy@abs.vn

NĂNG LƯỢNG & HÓA CHẤT

Lê Thị Kim Huê

Phó Giám đốc Phòng Phân tích

hue.lethikim@abs.vn

HÀNG CÔNG NGHIỆP

Nguyễn Thị Kỳ Duyên

Chuyên viên phân tích

duyen.nguyenthiky@abs.vn

VĨ MÔ & TÀI CHÍNH

Nguyễn Xuân Hải

Chuyên viên phân tích

hai.nguyenxuan@abs.vn

HÀNG XUẤT KHẨU & CNTT

Bùi Minh Anh

Chuyên viên phân tích

anh.buiminhh@abs.vn

BẤT ĐỘNG SẢN, VLXD & XÂY LẮP

Phạm Hồng Trường

Chuyên viên phân tích

truong.phamhong@abs.vn

PTKT & CHIẾN LƯỢC THỊ TRƯỜNG

Đặng Xuân Lưu

Giám đốc Phân tích

luu.dangxuan@abs.vn

BÁN LẺ & HÀNG TIÊU DÙNG

Kiều Thị Thanh Thư

Chuyên viên phân tích

thu.kieuthithanh@abs.vn

KHUYẾN CÁO SỬ DỤNG

Để được hỗ trợ tư vấn và nhận các thông tin khuyến nghị, báo cáo thường xuyên, kịp thời, tải ABS Invest ngay tại



Trải nghiệm ngay
ứng dụng ABS invest



Trải nghiệm ngay bằng giá
ABS Web Trading

Báo cáo này được viết và phát hành bởi Công ty Cổ phần Chứng khoán An Bình. Báo cáo này được viết dựa trên nguồn thông tin đáng tin cậy vào thời điểm công bố. Công ty Cổ phần Chứng khoán An Bình không chịu trách nhiệm về độ chính xác của những thông tin này.

Quan điểm, dự báo và những ước lượng trong báo cáo này chỉ thể hiện ý kiến của tác giả tại thời điểm phát hành. Những quan điểm này không thể hiện quan điểm chung của Công ty Cổ phần Chứng khoán An Bình và có thể thay đổi mà không cần báo cáo trước. Báo cáo này chỉ nhằm mục đích cung cấp thông tin cho các tổ chức đầu tư cũng như các nhà đầu tư cá nhân của Công ty Cổ phần Chứng khoán An Bình và không mang tính chất mời chào mua hay bán bất kỳ chứng khoán nào được thảo luận trong báo cáo này. Quyết định của nhà đầu tư nên dựa vào những sự tư vấn độc lập và thích hợp với tình hình tài chính cũng như mục tiêu đầu tư riêng biệt.

Báo cáo này không được phép sao chép, tái tạo, phát hành và phân phối với bất kỳ mục đích nào nếu không được sự chấp thuận bằng văn bản của Công ty Cổ phần Chứng khoán An Bình. Xin vui lòng ghi rõ nguồn trích dẫn nếu sử dụng các thông tin trong báo cáo này.

Nhóm thực hiện

Trung tâm Phân tích - Công ty Cổ phần Chứng khoán An Bình

Tầng 16, tòa nhà Geleximco, 36 Hoàng Cầu, Đống Đa, Hà Nội

Điện thoại: (024) 35624626 Số máy lẻ: 135

www.abs.vn