

BÁO CÁO NGÀNH CẢNG BIỂN

Tháng 7/2017

Nâng cấp cơ sở hạ tầng để thúc đẩy đà tăng trưởng

“...ngành cảng biển Việt Nam vẫn đang trong giai đoạn phát triển, sản lượng hàng hóa container thông qua hệ thống cảng biển cả nước có tốc độ tăng trưởng kép (CAGR) trong giai đoạn 2010-2015 là 11,8%/năm, cao hơn mức 5,1% của thế giới, với động lực chính đến từ khối doanh nghiệp FDI. Tuy nhiên, chính sách quy hoạch và hệ thống cơ sở hạ tầng vẫn chưa đáp ứng được tiềm năng tăng trưởng của ngành...”

Nguyễn Thị Kim Chi

Chuyên viên phân tích

E: chintk@fpts.com.vn

P: (84-024) - 3773 7070/4303

Ngô Trúc Quỳnh

Chuyên viên phân tích

E: quynhnt@fpts.com.vn

P: (08-028) - 6290 8686/7590

THUẬT NGỮ VÀ TỪ VIẾT TẮT

Thuật ngữ	Giải thích
TEU (twenty-foot equivalent unit)	Đơn vị đo của hàng hóa được container hóa tương đương với một container tiêu chuẩn 20 ft (dài) × 8 ft (rộng) × 8,5 ft (cao) (khoảng 39 m ³ thể tích)
DWT (deadweight tonnage)	Đơn vị đo năng lực vận tải an toàn của tàu thủy tính bằng tấn. Một con tàu được khẳng định là có trọng tải ví dụ 20 nghìn DWT nghĩa là tàu này có khả năng an toàn khi chuyên chở 20 nghìn tấn trọng lượng tổng cộng của toàn bộ thủy thủ đoàn, hành khách, hàng hóa, nhiên liệu, nước trên tàu, không xét các yếu tố khác ảnh hưởng đến an toàn của tàu.
ICD (Inland Container Depot)	Hay còn được gọi là cảng cạn - cung cấp các dịch vụ gồm điểm thông quan hàng hóa nội địa, bãi chứa container có hàng, container rỗng và container hàng lạnh, dịch vụ bốc dỡ container, vận chuyển hàng dự án, hàng siêu trường, siêu trọng, làm thủ tục hải quan, làm kho ngoại quan...
BDI (Baltic Dry Index)	Một chỉ số do Sở giao dịch Baltic (Baltic Exchange) trụ sở tại Luân Đôn công bố hằng ngày để đánh giá mức phí thuê tàu chở những mặt hàng nguyên liệu thô như: quặng sắt, than, xi măng, ngũ cốc... $BDI = ((CapesizeTCavg + PanamaxTCavg + SupramaxTCavg + HandysizeTCavg) / 4) * 0.113473601$
Tàu LOLO (Lift On Lift Off)	Loại tàu có các thiết bị xếp dỡ, nâng hạ trên tàu.
Tàu RORO (Roll On Roll Off)	Loại tàu được thiết kế để chuyên chở các loại hàng hóa có bánh xe như ô tô, xe tải,... Thay vì nâng hạ ra khỏi tàu thì các thiết bị sẽ được lái thẳng từ khoang tàu ra bến cảng qua một đường băng
Kho CFS (Container freight station)	Khu vực kho, bãi dùng để thực hiện các hoạt động thu gom, chia, tách hàng hóa của nhiều chủ hàng vận chuyển chung container
Container lạnh	Container có tích hợp hệ thống làm lạnh, sử dụng để vận chuyển các mặt hàng như thực phẩm, nước giải khát, cây, hoa,...

TIÊU ĐIỂM

NGÀNH CẢNG BIỂN THẾ GIỚI

Ngành cảng biển là ngành chịu ảnh hưởng trực tiếp bởi sự phát triển của nền kinh tế và tình hình thương mại thế giới, đặc biệt là Trung Quốc – quốc gia có kim ngạch xuất khẩu lớn nhất trên thế giới. Theo phân tích, chúng tôi cho rằng ngành cảng thế giới đang ở giai đoạn trưởng thành.

Theo thống kê của UNCTAD, tổng sản lượng hàng hóa container thông qua hệ thống cảng biển trên thế giới năm 2015 đạt 692 triệu TEU, tăng 1,1% so với năm 2014 và có tốc độ tăng trưởng kép (CAGR) là 7,6%/năm trong giai đoạn 2001-2015. Tỷ trọng hàng hóa container thông qua 20 cảng lớn nhất thế giới chiếm đến 42,5% tổng sản lượng cả thế giới. Trong đó, riêng Trung Quốc đã chiếm đến 9/20 cảng biển trong danh sách này.

Ngành cảng biển thế giới nhìn chung đã bước vào giai đoạn tăng trưởng ổn định, tăng trưởng về nhu cầu hàng hóa thông qua cảng biển đã giảm mạnh từ mức 10,8%/năm trong giai đoạn 2000-2005 xuống còn 5,1%/năm trong giai đoạn 2010-2015. Dự báo, sản lượng hàng container thông qua hệ thống cảng biển trên thế giới sẽ tăng trưởng bình quân 2-3%/năm trong giai đoạn 2015-2020, với động lực tăng trưởng chính đến từ Trung Quốc và khu vực Đông Nam Á.

Nhờ các chính sách cải thiện hệ thống pháp luật và cơ sở hạ tầng nhằm thu hút dòng vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài, Drewry dự báo, đến năm 2020 khu vực Đông Nam Á sẽ có tốc độ tăng trưởng sản lượng hàng hóa thông qua cảng bình quân là 6,2%/năm, cao hơn mức 2-3%/năm của thế giới. Trong đó Việt Nam có tốc độ tăng trưởng cao nhất, đạt 9,2%/năm.

Ngành cảng biển phụ thuộc rất lớn vào xu hướng phát triển của những hãng tàu trên thế giới, vì đối tượng trực tiếp sử dụng các dịch vụ bốc xếp tại cảng là các hãng vận tải biển. Xu hướng của các hãng vận tải biển trên thế giới ngày nay là gia tăng kích thước tàu nhằm tận dụng triệt để lợi thế kinh tế nhờ quy mô. Vì thế, để đáp ứng kích thước tàu container ngày càng tăng, các cảng biển phải liên tục gia tăng quy mô, mở rộng chiều dài cảng, vũng quay tàu, độ sâu mớn nước và nâng cấp các trang thiết bị công nghệ trong khu cảng.

Hoạt động M&A của các doanh nghiệp khai thác cảng biển trên thế giới có chiều hướng tăng lên trong những năm gần đây. Trước xu hướng gia tăng kích thước tàu của các hãng vận tải biển, đòi hỏi cảng biển phải có diện tích vùng đất cảng và mớn nước sâu để đón tàu cập cảng.

NGÀNH CẢNG BIỂN VIỆT NAM

Tương tự ngành thế giới, ngành cảng biển Việt Nam cũng phụ thuộc rất lớn vào tình hình xuất nhập khẩu. Đặc biệt sau khi gia nhập WTO năm 2007, tổng sản lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng Việt Nam tăng mạnh theo sự gia tăng của kim ngạch xuất nhập khẩu.

Ngành cảng biển muốn phát triển hoàn thiện cần có sự hỗ trợ của cơ sở hạ tầng, chất lượng dịch vụ logistics và dịch vụ hải quan. Các năm qua, cơ sở hạ tầng và chất lượng dịch vụ logistics tại Việt Nam vẫn không ngừng cải thiện, tuy nhiên chất lượng dịch vụ hải quan vẫn còn là một trở ngại. Theo báo cáo “Doing Business 2017” của World Bank, doanh nghiệp xuất và nhập khẩu tại Việt Nam phải mất lần lượt 5 ngày và 6 ngày để thực hiện đầy đủ các thủ tục hải quan, cao hơn 1 ngày so với trung bình khu vực

Đông Nam Á. Ngoài ra, quy định về các loại thuế phí không rõ ràng, gây ảnh hưởng trực tiếp tới hoạt động hải quan...

Xét về vòng đời, ngành cảng biển Việt Nam vẫn đang trong giai đoạn phát triển, sản lượng hàng hóa container thông qua hệ thống cảng biển cả nước có tốc độ tăng trưởng kép (CAGR) trong giai đoạn 2010-2015 là 11,8%/năm, cao hơn mức 5,1%/năm của thế giới. Con số lạc quan này chủ yếu đến từ nhu cầu nhập khẩu nguyên vật liệu và xuất khẩu thành phẩm của các doanh nghiệp FDI đầu tư sản xuất kinh doanh tại Việt Nam. Trong số các quốc gia FDI đầu tư vào Việt Nam, Hàn Quốc là nhà đầu tư lớn nhất, đứng thứ hai là Singapore và sau đó Trung Quốc.

Theo số liệu của Hiệp hội cảng biển, sản lượng hàng hóa container thông qua hệ thống cảng cả nước trong năm 2015 đạt 11.222 nghìn TEU, tăng 12,2% so với năm trước và có tốc độ tăng trưởng kép (CAGR) là 17,3%/năm trong giai đoạn 2000-2015.

Tính đến thời điểm hiện tại, cả nước vẫn đang dư thừa công suất khai thác cảng, trong đó tình trạng đang diễn ra trầm trọng nhất tại khu vực miền Nam.

Xét về triển vọng dài hạn trong tương lai, chúng tôi cho rằng tăng trưởng giữa các cảng sẽ phân hóa ngày càng sâu sắc, cụ thể:

- Hệ thống cảng biển Hồ Chí Minh (bao gồm ba cụm cảng Cát Lái, Sài Gòn và Hiệp Phước) sẽ không còn nhiều dư địa tăng trưởng trong khi khu vực cảng nước sâu Cái Mép – Thị Vải sẽ được hưởng lợi nhờ xu hướng gia tăng kích thước tàu của thế giới.
- Hệ thống cảng khu vực Đà Nẵng sẽ được hưởng lợi từ dòng vốn FDI vào Việt Nam, tuy nhiên sau năm 2018, cạnh tranh giá cước tại đây có thể sẽ gay gắt hơn do cảng Tiên Sa giai đoạn 2 đi vào hoạt động làm tăng nguồn cung, ước tính lượng cung vượt cầu trong năm này sẽ là 293 nghìn TEU, tình hình sẽ càng trầm trọng thêm khi cảng nước sâu Liên Chiểu đi vào hoạt động trong năm 2023.
- Hệ thống cảng biển khu vực Hải Phòng sẽ là nơi được hưởng lợi nhờ vị trí chiến lược gần các quốc gia Đông Bắc Á và cơ sở hạ tầng giao thông đang ngày càng hoàn thiện. Tuy nhiên, tăng trưởng sẽ có sự chênh lệch giữa hai khu vực trước và sau cầu Bạch Đằng. Trong đó, các cảng biển có vị trí nằm trước cầu Bạch Đằng (tính từ cửa biển vào) như Tân Vũ, Cảng Xanh VIP, Nam Hải Đình Vũ sẽ hưởng lợi nhiều hơn vì có thể đón được các tàu trọng tải lớn, trong khi các cảng phía sau cầu Bạch Đằng dần chuyển hướng sang phát triển mảng dịch vụ logistics. Trong năm 2017, chúng tôi đánh giá cạnh tranh sẽ vẫn chưa gay gắt do cung cầu sẽ cân bằng trong năm nay.

TRIỂN VỌNG ĐẦU TƯ NGÀNH CẢNG BIỂN VIỆT NAM

Trong ngắn hạn (dưới 1 năm): Tích cực

Sản lượng hàng thông qua cảng Việt Nam vẫn được dự báo tích cực, đặc biệt trong quý 2, 3/2017 khi các doanh nghiệp FDI đã tăng thêm nguồn vốn đầu tư vào sản xuất tại Việt Nam như Bridgestone, Samsung...

Trong trung hạn (1-5 năm): Theo dõi

Các dự án cảng nước sâu đi vào hoạt động có thể ảnh hưởng tới hoạt động khai thác cảng tại một số khu vực đầu mối quan trọng như Hải Phòng, Quảng Ninh, Hồ Chí Minh. Tuy nhiên, các thông tin đều chưa rõ ràng, cần theo dõi thêm.

Các cảng khai thác hàng rời đều có thể bị di dời hoặc chuyển giao công năng. Mỗi khu vực sẽ hình thành một số trung tâm khai thác logistics khép kín.

Các cảng có thể tiếp nhận công suất lớn như VIP Green (VSC), Nam Đình Vũ, Nam Hải Đình Vũ (GMD), Tân Vũ (PHP), SNP sẽ có lợi thế lớn nhờ việc hàng hóa chủ yếu đóng trong container.

Trong dài hạn (trên 5 năm): Theo dõi

Khu vực cảng miền Trung có khả năng phát triển tốt khi thu hút được các dự án FDI và các khu công nghiệp đang được đầu tư. Ngoài ra, việc phát triển khu vực cảng biển miền Trung giúp việc lưu thông hàng hóa Bắc Nam thuận lợi hơn.

Các cụm cảng nước sâu như Lạch Huyện, Cái Mép – Thị Vải được kì vọng hoạt động lấp đầy công suất.

Quy hoạch cảng sẽ được phân bổ lại để tiếp nhận tàu lớn và giảm chi phí tính trên từng đơn vị TEU. Mỗi khu vực sẽ có các cụm cảng liên kết giữa các doanh nghiệp, giúp Việt Nam cạnh tranh được với các cảng lớn trong khu vực như Singapore, Trung Quốc.

MỤC LỤC

A. NGÀNH CẢNG BIỂN THẾ GIỚI	5
I. Quá trình hình thành và đặc điểm ngành cảng biển thế giới.....	5
II. Tình hình hàng hóa thông qua cảng biển trên thế giới	8
III. Vòng đời ngành cảng biển thế giới.....	14
IV. Chuỗi giá trị ngành cảng biển thế giới	16
V. Cung cầu hàng hóa thông qua các cảng container trên thế giới đến năm 2020	24
VI. Triển vọng và xu hướng ngành cảng biển thế giới	27
B. NGÀNH CẢNG BIỂN VIỆT NAM.....	30
I. Lịch sử ngành và đặc điểm của ngành cảng biển Việt Nam.....	30
II. Vòng đời ngành cảng biển Việt Nam	37
III. Chuỗi giá trị ngành cảng biển Việt Nam	38
IV. Cung cầu hàng hóa thông qua trên cảng biển Việt Nam.....	42
V. Môi trường kinh doanh	57
VI. Mức độ cạnh tranh trong ngành cảng biển Việt Nam.....	63
C. TRIỂN VỌNG NGÀNH CẢNG BIỂN VIỆT NAM.....	66
I. Phân tích SWOT ngành cảng biển Việt Nam.....	66
II. Triển vọng và xu hướng ngành cảng biển Việt Nam.....	67
D. CẬP NHẬT CÁC DOANH NGHIỆP CẢNG BIỂN VIỆT NAM	71
I. Quy mô của các doanh nghiệp trên sàn trong ngành cảng biển Việt Nam.....	71
II. Tình hình hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp	72
III. Cập nhật thông tin các doanh nghiệp cảng biển	81
PHỤ LỤC.....	94

A. NGÀNH CẢNG BIỂN THẾ GIỚI

I. Quá trình hình thành và đặc điểm ngành cảng biển thế giới

1. Giới thiệu về ngành cảng biển và khai thác cảng biển

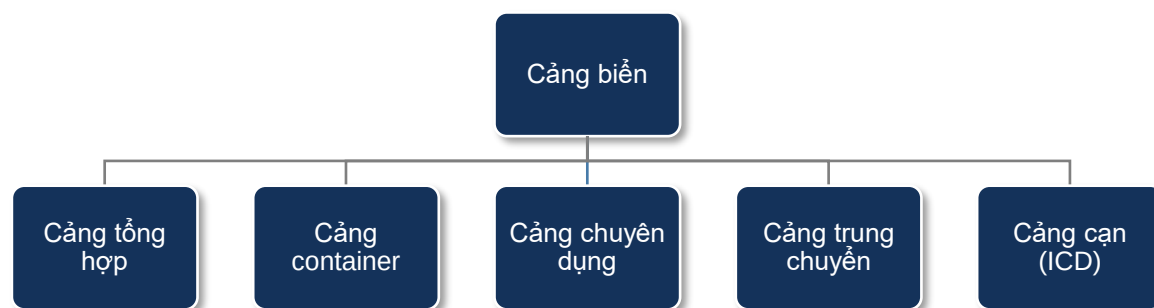
Cảng biển là điểm luân chuyển hàng hóa giữa các quốc gia hoặc các khu vực với nhau, và được xem là mắt xích trong dây chuyền vận tải. Cảng biển được xây dựng kết cấu hạ tầng và được trang bị các trang thiết bị cho tàu biển ra vào để bốc dỡ hàng hóa và thực hiện các dịch vụ khác. Cảng biển bao gồm vùng đất cảng và vùng nước cảng. Vùng đất cảng là nơi để xây dựng cầu cảng, kho bãi, hệ thống giao thông và được lắp đặt các trang thiết bị. Vùng nước cảng là vùng nước trước cầu cảng, nơi neo đậu và là vùng để tàu quay trở. Cảng biển có một hoặc nhiều bến cảng, bến cảng có một hoặc nhiều cầu cảng. Bến cảng bao gồm cầu cảng, kho bãi, nhà xưởng, hệ thống giao thông, phương tiện thông tin... Cầu cảng là kết cấu cố định thuộc bến cảng, được sử dụng cho tàu biển neo, đậu, bốc dỡ hàng hóa và thực hiện các dịch vụ khác.

Sự phát triển của ngành cảng biển gắn liền với hoạt động khai thác cảng, bao gồm các dịch vụ như theo dõi và sắp xếp tình hình tàu ra vào cảng, tình hình hoạt động của bến cảng và cầu cảng; bốc xếp hàng hóa lên xuống tàu; lưu kho bãi, quản lý kho hàng và các dịch vụ hỗ trợ khác.

Trong xu thế hội nhập, lưu lượng thương mại gia tăng, hoạt động khai thác cảng đóng vai trò ngày càng quan trọng đối với nền kinh tế, đặc biệt là cảng container.

Phân loại cảng biển:

Có rất nhiều cách để phân loại cảng biển, tuy nhiên để làm rõ các thành phần và vai trò của từng loại cảng biển trên thế giới, chúng tôi tiến hành phân loại cảng biển theo chức năng:

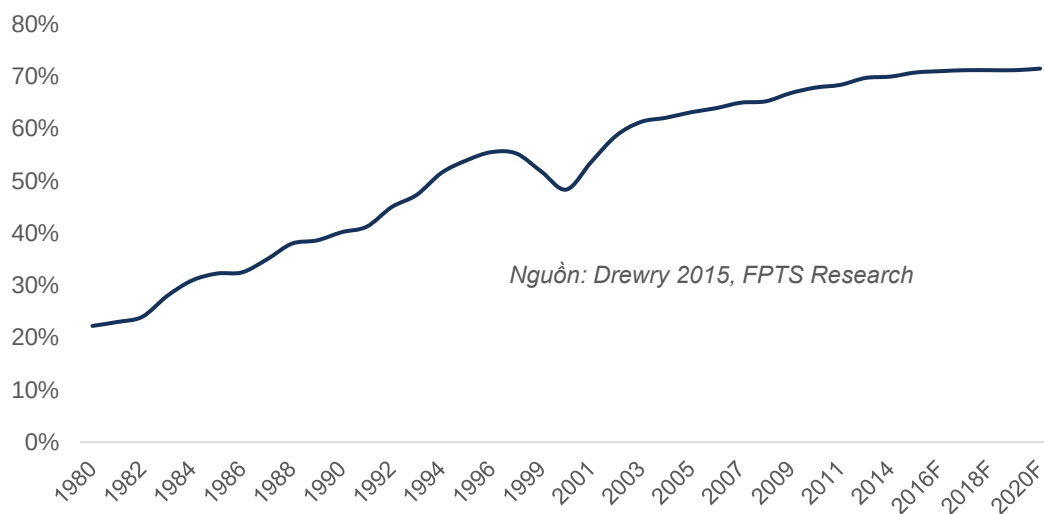


- **Cảng tổng hợp:** là cảng thương mại chuyên giao nhận và xử lý nhiều loại hàng hóa khác nhau, bao gồm: hàng rời - đóng kiện (break – bulk cargo), hàng chuyên dụng, hàng container, các loại hàng khô và hàng lỏng khác.
- **Cảng container:** là cảng chuyên xử lý và xếp dỡ container, hàng hóa được bảo quản trong các container có tiêu chuẩn là 20 feet hoặc 40 feet. Với xu hướng container hóa, hầu hết các cảng biển đều có khu vực và trang thiết bị riêng để phục vụ các mặt hàng container.
- **Cảng chuyên dụng:** là cảng chuyên xử lý một loại hàng hóa (xi măng, than, xăng dầu...) phục vụ cho các ngành nghề riêng biệt (cung cấp nguyên liệu, phân phối sản phẩm của nhà máy hoặc các khu công nghiệp...), bao gồm cảng chuyên dụng hàng rời (ngũ cốc, cát, sỏi, xi măng) và cảng chuyên dụng hàng lỏng (LNG, khí gas...).

- **Cảng trung chuyển:** là nơi chuyển tiếp hàng hóa container giữa các “tàu mẹ” và “tàu con”, tức là các tàu đưa hàng hóa đến cảng trung gian, sau đó hàng hóa từ cảng trung gian sẽ được vận chuyển đến điểm đích (hoặc cảng đích) thông qua hệ thống vận tải nội địa hoặc các cảng feeder.
- **Cảng cạn (ICD):** là loại cảng nằm sâu trong nội địa (miền hậu phương của cảng), được gọi là cảng cạn hay điểm thông quan nội địa.

Nhờ những ưu điểm vượt trội và xu hướng container hóa trên thế giới, cảng container hiện nay là cảng phổ biến nhất và phát triển nhất tại các quốc gia (*xem thêm tại đây*). Tỷ trọng hàng container trong ngành vận tải biển ngày càng gia tăng, từ mức 50% năm 2000 lên đến 70% trong năm 2015.

Tỷ trọng hàng container trong vận tải biển



2. Lịch sử phát triển ngành cảng biển

Giai đoạn trước năm 1800. Những ngày đầu, cảng biển chỉ đơn giản là vùng đất nằm ở bờ sông để các tàu nước cạn neo đậu, chất hàng lên tàu hoặc bốc dỡ hàng hóa. Lúc bấy giờ, điều kiện thời tiết là yếu tố tác động chính đến sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển. Giai đoạn này, hoạt động của các nhà khai thác cảng chỉ đơn giản là bốc dỡ và thu xếp hàng hóa cho chủ tàu.



Các tàu vận tải biển lúc này có công suất cao nhất là 300 tấn và hoạt động bằng sức gió. Hàng hóa tại cảng được chất dỡ lên xuống tàu bằng sức người. Sau đó, nhu cầu xếp dỡ hàng hóa tại cảng biển ngày càng tăng, một số cảng lớn bắt đầu sử dụng trang thiết bị cầu thô hoạt động bằng hơi nước để nâng cao hiệu quả và tiết kiệm thời gian. Các nhà khai thác cảng cũng bắt đầu cải thiện cơ sở vật chất cảng để nâng cao năng lực hoạt động, điển hình nhất là năm 1780 tại Anh, Hull Dock Company đã phát minh ra máy nạo vét lòng sông với công suất hoạt động 22 tấn/giờ.

Giai đoạn từ năm 1800-1850. Sự phát triển của cảng biển khiến cho số lượng doanh nghiệp tham gia vào ngành và xây dựng cơ sở hoạt động gần khu vực cảng ngày càng tăng. Sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển cũng tăng mạnh nhờ các cuộc cải cách công nghiệp trên thế giới, điển hình là tại Anh. Năm 1840, nước Anh bắt đầu phát triển hệ thống vận tải đường sắt quốc gia.



Vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt tại đây trở thành một trong những yếu tố chính tác động đến sự phát triển của cảng biển, hàng hóa thông qua cảng chủ yếu được vận chuyển đến nơi tiêu thụ nội địa bằng đường sắt. Do đó, các cảng biển nối liền với hệ thống đường sắt được đầu tư mạnh ngày càng mở rộng, ngược lại các cảng biển không có hệ thống đường sắt nối liền ngày càng bị thu hẹp.

Giai đoạn từ năm 1850-1900. Giai đoạn bắt đầu cơ giới hóa các hoạt động trong ngành cảng biển. Nếu như trước đây, việc bốc dỡ và vận chuyển hàng hóa đến kho bãi đều bằng sức người, thì giờ đây đã được thay thế bằng cách sử dụng máy móc. Các loại tàu lúc này được trang bị thiết bị cầu ngay trên tàu giúp thực hiện việc dỡ hàng hóa trực tiếp xuống cầu cảng hoặc sà lan.



Hệ thống kho bãi cũng được trang bị các loại cần cầu để có thể đưa hàng hóa từ nhà kho đến từng cầu cảng và ngược lại. Hàng hóa được luân chuyển trên bên trong khu vực cảng bằng xe tải, xe ngựa thồ hoặc bằng đường ray.

Giai đoạn 1900-1960. Ngành cảng biển đã bước sang giai đoạn phát triển mà có thể dễ dàng thấy được cho đến ngày nay. Giai đoạn này được xem như là giai đoạn biến đổi của cả hệ thống cảng biển và ngành vận tải biển. Nhu cầu hàng rời bùng nổ cùng với đó là các tàu cũng gia tăng kích thước và công nghệ xử lý hàng hóa tại cảng ngày một phát triển.



Quy mô cảng biển được mở rộng, các dịch vụ cảng biển ngày càng đa dạng, các công ty cung cấp dịch vụ bảo dưỡng tàu, hàng hóa cũng xây dựng văn phòng đại diện gần các cảng biển hơn. Đồng thời, hệ thống đường bộ bắt đầu phát triển giúp kết nối giữa khu vực kinh tế hậu phương và cảng biển làm cho lưu lượng hàng hóa đến các cảng đều đặn, thay vì phân bố tập trung vào một số cảng như trước đây.

Giai đoạn từ những năm 1960 cho đến nay. Giai đoạn này được xem là kỷ nguyên mới cho ngành cảng biển và vận tải hàng khô. Các tàu chuyên dụng dùng để chuyên chở các loại hàng hóa nhất định ra đời. Mỗi loại tàu chuyên dụng khác nhau đòi hỏi cấu trúc cầu cảng và cơ sở hạ tầng cảng khác nhau để có thể xử lý các loại hàng hóa khác nhau.



Một trong những bước ngoặt làm thay đổi ngành vận tải biển và cảng biển là sự ra đời của container. Việc chuyển giao từ vận tải hàng rời sang hàng container giúp gia tăng tính hiệu quả đường biển, tiết giảm thời gian bốc dỡ hàng tại cảng giảm xuống đáng kể. Thời gian trung bình một tàu bốc dỡ hàng tại cảng đã giảm từ một tuần xuống chỉ còn 12 tiếng. Đồng thời, container còn giúp tiết giảm chi phí vận chuyển, chi phí nhân công và chi phí tồn kho. Các tàu container cũng gia tăng tải trọng từ 4.500 TEU lên 8.400 TEU trong giai đoạn 1992-2002. Ngày nay, tàu container lớn nhất có tải trọng lên đến trên 14.000 TEU. Để đáp ứng kích thước tàu container ngày càng tăng, các cảng biển liên tục gia tăng quy mô, mở rộng chiều dài cầu cảng, độ sâu mớn nước và phát triển công nghệ cho các thiết bị xếp dỡ trong khu vực cảng biển.

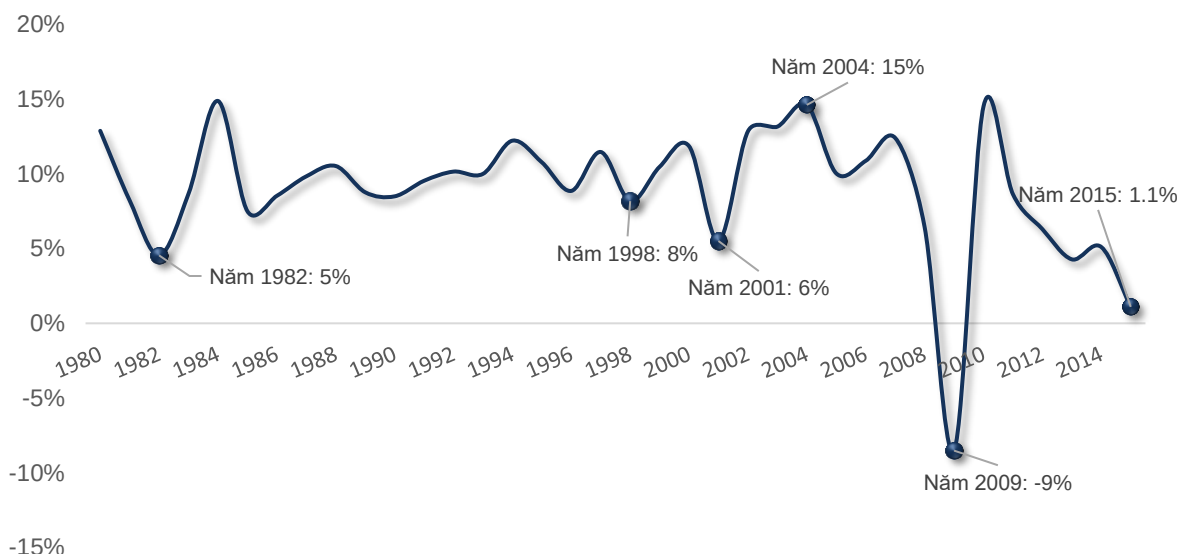
Đặc biệt, kể từ sau năm 1980, nhờ các nền kinh tế lớn trên thế giới như Mỹ, Nhật Bản đều tăng cường chính sách mở cửa thương mại, dẫn đến sự giao thương hàng hóa giữa các khu vực tăng vọt. Chính vì lý do đó, sản lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển thế giới có mối tương quan sâu sắc với tăng trưởng thương mại và tăng trưởng kinh tế toàn cầu, những giai đoạn sản lượng container thông qua cảng biển động mạnh đều gắn liền với các sự kiện kinh tế, chính trị lớn. Một số cột mốc đáng chú ý được ghi nhận tác động đến ngành cảng biển, cụ thể là sản lượng hàng hóa thông qua cảng như sau:

- **Khủng hoảng năng lượng Iran 1981-1982:** Nguyên nhân của cuộc suy thoái này đến từ việc Iran hạn chế xuất khẩu dầu và áp đặt mức giá cao hơn cho Mỹ, khiến nguồn cung dầu mỏ bị hạn chế, dẫn đến giá dầu tăng cao. Lạm phát tại Mỹ chạm mức 10,0% buộc Cục dự trữ liên bang Mỹ (Fed) thắt chặt chính sách tiền tệ. Lạm phát tăng cao do chi phí đẩy (giá dầu tăng) dẫn đến giá cả hàng hóa xuất khẩu của Mỹ kém cạnh tranh, làm cho kim ngạch xuất khẩu giảm (-7,6% YoY – mức thấp thứ hai trong lịch sử Mỹ). Thất nghiệp cũng tăng cao tại Mỹ làm cho nhu cầu nhập khẩu hàng hóa của đất nước này cũng trở nên kém hơn (-1,3% YoY). Thương mại thế giới vì thế cũng trì trệ, sản lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển thế giới cũng chỉ tăng 5% so với mức 9-10% của những năm trước đó (*số liệu từ World Bank*).
- **Khủng hoảng tài chính Châu Á 1997-1998:** Khủng hoảng tiền tệ bắt nguồn từ Thái Lan và sau đó lan ra các nước khác ở Châu Á, gây ra sự mất giá tiền tệ và giảm giá tài sản ở một số quốc gia, dẫn đến nhu cầu nhập khẩu hàng hóa suy giảm. Các nước không bị khủng hoảng nhưng kinh tế cũng chịu ảnh hưởng xấu do xuất khẩu giảm. Giá trị thương mại thế giới năm 1998 giảm 1,6% so với năm trước, sản lượng hàng container thông qua cảng cũng chỉ tăng 8,0% – mức thấp nhất trong giai đoạn 1996-1998 (*Drewry, 2016*).
- **Khủng hoảng kinh tế Mỹ 2001:** Vụ khủng bố 11/09/2001 tại Mỹ ảnh hưởng nghiêm trọng tới nền kinh tế Mỹ và kinh tế thế giới. Giá trị thương mại thế giới sụt giảm 4,1% trong năm này do nhu cầu

nhập khẩu từ Mỹ giảm mạnh, sản lượng hàng container thông qua cảng chỉ tăng 6,0% so với năm liền trước (*Drewry, 2016*).

- **Giai đoạn 2004-2006:** Trung Quốc trở thành “công xưởng của thế giới”. Nhờ nguồn lao động giá rẻ, dòng vốn FDI chảy mạnh vào Trung Quốc khuyến khích sản xuất và gia tăng xuất khẩu từ quốc gia này. Giai đoạn này, giá trị thương mại toàn cầu và lưu lượng container thông qua cảng biển tăng mạnh, lần lượt đạt tốc độ 14,7%/năm và 13%/năm (*số liệu từ World Bank*).
- **Khủng hoảng tài chính toàn cầu 2008-2009:** Khủng hoảng tài chính bùng phát tại Mỹ và lan rộng ra toàn cầu. Nguyên nhân sâu xa của cơn địa chấn tài chính này bắt nguồn từ khủng hoảng tín dụng và bất động sản tại Mỹ. Cuộc khủng hoảng đã ảnh hưởng trầm trọng đến giao thương trên thế giới, giá trị thương mại thế giới trong năm này giảm mạnh 22,1% so với cùng kỳ. Năm 2009, lưu lượng container tăng trưởng âm 9,0% và đây cũng là mức thấp nhất kể từ năm 1960 đến nay (*Drewry, 2016*).
- **Năm 2015 – Kinh tế Trung Quốc “hạ cánh cứng”:** Năm 2015, nền kinh tế Trung Quốc tăng trưởng thấp nhất trong 25 năm qua, khiến nhu cầu nhập khẩu và xuất khẩu từ nước này cũng suy giảm mạnh, kéo theo thương mại thế giới sụt giảm 13,1% so với năm trước. Sản lượng hàng hóa container thông qua hệ thống cảng biển trên thế giới chỉ tăng 1,1% so với năm 2014 – mức thấp nhất kể từ cuộc khủng hoảng tài chính 2009 (*Drewry, 2016*).

Tăng trưởng sản lượng hàng hóa container thông qua hệ thống cảng biển thế giới 1980-2015



II. Tình hình hàng hóa thông qua cảng biển trên thế giới

1. Sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển thế giới

Bảng 1: Top 10 cảng biển có sản lượng hàng hóa thông qua cao nhất thế giới

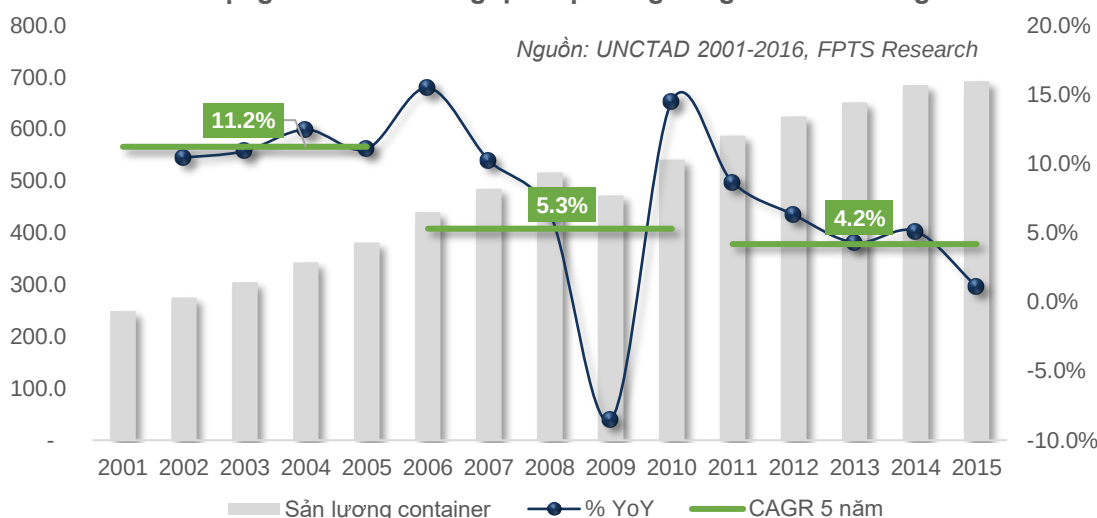
Đơn vị: Triệu tấn

STT	Cảng	Khu vực	Quốc gia	Sản lượng 2014	Sản lượng 2015	% YoY
1	Ningbo & Zhoushan	Châu Á	Trung Quốc	873,0	889,0	1,83%
2	Shanghai	Châu Á	Trung Quốc	755,3	717,4	-5,02%
3	Singapore	Châu Á	Singapore	581,3	574,9	-1,10%
4	Tianjin	Châu Á	Trung Quốc	540,0	541,0	0,19%
5	Suzhou	Châu Á	Trung Quốc	480,0	540,0	12,50%
6	Guangzhou	Châu Á	Trung Quốc	500,4	519,9	3,90%
7	Qingdao	Châu Á	Trung Quốc	480,0	500,0	4,17%
8	Tangshan	Châu Á	Trung Quốc	500,8	490,0	-2,16%
9	Rotterdam	Châu Âu	Hà Lan	444,7	466,4	4,88%
10	Port Hedland	Châu Đại Dương	Úc	421,8	452,9	7,37%

Nguồn: UNCTAD 2016, FPTs Research

Bảng 1 thống kê 10 cảng biển có sản lượng hàng hóa (bao gồm hàng container, hàng rời và hàng hóa lỏng) thông qua cao nhất thế giới – *theo số liệu thống kê của Hội nghị Liên Hiệp Quốc về Thương Mại và Phát triển (UNCTAD), 2016*. Với vị trí chiến lược quan trọng, Châu Á (đặc biệt là Đông Nam Á) đóng vai trò là cầu nối cho các tuyến thương mại từ Châu Âu sang Châu Mỹ và ngược lại. Trong đó, hai quốc gia Trung Quốc và Singapore đã dồn toàn lực cho mục tiêu trở thành trung tâm chuyển tải hàng hóa lớn nhất trên thế giới. Trong số 10 cảng biển có sản lượng hàng hóa thông qua lớn nhất, Trung Quốc chiếm đến 7/10 cảng biển trong danh sách. Qua đó, có thể thấy rằng khu vực Châu Á, đặc biệt là Trung Quốc hiện nay là nơi có hoạt động thương mại sôi động nhất thế giới. Trong năm 2015, giá trị xuất khẩu hàng hóa tại Châu Á và Trung Quốc lần lượt chiếm 36,5% và 14,1% giá trị xuất khẩu của toàn thế giới (*theo số liệu World Bank*).

Sản lượng container thông qua hệ thống cảng biển trên thế giới



Riêng đối với mặt hàng container, tổng sản lượng hàng hóa container thông qua hệ thống cảng biển trên thế giới năm 2015 đạt 692 triệu TEU, tăng 1,1% so với cùng kỳ và có tốc độ tăng trưởng kép 7,6%/năm trong giai đoạn 2001-2015. Trong năm 2015, tổng sản lượng hàng hóa container thông qua các cảng của các quốc gia đang phát triển đạt gần 500 triệu TEU, tăng 5,3% so với năm 2014. Tỷ trọng sản lượng container thông qua tại các quốc gia đang phát triển tương đương mức 72% và liên tục gia tăng qua các năm. Bảng 2 thống kê 10 cảng biển có sản lượng hàng hóa container thông qua cao nhất trên thế giới năm 2015, trong đó có 9 cảng biển thuộc Châu Á, riêng Trung Quốc chiếm đến 7 cảng biển trong danh sách này.

Bảng 2: Top 10 cảng biển có sản lượng hàng hóa container thông qua lớn nhất

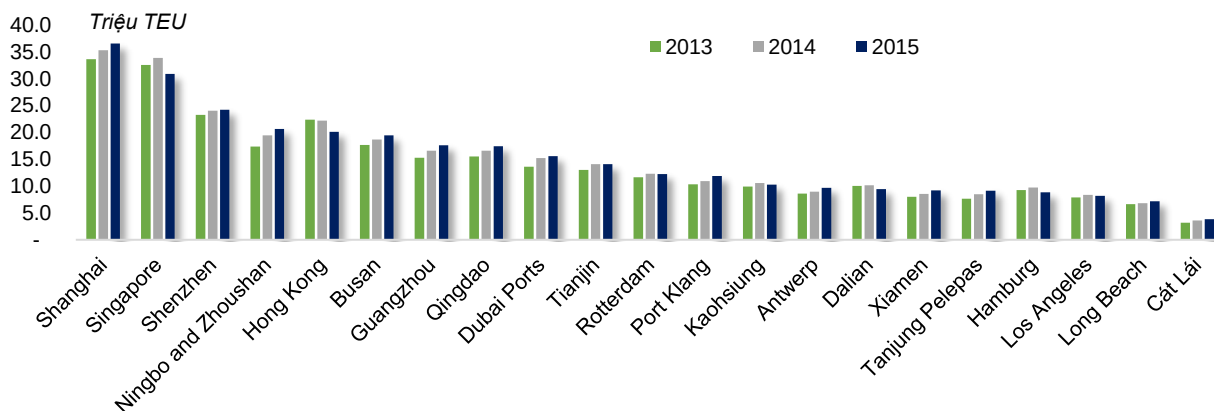
ĐVT: Triệu TEU

STT	Cảng	Khu vực	Quốc gia	Sản lượng 2014	Sản lượng 2015	% YoY
1	Shanghai	Châu Á	Trung Quốc	35,3	36,5	3,54%
2	Singapore	Châu Á	Singapore	33,9	30,9	-8,70%
3	Shenzhen	Châu Á	Trung Quốc	24,0	24,2	0,67%
4	Ningbo and Zhoushan	Châu Á	Trung Quốc	19,5	20,6	6,07%
5	Hong Kong	Châu Á	Trung Quốc	22,2	20,1	-9,46%
6	Busan	Châu Á	Hàn Quốc	18,7	19,5	4,20%
7	Guangzhou	Châu Á	Trung Quốc	16,6	17,6	5,90%
8	Qingdao	Châu Á	Trung Quốc	16,6	17,4	5,13%
9	Dubai Ports	Châu Á	United Arab Emirates	15,2	15,6	2,57%
10	Tianjin	Châu Á	Trung Quốc	14,1	14,1	0,36%

Nguồn: UNCTAD 2016, FPTs Research

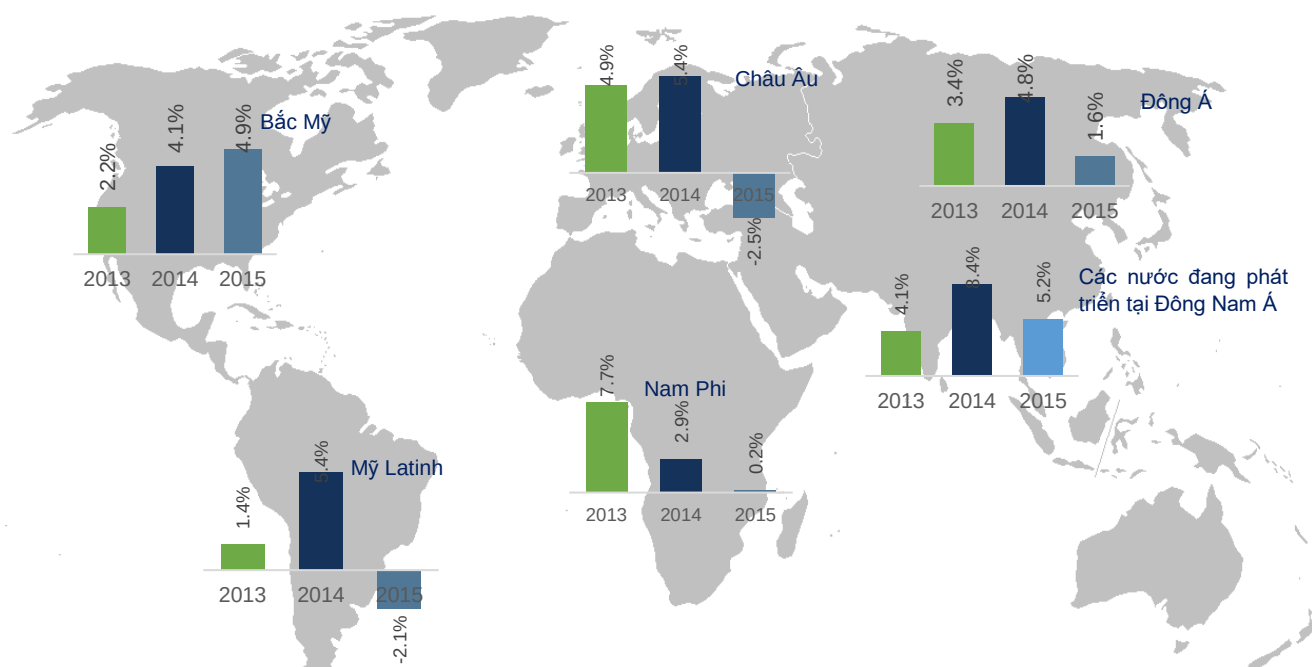
Hiện nay, cảng Thượng Hải (Shanghai) là nơi có hoạt động khai thác cảng container diễn ra sôi động nhất thế giới, với sản lượng hàng container thông qua năm 2015 đạt 36,5 triệu TEUs, tăng 3,54% so với năm 2014. Đứng thứ hai là cảng Singapore với sản lượng hàng container thông qua năm 2015 đạt 30,9 triệu TEUs. Theo thống kê, tỷ trọng hàng hóa container thông qua 20 cảng lớn nhất thế giới chiếm đến 31,3% tổng sản lượng hàng hóa container cả thế giới. Năm 2015, tổng sản lượng của nhóm này đạt 216,5 triệu TEU, tăng nhẹ ở mức 0,2% so với năm 2014.

Thống kê sản lượng hàng container qua các cảng top 20 và cảng Cát Lái – Việt Nam giai đoạn 2013-2015



Nguồn: UNCTAD 2014-2016, FPTs Research

2. Tăng trưởng sản lượng hàng hóa container thông qua hệ thống cảng biển theo khu vực



Nguồn: Worldbank, World Port Ranking 2013,2014,2015; FPTs Research

Lưu ý: Số liệu được chúng tôi tính toán dựa trên top 20 cảng biển có sản lượng container thông qua lớn nhất trong mỗi khu vực.

Khu vực Châu Âu: Năm 2015, lưu lượng hàng hóa container thông qua các cảng Châu Âu năm 2015 giảm 2,5% so với năm 2014, chủ yếu là do thương mại giữa Châu Á và Bắc Âu suy giảm, cụ thể sản lượng nhập khẩu của Bắc Âu từ Châu Á giảm 3% so với năm 2014. Nguyên nhân chính gây ra sự suy giảm này đến từ: (1) Nhập khẩu hàng hóa của Nga sụt giảm mạnh do phải gánh chịu suy thoái từ hậu quả của việc giá dầu giảm mạnh và cấm vận thương mại của Châu Âu và Mỹ; (2) Tăng trưởng trong sản lượng xuất khẩu từ Châu Âu sang Trung Quốc cũng giảm, từ mức 15%/năm (2005-2011) xuống chỉ còn 2%/năm (2011-2015).

Khu vực Bắc Mỹ: Trái với bức tranh không mấy lạc quan của Châu Âu, khu vực Bắc Mỹ có sản lượng container tăng trưởng 4,9% trong năm 2015, tăng từ mức 2,2% năm 2013 nhờ sự gia tăng trong nhập khẩu hàng tiêu dùng từ châu Á của Mỹ. Tuy nhiên, trong những năm sắp tới, tình trạng chi phí nhân công tăng lên ở Trung Quốc và các nước có chi phí thấp khác đã khiến nhiều công ty Mỹ suy nghĩ đến việc sẽ chuyển nhà máy sản xuất về lại Mỹ. Nếu xu hướng này tiếp tục, sản lượng nhập khẩu từ khu vực xuyên Thái Bình Dương vào Mỹ được dự đoán sẽ giảm xuống trong những năm tới.

Khu vực Châu Mỹ Latinh và Châu Phi: Cả hai khu vực đều chứng kiến sự chững lại trong năm 2015, với mức tăng trưởng sản lượng container hầu như không tăng, riêng Châu Mỹ Latinh tăng trưởng âm 2,5% so với cùng kỳ. Tổng thương mại của hai vùng này chiếm 10% thương mại toàn cầu, nhưng chỉ đóng góp vào 2% mức tăng trưởng sản lượng toàn cầu trong năm 2015.

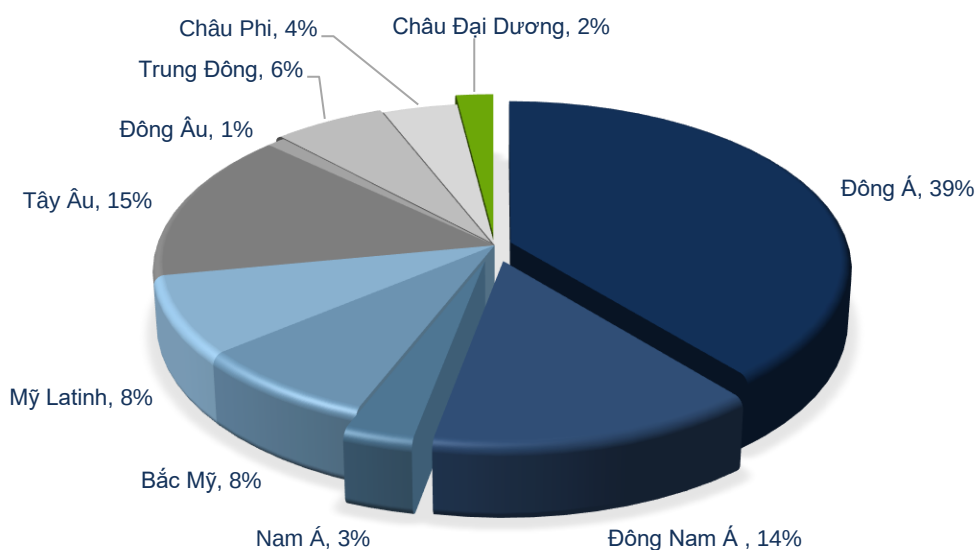
Ở Châu Mỹ Latinh, suy thoái kinh tế ở Brazil đã ảnh hưởng mạnh mẽ đến tốc độ tăng trưởng của toàn vùng. Ở Châu Phi, tăng trưởng thương mại bị chững lại sau khi đồng tiền bị mất giá, cộng thêm sự sụt giảm đột ngột của giá dầu và giá hàng hóa, đặc biệt đối với Nigeria và Angola – hai quốc gia sản xuất dầu lớn nhất của khu vực. Kết quả dẫn đến một sự giảm mạnh trong sản lượng nhập khẩu của những quốc gia này, khiến cho sự tăng trưởng thương mại của toàn Châu Phi bị chững lại. Hơn nữa, việc xuất

khẩu của Trung Quốc chậm lại khiến cho nước này nhập khẩu ít nguyên vật liệu hơn từ các quốc gia Châu Phi, càng làm ảnh hưởng thêm đến sản lượng thương mại của khu vực này.

Khu vực Đông Á: Nhìn chung, sự tăng trưởng tại khu vực này được thúc đẩy chủ yếu bởi Trung Quốc. Tuy nhiên, sản lượng thương mại của Trung Quốc đã đánh mất đà tăng trưởng từ năm 2012 khi tỷ lệ tăng trưởng xuất khẩu hàng năm giảm từ 11%/năm (2010-2012) chỉ còn 2%/năm (2012-2015). Trung Quốc không còn đà tăng trưởng như trước dẫn đến sản lượng xuất nhập khẩu hàng hóa công nghiệp của nước này suy giảm. Do đó, sản lượng container thông qua hệ thống cảng tại khu vực này đã cho thấy dấu hiệu tăng chậm lại, với mức tăng chỉ 1,6% trong năm 2015 (so với mức 4,8% năm 2014).

Các nước đang phát triển tại Đông Nam Á: có thể thấy từ năm 2013-2015, sản lượng container thông qua cảng biển các nước đang phát triển tại khu vực Đông Nam Á đều có mức tăng trưởng cao nhất so với các khu vực còn lại. Những năm gần đây, mức lương tối thiểu của Trung Quốc tăng lên khiến cho hoạt động gia công các ngành công nghiệp giá trị gia tăng thấp (như ngành may mặc) chuyển sang các nước khác như Việt Nam, Indonesia. Sự chuyển đổi mang tính cấu trúc này đã thúc đẩy thương mại đối với mặt hàng tiêu dùng, đồng thời thúc đẩy sản lượng hàng hóa thông qua các cảng biển tại Trung Quốc cũng như các thị trường đang phát triển tại Đông Nam Á. Nếu xu hướng này tiếp tục, thương mại hàng hóa qua lại giữa Trung Quốc và Đông Nam Á được dự đoán sẽ tăng lên, ngành cảng biển tại hai khu vực này cũng sẽ có động lực tăng trưởng và được hưởng lợi nhiều hơn.

THỊ PHẦN SẢN LƯỢNG CONTAINER THÔNG QUA CẢNG BIỂN THEO KHU VỰC

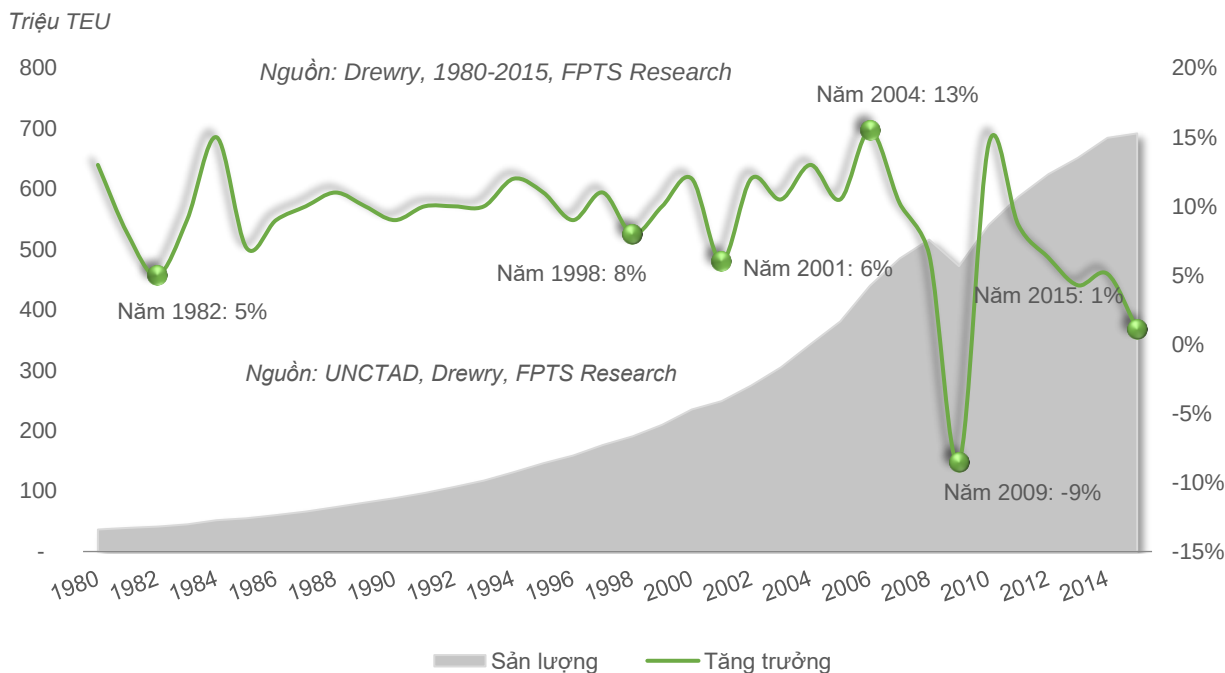


Nguồn: Drewry, 2015; FPTs Research

III. Vòng đời ngành cảng biển thế giới

Ngành cảng biển thế giới có mối tương quan với tăng trưởng thương mại, được đánh giá thông qua sản lượng hàng hóa vận chuyển qua cảng.

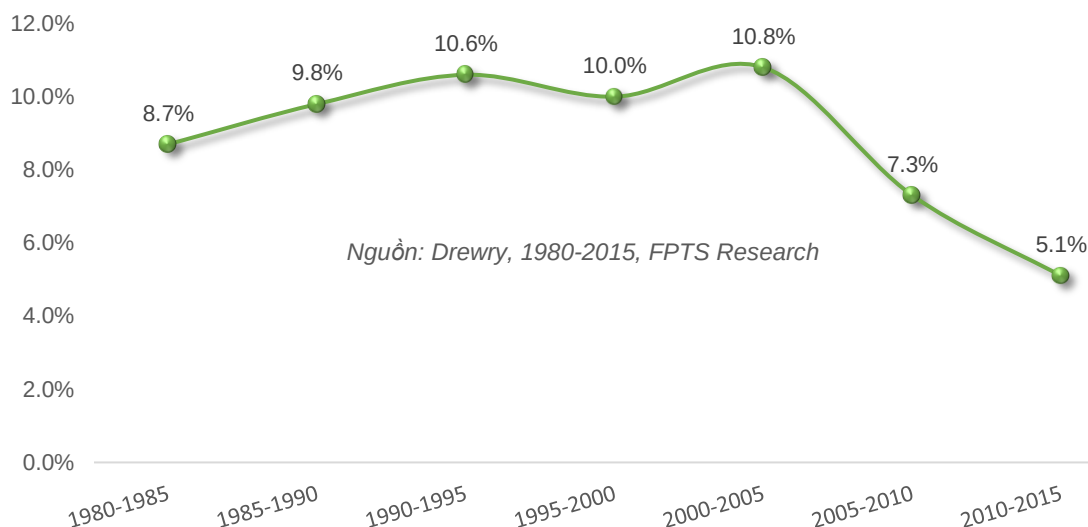
Sản lượng container thông qua cảng biển thế giới 1985-2015



Ngành cảng biển thế giới có mối tương quan với tăng trưởng thương mại và tăng trưởng kinh tế toàn thế giới, những giai đoạn sản lượng container thông qua cảng biển động mạnh đều gắn liền với các sự kiện kinh tế, chính trị toàn cầu (*cụ thể đã được chúng tôi phân tích ở trên phần lịch sử ngành cảng biển thế giới*).

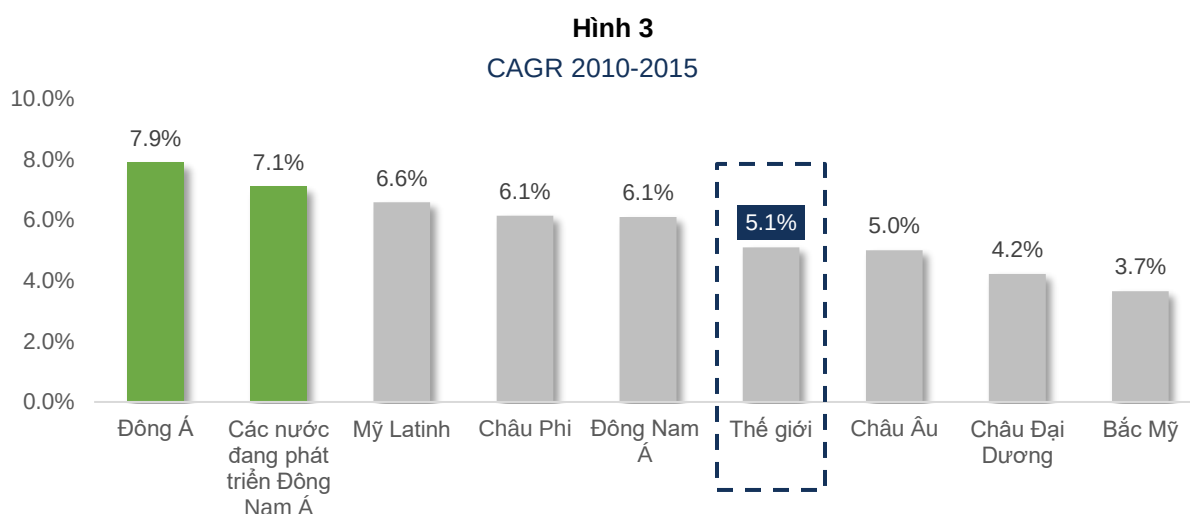
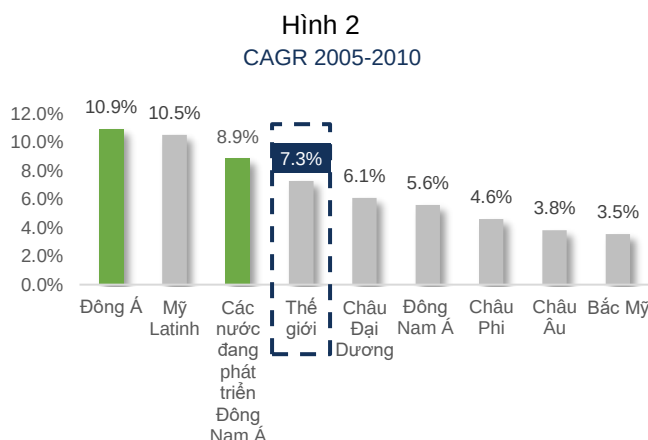
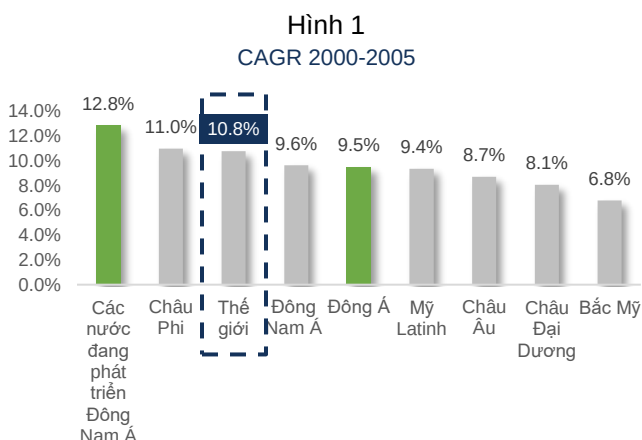
Tại các cột mốc của những cuộc khủng hoảng trên thế giới, sản lượng container thông qua cảng biển cũng có tốc độ tăng trưởng chậm lại tương ứng. Sau những giai đoạn khủng hoảng này, sản lượng container thế giới hồi phục dần theo nhu cầu thương mại. Tuy nhiên, kể từ sau cuộc khủng hoảng tài chính toàn cầu 2009, sự hồi phục đã không còn mạnh mẽ như trước, mức độ tăng trưởng sản lượng container của thế giới nhìn chung đã cho thấy dấu hiệu chững lại. Tốc độ tăng trưởng kép (CAGR) qua các giai đoạn cho thấy đà tăng sản lượng đã chậm lại và đang có dấu hiệu bão hòa kể từ năm 2009. Tổng sản lượng container thông qua cảng trong giai đoạn 1980-1985 tăng trưởng ở mức bình quân 8,7%/năm, giai đoạn 1985-1990 ở mức 9,8%/năm và giai đoạn 1990-1995 là 10,6%/năm. Mức tăng trưởng trên 10%/năm vẫn được duy trì cho tới năm 2005 trước khi suy giảm sâu tại thời điểm cuộc khủng hoảng tài chính toàn cầu năm 2009. Biểu đồ dưới cho thấy tăng trưởng sản lượng container thông qua cảng biển thế giới trong giai đoạn 2000-2015 chỉ đi ngang ở mức 5-7%/năm, thấp hơn đáng kể so với mức 9-10%/năm trong quá khứ (*xem hình dưới*).

Tăng trưởng sản lượng container thông qua hệ thống cảng biển thế giới
1980-2015



Nếu xét theo tăng trưởng của từng khu vực, có thể thấy rằng các năm qua **khu vực Đông Á và các nước đang phát triển Đông Nam Á có tốc độ tăng trưởng sản lượng hàng container thông qua hệ thống cảng biển luôn cao hơn so với thế giới**, đặc biệt kể từ sau năm 2004, cụ thể như sau:

- Giai đoạn 2000-2005, sản lượng container thông qua hệ thống cảng biển các quốc gia đang phát triển Đông Nam Á có tốc độ tăng trưởng kép (CAGR) là 12,8%/năm, cao hơn mức 10,8%/năm của thế giới (*Hình 1*). Con số tăng trưởng cao này được thúc đẩy bởi các yếu tố sau:
 - ✓ Các quốc gia tại khu vực Đông Nam Á đa phần đều có xuất phát điểm thấp.
 - ✓ Nền kinh tế có sản lượng container thông qua tăng trưởng cao nhất là Malaysia, đạt CAGR 21,3%/năm và chiếm 23,4% tổng sản lượng container khu vực Đông Nam Á (*World Bank*). Nhờ chuyển đổi mạnh mẽ từ việc phụ thuộc lớn vào xuất khẩu các mặt hàng nông nghiệp sang nền kinh tế đa dạng và mở cửa hơn, Malaysia trở thành quốc gia có tốc độ tăng trưởng kinh tế nhanh chóng. Tăng trưởng GDP bình quân của Malaysia trong 2000-2005 đạt 5,45%/năm, cao hơn mức 5,37% trung bình của các quốc gia đang phát triển trong khu vực (*World Bank*). Nền kinh tế Malaysia phụ thuộc rất lớn vào xuất khẩu. Kim ngạch xuất khẩu của quốc gia này bình quân chiếm 112% GDP – *theo số liệu World Bank*.
- Giai đoạn 2005-2010, nhờ nguồn lao động giá rẻ và các cải cách trong cơ chế kinh tế lẫn chính trị, dòng vốn FDI chảy mạnh vào Trung Quốc, khuyến khích sản xuất và gia tăng xuất khẩu từ quốc gia này. Trung Quốc trở thành “công xưởng của thế giới”, hoạt động giao thương hàng hóa của nước này trở nên sôi động. Nhờ vậy, sản lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển của Trung Quốc tăng trưởng mạnh mẽ, đạt CAGR 14,1%/năm (*World Bank*) kéo theo cả khu vực Đông Á cùng phát triển, đạt CAGR là 10,9%/năm, cao nhất trong các khu vực trên thế giới (*Hình 2*).
- Giai đoạn 2010-2015, khu vực Đông Á và các quốc gia đang phát triển tại Đông Nam Á tiếp tục duy trì tốc độ tăng trưởng khả quan so với thế giới (dù tốc độ này phần nào đã chậm lại do sự bão hòa của Trung Quốc). Tăng trưởng sản lượng hàng hóa container thông qua hệ thống cảng biển của hai khu vực này lần lượt là 7,9%/năm và 7,1%/năm, cao hơn mức 5,1%/năm của thế giới và cao nhất so với các khu vực còn lại (*Hình 3*).

Tốc độ tăng trưởng sản lượng container bình quân từng khu vực so với thế giới


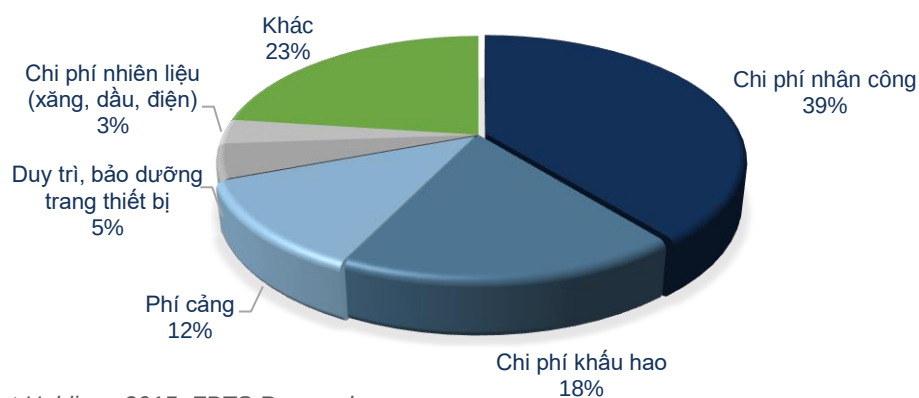
Cho giai đoạn 2015-2020, tốc độ tăng trưởng sản lượng container thông qua hệ thống cảng biển thế giới được dự báo ở mức 2-3% (*Global Container Terminal Operators Annual Review and Forecast 2016, Drewry*). Công ty tư vấn vận tải biển thế giới – Drewry, cho rằng ngành cảng biển hay cụ thể là ngành khai thác cảng container toàn cầu đã hướng đến là một ngành trưởng thành (mature sector), thay vì là ngành tăng trưởng (growth sector) như trong giai đoạn trước đây.

Qua phân tích trên, chúng tôi cho rằng, kể từ sau năm 2000, ngành cảng biển thế giới đã qua giai đoạn tăng trưởng và đang dần tiến đến giai đoạn trưởng thành. Những năm tới, ngành cảng sẽ tăng trưởng ở mức 2-3%/năm với động lực chính tiếp tục đến từ khu vực Đông Á và Đông Nam Á. Hai khu vực này hiện nay đang lần lượt chiếm 39% và 14% tổng sản lượng container thông qua hệ thống cảng biển thế giới.

IV. Chuỗi giá trị ngành cảng biển thế giới

1. Đầu vào ngành cảng biển

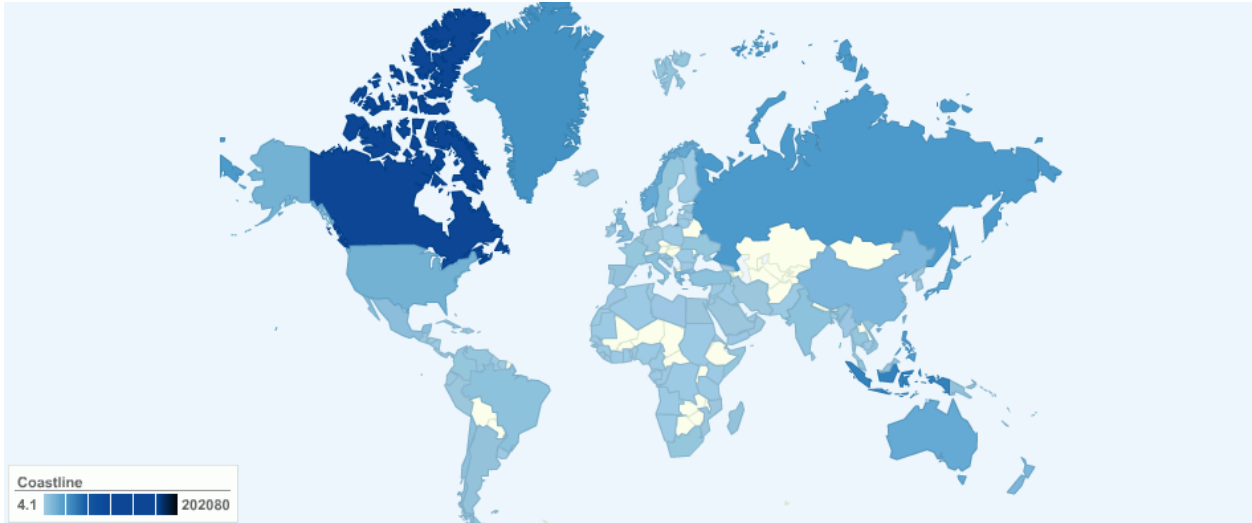
Đầu vào của ngành cảng biển bao gồm các thành phần chính là hạ tầng cảng, trang thiết bị công nghệ và lao động. Trong đó, chi phí nhân công chiếm tỷ trọng cao nhất với tỷ lệ 39,2%, đứng thứ hai là chi phí khấu hao với tỷ trọng 17,9%. Đây cũng là điều dễ hiểu do ngành cảng biển bản chất là ngành dịch vụ đặc thù, vừa phải đầu tư tài sản cố định lớn và vừa thâm dụng lao động. Ngoài hai chi phí chính trên, các doanh nghiệp trong ngành còn phải chi trả chi phí thuê sử dụng kết cấu hạ tầng cảng và các chi phí bảo dưỡng máy móc trang thiết bị hàng năm (*xem hình dưới*).

CƠ CẤU CHI PHÍ ĐẦU VÀO NGÀNH


Nguồn: PSA Port Holdings 2015, FPTs Research

1.1. Hạ tầng cảng biển

Điều kiện tự nhiên là yêu cầu đầu tiên để xây dựng hệ thống cảng biển tại các quốc gia. Biểu đồ dưới cho thấy độ dài đường bờ biển của các quốc gia trên toàn thế giới. Theo số liệu năm 2016, đứng đầu là Canada với hơn 200.000 km đường bờ biển, tiếp theo đó là các quốc gia Indonesia, Greenland, Nga, Philippines. Trung Quốc là quốc gia có các cảng biển lớn nhất đứng thứ 10 về độ dài đường biển, Việt Nam đứng thứ 33. Nhìn vào biểu đồ có thể thấy khu vực có lợi thế bao gồm Bắc Mỹ, Bắc Âu và Đông Á.



Tuy nhiên, để xây dựng được hệ thống cảng biển lớn cần tới các yếu tố tự nhiên khác như vùng nước sâu trước bến, ít thiên tai ([xem thêm về điều kiện tự nhiên tại đây](#)).

Hạ tầng cảng bao gồm hệ thống cầu tàu, kho chứa và bến bãi; vùng nước trước bến, vùng nước cho tàu quay trở và vùng nước tàu chờ đợi. Ngoài ra, hạ tầng cảng còn bao gồm cả hệ thống đê kè, đập chắn sóng... đối với những cảng biển mà điều kiện tự nhiên không cho phép. Các cảng biển hiện đại đòi hỏi diện tích đất cảng tương đối lớn, tối thiểu một cảng biển cần có nhiều cầu tàu để có thể đón nhiều tàu cập cảng cùng một lúc. Diện tích của cảng còn phụ thuộc vào xu hướng gia tăng kích cỡ tàu của ngành vận tải biển. Khi kích thước tàu ngày càng lớn, cảng phải gia tăng chiều dài cầu tàu và mở rộng hệ thống kho bãi.

Hiện nay, đa số các cảng lớn trên thế giới đều có vùng đất cảng và vùng nước cảng thuộc sở hữu Nhà nước. Nhà nước tiến hành quản lý và đầu tư cơ sở hạ tầng cảng, sau đó cho các doanh nghiệp khai thác cảng (thường là tư nhân) thuê kết cấu hạ tầng, thời gian thuê thông thường từ 40-50 năm. Tiếp đến, các doanh nghiệp này sẽ đầu tư thiết bị xếp dỡ hàng hóa để tiến hành cung cấp các dịch vụ cảng. Hàng năm, các doanh nghiệp khai thác cảng sẽ phải trả chi phí thuê sử dụng cơ sở hạ tầng cho Nhà nước, tỷ trọng chi phí cảng trung bình chiếm 12,1% trong cơ cấu chi phí đầu vào của ngành thế giới.

Chính về thế, hai yếu tố chính tác động đến hạ tầng cảng biển đó là vị trí địa lý và chính sách quy hoạch, mở rộng ngành cảng biển của Chính phủ một quốc gia. Với xu hướng gia tăng kích cỡ tàu, cảng biển phải mở rộng chiều dài cầu cảng và diện tích không gian kho bãi; vì vậy, chính sách quy hoạch cảng biển của các nước đã phát triển trên thế giới hiện nay là xây dựng (hoặc di dời) các cảng biển mới cách xa trung tâm thành phố để dễ dàng mở rộng, không bị hạn chế về không gian.

1.2. Trang thiết bị và công nghệ

Hệ thống trang thiết bị và công nghệ là yếu tố quan trọng nhất để phát triển dịch vụ cảng biển. Trong khi nhu cầu hiện tại của hoạt động bốc xếp dỡ càng cao, việc nâng cao chất lượng trang thiết bị sẽ giúp tăng năng suất, từ đó gia tăng được sản lượng hàng hóa thông qua. Singapore là một quốc gia tiêu biểu cho

việc ứng dụng công nghệ thông tin để tối đa hóa năng suất với hệ thống Portnet và CITOS - Computer Integrated Terminal Operations System. Các công việc từ điều hành, quản lý kho bãi đến việc bố trí, xếp dỡ, kiểm soát container đều được thực hiện tự động.

Trang thiết bị tại cảng cũng được đầu tư khác nhau đối với từng loại cảng biển và phải phù hợp với cơ sở hạ tầng tại khu vực cảng đó.

a. Cảng container

Trang thiết bị chính tại cảng container bao gồm:

Cầu giàn: là loại cầu lớn đặt tại cầu tàu để xếp dỡ container lên xuống tàu theo phương thức nâng qua lan can tàu: Lift-on/Lift-off (Lo/Lo). Cầu này có kết cấu khung chắc chắn, đặt vuông góc với cầu tàu, vươn qua chiều ngang thân tàu trong quá trình làm hàng. Các cầu giàn container phải đủ cao để chạm đến hàng ở trên đỉnh tàu và tầm với đủ xa đến hết chiều rộng thân tàu. Cầu giàn được phân loại dựa vào chiều dài tầm với của cầu, cầu Panamax dùng để xếp dỡ container cho tàu Panamax¹ (chiều rộng tàu 12-13 container), cầu Post-Panamax dùng để phục vụ cho tàu Post-Panamax (chiều rộng tàu 18 container) và cầu Super-Post Panamax sử dụng cho tàu Super-Post Panamax với chiều rộng tàu lên đến 22 container. Các cầu giàn hiện đại nhất ngày nay có thể nâng hai container song song cùng một lúc, vì thế giúp sản lượng hàng thông qua cao hơn so với các cầu đơn. Xu hướng đến năm 2020, các thể hệ tàu tiếp theo đang phát triển với dung lượng dự kiến lên đến 24.000 TEU, cầu giàn container khi đó sẽ phải được nâng cấp lên tầm với bằng với chiều rộng của tàu là 25 container. Cầu giàn cho năng suất khai thác và xếp dỡ cao, an toàn, không gây ảnh hưởng đến các khu vực xếp dỡ lân cận. Do tải trọng của cầu giàn này rất lớn nên cầu tàu phải được xây dựng chắc chắn, có sức chịu đựng cao.

¹ Tàu Panamax là loại tàu lớn nhất có thể được chấp nhận đi qua kênh đào Panamax, tải trọng 2.800 – 5.100 TEU, tàu Post – Panamax có tải trọng 5.500 – 10.000 TEU, tàu Super Post – Panamax có tải trọng trên 10.000 TEU.

Cầu chân đế: là loại cầu vừa có thể dùng để cầu hàng rời và hàng container. Lợi thế của loại cầu này là có thể quay trở 180° dễ dàng, linh hoạt trong việc chọn vị trí nhấc cũng như đặt container mà không cần di chuyển. Tuy nhiên, cầu chân đế không phải là cầu chuyên dụng cho container và có năng suất khai thác kém hơn cầu giàn. Một nhược điểm nữa của loại cầu chân đế này là khi làm hàng, cần trục phải quay 90°-180° nên luôn cần một khoảng không gian rộng giữa các phương tiện làm việc cùng lúc. Do đó, **cầu chân đế ngày nay rất ít được sử dụng tại các cảng container**, hầu như chỉ có một số cảng ở các nước đang phát triển là vẫn đang sử dụng loại cầu này.

Cầu giàn



Cầu chân đế



Cầu RMG

Cầu RTG


Cầu sắp xếp container: là loại cầu dùng để di chuyển, sắp xếp container trong bãi container của cảng (container yard – CY), bao gồm 2 loại phổ biến là cầu RTG và cầu RMG. Cầu RTG chạy bằng dầu diesel trong khi cầu RMG hoạt động 100% bằng điện. Với ưu điểm tự động hóa và tiết kiệm không gian nên cầu RMG chủ yếu được sử dụng nhiều hơn ở các cảng lớn và hiện đại. Tuy nhiên cầu RTG lại hoạt động hiệu quả hơn tại các khu bãi cảng có diện tích nhỏ nhờ tính chất cơ động, có thể dịch chuyển từ khu bãi này sang khu bãi khác. Trong tương lai, với xu hướng diện tích không gian cảng ngày càng lớn (do xu hướng tăng kích cỡ tàu) và xu hướng bảo vệ môi trường, cầu RMG vẫn sẽ được ưa chuộng hơn vì mang tính tự động hóa cao, năng suất khai thác hiệu quả, tiết kiệm diện tích, đồng thời không gây ô nhiễm môi trường như RTG (do RMG hoạt động 100% bằng điện trong khi RTG hoạt động bằng dầu diesel).

Ngoài ba thiết bị chính kể trên, còn có các thiết bị như xe nâng, giá cầu giúp nâng hạ container, xe container và các xe tự hành (Lift AGV) giúp vận chuyển hàng hóa container từ cầu đến kho bãi hoặc ngược lại.

(Xem thêm Thiết kế của một cảng container tại phụ lục)

b. Cảng chuyên dụng

Đối với mặt hàng khô (xi măng, than, cát...): các cảng được trang bị các thiết bị như băng chuyền hoặc đường ống dẫn nối hàng từ cảng vào kho lưu trữ hàng; silos (xi lô) hoặc kho chứa hàng thay vì dùng các máy cầu; giúp tiết kiệm thời gian và chi phí hơn.

Đối với mặt hàng lỏng, khí và hơi: Việc di chuyển hàng lỏng từ tàu lên bến được thực hiện thông qua các đường ống nối với các bể chứa trên bờ. Thiết bị bơm được đặt tại kho chứa dầu trong cảng chứ không phải ở bến tàu nhằm đảm bảo an toàn. Với tính chất nguy hiểm của loại hàng hóa này, thông thường chỗ neo tàu chở dầu được xây dựng cách hệ thống bến tàu chính một khoảng cách nhỏ. Dầu chảy ra từ các bể chứa của tàu, sau đó thông qua hệ thống đường ống đến các bể chứa dầu trên cảng. Ống dẫn tải phải được gắn chặt với bể chứa của tàu để tránh bị tràn dầu.

c. Cảng trung chuyển (Hub port)

Hệ thống cảng trung chuyển được xây dựng với quy mô lớn, được trang bị nhiều cầu cảng, cần cẩu hàng và diện tích kho bãi rộng lớn. Hub port đóng vai trò như là trung tâm trung chuyển (transshipment centre) hàng hóa quốc tế, tức các tàu vận chuyển hàng hóa thông qua cảng trung gian, sau đó hàng hóa từ cảng

trung gian sẽ được vận chuyển đến cảng đích. Hub port còn là cửa ngõ cho các khu vực kinh tế nội địa kết nối với nhau thông qua các dịch vụ vận tải nội địa và hệ thống các cảng feeder. **Các trang thiết bị tại đây tương tự với trang thiết bị tại cảng container, tuy nhiên có kích cỡ và công suất lớn hơn nhiều lần.** Hệ thống cầu cảng tại Hub port phải là các cảng nước sâu để có thể đón các tàu mẹ với trọng tải lên đến hơn 80.000-100.000 DWT và sức chứa trên 8.000 TEU cập vào xếp dỡ hàng hóa sau đó vận tải viễn dương sang các châu lục khác. Các cầu cảng tại hub port được thiết kế với chiều dài khoảng 400 mét, độ sâu mớn nước hơn 14 mét và các thiết bị cầu giàn xếp dỡ tại bờ có sức nâng trên 120 tấn, tầm với xa hơn 70 mét.

Các tiêu chí cơ bản của một cảng trung chuyển

- **Vị trí:** nằm trong khu vực có các tuyến đường thương mại chính của thế giới và gần các khu công nghiệp. Đồng thời, cảng cũng phải nằm trong vùng nước sâu để dễ dàng tiếp nhận các thuyền kích thước lớn.
- **Năng lực:** cảng phải được trang bị các thiết bị hiện đại, thủ tục hàng hóa đơn giản đồng thời ứng dụng công nghệ cao trong việc quản lý hệ thống hoạt động của cảng để tối thiểu hóa thời gian quay vòng (turnaround time) của tàu.
- **Chi phí cảng:** cước phí cảng và các biểu phí của các dịch vụ cảng phải cạnh tranh, hợp lý, minh bạch và cụ thể.
- **Khu vực thương mại tự do:** để tối thiểu hóa thời gian vận chuyển và thủ tục thông quan, hub port phải cung cấp các dịch vụ phân phối, tập hợp hàng hóa và các dịch vụ mang giá trị gia tăng cao.
- **Các dịch vụ hỗ trợ:** cảng phải cung cấp các dịch vụ hỗ trợ cho chủ tàu và nhân viên của họ như dịch vụ viễn thông, cung cấp nguồn nước, sửa chữa tàu và xử lý chất thải. Cơ quan hải quan hỗ trợ tại cảng xuyên suốt thời gian hoạt động.

Lợi ích từ Hub port

- **Giảm thiểu độ phức tạp cho quá trình vận chuyển.** Hub port là nơi kết nối trung gian giữa các feeder port. Vì thế thay vì từng cảng feeder tại khu vực này phải làm việc với từng cảng feeder tại các khu vực khác, thì các cảng feeder chỉ phải làm việc với cảng trung chuyển tập trung giữa hai khu vực, từ đó làm giảm thiểu thời gian và độ phức tạp trong quá trình giao thương.
- **Tạo ra lợi thế kinh tế nhờ quy mô:** việc tập hợp hàng hóa container tại hub port có thể giúp cho các tàu lớn tận dụng được tối đa công suất của tàu. Lợi thế kinh tế nhờ quy mô sẽ hình thành khi càng nhiều hàng container được vận chuyển trong một lần trên cùng một tuyến đường. Kết quả là các tàu sẽ giảm thiểu được chi phí trên mỗi container được vận chuyển, từ đó tạo ra lợi thế kinh tế nhờ quy mô.
- **Rút ngắn thời gian lưu kho hàng hóa và tăng tần suất vận chuyển.** Trong trường hợp không có Hub port, hàng hóa được vận tải thẳng đến cảng đích, do đó hàng hóa phải lưu lại tại kho bãi cho đến khi hàng hóa trên tuyến vận tải đạt đủ số lượng. Ngược lại, Hub port nhận được lượng hàng hóa lớn từ các hàng trăm cảng feeder nhỏ trong khu vực, nhờ đó tuyến vận tải hàng sẽ nhanh chóng đạt đủ số lượng, tiết kiệm thời gian và chi phí lưu kho bãi của hàng hóa, từ đó cũng giúp tăng tần suất vận chuyển hàng hóa.

Với các lợi ích trên, Hub port ngày nay đóng vai trò quan trọng trong Logistics và Quản trị chuỗi cung ứng.

d. Cảng cạn (ICD)

Cảng cạn ICD hay còn gọi tắt là Depot, là nơi tập kết hàng hóa xuất từ các chủ hàng, đóng thành container sau đó chuyển ra cảng biển và theo chiều ngược lại, nhận hàng nhập từ cảng biển để dỡ hàng khỏi container, vận chuyển đến người nhận. Đồng thời, việc thông quan cũng được thực hiện tại ICD. Do đó, có thể nói rằng ICD là một “bộ đệm” của hệ thống cảng biển, giảm tình trạng ách tắc tại cảng biển.

Ngoài ra, cảng cạn còn có thể có những chức năng phụ như đóng rút hàng tại bãi, lắp đặt trang thiết bị, kho đóng hàng lẻ, làm bao bì, đóng gói chân không và vẽ mã hiệu hàng hóa, sửa chữa và vệ sinh container, vận chuyển hàng nội địa... Về bản chất, cảng ICD có cùng chức năng với cảng container ngoại trừ việc không có dịch vụ bốc xếp hàng hóa từ tàu lên bờ (ship – to – shore) và có thêm các thiết bị làm bao bì, đóng gói chân không và vẽ mã hiệu hàng hóa, sửa chữa và vệ sinh container.

1.3. Lao động

Lao động là yếu tố đầu vào quan trọng trong ngành cảng biển. Chi phí nhân công chiếm hơn 50% chi phí hoạt động của cảng. Tỷ trọng chi phí nhân công trong tổng chi phí chiếm 15-20% đối với các cảng hàng container, 40-75% đối với cảng tổng hợp và 50-70% đối với các cảng hàng rời.

Thách thức lớn nhất đối với thị trường lao động ngành cảng là nhu cầu không thường xuyên đối với người lao động, phụ thuộc vào tần suất cập cảng của các hãng tàu. Ngoài ra, khối lượng công việc tại cảng nhiều hay ít còn phụ thuộc vào tính mùa vụ và lịch trình của các hãng tàu. Các tàu có thể bị chậm lịch trình do ảnh hưởng bởi thời tiết, các vấn đề về kỹ thuật... Tuy nhiên, một khi tàu đã cập cảng, các chủ tàu luôn đòi hỏi thời gian xếp dỡ hàng phải nhanh nhất có thể. Do đó lực lượng lao động hiệu quả là lựa chọn ưu tiên đối với các hãng tàu và các nhà khai thác cảng. Lưu lượng giao thông tại cảng thường phụ thuộc thời điểm thu hoạch các sản phẩm hàng hóa như ngũ cốc, hoa quả... Đặc biệt tại các cảng hàng khô. Đối với các cảng container, nhu cầu lao động tương đối ổn định và dễ dự đoán hơn. Vào những mùa cao điểm, lưu lượng tàu ra vào cảng nhiều, các công nhân tại cảng phải làm thêm giờ, hoặc các nhà khai thác cảng sẽ thuê thêm các nguồn lao động tạm thời. Do tính không thường xuyên đối với nhu cầu lao động, nên biến phí chiếm tỷ trọng cao trong tổng chi phí hoạt động tại cảng (thường chiếm 50-60%). Để kiểm soát tính bất thường đối với nguồn lao động, các quốc gia trên thế giới thành lập nên các tổ chức cung cấp lực lượng lao động ngành cảng biển, chẳng hạn như nghiệp đoàn International Longshore & Warehouse Union (ILWU) – đại diện cho lực lượng lao động ngành cảng tại Bờ Tây Hoa Kỳ, Hiệp hội lao động ngành cảng tại EU...

Tuy nhiên trong 10 năm trở lại đây, với xu hướng container hóa và công nghệ thông tin ngày càng phát triển, ngành cảng biển trở nên ít thâm dụng lao động hơn so với trước đây và tập trung vào các hoạt động chuyên biệt cần sự hỗ trợ của công nghệ hiện đại. Vì vậy, lực lượng lao động tại cảng ngày càng được đào tạo bài bản, được trang bị các thiết bị hiện đại trong quá trình làm việc, từ khâu xử lý hàng hóa đến công tác hậu cần, kiểm soát.

2. Đầu ra ngành cảng biển

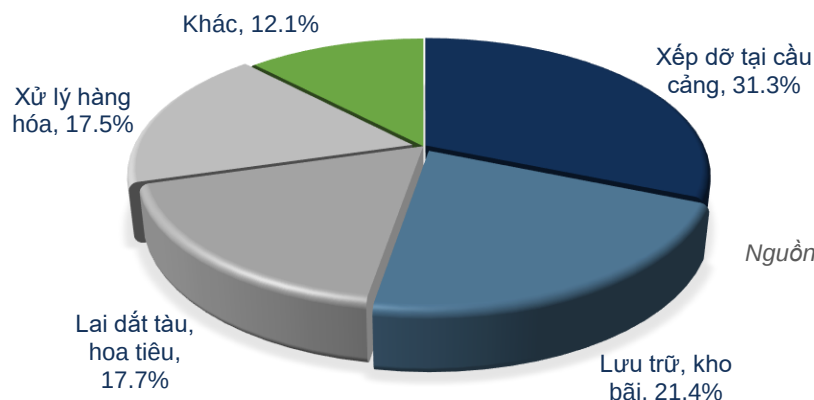
Đầu ra của ngành cảng biển bao gồm các dịch vụ sau:

- Xếp dỡ hàng hóa tại cầu cảng (ship – to – shore hoặc ngược lại).
- Các dịch vụ xử lý hàng hóa như nâng/hạ container, chứng từ xuất nhập khẩu, sắp xếp vận chuyển hàng hóa...
- Dịch vụ lưu trữ, kho bãi container, có thể là container thường, container lạnh và container đặc biệt...

- Dịch vụ lai dắt tàu, hoa tiêu...
- Các dịch vụ khác như sửa chữa container, làm sạch container hoặc sửa chữa tàu...

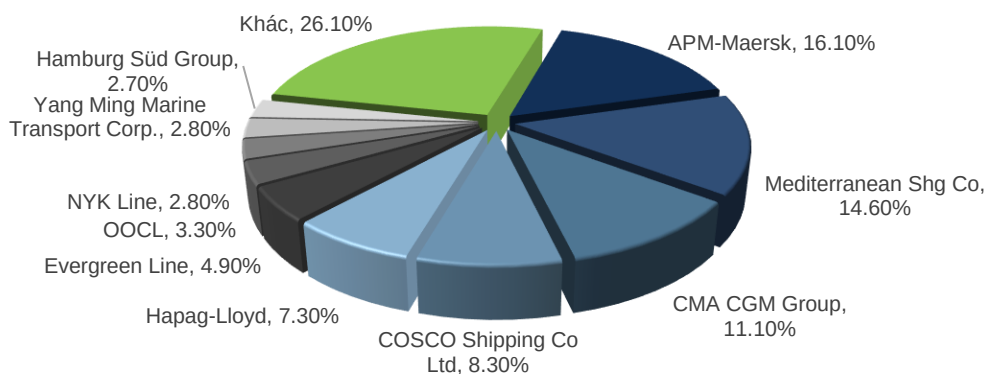
Trong đó, mảng xếp dỡ tại cầu cảng chiếm tỷ trọng lớn nhất trong cơ cấu doanh thu của ngành, với tỷ lệ 31,3%. Đứng thứ hai là dịch vụ lưu trữ, kho bãi với tỷ lệ là 21,4% (*xem hình dưới*).

CƠ CẤU ĐẦU RA CỦA NGÀNH



Nguồn: PSA Port Holdings, 2015

Các doanh nghiệp cảng biển làm việc trực tiếp với các hãng tàu. Thông thường, mỗi cảng sẽ có một vài các hãng tàu chính. Hiện nay, thị trường vận tải biển đang có các hãng tàu lớn như: APM – Maersk, Mediterranean Shg, CMA CGM,... với mức độ tập trung như biểu đồ dưới:



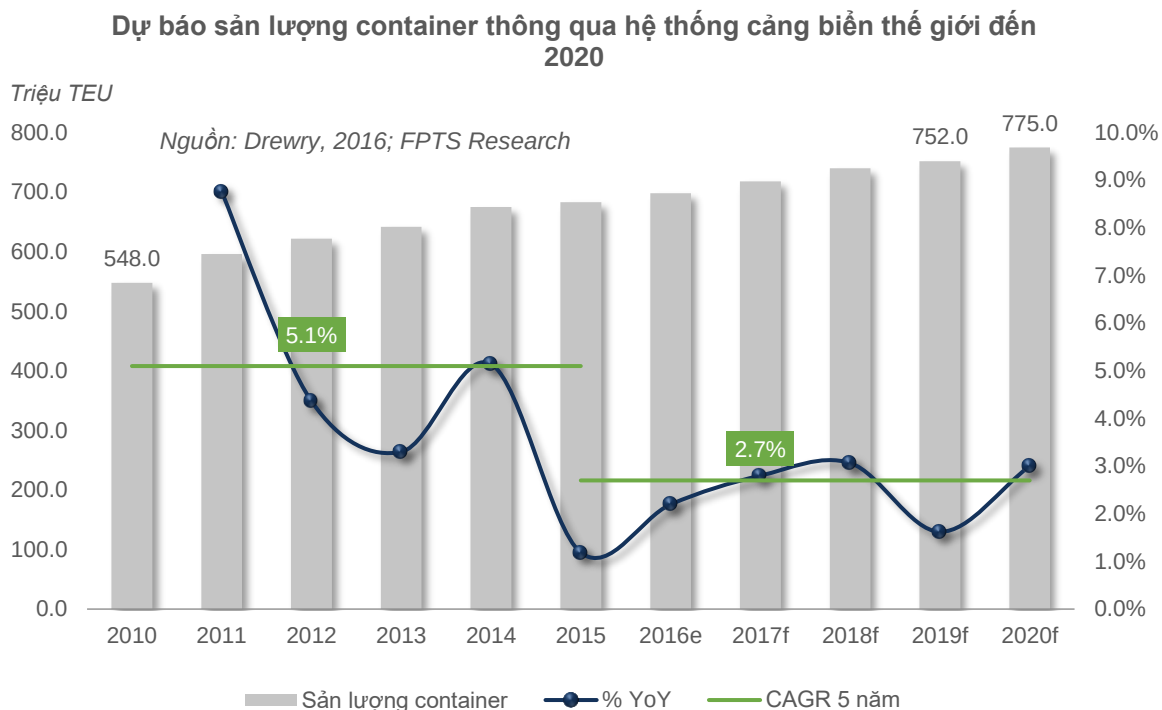
*Cập nhật theo thị phần ngày 13/06/2017

Nguồn: Alphaliner

V. Cung cầu hàng hóa thông qua các cảng container trên thế giới đến năm 2020

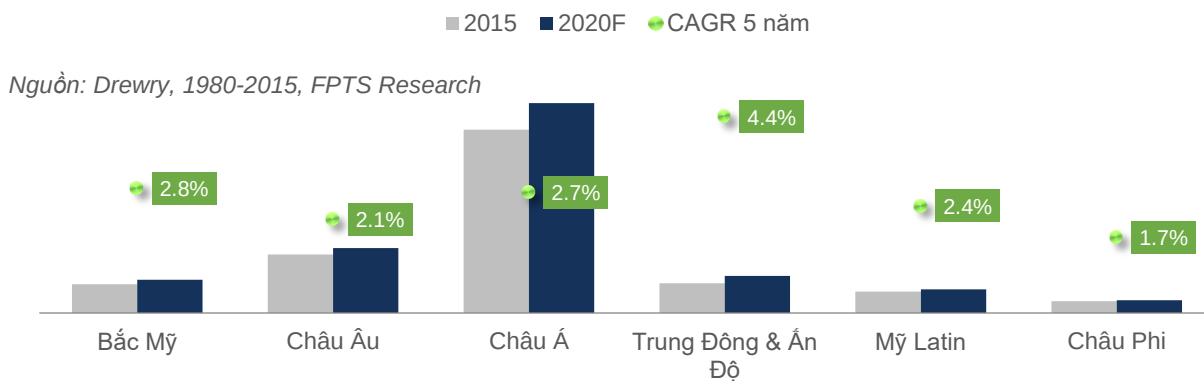
1. Dự báo sản lượng container đến năm 2020 (nguồn cầu)

Ngành cảng biển trên thế giới đang phải đối mặt với những thách thức như tăng trưởng sản lượng đang chậm lại, chi phí hoạt động và đầu tư tăng do xu hướng gia tăng kích cỡ tàu của các hãng vận tải biển. Theo dự báo của Công ty tư vấn vận tải biển Drewry, sản lượng container thông qua hệ thống cảng biển thế giới đến năm 2020 sẽ đạt 775 triệu TEU, tương đương với CARG 2015-2020 chỉ là 2,7%/năm, thấp hơn nhiều so với mức 5,1%/năm trong giai đoạn 2010-2015, nguyên nhân chủ yếu là do nền kinh tế Trung Quốc vẫn chưa hồi phục dẫn đến sản lượng xuất nhập khẩu từ nước này giảm mạnh.



Trong số nhu cầu sản lượng 775 triệu TEU dự kiến đạt được vào năm 2020, khu vực Châu Á đóng góp tỷ trọng lớn nhất 55%, đạt 423 triệu TEU và có CAGR trong giai đoạn 2015-2020 là 2,7%/năm, bằng với mức của thế giới. Các khu vực khác như Trung Đông, Ấn Độ và Bắc Mỹ tuy có CAGR lần lượt là 4,4%/năm và 2,8%/năm, nhưng chỉ đóng góp 9,7% và 8,6% trong tổng sản lượng container thông qua nên có ảnh hưởng không đáng kể. Như vậy, có thể thấy rằng, sự tăng trưởng nhu cầu của sản lượng hàng container thông qua hệ thống cảng biển của thế giới gần như phụ thuộc hoàn toàn vào khu vực Châu Á. Trong đó, động lực chính sẽ đến từ sự giao thương giữa hai **khu vực Đông Á và Đông Nam Á**.

Như chúng tôi đã đề cập, những năm trở lại đây, mức lương tối thiểu của Trung Quốc tăng lên khiến cho hoạt động gia công các ngành công nghiệp giá trị gia tăng thấp (như ngành may mặc) chuyển sang các nước Đông Nam Á như Việt Nam, Indonesia... Sự chuyển đổi mang tính cấu trúc này sẽ tiếp tục thúc đẩy thương mại đối với mặt hàng tiêu dùng, đồng thời thúc đẩy sản lượng hàng hóa thông qua các cảng biển tại Trung Quốc cũng như các thị trường đang phát triển tại Đông Nam Á. Bên cạnh đó, các nước trong khu vực Đông Nam Á như Indonesia, Việt Nam vẫn đang tiếp tục duy trì chính sách thu hút vốn và cải thiện cơ sở hạ tầng nhằm thu hút dòng vốn FDI và thúc đẩy nhu cầu công nghiệp. Từ đó làm tăng nhu cầu nhập khẩu nguyên vật liệu và xuất khẩu thành phẩm, thúc đẩy sản lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển tăng trưởng.



Khu vực Bắc Mỹ Và Châu Âu được dự báo có tốc độ tăng trưởng sản lượng container bình quân trong giai đoạn 2015-2020 lần lượt là 2,8%/năm và 2,1%/năm. Sản lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển tại hai khu vực này đến năm 2020 sẽ bị ảnh hưởng bởi các xu hướng thương mại sau:

- Sự tái công nghiệp hóa của Mỹ: Tình trạng chi phí nhân công tăng lên ở Trung Quốc và các nước có chi phí thấp khác đã khiến nhiều công ty Mỹ đã chuyển nhà máy sản xuất về lại Mỹ. Nếu xu hướng này tiếp tục, sản lượng nhập khẩu từ khu vực xuyên Thái Bình Dương vào Mỹ được đoán sẽ giảm xuống trong những năm tới.
- Khủng hoảng ở Nga: Giá dầu giảm và cấm vận quốc tế khiến nhu cầu trong nước giảm, sự giảm giá của đồng Ruble làm giảm nhập khẩu.
- Sự phục hồi chậm chạp và không ổn định của Châu Âu: Nhu cầu tiêu dùng của nhiều nền kinh tế lớn của Châu Âu không ổn định dẫn đến nhập khẩu mất đi đà tăng trưởng.
- Sản lượng dầu ra thấp của Châu Âu: Nhu cầu công nghiệp của nhóm Big Three (Anh, Pháp, Đức) không phục hồi được do nhu cầu bị chậm lại ở Trung Quốc.

Khu vực Trung Đông & Ấn Độ được dự báo có tốc độ tăng trưởng sản lượng container bình quân trong giai đoạn 2015-2020 là 4,4%/năm, cao hơn mức 2,7%/năm của thế giới nhờ vào:

- Sự hồi phục của Trung Đông: Nhập khẩu ở UAE và Saudi Arabia tiếp tục ổn định.
- Cải thiện cơ sở hạ tầng logistics ở Ấn Độ: Ấn Độ hiện đang tăng cường đầu tư vào cơ sở hạ tầng cảng và cảng nội địa nhằm thúc đẩy hoạt động xuất nhập khẩu và logistics của quốc gia này.

Khu vực Mỹ Latin được dự báo có tốc độ tăng trưởng sản lượng container bình quân trong giai đoạn 2015-2020 là 2,4%/năm. Thương mại cũng như sản lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển tại khu vực này đến năm 2020 sẽ bị ảnh hưởng mạnh mẽ bởi nền kinh tế Brazil. Hiện quốc gia này đang gặp khó khăn do đồng nội tệ giảm giá và sự sụt giảm niềm tin của người tiêu dùng và nhà đầu tư.

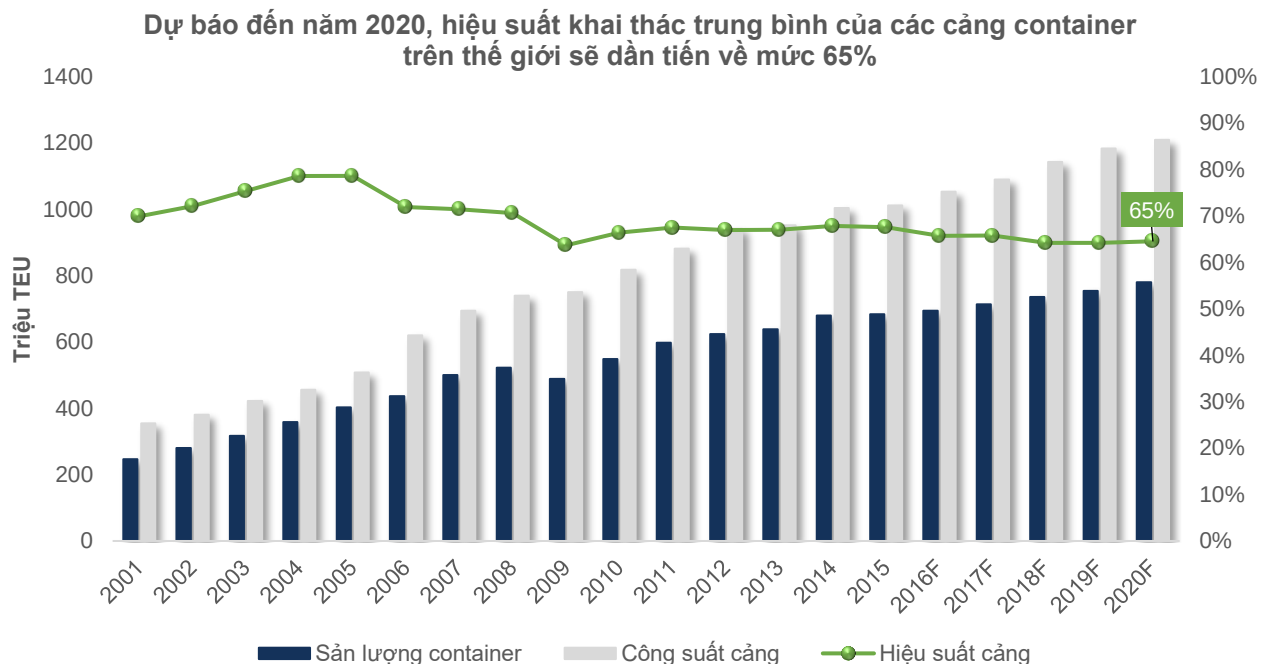
Khu vực Châu Phi được dự báo có tốc độ tăng trưởng sản lượng container bình quân trong giai đoạn 2015-2020 chỉ là 1,7%/năm. Bức tranh tại khu vực này không mấy sáng sủa do sự sụt giảm sâu của giá dầu. Hơn nữa, việc xuất khẩu của Trung Quốc chậm lại khiến cho nước này nhập khẩu ít nguyên vật liệu hơn từ các quốc gia châu Phi, điều này gây tác động tiêu cực đến sản lượng thương mại của khu vực này.

2. Dự báo công suất khai thác của hệ thống cảng biển thế giới đến 2020 (nguồn cung)

Công suất khai thác của hệ thống cảng biển có thể chia thành 3 giai đoạn khác nhau:

- Giai đoạn 2001-2005: Ngành logistics phát triển của Singapore và sự nổi lên của nền kinh tế Trung Quốc khiến nhu cầu giao thương hàng hải của hai quốc gia này tăng mạnh (Singapore và Trung Quốc chiếm hơn 28% tổng sản lượng container của thế giới trong giai đoạn này). Điều này dẫn đến việc liên tục mở rộng công suất khai thác cảng để đáp ứng nhu cầu hàng hóa thông qua. Hiệu suất sử dụng cảng của toàn thế giới giai đoạn này trung bình ở mức 80%.
- Giai đoạn 2006-2010: Khủng hoảng kinh tế thế giới khiến thương mại giảm sút. Sản lượng hàng hóa suy giảm trong khi các dự án cảng biển được đầu tư trong giai đoạn trước (2001-2005) đi vào hoạt động, khiến năng lực khai thác cảng bị dư thừa, hiệu suất sử dụng cảng của thế giới giai đoạn này trung bình ở mức 70%.
- Giai đoạn 2010 trở về sau: Nền kinh tế hồi phục sau khủng hoảng khiến nhu cầu thương mại tăng trở lại, sản lượng hàng hóa thông qua cũng hồi phục. Tuy nhiên, từ giai đoạn này công suất khai thác cảng không chỉ phụ thuộc vào nhu cầu mà còn phụ thuộc vào kích cỡ của tàu. Để đáp ứng kích thước tàu container ngày càng tăng, các cảng biển liên tục gia tăng quy mô, mở rộng chiều dài cầu cảng, gia tăng độ sâu mớn nước và phát triển công nghệ cho các thiết bị xếp dỡ trong khu vực cảng biển. Thế hệ tàu hiện đại nhất hiện nay có sức chứa gần 20.000 TEU; đòi hỏi các cầu bờ có tầm với lên đến 22-23 container. Xu hướng đến năm 2020, các thế hệ tàu tiếp theo đang phát triển với dung lượng dự kiến lên đến 24.000 TEU.

Các nhà khai thác cảng luôn mong muốn tối ưu hóa công suất của cảng, tức để cảng hoạt động đạt đến 100% công suất nhưng vẫn tối thiểu được thời gian dỡ hàng. Tuy nhiên, trong thực tế, việc này rất khó để đạt được. Nghiên cứu của Drewry (2015) cho thấy, hiệu suất sử dụng cầu cảng ở mức 65% sẽ cho hiệu quả cao nhất, nếu lớn hơn, tình trạng các tàu phải chờ đợi sẽ xảy ra, dẫn đến việc ùn tắc và chất lượng dịch vụ tại cảng sẽ giảm đi, đồng thời gây chậm trễ lịch trình của tàu.



VI. Triển vọng và xu hướng ngành cảng biển thế giới

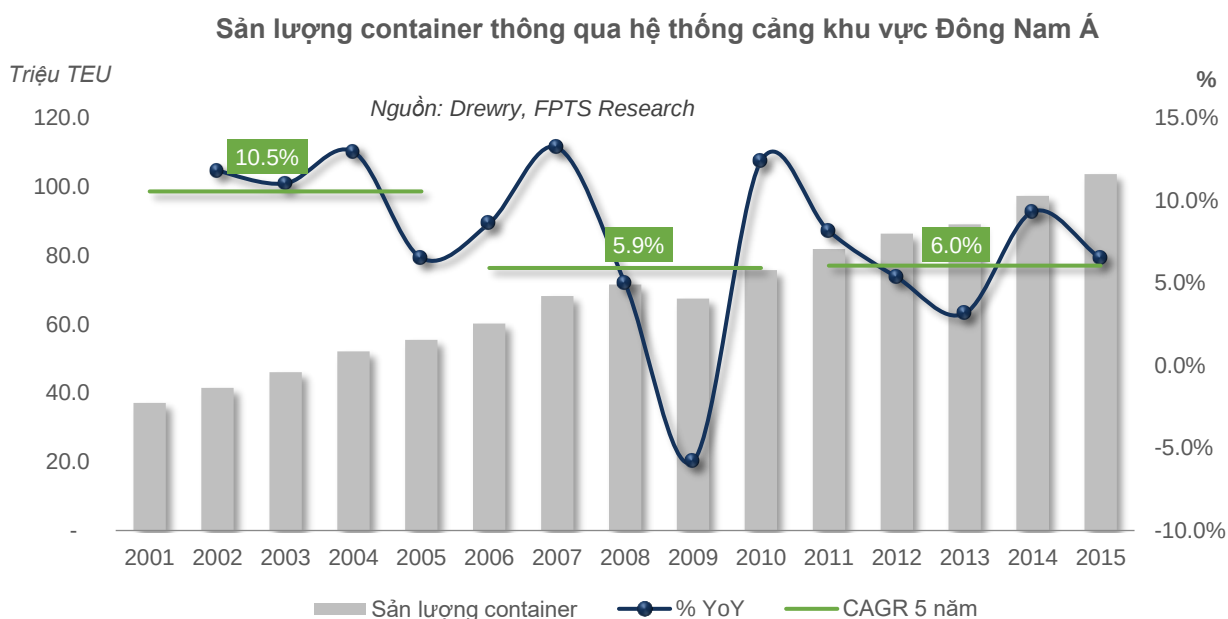
1. Triển vọng ngành cảng biển thế giới

Sản lượng container qua cảng biển thế giới được dự báo tăng trưởng ở mức 2.5-3%/năm trong giai đoạn 2015-2020, tuy nhiên triển vọng ngành cảng biển sẽ phân hóa theo khu vực, trong đó triển vọng đối với khu vực Đông Á và Đông Nam Á được chúng tôi đánh giá là khả quan nhờ sản lượng hàng hóa thông qua cảng tại hai khu vực này tiếp tục tăng trưởng vì những lý do sau:

- Tăng trưởng sản lượng container qua cảng được dự báo thấp hơn tốc độ mở rộng công suất cảng tại khu vực Trung Đông, Bắc Mỹ, Nam Á, Châu Phi; cân bằng tại Châu Đại Dương, Đông Âu và cao hơn tại các khu vực Đông Á, Đông Nam Á, Bắc Mỹ, Mỹ Latin. Như vậy từ đây đến năm 2020, công suất khai thác của hệ thống cảng biển tại khu vực Đông Á và Đông Nam Á sẽ không đáp ứng đủ sản lượng hàng hóa qua cảng (*Drewry, 2015*).
- Xu hướng “Trung Quốc +1” và việc Trung Quốc đang chuyển hoạt động gia công các ngành công nghiệp giá trị gia tăng thấp sang các nước Đông Nam Á (nguyên vật liệu được mua từ Trung Quốc, sau đó xuất sang các nước Đông Nam Á để sản xuất thành phẩm và sau đó được xuất trở lại các nhà bán lẻ tại Trung Quốc) vẫn sẽ tiếp diễn.
- Các thị trường đang phát triển tại khu vực Đông Nam Á đang tích cực khuyến khích chính sách thu hút vốn và cải thiện cơ sở hạ tầng nhằm thu hút dòng vốn FDI và thúc đẩy nhu cầu sản xuất công nghiệp.
- Đông Nam Á đang tích cực đầu tư vào các cảng trung chuyển nước sâu nhằm giảm tình trạng quá tải tại các cảng biển cũng như tăng cường khả năng cạnh tranh, nhờ tiết giảm chi phí và thời gian xuất nhập khẩu hàng hóa.

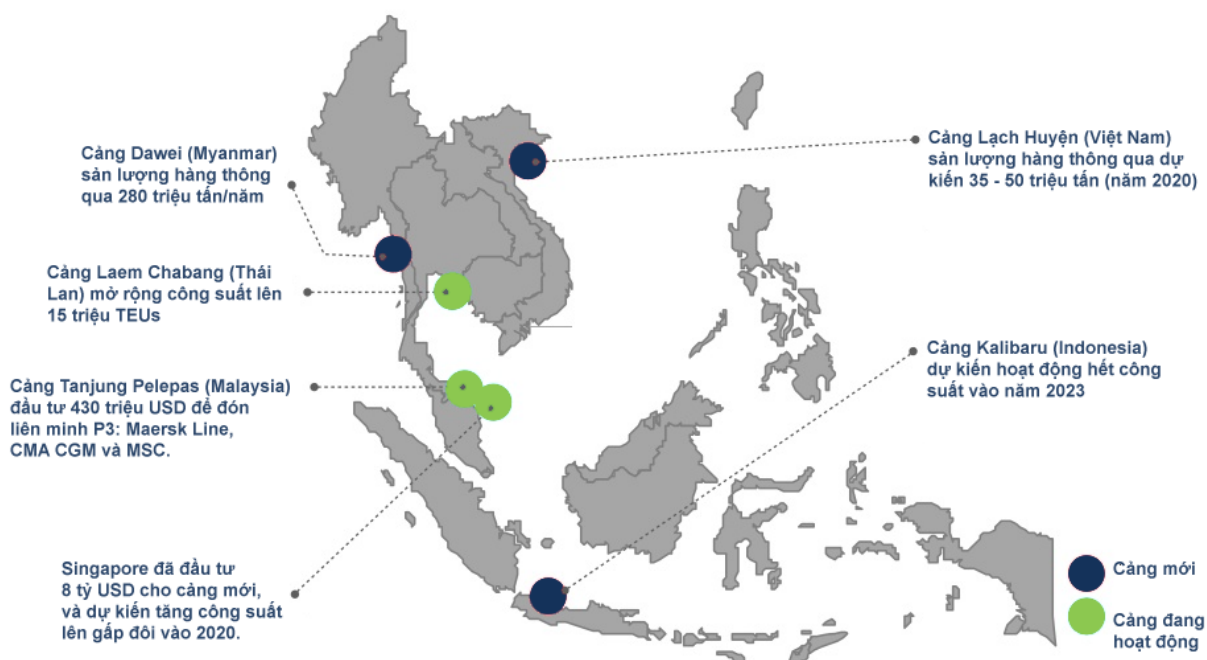
2. Triển vọng phát triển cảng biển tại khu vực Đông Nam Á

Sản lượng container thông qua hệ thống cảng biển khu vực Đông Nam Á tăng từ mức 37,1 triệu TEU năm 2001 lên 104,1 triệu TEU năm 2015, tương đương với tốc độ tăng trưởng kép (CAGR) là 7,6%/năm.



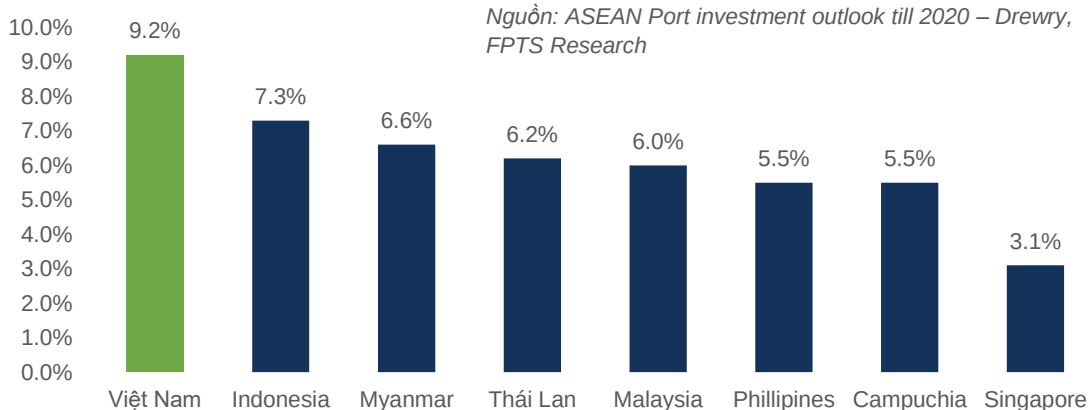
Dự báo tăng trưởng cho 8 quốc gia khu vực Đông Nam Á (Việt Nam, Thái Lan, Singapore, Philippines, Malaysia, Indonesia, Myanmar và Campuchia), Drewry cho rằng tốc độ tăng trưởng kép hàng năm (CAGR) sản lượng container thông qua hệ thống cảng biển tại Việt Nam giai đoạn 2013-2020 sẽ đạt 9,2%/năm, cao nhất trong 8 quốc gia, đứng thứ hai là Indonesia với CAGR đạt 7,3%/năm và sau đó là Myanmar với CAGR là 6,6%/năm. Trong đó, động lực tăng trưởng đối với Việt Nam, Thái Lan và Indonesia đến từ xuất khẩu, được thúc đẩy bởi dòng vốn FDI đổ vào ngành công nghiệp sản xuất tăng mạnh. Động lực tăng trưởng đối với Malaysia, Philippines đến từ hoạt động xuất khẩu các mặt hàng nông nghiệp trong khi động lực tăng trưởng của Singapore, Malaysia, Campuchia lại đến từ hoạt động nhập khẩu. Các quốc gia tại khu vực Đông Nam Á có lợi thế về địa lý để xây dựng và khai thác cảng nước sâu, xu hướng khai thác tất yếu trong tương lai.

Bản đồ cảng nước sâu tại khu vực Đông Nam Á (năm 2016)



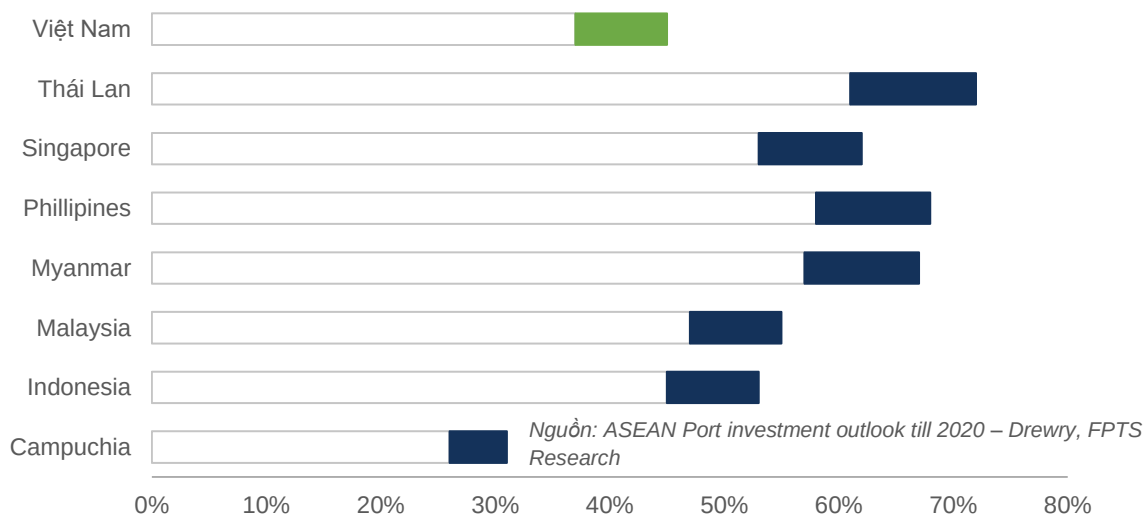
Nguồn: FPTIS tổng hợp

Tăng trưởng lượng hàng container thông qua hệ thống cảng biển các quốc gia Đông Nam Á 2013-2020



Tuy có CAGR lớn nhất, nhưng biên lợi nhuận hoạt động trước lãi vay, thuế và khấu hao (biên EBITDA) của ngành Việt Nam lại khá thấp so với khu vực, dao động từ 37-45%, chỉ cao hơn Campuchia (26-31%) và thấp hơn 6 quốc gia còn lại. Thái Lan là quốc gia có biên EBITDA cao nhất, đạt 61-72%. Drewry cho rằng, yếu tố chính giúp biên EBITDA của Thái Lan cao nhất trong khu vực là nhờ sự cải thiện hiệu suất sử dụng cảng biển ngày càng tăng. Biên EBITDA của Philippines, Singapore và Myanmar vẫn ở mức cao so với mặt bằng chung của khu vực, lần lượt là 58-68%, 53-62% và 57-67% nhờ vào cạnh tranh trong ngành cảng biển ở ba quốc gia này vẫn còn thấp. Trong khi đó, ngành cảng biển ở Việt Nam đến năm 2020 được dự báo sẽ chịu sự cạnh tranh gay gắt và ở Campuchia ngành phải gánh chịu chi phí hoạt động cao, vì thế hai quốc gia này có biên EBITDA thấp nhất trong khu vực.

Dự báo biên EBITDA ngành cảng biển của các quốc gia khu vực Đông Nam Á



3. Xu hướng M&A trong ngành cảng biển

Hoạt động M&A của các doanh nghiệp khai thác cảng đang có chiều hướng tăng lên trong những năm gần đây. Trước xu hướng gia tăng kích thước tàu của các hãng vận tải biển, đòi hỏi cảng biển phải có diện tích vùng đất cảng và vùng nước cảng lớn hơn để đón tàu cập cảng. Theo như ông Neil Davidson, chuyên gia phân tích cao cấp của Drewry cho biết, sự gia tăng hoạt động M&A đến từ sự tích cực của tình hình tài chính và việc mua lại giá khá thấp, tương đương 8-12 lần EBITDA.

Bảng 2: Dự báo thứ tự những nhà khai thác cảng 2020

Nhà khai thác cảng	Xếp hạng	
	2020	2016
Cosco - China Shipping	1	4
China Shipping		8
APM	2	2
PSA	3	3
Hutchison	4	1
DP World	5	5
Terminal Investment Ltd	6	6
CMA CGM	7	9

Một số thương vụ lớn như APM mua lại Group TCB giúp số lượng cảng biển của APMT tăng lên con số 11 và công suất hoạt động tăng thêm 4,3 triệu TEU; CMA CGM mua lại APL, Yilport và đang tiến hành mua lại Tertir. Theo dự đoán từ Drewry, đến năm 2020 Cosco – China Shipping sẽ trở thành công ty khai thác cảng lớn nhất thế giới.

Nguồn: Drewry, FPTs Research

B. NGÀNH CẢNG BIỂN VIỆT NAM

I. Lịch sử ngành và đặc điểm của ngành cảng biển Việt Nam

1. Lịch sử hình thành ngành cảng biển Việt Nam

Giai đoạn trước năm 1991. Cảng chủ yếu được xây dựng tại các vị trí có mái che dọc bờ sông, gần các khu phố cổ và được tài trợ hoàn toàn bằng ngân sách Nhà nước. Quy mô cảng lúc bấy giờ chỉ đón được các tàu nhỏ có trọng tải khoảng 10.000 DWT, diện tích cảng tương đối nhỏ. Độ sâu mớn nước nhỏ, khoảng 4,5m đối với khu vực cảng Hải Phòng và 8,5m tại khu vực cảng Sài Gòn. Mạng lưới giao thông vận tải vẫn chưa phát triển, tính liên kết với các khu dân cư, trung tâm kinh tế và các khu công nghiệp còn thấp. Số lượng cầu cảng còn ít, tổng chiều dài cầu cảng cả nước chỉ khoảng 15km. Trao đổi thương mại quốc tế của Việt Nam trong thời kỳ này hoàn toàn dưới hình thức song phương. Chính sách thương mại quốc tế của Việt Nam là chính sách độc quyền ngoại thương của Nhà nước, chỉ có các công ty xuất nhập khẩu quốc doanh mới có quyền tham gia hoạt động xuất nhập khẩu; do đó mối quan hệ thương mại khá hạn hẹp. Thị trường chủ yếu của Việt Nam là các nước Xã hội chủ nghĩa, chiếm đến 70% kim ngạch xuất nhập khẩu của Việt Nam, còn lại với các nước khác rất hạn chế. Sản lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng tại Việt Nam lúc bấy giờ còn thấp, ít hơn 25 triệu tấn/năm – *theo số liệu cục Hàng hải Việt Nam, 1991*.

Giai đoạn 1991-2007. Giai đoạn này Việt Nam bắt đầu có những chính sách mở cửa nền kinh tế, thị trường xuất khẩu chủ yếu của Việt Nam đã có sự thay đổi cơ bản: Châu Á trở thành nơi tiêu thụ nhiều nhất các sản phẩm xuất khẩu Việt Nam (80%), sau đó là Châu Âu (15%) – *theo số liệu Tổng cục Hải quan*. Từ năm 1996, Việt Nam đẩy nhanh tiến trình hội nhập kinh tế với thế giới thông qua các hiệp định đa phương: AFTA, APEC... khiến sản lượng hàng hóa thông qua các cảng biển tăng mạnh so với giai đoạn trước. Hệ thống cảng biển tại Việt Nam theo đó được chú trọng đầu tư phát triển hơn. Các quy định về việc quy hoạch tổng thể cảng biển được ban hành. Một bước ngoặt đánh dấu cho giai đoạn phát triển mới của ngành cảng biển là Nhật Bản đầu tư vốn ODA cho hai dự án cảng nước sâu: Cái Lân – Hải Phòng và Tiên Sa – Đà Nẵng. Quy mô và độ sâu mớn nước bến cảng cũng lớn hơn, có thể đón được tàu với trọng tải 30.000 DWT. Mạng lưới vận tải nội địa có sự cải thiện rõ rệt, đã kết nối được hệ thống vận tải giữa cảng biển với các trung tâm kinh tế và khu công nghiệp. Số lượng cầu cảng tăng lên đáng kể với tổng chiều dài cầu cảng cả nước lớn hơn 30km. Sản lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển tăng trưởng nhanh, đạt 12-15%/năm – *theo số liệu cục Hàng hải Việt Nam, 1991-2007*.

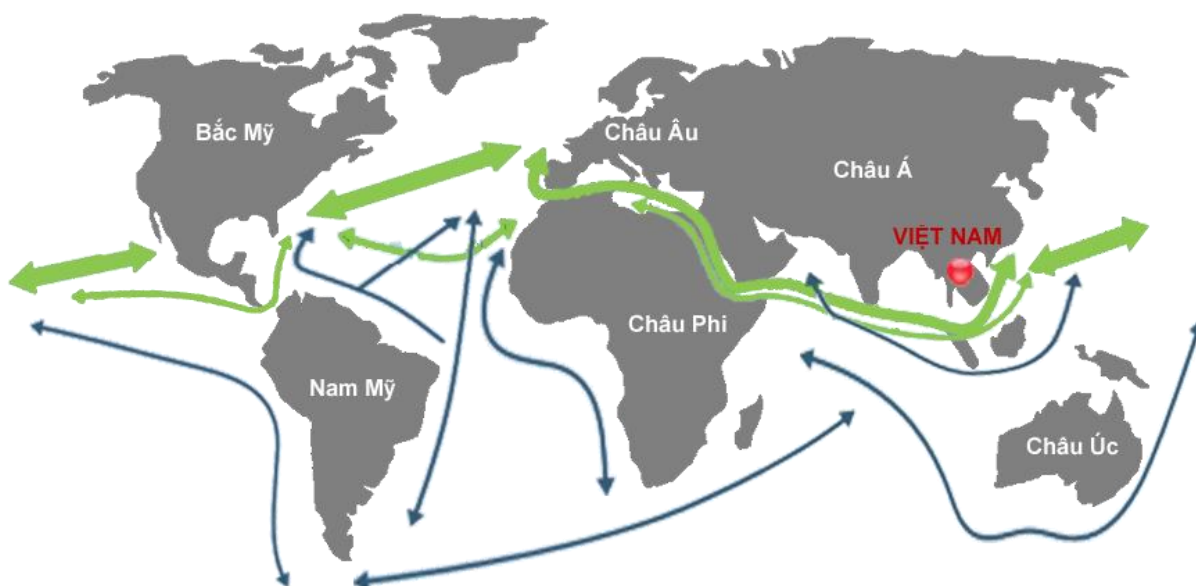
Giai đoạn sau 2007 đến nay. Sản lượng hàng hóa xuất nhập khẩu của Việt Nam ngày càng tăng, đặc biệt là sau khi gia nhập WTO năm 2007. Bên cạnh đó, xu hướng dòng vốn FDI đang chuyển hướng từ Trung Quốc sang Việt Nam từ các nhà sản xuất lớn ở Hàn Quốc (Samsung, LG...), Nhật Bản... khiến sản lượng hàng hóa xuất nhập khẩu của Việt Nam tăng mạnh. Các hình thức đầu tư xây dựng cảng biển ngày càng đa dạng, trong đó hình thức liên doanh giữa Nhà nước với khu vực tư nhân/nước ngoài được Nhà nước khuyến khích đẩy mạnh. Quy mô cảng biển ngày càng mở rộng, được trang bị các thiết bị hiện đại, có thể đón tàu có trọng tải lên đến 50.000-80.000 DWT. Sản lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển Việt Nam tăng mạnh, đặc biệt là hàng hóa container (16,5%/năm) – *theo số liệu cục Hàng hải Việt Nam, 2007-2015*.

2. Đặc điểm ngành Việt Nam

2.1 Vị trí địa lý thuận lợi – lợi thế ngành cảng biển Việt Nam

Việt Nam có vị trí nằm ngay cạnh Biển Đông – một cầu nối thương mại đặc biệt quan trọng trên bản đồ hàng hải thế giới. Biển Đông là tuyến đường vận chuyển quan trọng về mặt kinh tế, giúp trung chuyển hàng hóa từ Châu Á đến các khu vực khác trên thế giới. Trong 39 tuyến đường hàng hải hiện đang hoạt động trên thế giới thì có 29 tuyến đi qua địa phận biển Đông. Việt Nam còn sở hữu 3.260km đường bờ biển dài, có nhiều vũng vịnh nước sâu, gần tuyến đường hàng hải quốc tế.

Luồng hàng hóa vận chuyển từ và đến Việt Nam



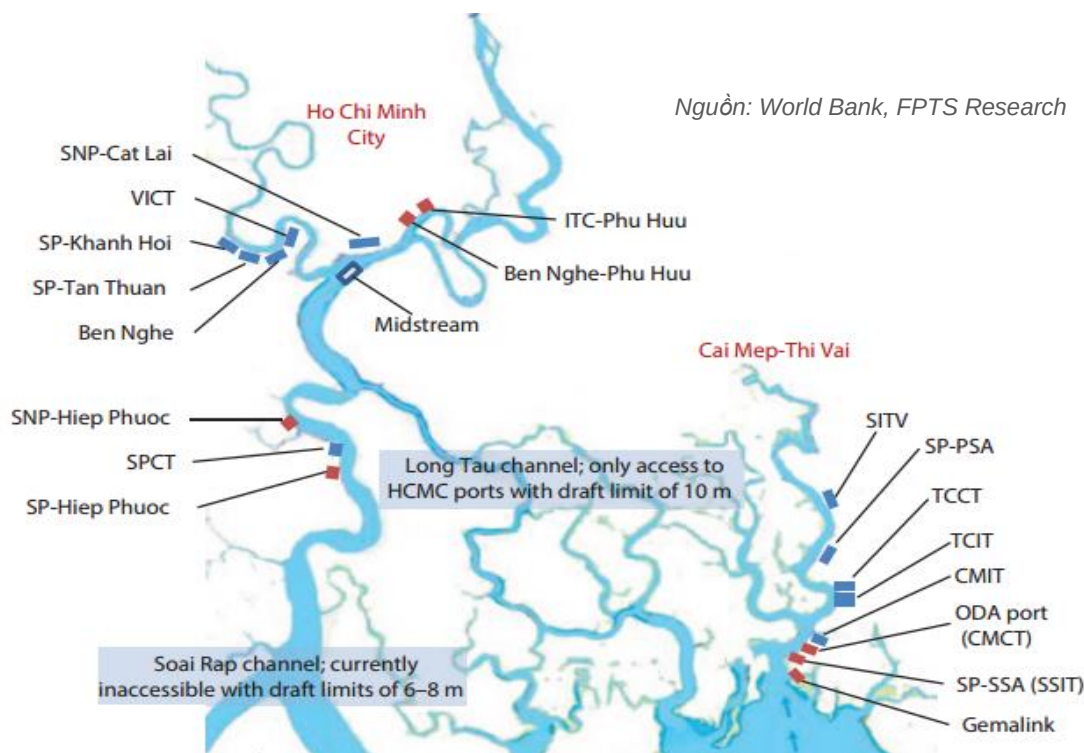
Nguồn: Google maps, FPTs Research

**Độ lớn của mũi tên thể hiện độ lớn lượng hàng hóa lưu chuyển*

Khu vực cảng biển phía Bắc của Việt Nam là cửa ngõ kết nối tiếp giáp với các quốc gia Đông Bắc Á như Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc và Hồng Kông. Trong khi đó, khu vực cảng biển miền Nam có vị trí kết nối các nước châu Á trên tuyến vận tải quốc tế đi các châu lục khác. Hiện tại, Việt Nam đang có 49 cảng biển, 166 bến cảng và 330 cầu cảng cho tàu neo đậu với tổng chiều dài gần 40km. Tuy nhiên, các cảng biển phân bố không đồng đều giữa các khu vực, với 6 cảng ở miền Bắc, 20 cảng ở miền Trung và 23 cảng ở miền Nam (trong đó có 9 cảng hàng lỏng).

2.2 Hệ thống cảng biển Việt Nam phân tán

Tuy có vị trí địa lý thuận lợi, nhưng do chính sách quy hoạch cảng biển không hiệu quả từ Chính phủ trong những năm qua đã ảnh hưởng rất lớn đến ngành cảng biển Việt Nam. Việc khuyến khích phát triển nhiều cảng nhỏ với các chủ đầu tư khác nhau ở cả hai khu vực TPHCM – Cái Mép và Hải Phòng – Cái Lân khiến Việt Nam trở thành thị trường cảng container phân tán nhất trên thế giới.

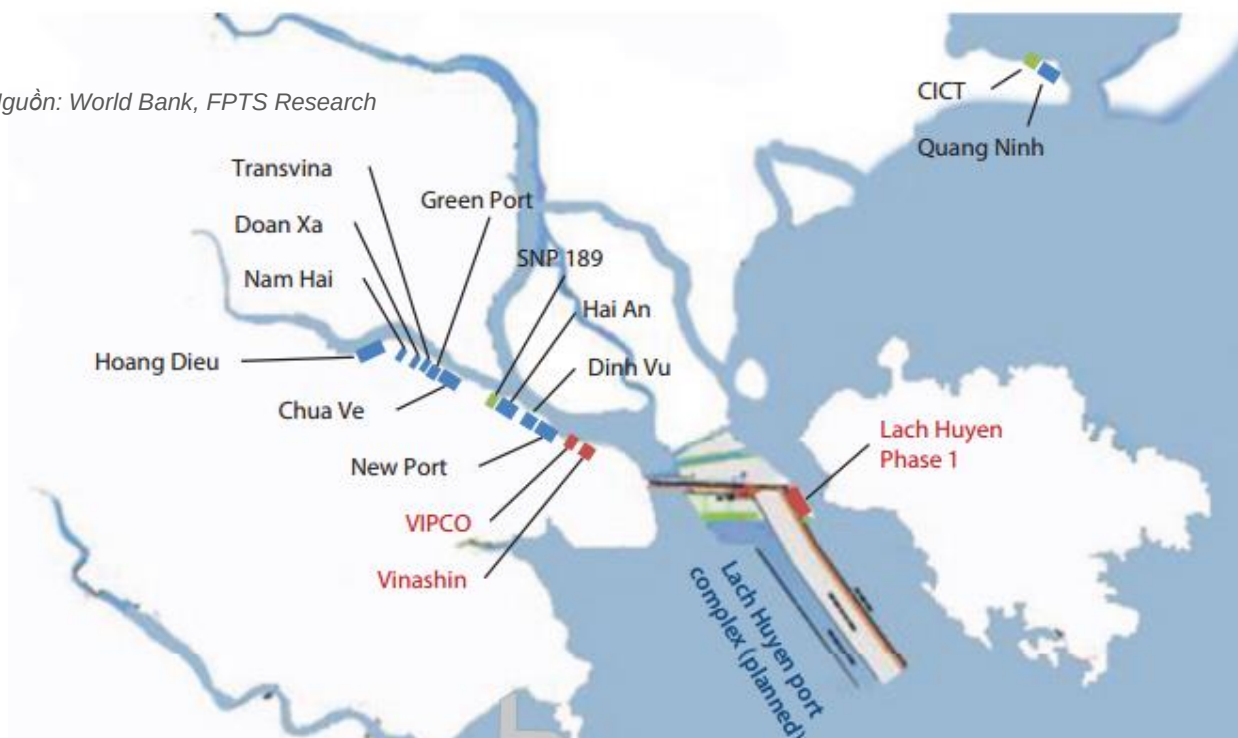


Tại khu vực TPHCM – Cái Mép có tới 13 cảng container đang hoạt động, 3 cảng mới sắp được bổ sung và 1 cảng bắt đầu khởi công xây dựng. Đa số các bến cảng tại Cái Mép có chiều dài trung bình chỉ là 300 mét mỗi bến, trong khi chiều dài lý tưởng phải là 350-400 mét. Đối với những cảng biển có 2 bến cảng thì tổng chiều dài bến phải là 700-800 mét thay vì 600 mét như hiện nay. Vấn đề phát sinh là khi có hai tàu dài 350 mét vào bến cùng lúc tại một cảng thì một tàu sẽ phải thả neo đợi ở ngoài bến cho dù các cảng khác đang còn trống. Những cảng hiện có cũng chưa được kết nối bằng các cầu cảng liên tục hay đường nối trực tiếp, từ đó cản trở việc nâng cấp các cảng lên tầm trung tâm trung chuyển. Thiết kế bến hiện nay có thể ảnh hưởng đến việc xử lý hàng hóa trung chuyển, do không thể chuyên chở hiệu quả những container nhận từ tàu gom sang tàu mẹ vì bến không đủ chiều dài cho cả hai tàu, hoặc khi tàu gom và tàu mẹ nằm ở các cảng khác nhau, không có đường nối. Khu vực miền Bắc cũng xuất hiện vấn đề tương tự. Tại đây hiện đang có 13 cảng container đang hoạt động, cảng Nam Đình Vũ sắp tới sẽ đi vào hoạt động vào tháng 12/2017, chưa kể cụm cảng Lạch Huyện.

Hệ thống cảng phân tán dẫn đến sự thiếu hiệu quả và đầu tư lãng phí lớn, cụ thể như sau:

- Cần đầu tư bổ sung cơ sở hạ tầng trên đất liền để kết nối nhiều cảng biển.
- Cần tăng chi phí cho việc nạo vét, bảo trì kênh lạch để tàu ra vào thuận tiện tới vị trí trong cảng.
- Khó khăn trong xử lý hàng trung chuyển do thiếu đường nối giữa các cảng.
- Hàng hóa bị phân tán, cản trở việc phát triển các cảng trung tâm có cơ sở hạ tầng logistics tập trung. Cũng chính điều này đã dẫn đến tình trạng phân tán các dịch vụ logistics như cảng ICD, bãi container rỗng, hãng vận tải đường bộ, đơn vị dịch vụ hải quan...
- Tăng thêm chi phí cho các chủ hàng và hãng vận tải biển do phải đăng ký nhiều điểm giao nhận hàng hay tàu bè phải ra vào nhiều cảng tại cùng một địa điểm, dẫn đến các khu vực như hệ thống cảng biển tại TP. Hồ Chí Minh và Hải Phòng thường xuyên xảy ra tình trạng ùn tắc.

Nguồn: World Bank, FPTs Research



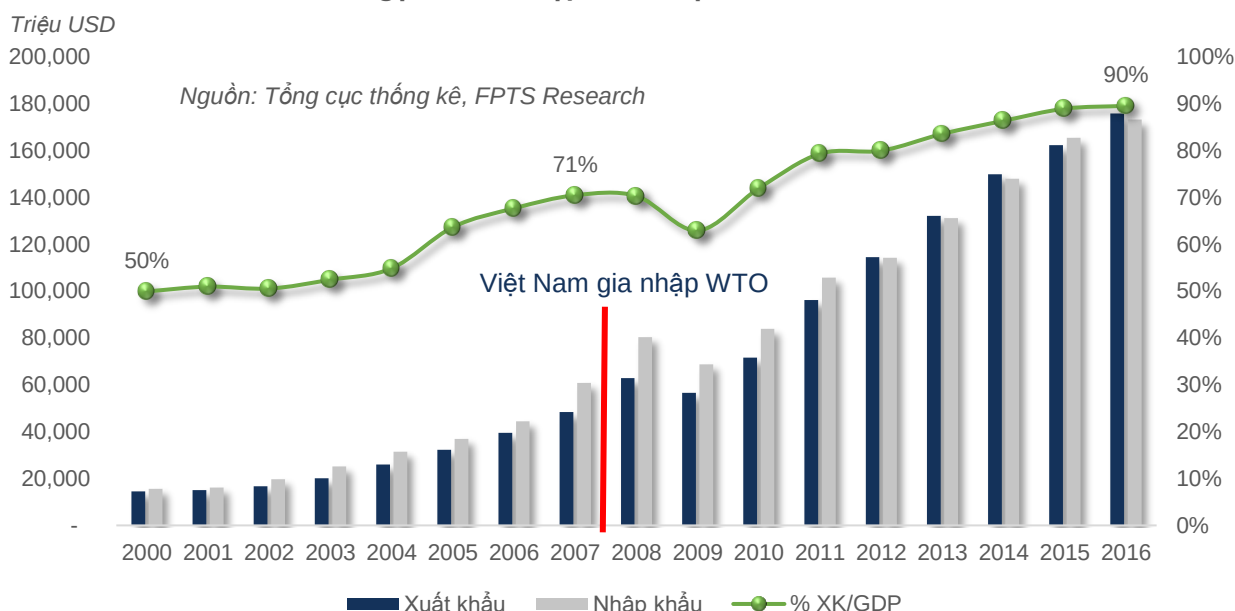
Do đó, chúng tôi cho rằng, xu hướng tất yếu trong tương lai để phát triển ngành cảng biển là sự hợp tác giữa các doanh nghiệp trong ngành. Nhằm tăng tính liên kết giữa các cảng biển và nâng cao công suất khai thác, các cảng biển sẽ đi đến bước hợp tác, sở hữu cổ phần và thậm chí là M&A. Nhiều trường hợp thực tế đã chứng minh điều đó, điển hình như CTCP Cảng Hải Phòng (PHP – HNX) sở hữu 51,00% cổ phần CTCP Cảng Đình Vũ (DVP – HOSE); gần đây nhất là trường hợp của CTCP Viconship (VSC – HOSE) nâng tỷ lệ sở hữu CTCP Cảng dịch vụ Dầu khí Đình Vũ (PSP – UpCom) từ 17,62% lên 22,05%.

3. Yếu tố trọng yếu tác động đến ngành cảng biển Việt Nam

[\(Xem thêm bảng phân tích các yếu tố liên quan tại đây\)](#)

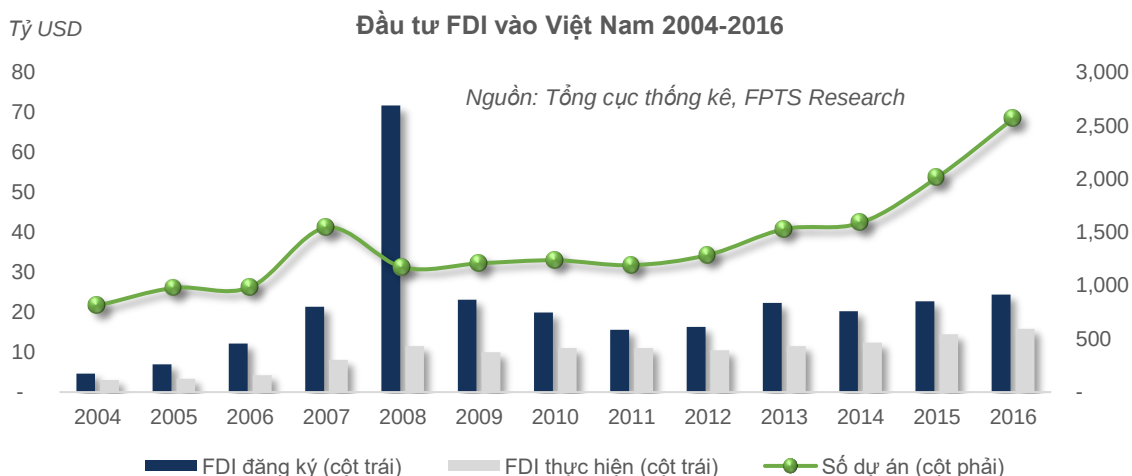
Hội nhập và dòng vốn FDI là động lực tăng trưởng của ngành

Hoạt động khai thác cảng tại Việt Nam đã bắt đầu được chú trọng và phát triển kể từ 2005 nhưng chỉ thật sự sôi động từ sau khi Việt Nam gia nhập WTO năm 2007. Tăng trưởng xuất khẩu của Việt Nam trong giai đoạn 2000-2016 có CAGR là 17,5%/năm. Giá trị xuất khẩu chiếm tỷ trọng ngày càng lớn so với GDP, năm 2000 đạt 50,0% GDP, năm 2007 chiếm 70,5% GDP và đến năm 2016 chiếm 89,8% GDP (số liệu từ Tổng cục thống kê, 2016).

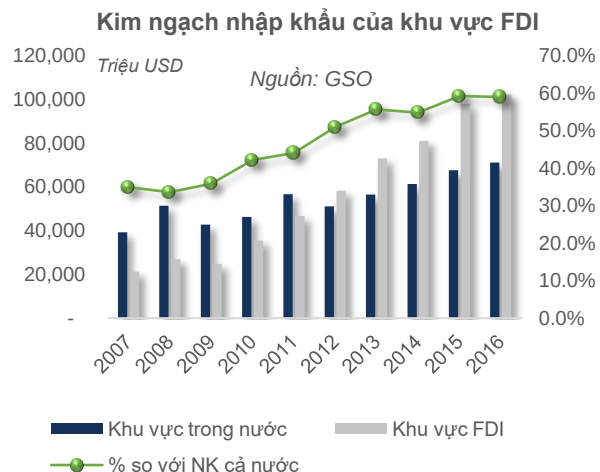
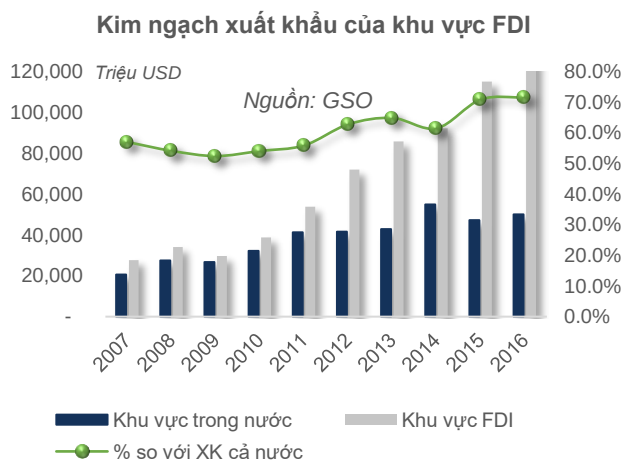
Kim ngạch xuất nhập khẩu Việt Nam 2000-2016


Trong giá trị kim ngạch xuất nhập khẩu của Việt Nam, FDI chiếm tỷ trọng ngày càng đáng kể. Với xu hướng hội nhập của Việt Nam và giá nhân công tăng nhanh tại Trung Quốc, dòng vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) đang dần chuyển về Việt Nam. **Chúng tôi cho rằng, triển vọng nguồn hàng của ngành cảng biển phụ thuộc rất lớn vào các doanh nghiệp FDI, đặc biệt trong hai lĩnh vực dệt may và linh kiện, điện tử dân dụng.** Điều này được chúng tôi chứng minh qua những số liệu sau:

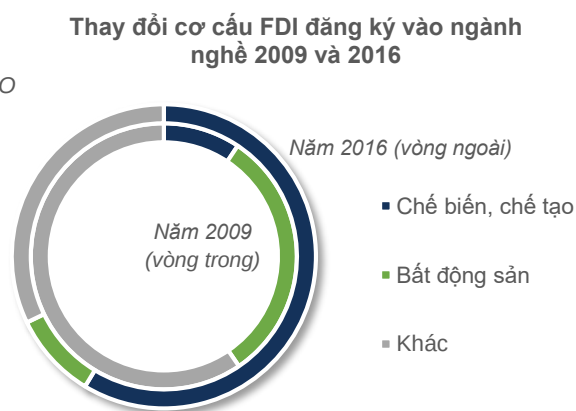
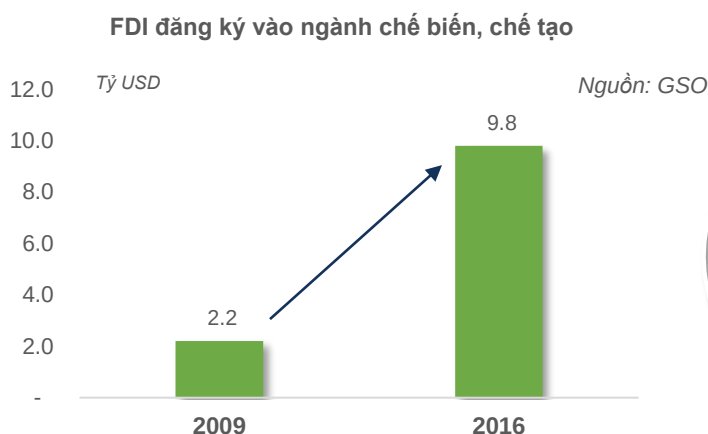
- (1) Đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) có xu hướng tăng dần trong các năm qua, đặc biệt kể từ sau khi Việt Nam gia nhập WTO năm 2007. Theo số liệu của Tổng cục thống kê, tổng vốn FDI đăng ký và vốn FDI giải ngân vào Việt Nam lần lượt tăng từ 4,64 tỷ USD và 3,0 tỷ USD lên 24,4 tỷ USD và 15,8 tỷ USD trong giai đoạn 2004-2016. Vốn FDI đăng ký tập trung chủ yếu vào ngành công nghiệp chế biến, chế tạo với 9,8 tỷ USD, chiếm 64,6% tổng vốn đăng ký mới; đứng thứ hai là ngành bán buôn và bán lẻ, sửa chữa ô tô, mô tô xe máy đứng vị trí thứ hai với 1,9 tỷ USD, chiếm 7,8% (số liệu Tổng cục thống kê, 2016).



- (2) Những năm qua, khu vực FDI đóng góp ngày càng đáng kể vào thương mại Việt Nam, chiếm tỷ trọng cao cả trong kim ngạch xuất khẩu lẫn nhập khẩu. Tỷ trọng xuất khẩu của khu vực FDI năm 2007 đạt 57%, năm 2012 đạt 63% và đến năm 2016 tỷ lệ này đã tăng lên con số 71% trong tổng kim ngạch xuất khẩu cả nước. Tương tự, về phía nhập khẩu, tỷ trọng nhập khẩu của khu vực FDI chiếm 34,9% tổng kim ngạch nhập khẩu của cả nước năm 2007 và tăng lên 59% năm 2016 (số liệu từ Tổng cục thống kê, 2016).



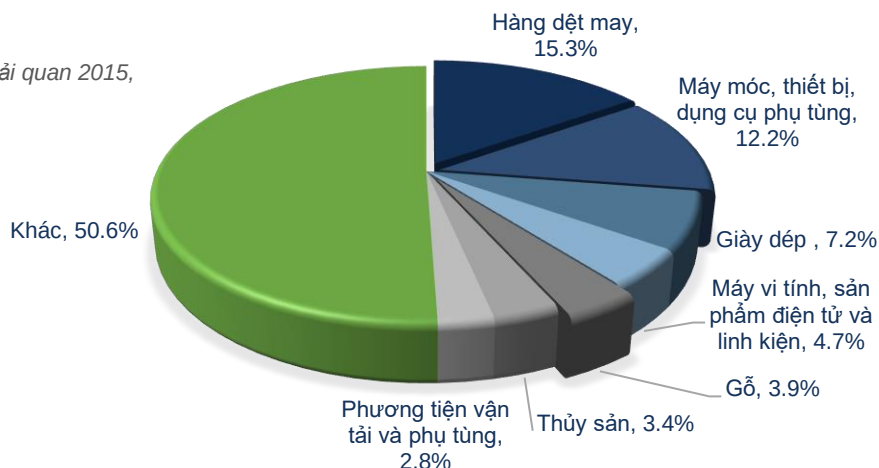
- (3) Lĩnh vực thu hút dòng vốn FDI cao nhất là công nghiệp chế biến, chế tạo. Tỷ trọng đăng ký FDI mới vào ngành này ngày càng tăng, từ 2,2 tỷ USD năm 2009 (chiếm tỷ trọng 13,6% tổng số FDI đăng ký mới) tăng lên 9,8 tỷ USD năm 2016, chiếm tỷ trọng cao nhất 64,6% trong cơ cấu FDI đăng ký mới (số liệu từ Tổng cục thống kê, 2009, 2016).



- (4) Trong số hàng hóa được vận tải bằng đường thủy, mặt hàng dệt may chiếm tỷ trọng lớn nhất, chiếm 15,3% trong tổng số. Đứng thứ hai là mặt hàng máy móc, thiết bị, dụng cụ, với tỷ trọng 12,2% do nhu cầu nhập khẩu máy móc để sản xuất thành phẩm xuất khẩu của các doanh nghiệp FDI. Đứng thứ ba và thứ tư lần lượt là mặt hàng giày dép và máy vi tính, điện tử và linh kiện, với tỷ trọng lần lượt là 7,2% và 4,7% – số liệu Tổng cục Hải quan, 2015.

TỶ TRỌNG LOẠI HÀNG HÓA XUẤT, NHẬP KHẨU BẰNG ĐƯỜNG THỦY

Nguồn: Tổng cục Hải quan 2015, FPTS Research



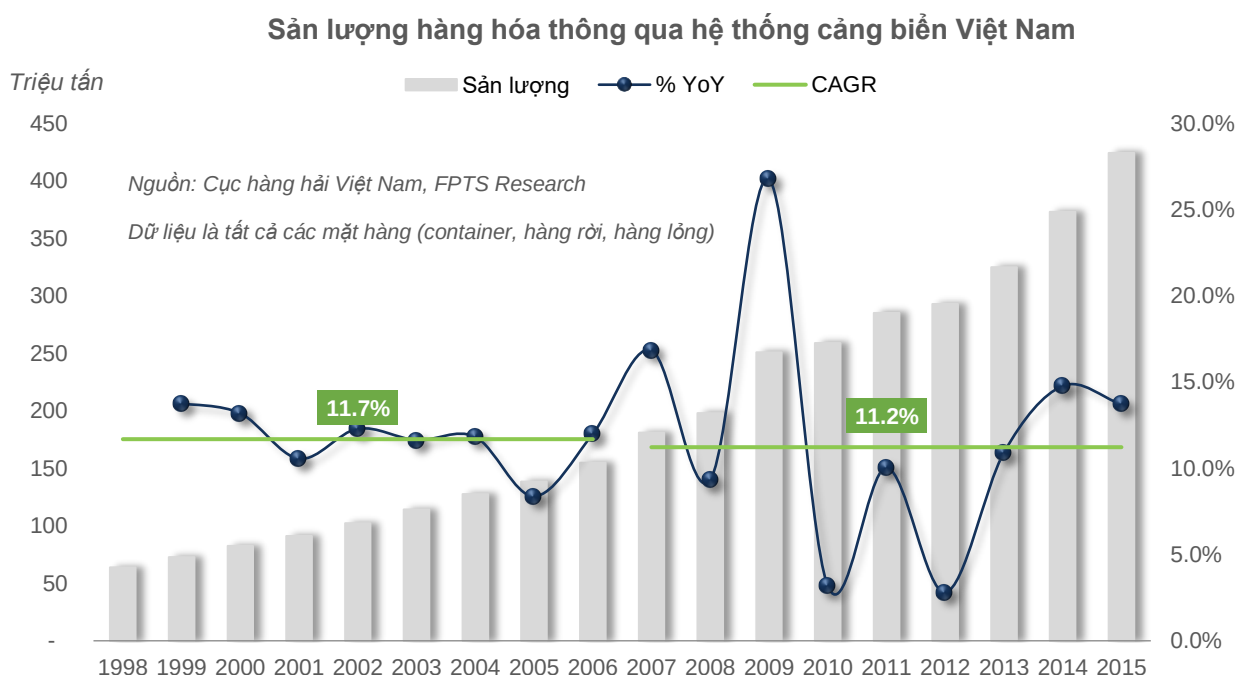
- (5) Trong báo cáo xuất nhập khẩu 2016 của Bộ Công thương, tổng kim ngạch xuất khẩu đối với mặt hàng dệt may năm 2016 là 28,1 tỷ USD tăng 3,3% so với năm 2015, trong đó khối doanh nghiệp FDI chiếm đến 57,7% tổng kim ngạch xuất khẩu mặt hàng dệt may cả nước, đạt 16,6 tỷ USD. Đối với mặt hàng máy móc, thiết bị, dụng cụ, năm 2016 kim ngạch xuất khẩu cả nước đạt 10,14 tỷ USD tăng 24,3% so với năm 2015, trong đó khối doanh nghiệp FDI chiếm đến 90,0% tổng kim ngạch xuất khẩu của nhóm hàng này, đạt 9,11 tỷ USD. Về phía nhập khẩu, khối doanh nghiệp FDI chiếm trên 54,6% tổng kim ngạch nhập khẩu máy móc, thiết bị, dụng cụ của cả nước; đạt 15,49 tỷ. Đối với mặt hàng máy vi tính và linh kiện điện tử, tổng kim ngạch xuất khẩu đạt 18,9 tỷ USD, tăng 21,5% so với năm 2015. Trong đó tổng kim ngạch xuất khẩu máy vi tính, sản phẩm điện tử và linh kiện của khối doanh nghiệp FDI chiếm 97,4% tổng kim ngạch xuất năm 2016, đạt 18,4 tỷ USD, tăng 20,6% so với năm 2015.

Dự báo cho cả năm 2017, chúng tôi cho rằng nguồn hàng xuất khẩu linh kiện – điện tử và dệt may sẽ khả quan vì những lý do sau:

- Tính đến hết Q1/2017, tổng vốn đăng ký FDI đạt 6,86 tỷ USD, tăng 70% so với cùng kỳ. Trong đó, vốn đăng ký tăng thêm là 3,94 tỷ USD, gấp 3 lần cùng kỳ. Vốn đăng ký tăng thêm tăng trưởng mạnh mẽ là nhờ dự án Samsung Display điều chỉnh tăng vốn đầu tư thêm 2,5 tỷ USD và dự án Polytex Far Eastern điều chỉnh tăng vốn đầu tư thêm 485,5 triệu USD. Trong đó, Samsung Display chuyên sản xuất màn hình có độ phân giải cao và Polytex Far Eastern là doanh nghiệp chuyên về ngành sản xuất hàng may mặc, dệt may (*Tổng cục thống kê, Cục đầu tư nước ngoài, Q1/2017*).
- Dự án Samsung Electronics đã đi vào hoạt động tháng 6/2016 sẽ tạo ra mức tăng trưởng mạnh của mặt hàng điện tử dân dụng trong năm 2017.
- Xuất khẩu của nhóm ngành dệt may đang có sự hồi phục, đây là hệ quả của việc đầu tư nhà máy mở rộng sản xuất trong giai đoạn 2014-2015 khi hiệu ứng TPP tác động mạnh đến triển vọng ngành. Điều này thể hiện rõ nhất trên kết quả kinh doanh Q1/2017 của các doanh nghiệp dệt may đang niêm yết trên sàn, điển hình như CTCP Dệt may – Đầu tư – Thương mại Thành Công (mã TCM – HOSE) và CTCP Đầu tư và Thương mại TNG (mã TNG – HOSE) đều có KQKD tăng trưởng mạnh.

- Theo khảo sát của JETRO – Tổ chức xúc tiến Thương mại Nhật Bản về niềm tin kinh doanh của các công ty Nhật Bản tại Châu Á 2016, có đến 66,6% doanh nghiệp được khảo sát cho biết sẽ tiếp tục mở rộng hoạt động sản xuất kinh doanh trong 1-2 năm tới tại thị trường Việt Nam, tăng 2,5% so với kết quả của cuộc khảo sát năm 2015. So với Trung Quốc, sự lạc quan về triển vọng mở rộng hoạt động kinh doanh ở Việt Nam cao hơn nhiều (66,6% so với 40,1%). Nhật Bản đang là nhà đầu tư lớn thứ tư vào Việt Nam, sau Hàn Quốc, Trung Quốc và Singapore.
- Tổ chức ADB (Asian Development Bank) dự báo tăng trưởng xuất nhập khẩu của Việt Nam giai đoạn 2016-2020 là 10,3%/năm. Trong khi đó, HSBC và Oxford Economics cùng dự báo con số 11,2%/năm với mặt hàng xuất khẩu chủ lực đóng góp vào tăng trưởng vẫn là điện thoại, linh kiện, máy tính, dệt may và các sản phẩm điện tử.

II. Vòng đời ngành cảng biển Việt Nam



Chúng tôi cho rằng **ngành cảng biển Việt Nam đang trong giai đoạn phát triển** vì những lý do sau:

- Sản lượng hàng hóa qua vẫn tiếp tục đà tăng trưởng tốt: Giai đoạn 1998-2006 trước khi Việt Nam gia nhập WTO, tốc độ tăng trưởng sản lượng hàng hóa thông qua cảng bình quân là 11,7%/năm; và giai đoạn sau đó 2007-2015, sản lượng hàng thông qua cảng vẫn duy trì được tốc độ tương đương là 11,2%/năm. Ngay cả năm 2008-2009, bất chấp khủng hoảng kinh tế trên thế giới, sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển của Việt Nam vẫn tăng trưởng dương, trong khi thế giới tăng trưởng âm. Điều này cho thấy, nhu cầu hàng hóa thông qua cảng biển Việt Nam vẫn đang tăng trưởng tốt, chưa có dấu hiệu suy giảm.
- Tổng kim ngạch xuất nhập khẩu của Việt Nam trong 6 tháng đầu năm 2017 tăng trưởng mạnh so với cùng kỳ, cụ thể: trong 6 tháng đầu năm, tổng kim ngạch xuất khẩu của cả nước ước đạt 97,8 tỷ USD, tăng 18,9% so với cùng kỳ. Trong đó, xuất khẩu của khối doanh nghiệp FDI chiếm 70,8% tổng kim ngạch xuất khẩu (không kể dầu thô), tương đương 69,3 tỷ USD, tăng 20,6% so với cùng kỳ năm trước. Trong khi đó, xuất khẩu của các doanh nghiệp trong nước tăng 13,8% (ước đạt 26,9

tỷ USD). Về phía nhập khẩu, tổng kim ngạch nhập khẩu của Việt Nam trong nửa đầu năm 2017 đạt 100,5 tỷ USD, tăng 24,1% so với cùng kỳ năm trước. Trong đó, khối doanh nghiệp FDI đạt chiếm 60,3% tổng kim ngạch nhập khẩu của cả nước, tương đương 60,6 tỷ USD và tăng 28,3% so với cùng kỳ.

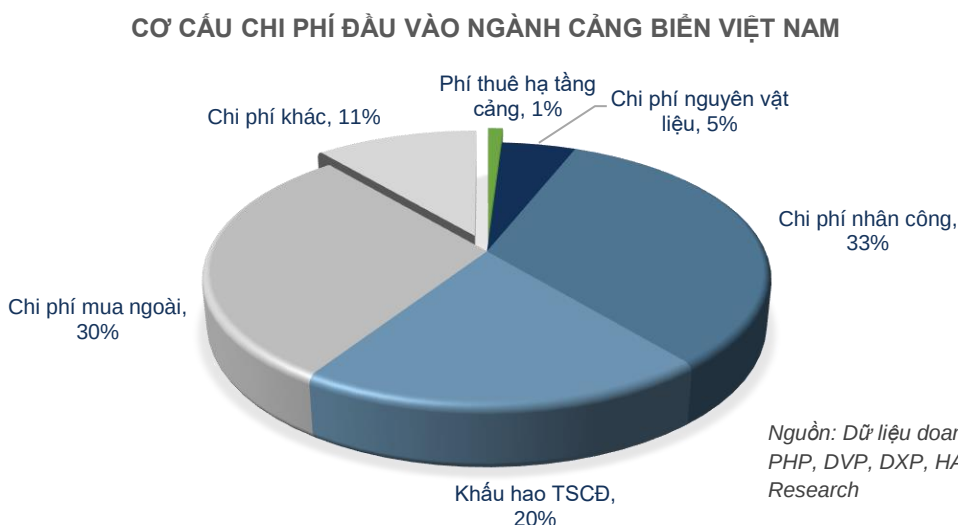
- Xu hướng gia công các ngành công nghiệp giá trị gia tăng thấp (như ngành may mặc) của Trung Quốc sang Việt Nam vẫn sẽ tiếp tục trong những năm tới. Xu hướng “Trung Quốc +1” tiếp tục diễn ra khi nhiều nhà sản xuất lớn ở Nhật Bản, Hàn Quốc chuyển các đơn hàng sản xuất, nhà xưởng từ Trung Quốc sang Việt Nam nhằm tận dụng nguồn nhân công giá rẻ. Nguồn vốn FDI chảy vào các lĩnh vực xuất khẩu sẽ gia tăng nhu cầu các dịch vụ bốc dỡ, kho bãi và vận chuyển.

Qua phân tích trên, chúng tôi đánh giá tăng trưởng của ngành cảng biển Việt Nam trong giai đoạn sắp tới là khả quan. Tuy nhiên triển vọng tăng trưởng của ngành sẽ phân hóa rất mạnh theo: **(1)** vị trí hoạt động của từng cảng và **(2)** khả năng gia tăng công suất xếp dỡ (chúng tôi sẽ phân tích rõ hơn trong phần phân tích cung cầu hàng hóa thông qua cảng).

III. Chuỗi giá trị ngành cảng biển Việt Nam

Tương tự chuỗi giá trị ngành cảng biển thế giới, chuỗi giá trị ngành cảng biển Việt Nam có:

1. Đầu vào: Đất cảng, hạ tầng, trang thiết bị, lao động



Đất cảng không còn nhiều: Cục Hàng Hải Việt Nam sẽ trình quy hoạch chi tiết phát triển cảng biển lên Bộ giao thông vận tải. Việc đảm bảo quỹ đất, vùng nước để phát triển theo đúng quy hoạch thuộc về trách nhiệm của các Bộ và Ủy ban nhân dân cấp tỉnh. Các doanh nghiệp muốn xây dựng cảng biển cần xin phép và trình kế hoạch xây dựng lên Ủy ban nhân dân cấp tỉnh và được phê duyệt cũng như quản lý bởi Cục Hàng hải Việt Nam.

Đặc biệt, Thủ tướng Chính phủ quyết định và công bố hình thức đầu tư đối với cảng biển loại I và bến cảng đặc biệt quan trọng thuộc cảng biển loại I. Như vậy, để có thể tham gia vào ngành cảng biển, các doanh nghiệp cần được cấp phép và phải kiểm soát chặt chẽ dưới các bộ ban ngành (*Theo 21/2012/NĐ-CP Về quản lý cảng biển và luồng hàng hải*)

Hạ tầng cảng chưa đồng bộ: kết cấu hạ tầng bến cảng, cầu cảng do Nhà nước đầu tư bằng nguồn vốn ngân sách hoặc bằng vốn ODA (ví dụ như cảng Lạch Huyện, Cái Mép – Thị Vải đều được tài trợ từ nguồn vốn ODA Nhật Bản). Sau đó tiến hành cho các doanh nghiệp khai thác cảng (thường là tư nhân) thuê kết cấu hạ tầng. Hợp đồng thuê khai thác kết cấu hạ tầng thường trên 30 năm, doanh nghiệp khai thác cảng trả phí thuê một lần cho việc sử dụng trong nhiều năm, hoặc trả từng năm một. Giá thuê gồm hai phần là giá thu cố định và giá thu thay đổi, được điều chỉnh định kỳ 5 năm/lần. Chi phí thuê hạ tầng rất thấp, thường chiếm chưa đến 1% trong cơ cấu chi phí đầu vào của doanh nghiệp.

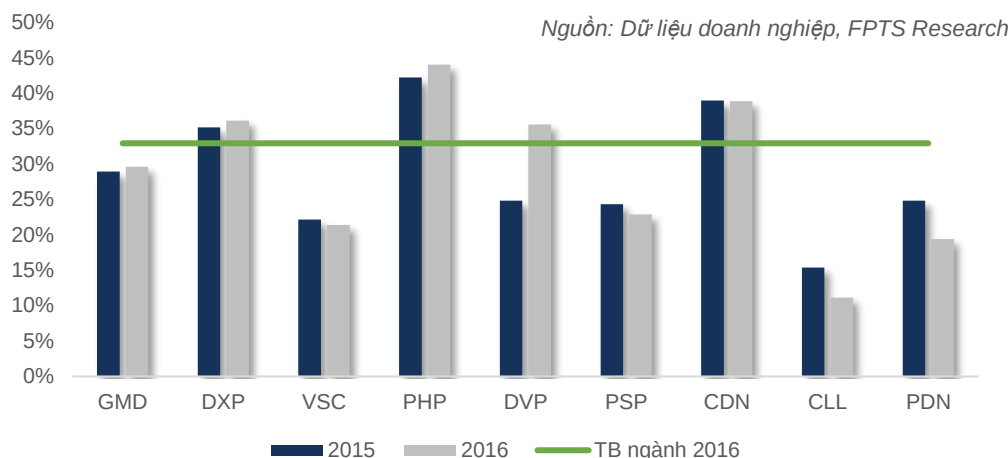
Phần lớn luồng lạch ra vào các cảng biển Việt Nam dọc theo các con sông có mức dao động thủy triều lớn, bị sa bồi nhiều nên khá nông, do đó phần lớn các cảng nước sâu của Việt Nam vẫn chưa thể đón được các tàu có trọng tải lớn, chủ yếu chỉ đón được các tàu feeder (tàu con). Trong báo cáo Vietnam Logistics Review 2015 của Viện nghiên cứu Logistics, chỉ có 1,15% cảng tại Việt Nam có thể tiếp nhận tàu có trọng tải trên 50.000 DWT (đa số tập trung ở khu vực Thị Vải – Cái Mép), trong khi so với các quốc gia khác trong khu vực Đông Nam Á như cảng Tanjung Pelapas của Malaysia có thể tiếp nhận tàu có trọng tải lên đến 200.000 DWT, cảng Laem Chabong của Thái Lan có thể tiếp nhận tàu có trọng tải 100.000 DWT.

Trang thiết bị, công nghệ chưa hiện đại: Hiện nay trang thiết bị được sử dụng ở cảng tại Việt Nam đều được nhập khẩu do Việt Nam vẫn chưa thể tự sản xuất được các trang thiết bị lớn như cầu bờ, cầu giàn, cầu khung RTG... Phần lớn trang thiết bị được nhập khẩu từ Đức (Siemens, Liebherr, Kocks, Kranbau Eberswalde...) hoặc Trung Quốc. Ngoài các cảng lớn ở Hải Phòng, khu vực TPHCM và Vũng Tàu được đầu tư các trang thiết bị hiện đại, còn lại các cảng khác tại Việt Nam có trang thiết bị và công nghệ còn lỗi thời và cần nhiều lao động thủ công, các thiết bị xếp dỡ tương đối lạc hậu với công suất bốc dỡ còn thấp, dẫn đến tình trạng chậm trễ ở các bến cảng.

Các trang thiết bị được chạy bằng dầu và điện, chi phí nhiên liệu (điện, dầu) thường chiếm 5-7% trong chi phí giá vốn. Do đó, những năm giá dầu giảm mạnh, biên lãi gộp của các công ty khai thác cảng chỉ tăng nhẹ và tác động không đáng kể. Các năm trở lại đây, Việt Nam cũng dần chuyển sang sử dụng các trang thiết bị xếp dỡ chạy bằng điện (thay vì chỉ chạy bằng dầu diesel như trước).

Lao động vừa thiếu vừa yếu:

Tỷ trọng chi phí nhân công trên tổng chi phí (không tính chi phí lãi vay) năm 2015, 2016



Chi phí nhân công chiếm tỷ trọng khá lớn trong tổng chi phí hoạt động của ngành, trung bình chiếm 33% (xem hình trên). Trong đó, PHP và CDN là hai doanh nghiệp có tỷ trọng chi phí nhân công cao nhất (*nguyên nhân xem thêm tại phần cập nhật doanh nghiệp*).

Theo Nghị định 37/2017/NĐ-CP về điều kiện kinh doanh khai thác cảng biển có quy định về điều kiện nhân lực:

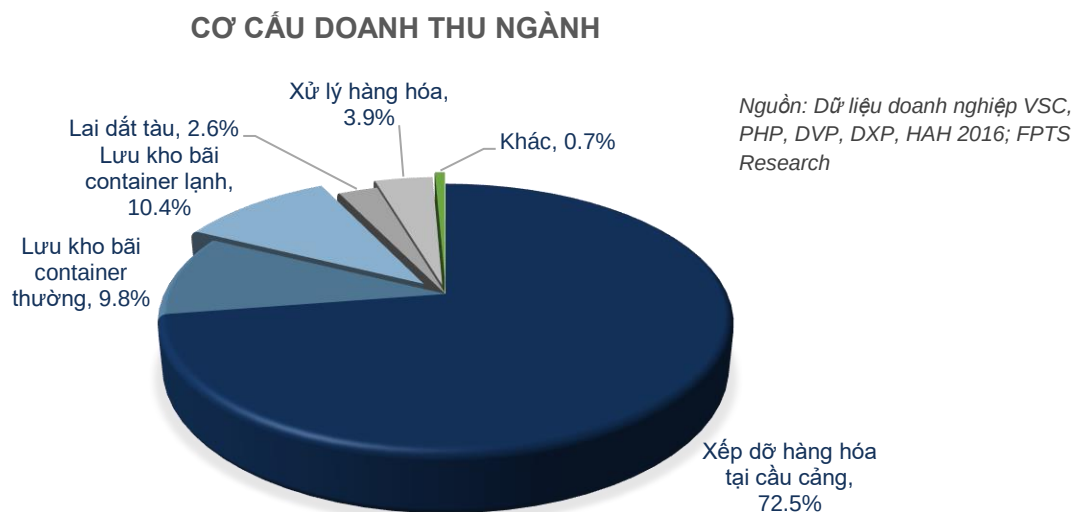
- i. Người phụ trách bộ phận quản lý hoạt động kinh doanh khai thác cảng biển phải tốt nghiệp đại học trở lên thuộc một trong các chuyên ngành hàng hải, kinh tế hoặc thương mại và có kinh nghiệm trong lĩnh vực kinh doanh, khai thác cảng biển 05 năm trở lên;
- ii. Cán bộ an ninh cảng biển được đào tạo, huấn luyện và cấp chứng chỉ theo quy định của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải phù hợp với Bộ luật quốc tế về an ninh tàu biển và bến cảng (ISPS Code);
- iii. Người phụ trách về an toàn, vệ sinh lao động của cảng biển phải được đào tạo, tập huấn và được cấp chứng nhận về phòng chống cháy, chữa cháy; an toàn vệ sinh lao động theo quy định.

Chính vì thế, lao động ngành cảng phải được đào tạo một cách bài bản, am hiểu về từng hoạt động của cảng cũng như từng loại hàng hóa mà cảng khai thác. Tuy nhiên, thực trạng hiện nay, lao động cảng biển đều phải được đào tạo lại.

Theo thống kê của Viện Nghiên cứu phát triển logistics, nguồn nhân lực phục vụ cho ngành logistics hiện nay thiếu 26% chuyên gia kỹ thuật, 21% số người có kiến thức về ngành logistics. Trong 1,5 triệu lao động ngành logistics chỉ có 3% đã qua đào tạo; 53% doanh nghiệp thiếu nhân lực và 30% doanh nghiệp cần phải đào tạo lại.

2. Đầu ra

Tương tự ngành thế giới, đầu ra của ngành cảng biển Việt Nam là các dịch vụ xếp dỡ, kho bãi, lai dắt tàu. Trong đó, doanh thu từ dịch vụ xếp dỡ tại cầu cảng chiếm tỷ trọng cao nhất 72,5%; doanh thu từ lưu kho bãi chiếm 20,2% trong cơ cấu doanh thu.



Sản phẩm và cơ cấu doanh thu của ngành dường như không có nhiều thay đổi, những năm qua tỷ trọng mảng xếp dỡ hàng hóa đều duy trì trên 70%, mảng kho bãi 20% còn lại là các dịch vụ khác.

Thực chất nhu cầu đối với ngành cảng biển bắt nguồn từ các doanh nghiệp xuất nhập khẩu. Tuy nhiên, đối tượng khách hàng của cảng lại là các hãng vận tải biển. Các doanh nghiệp xuất nhập khẩu chỉ ký hợp đồng vận chuyển với hãng tàu, còn việc quyết định cảng đi/cảng đến sẽ do các hãng tàu quyết định.

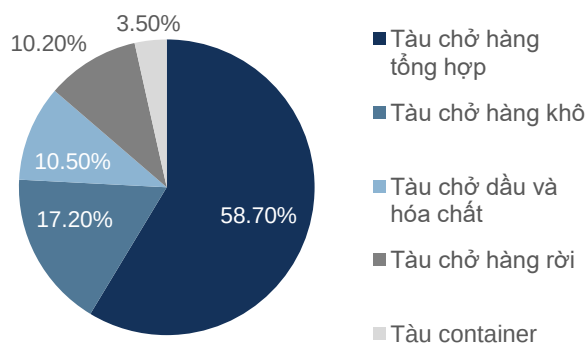
Theo số liệu thống kê của Cục hàng hải Việt Nam, sản lượng hàng nội địa thông qua cảng Việt Nam khoảng 36% (năm 2016) và 33% (năm 2015); còn lại là hàng xuất nhập khẩu. Tập quán kinh doanh của các cảng hiện tại là ký hợp đồng từng năm, thường sẽ bắt đầu ký hợp đồng vào khoảng tháng 9, 10 của năm trước. Các cảng thường sở hữu một số khách hàng lớn thân thiết (chi tiết trong báo cáo từng doanh nghiệp trong ngành). Hiện tại ngoài việc các hãng tàu mở thêm dịch vụ thì các cảng biển có xu hướng cạnh tranh để giành khách hàng của nhau khốc liệt hơn. Tạp chí Vietnam Logistics Review

Hàng nội địa

Hiện tại, Việt Nam có khoảng hơn 80 cảng chuyên phục vụ cho hàng rời, hàng lỏng, hàng chuyên dụng (xi măng, gas,...). Các cảng này chủ yếu làm việc với các hãng tàu nội địa lưu chuyển hàng hóa Bắc – Nam. Khách hàng của cảng biển trong mảng vận tải nội địa chủ yếu là đội tàu Việt Nam.

Theo thống kê của Cục hàng hải Việt Nam, tính đến năm 2015, đội tàu chở hàng của Việt Nam khoảng 1.849 tàu (khoảng 90% trong số này vận tải hàng nội địa). Các khách hàng lớn như: Gemadept, Hải An, VOSCO, VINAFCO,... không có các cảng thân thiết (ngoài GMD, Hải An đặc thù có cảng biển) mà thường làm việc với các cảng biển phù hợp tại từng thời điểm.

Cơ cấu đội tàu Việt Nam 2015



Nguồn: Tạp chí Vietnam Logistics Review 2015, FPTs Research

Hàng xuất khẩu

Tính tới năm 2014, có khoảng hơn 40 hãng tàu container quốc tế có mặt tại Việt Nam; trong đó phải kể tên một số hãng tàu lớn như Maersk Line, APL, OOCL, MSC,... Các công ty này hoạt động dưới ba hình thức chính: Công ty Việt Nam làm đại lý, công ty liên doanh, công ty 100% vốn nước ngoài.

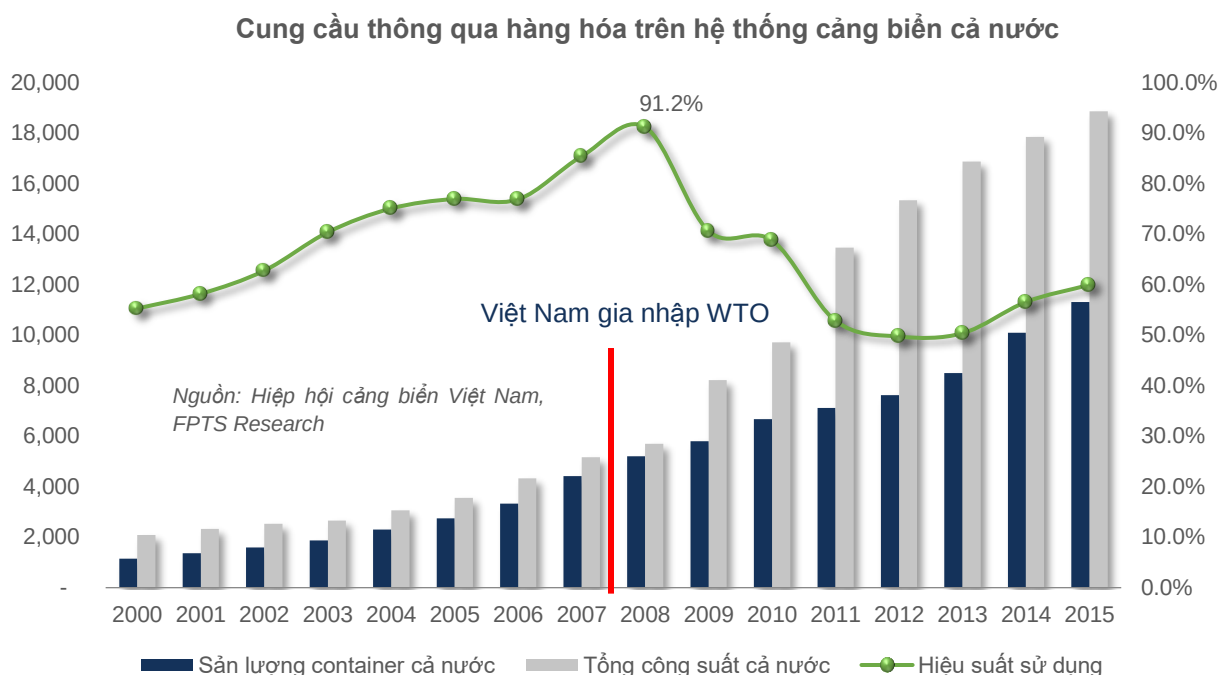
Khi mà thị trường vận tải ảm đạm với tình trạng dư cung và giá cước vận tải thấp, các khách hàng ở Việt Nam cũng hình thành nên các liên minh để có thể đủ hàng phục vụ cho dịch vụ hàng tuần.

Điều này khiến cho các doanh nghiệp trong ngành cảng biển phải mở rộng, liên hệ với nhiều hãng tàu để đảm bảo lượng hàng thông qua cũng như tối đa hóa khả năng các hãng tàu cập cảng mình. Để có được mối quan hệ bền chặt hơn với các hãng tàu, các cảng biển đưa ra một số hình thức: (1) Liên doanh lập công ty (EVERGREEN – VSC) và (2) Xây dựng hệ thống độc quyền (SITC – DVP).

IV. Cung cầu hàng hóa thông qua trên cảng biển Việt Nam

Tại phần này, chúng tôi chủ yếu tập trung vào phân tích cung cầu hàng hóa container. Đối với hàng rời, công suất xếp dỡ mặt hàng này rất khó định lượng một cách chính xác do việc khai thác hàng rời phụ thuộc rất nhiều vào lao động và tính chất của từng loại hàng hóa, ví dụ như thời gian xếp dỡ mặt hàng than, cát, lúa mì, ngô... sẽ khác với thời gian xếp dỡ các mặt hàng gỗ, sắt thép, quặng...

Hoạt động khai thác cảng container của Việt Nam mang tính tập trung cao, phần lớn tập trung tại hai trung tâm chính là TP.HCM (miền Nam) và Hải Phòng (miền Bắc), với những cảng lân cận tương ứng là Cái Mép – Thị Vải và Cái Lân. TPHCM và Hải Phòng chiếm tới 95% tổng lượng hàng hóa container của cả nước.

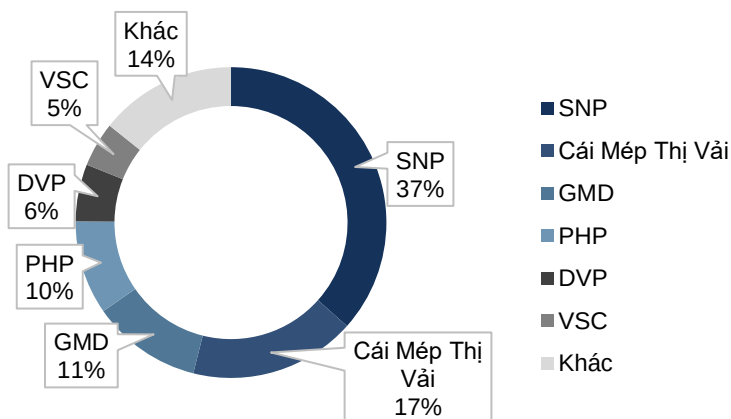


Trong giai đoạn 2000-2015, sản lượng container thông qua hệ thống cảng biển Việt Nam luôn tăng trưởng đều đặn qua các năm, với tốc độ tăng trưởng kép là 17,3%/năm. Năm 2015, sản lượng hàng hóa container thông qua hệ thống cảng biển cả nước đạt 11.222 nghìn TEU, tăng 12,1% so với năm 2014. Trong đó, sản lượng hàng hóa container thông qua cảng khu vực miền Nam chiếm tỷ trọng cao nhất 70,5%, đạt 7.912 nghìn TEU; khu vực miền Trung chiếm tỷ trọng thấp nhất là 3,6% và khu vực miền Bắc chiếm tỷ trọng 25,9%.

Sau khi gia nhập WTO, sản lượng hàng hóa thương mại tăng nhanh dẫn đến lưu lượng hàng qua cảng ngày càng nhiều. Năm 2008, công suất khai thác không đáp ứng đủ nhu cầu hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển (*xem hình trên*) đã khiến Chính phủ phê duyệt một loạt dự án đầu tư xây dựng cảng mới. Tuy nhiên, phương thức quy hoạch cảng của Việt Nam lại chú trọng nhiều về lượng hơn chất dẫn đến tình trạng mất cân bằng cung cầu, năng lực khai thác cảng biển dư thừa một cách trầm trọng trong những năm sau đó và vẫn đang tiếp diễn ở thời điểm hiện tại, đặc biệt là ở khu vực miền Nam.

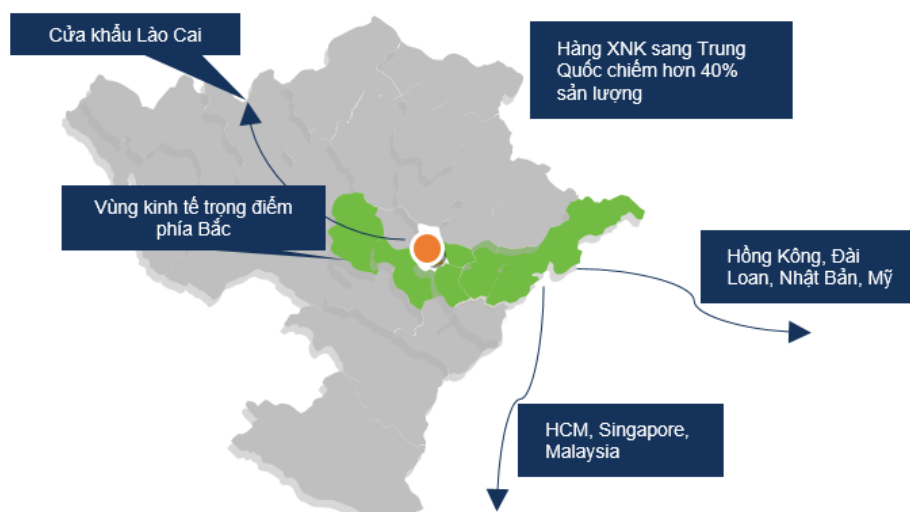
Nguồn: Hiệp hội cảng biển Việt Nam, FPTs Research

Thị phần các cảng lớn

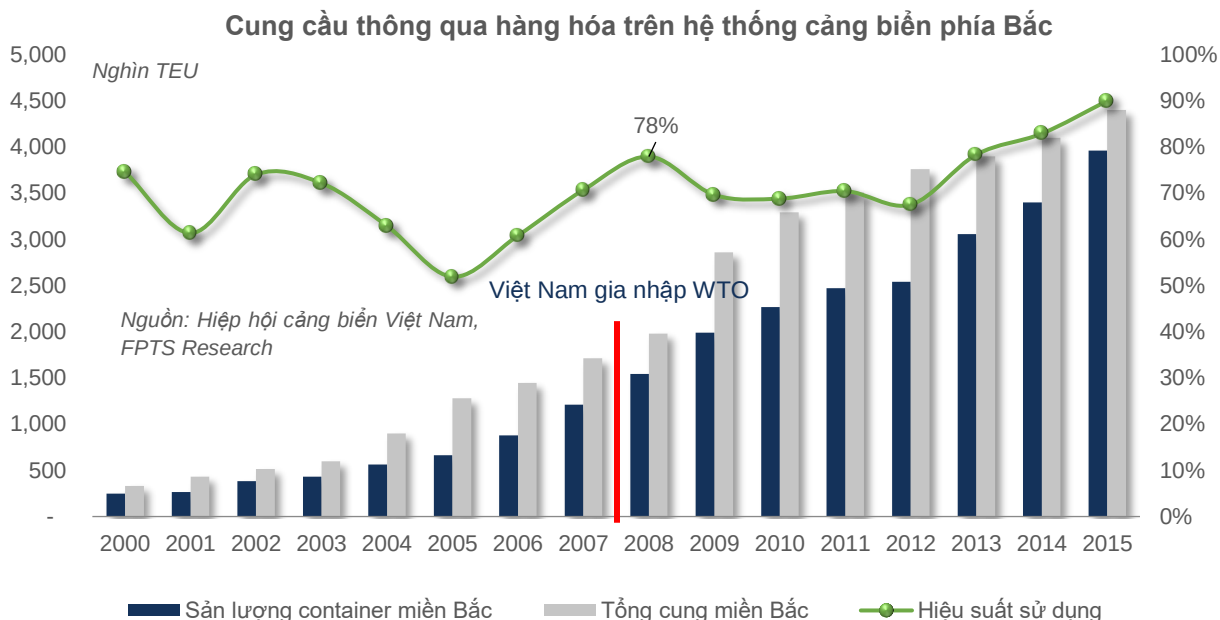


1. Cung cầu tại nhóm cảng biển phía Bắc

Lưu lượng hàng container qua hệ thống cảng miền Bắc có mức tăng trưởng cao nhất cả nước trong giai đoạn 2000-2015, đạt 18,7%/năm trong khi khu vực miền Trung là 16,3%/năm và miền Nam là 16,9%/năm. Tăng trưởng ở các cảng phía Bắc được hỗ trợ bởi sự phát triển nhanh chóng của các hoạt động sản xuất (hàng điện tử, dệt may...) ở khu vực các tỉnh duyên hải miền Bắc. Như chúng tôi đã đề cập, khu vực Hải Phòng và Hà Nội là hai khu vực đang thu hút mạnh mẽ dòng vốn đầu tư FDI vào sản xuất công nghiệp nhờ các chính sách ưu đãi (thuế, đất thuê...) và vị trí chiến lược gần các nước Đông Bắc Á như Trung Quốc, Hàn Quốc, Đài Loan, Nhật Bản...



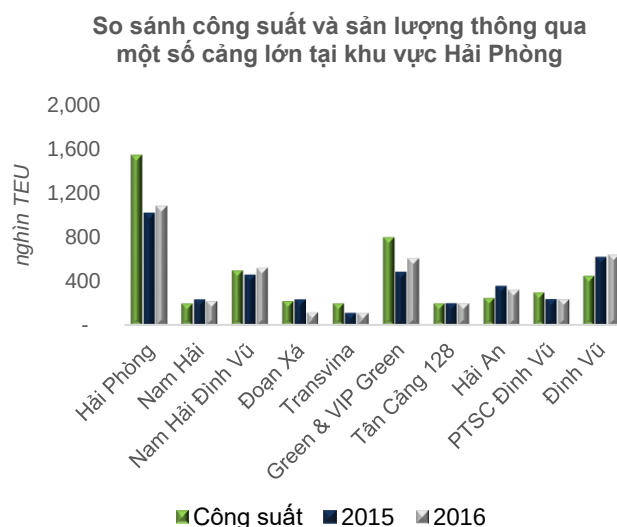
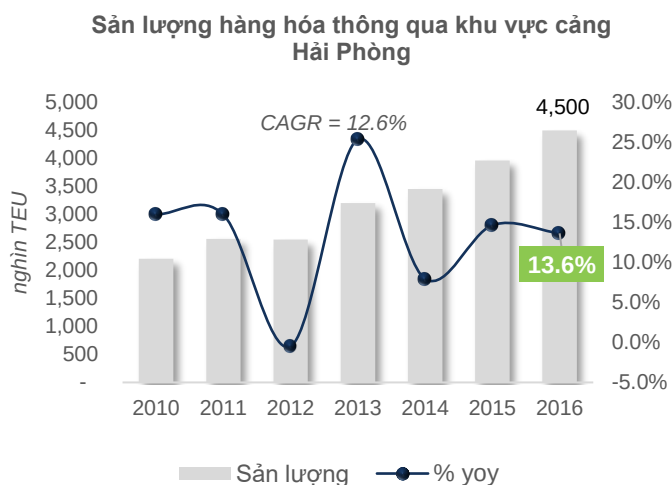
Tại cùng thời điểm năm 2008, so với tình trạng quá tải công suất tại phía Nam, các cảng biển tại khu vực phía Bắc vẫn đang trong tình trạng dư thừa công suất. Do đó, mức độ mở rộng các dự án cảng biển không diễn ra liên tục như khu vực phía Nam, tốc độ gia tăng công suất khai thác cảng biển cũng thấp hơn so với khu vực miền Nam, nên tình trạng dư thừa công suất hiện tại không trầm trọng như khu vực miền Nam.



Khu vực cảng Hải Phòng và cảng Quảng Ninh là hai khu vực có hoạt động khai thác cảng container diễn ra sôi động nhất tại miền Bắc. Hệ thống cảng Hải Phòng nằm dọc theo sông Cấm đổ ra biển, tập trung một số cảng lớn như: Đình Vũ, Nam Hải – Đình Vũ, Green Port, Hải An, Đoàn Xá, Chùa Vẽ... Ngoài ra còn có dự án cảng nước sâu Lạch Huyện giai đoạn 1 đang được xây dựng, dự kiến sẽ đi vào hoạt động năm 2018, công suất xếp dỡ là 1,1 triệu TEU/năm và có thể tiếp nhận tàu mẹ có tải trọng lên đến 100.000 DWT. Tại khu vực cảng Quảng Ninh, cảng Cái Lân hiện nay là cảng có quy mô lớn nhất, có thể đón tàu có trọng tải 40.000-50.000 DWT.

a. Hệ thống cảng biển khu vực Hải Phòng

Với vị trí là đầu mối giao thông quan trọng của Vùng Kinh tế trọng điểm Bắc Bộ, **khu vực cảng Hải Phòng là nơi có sản lượng hàng hóa thông qua cao nhất tại miền Bắc**. Năm 2016, sản lượng hàng hóa thông qua cảng Hải Phòng đạt khoảng 4.500 TEU, tăng 13,6% so với năm 2015 và có tốc độ tăng trưởng kép (CAGR) 2010-2015 là 12,6%/năm trong giai đoạn 2010-2016.



Nguồn: Cảng vụ Hải Phòng, Dữ liệu doanh nghiệp, FPTs Research

Các dự án đang được đầu tư tại Hải Phòng

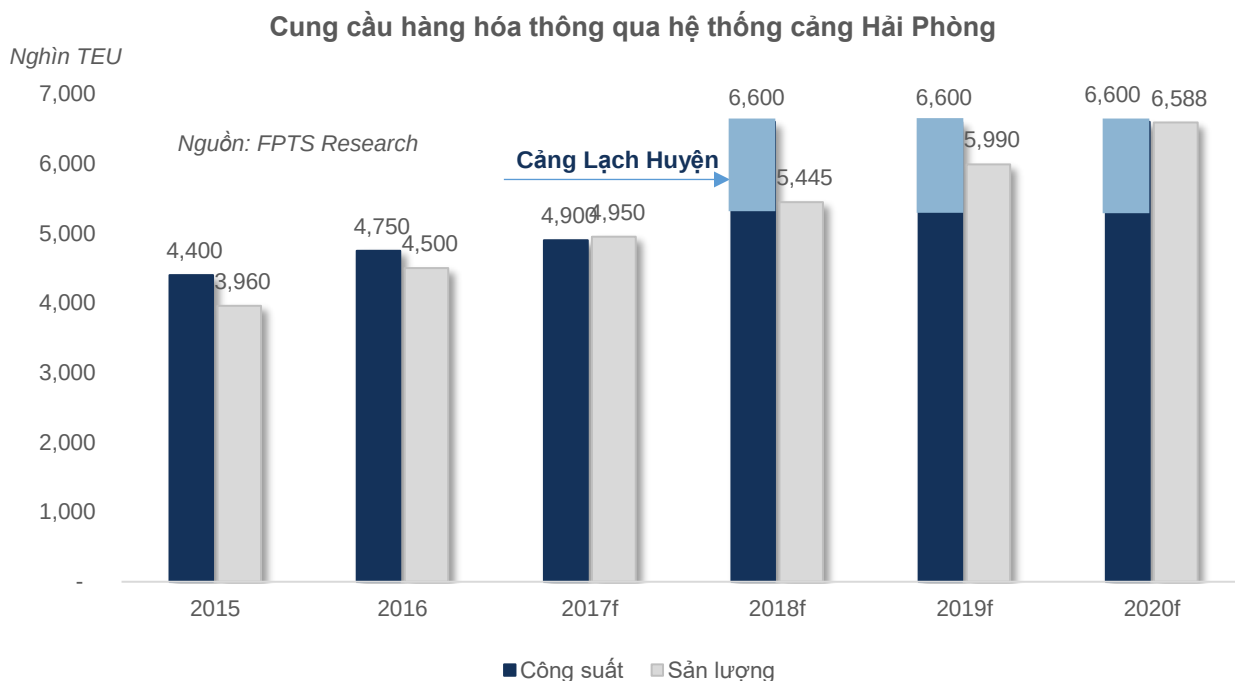
Cảng	Trực thuộc	Nhà khai thác	Năm hoạt động	Công suất (TEU)
Cảng Lạch Huyện giai đoạn 1	Hải Phòng	MOLNYKIT/ Tân cảng Sài Gòn	2018	1.100.000
Cảng Nam Đình Vũ	Hải Phòng	Gemadept (GMD)	2018	600.000
Cảng MIPEC	Hải Phòng	MIPEC	Chưa xác định	Chưa xác định
Cảng Lạch Huyện giai đoạn 2	Hải Phòng	Chưa xác định	Chưa xác định	Chưa xác định

Nguồn: FPT'S Research

Theo quy hoạch cảng biển 2020-2030, dự kiến sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển Hải Phòng đến năm 2020 sẽ đạt mức 109-114 triệu tấn/năm, trong đó riêng sản lượng container dự kiến vào năm 2020 khoảng 5,84-6,2 triệu TEU/năm, tương đương với tốc độ tăng trưởng kép CAGR là 8,97-10,29%/năm. Trên quan điểm thận trọng, chúng tôi giả định rằng tốc độ tăng trưởng của sản lượng container thông qua các cảng biển ở khu vực Hải Phòng sẽ duy trì ở mức 10,0%/năm, như vậy đến năm 2017, cung – cầu hàng hóa thông qua cảng sẽ đạt được sự cân bằng, xấp xỉ mốc 4.900 nghìn TEU. Tuy nhiên, đến năm 2018, công suất khai thác cảng tại khu vực Hải Phòng sẽ tăng lên đáng kể khi dự án cầu bến container Nam Đình Vũ có công suất xếp dỡ 600 nghìn TEU của Gemadept (GMD – HOSE) đi vào hoạt động. Bên cạnh đó, dự án cảng nước sâu Lạch Huyện giai đoạn 1 cũng sẽ bắt đầu đưa vào khai thác năm 2018 với công suất xếp dỡ container lên đến 1.100 nghìn TEU.

Năm 2019, nhu cầu về sản lượng hàng hóa qua hệ thống cảng Hải Phòng sẽ vượt qua công suất khai thác. Theo ước tính của chúng tôi, tổng công suất thiết kế của các cảng tại khu vực Hải Phòng (chưa tính cảng Lạch Huyện) đến năm 2019-2020 là 5.500 nghìn TEU. Với tốc độ tăng trưởng sản lượng hàng hóa bình quân là 10%/năm như giả định thì đến năm 2019, lượng cầu sẽ đạt 5.990 nghìn TEU, vượt công suất thiết kế là 490 nghìn TEU; tương tự năm 2020, lượng cầu vượt cung sẽ là 1.088 nghìn TEU. Do đó, việc cảng Lạch Huyện đi vào hoạt động năm 2018 sẽ góp phần làm giảm tải cho các cảng tại khu vực Hải Phòng, khi các cảng này hoạt động 100% công suất.

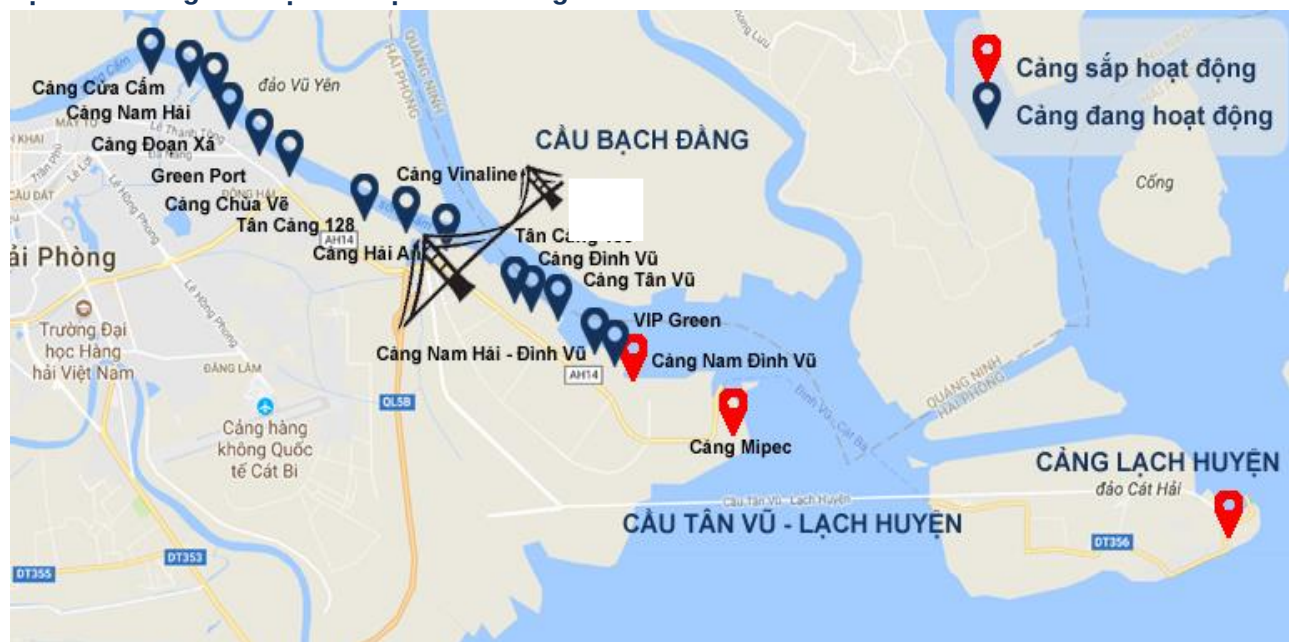
Đến năm 2020, chúng tôi ước tính cảng Lạch Huyện sẽ đạt gần 100% công suất thiết kế (gần 1,1 triệu TEU), lúc này sẽ cần tính đến việc lập quy hoạch sớm cho việc đầu tư vào giai đoạn 2 để đáp ứng nhu cầu hàng hóa thông qua hệ thống cảng khu vực Hải Phòng sau năm 2020 (*xem hình dưới*).



*** Lưu ý:** Những giả định của chúng tôi như sau:

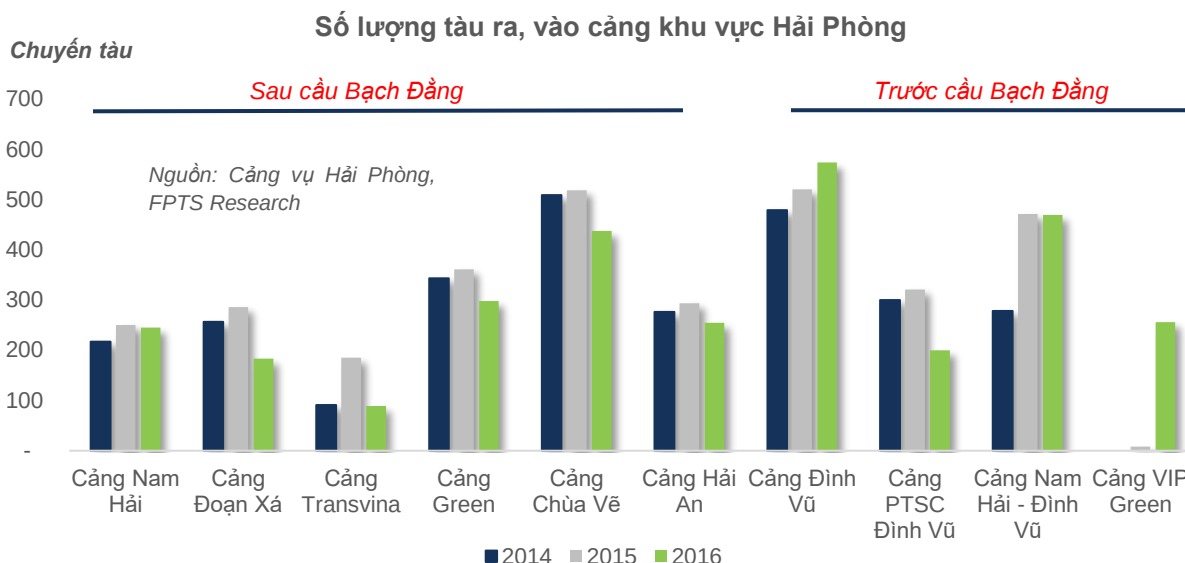
- Khu vực cảng Hải Phòng không phát sinh thêm các dự án đầu tư cảng biển mới
- Năm 2018 Cảng container Nam Đình Vũ (GMD – HOSE) đi vào hoạt động, tổng công suất thiết kế 600 nghìn TEU và Cảng Lạch Huyện giai đoạn 1 đi vào hoạt động, tổng công suất thiết kế đạt 1,1 triệu TEU.

Hệ thống cảng Hải Phòng chia thành hai khu vực chính (chưa tính đến cảng Lạch Huyện) là khu bến cảng sông Cấm (thượng lưu sông Cấm) bao gồm cảng Đoạn Xá, cảng Nam Hải, cảng Green, Chùa Vẽ, Hoàng Diệu... và khu bến cảng Đình Vũ (hạ lưu sông Cấm) bao gồm cảng Đình Vũ, cảng Nam Hải Đình Vũ, cảng VIP Green và cảng Tân Vũ... Hai khu vực cảng biển này bị chia tách với nhau bởi cầu Bạch Đằng đang được thi công và dự kiến cuối năm 2017 sẽ hoàn thành.

Vị trí các cảng biển tại khu vực Hải Phòng


Nguồn: Google Maps, FPTs Research

Dù sản lượng hàng hóa qua khu vực cảng Hải Phòng được dự báo vẫn tiếp tục tăng trưởng, nhưng có sự phân hóa rõ rệt giữa các cảng. Lưu ý rằng, sản lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng khu vực Hải Phòng đã, đang và sẽ tiếp tục sự dịch chuyển từ các cảng ở phía thượng lưu sang các cảng hạ lưu sông Cấm. Hệ thống cảng ở thượng lưu sông Cấm bị hạn chế về luồng hàng hải nên không thể tiếp nhận được tàu có trọng tải lớn, sự phân hóa sẽ càng trầm trọng hơn khi cầu Bạch Đằng đi vào hoạt động vào cuối năm nay (chiều cao tĩnh không của cầu 48,4m, chỉ đảm bảo cho tàu trọng tải dưới 20.000 DWT). Biểu hiện rõ nhất cho hiện tượng này là sự chênh lệch giữa số chuyến tàu ra vào cảng giữa hai khu vực thượng lưu và hạ lưu. Năm 2016, các cảng nằm sâu trong thượng lưu sông Cấm có số chuyến tàu vào làm hàng giảm mạnh, điển hình như Cảng Transvina, Cảng Đoàn Xá, Cảng Chùa Vẽ, trong khi các cảng nằm ở hạ lưu sông vẫn duy trì ổn định số chuyến tàu qua cảng như Cảng Đình Vũ, Cảng Nam Hải – Đình Vũ. Riêng cảng Hải An tuy ở hạ lưu sông Cấm nhưng số chuyến tàu vào cảng vẫn giảm do bị chắn bởi cầu Bạch Đằng đang được xây dựng. Tương tự, cảng PTSC Đình Vũ tuy ở hạ lưu sông nhưng chỉ tiếp nhận được tàu có trọng tải nhỏ 10.000 DWT nên số chuyến tàu qua cảng cũng giảm trong năm 2016.



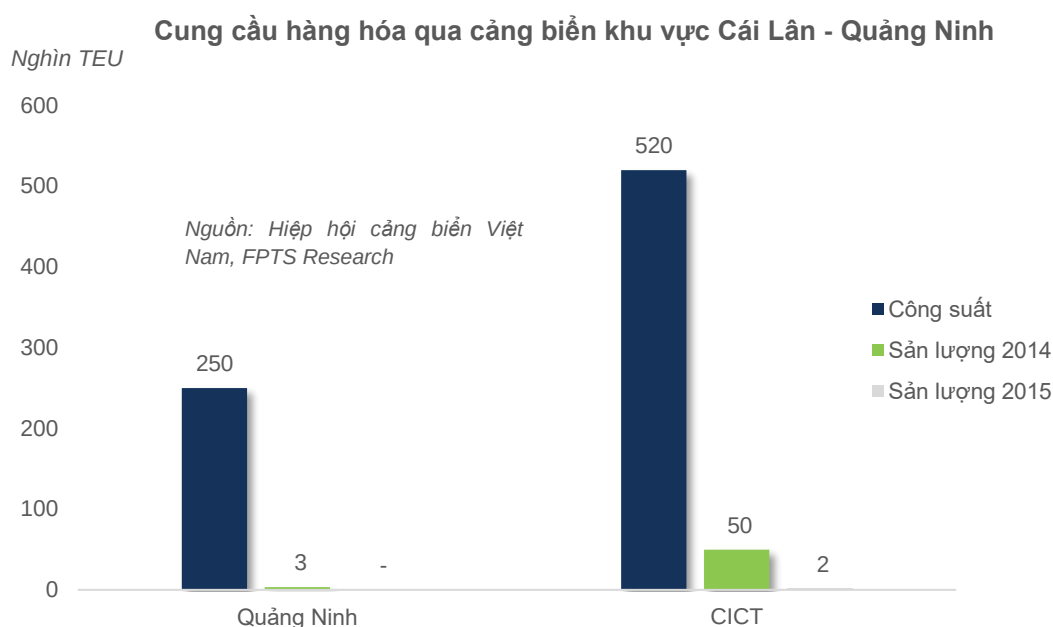
Như vậy, mặc dù theo lý thuyết, khi các cảng ở khu vực Hải Phòng được xây mới sẽ giúp tăng công suất khai thác; tuy nhiên thực tế lại đặt ra bài toán “vừa thừa vừa thiếu”. Các cảng nằm ở thượng lưu sông Cấm do hạn chế về địa lý cũng như ảnh hưởng từ việc xây dựng cầu sẽ bắt buộc phải di dời hoặc chuyển đổi công năng. Chẳng hạn như năm 2017, Hải Phòng đã bắt đầu xây dựng cầu Nguyễn Trãi và Hoàng Văn Thụ vượt sông Cấm sang khu công nghiệp VSIP và khu đô thị Bắc Sông Cấm. Với việc xây dựng này, cảng Hải Phòng sẽ phải di dời cảng Hoàng Diệu và Chùa Vẽ (*chi tiết tại PHP*). Do đó, thực tế chỉ có các ở hạ lưu sông Cấm, nằm trước cầu Bạch Đằng như cảng VIP Green (VSC), Tân Vũ (PHP), cảng mới Nam Đình Vũ (đang xây dựng – GMD) có cơ hội phát triển được từ sự tăng trưởng hàng hóa thông qua tại khu vực Hải Phòng. Đây cũng sẽ là ba cảng biển có khả năng thương thuyết về cước phí cao nhất trong khu vực.

Xét về khả năng cạnh tranh giữa các cảng ở phía hạ lưu sông Cấm với cảng Lạch Huyện, chúng tôi vẫn chưa thể đánh giá do những tác động đến luồng hàng vẫn chưa thực sự rõ ràng, cụ thể:

- Cảng Lạch Huyện đi vào hoạt động với khả năng đón tàu trên 50.000 DWT, các tàu mẹ có thể trực tiếp đưa hàng tới Hải Phòng mà không cần phải trung chuyển qua các cảng khác trong khu vực (như Trung Quốc, Singapore). Chi phí dự tính tiết kiệm được nhờ không phải sử dụng tàu gom và không mất chi phí trung chuyển đối với hàng hóa khoảng 74 triệu USD/năm – tương đương với 60% chi phí so với hiện tại (*theo ước tính của Ngân hàng Thế giới*). Cảng Lạch Huyện sẽ có cạnh tranh về cước phí so với cụm cảng phía trong, đó là điều mà các doanh nghiệp cảng đang lo ngại.
- Tuy nhiên, khoảng cách từ Lạch Huyện tới khu vực cảng phía trong ngắn, không thể xây dựng thành hệ thống hub – port như các quốc gia phát triển; hàng hóa muốn vận chuyển vào trong có thể sẽ cần sử dụng tới các hình thức vận tải khác như đường sắt, đường bộ kết nối. Hệ thống đường kết nối phụ trợ đang được xây dựng, tuy nhiên chi phí để chuyển hàng vào đất liền vẫn rất lớn khi sử dụng các hình thức trên. Về mặt kỹ thuật, khu vực cảng nước sâu Lạch Huyện cần hệ thống bờ bao vững chắc để chống được sóng cao khi có bão. Hiện tại chưa có thông tin gì về hệ thống này nhưng các doanh nghiệp vận tải khi được hỏi đều khá e ngại, lo sợ rủi ro với hàng hóa lưu giữ tại cảng.

b. Khu vực cảng Cái Lân – Quảng Ninh

Khu vực cảng Cái Lân hiện nay do 2 công ty CTCP cảng Quảng Ninh (khai thác hàng rời) và Công ty TNHH cảng container quốc tế Cái Lân – CICT (khai thác hàng container) trực tiếp quản lý và khai thác. CICT hoạt động hiệu quả hơn khi phát triển theo hướng khai thác các tuyến hàng hóa container. Đôi khi cả hai cảng hợp tác khai thác cầu cảng chung trong trường hợp nhiều tàu đến làm hàng cùng lúc. Tuy cả hai cảng đều bắt đầu đi vào hoạt động từ 2012 nhưng cho đến nay cảng Cái Lân vẫn chưa thu hút được lượng hàng hóa đáng kể, lượng hàng hóa giao nhận chỉ mới đạt 6% tổng lưu lượng của cảng Hải Phòng và Đình Vũ, hiệu suất sử dụng cảng chỉ từ 30-50% công suất thiết kế. Đối với cảng CICT, đây là cảng container hiện đại nhất miền Bắc hiện nay với độ sâu bến 13 mét, tiếp nhận được tàu container trọng tải 50.000 DWT, công suất xếp dỡ hàng năm là 520.000 TEU. Tuy có lợi thế cảng nước sâu, nhưng các tàu container lớn vào CICT rất ít, sản lượng container thông qua cảng CICT chỉ đạt trên 100.000 TEU/năm. Năm 2015 cảng vẫn đang hoạt động dưới 50% công suất thiết kế.


Các dự án đang được đầu tư tại Quảng Ninh

Cảng	Trực thuộc	Nhà khai thác	Năm hoạt động	Công suất (TEU)
Tổ hợp cảng biển và KCN Đầm Nhà Mạc	Quảng Ninh	Chưa xác định		Chưa xác định
Bến cảng số 8, 9 cảng Cái Lân	Quảng Ninh	Cảng Cái Lân	Chưa xác định	800.000 TEU

Nguồn: Cổng thông tin điện tử tỉnh Quảng Ninh

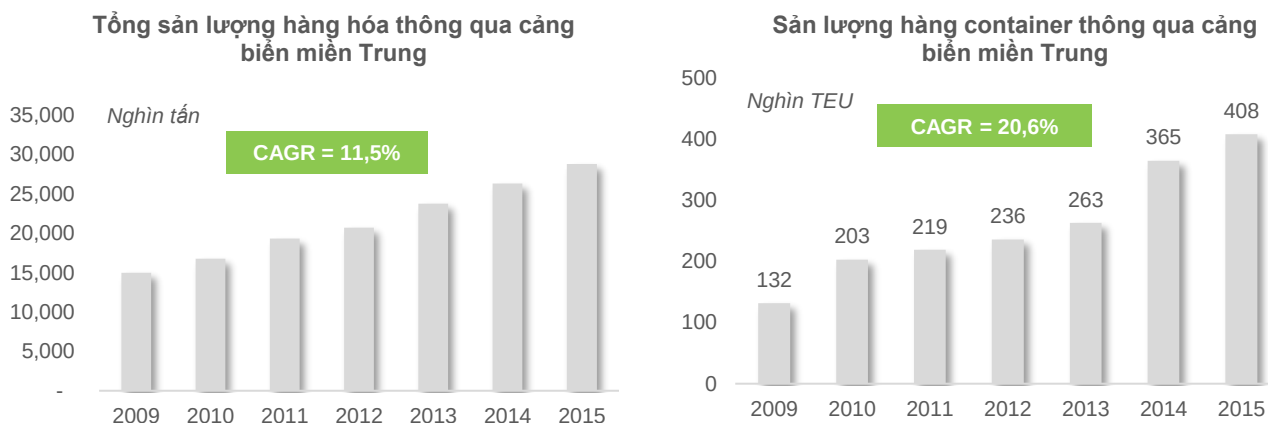
Với mực nước sâu nhất miền Bắc, tiềm năng phát triển tại khu vực Quảng Ninh rất lớn. Tuy nhiên, do vấn đề về luồng lạch, các cảng ở Quảng Ninh vẫn chưa đón được tàu lớn. Trong tương lai, với vai trò là cảng vệ tinh cho khu vực Hải Phòng và thuận lợi về mặt vị trí địa lý; Quảng Ninh đang lên kế hoạch đầu tư vào khu tổ hợp cảng biển và KCN Đầm Nhà Mạc; bến cảng số 8, 9 cảng Cái Lân.

Dự án Đầm Nhà Mạc với vốn đầu tư lên tới hơn 300 triệu USD chia thành 3 giai đoạn: Giai đoạn 1, từ năm 2017 đến năm 2021 sẽ hoàn thành việc san lấp mặt bằng và xây dựng trên diện tích 318,8 ha của khu đất Dự án. Giai đoạn 2, từ năm 2022 đến năm 2031 sẽ hoàn thành việc san lấp mặt bằng và xây dựng trên diện tích 874,1 ha của khu đất dự án. Giai đoạn 3, từ năm 2032 đến năm 2036 hoàn thiện toàn bộ cơ sở hạ tầng khu công nghiệp. Đây được kỳ vọng là dự án mang lại bộ mặt mới cho khu vực Quảng Ninh.

Dự án xây dựng bến cảng 8,9 cảng Cái Lân có tổng mức đầu tư khoảng 230 triệu USD với công suất thiết kế 800.000 TEU đã có kế hoạch triển khai từ năm 2012. Tuy nhiên, tại cuộc họp mới nhất vào tháng 5/2017 thì việc xác định vị trí xây dựng còn vướng mắc do vị trí xây dựng Cảng cách Bến xăng dầu B12 chưa đủ so với khoảng cách yêu cầu 1.000 mét theo quy định của Chính phủ về an toàn công trình dầu khí trên đất liền.

2. Cung cầu tại nhóm cảng biển Miền Trung

Khu vực miền Trung hiện tại chỉ có một số ít cảng khai thác hàng container, phần lớn các cảng còn lại chủ yếu khai thác hàng rời. Trong đó, 63% lượng hàng container và 22% lượng hàng rời tại miền Trung đều thông qua hệ thống cảng khu vực Đà Nẵng. Đặc điểm lớn nhất của nhóm cảng biển miền Trung là thiếu các dòng chảy kinh tế vùng phụ cận đổ về nên nguồn hàng quá ít dẫn đến các cảng miền Trung thường xuyên bị thiếu hàng. Nguyên nhân là do năng lực sản xuất cũng như thị trường miền Trung khá nhỏ lẻ, các khu công nghiệp hoạt động chưa có hiệu quả nên không tạo được nguồn hàng đủ lớn và ổn định để cung cấp cho các cảng biển. Các cảng khu vực miền Trung hiện chỉ mới hoạt động mang tính chất gom hàng sau đó vận chuyển đến các cảng ở Hải Phòng hoặc TPHCM sau đó được vận tải ra biển dương. Tổng sản lượng hàng hóa (gồm hàng rời và container) thông qua hệ thống cảng biển miền Trung có tốc độ tăng trưởng kép (CAGR) là 11,5%/năm trong giai đoạn 2009-2015, trong đó CAGR của hàng container là 20,6%/năm.



Nguồn: Hiệp hội cảng biển Việt Nam, FPT Research

Các dự án đang được đầu tư tại miền Trung

Cảng	Trực thuộc	Nhà khai thác	Năm hoạt động	Công suất (TEU)
Cảng Tiên Sa giai đoạn 2	Đà Nẵng	Cảng Đà Nẵng (CDN) – Vinalines sở hữu 75%	2018	400.000
Cảng Liên Chiểu	Đà Nẵng	JPC - OCDI	2023	500.000
Cảng Vân Phong	Khánh Hòa	Chưa xác định	Chưa xác định	Chưa xác định

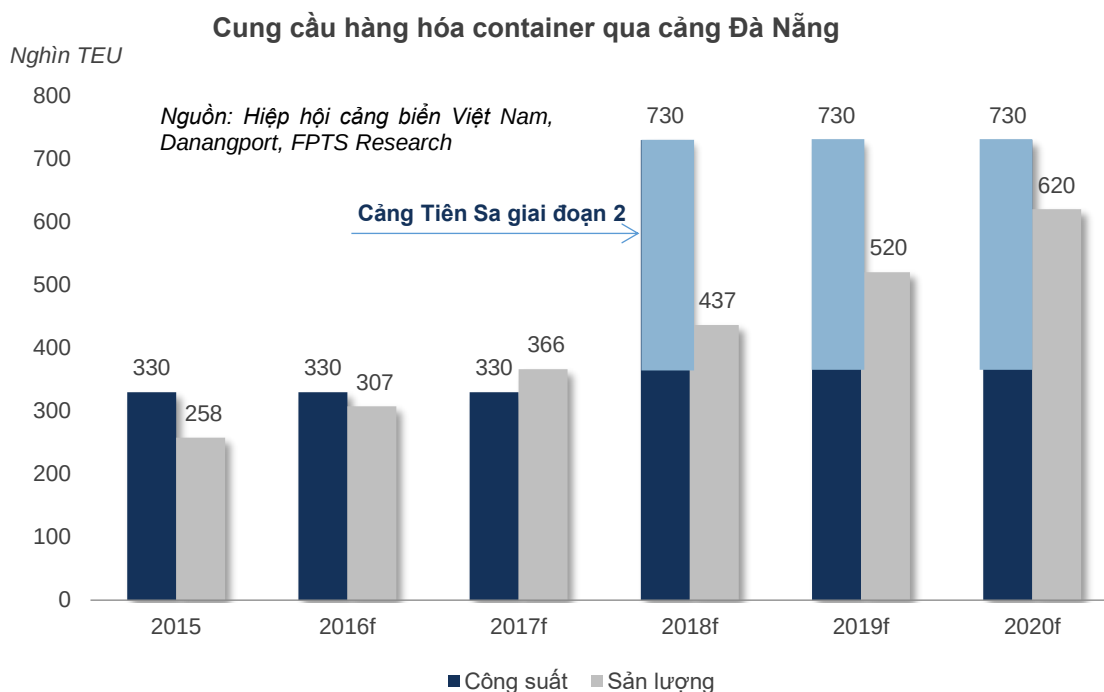
Nguồn: FPT Research

So với các khu vực khác, sự cạnh tranh giữa các cảng ở khu vực miền Trung về mặt hàng container là khá thấp do nguồn cung hạn chế. Trong đó, khu vực cảng Đà Nẵng được đánh giá sẽ hưởng lợi lớn nhất từ nhu cầu xuất nhập khẩu hàng hóa. Khu vực cảng Đà Nẵng bao gồm hai khu bến cảng:

- (1) Cảng Tiên Sa là khu bến cảng chính và là cảng duy nhất tại đây khai thác hàng container.

(2) Cảng Sơn Trà có quy mô nhỏ và chỉ tiếp nhận hàng rời.

Năm 2015, sản lượng container qua hệ thống cảng Đà Nẵng đạt 258 nghìn TEU, tăng 13,5% so với cùng kỳ, tương đương với 78% công suất thiết kế. Theo ông Nguyễn Hữu Sia – Tổng Giám đốc CTCP Cảng Đà Nẵng cho hay, dự kiến đến năm 2020, sản lượng container qua cảng Đà Nẵng sẽ đạt 620 nghìn TEU, tương đương với CAGR 2015-2020 là 19,2%/năm.

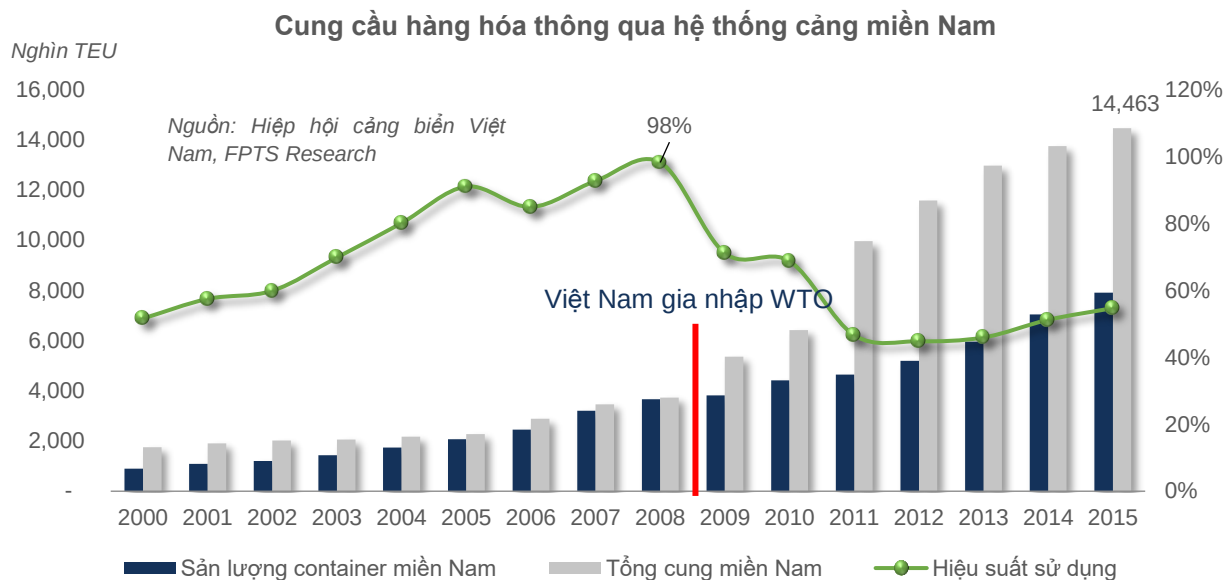


Dự án cảng Tiên Sa giai đoạn 2 đi vào hoạt động năm 2018 sẽ làm tăng thêm đáng kể nguồn cung trong khu vực. Nếu giả định tốc độ tăng trưởng 19,2%/năm đạt được, dự kiến đến năm 2018, sản lượng container qua cảng là 437 nghìn TEU, đạt 60% công suất thiết kế. Đến năm 2023, khi cảng Liên Chiểu đi vào hoạt động, lượng công suất khai thác cảng tại khu vực Đà Nẵng sẽ tăng lên 1.230 nghìn TEU, cạnh tranh giữa các cảng tại khu vực Đà Nẵng có thể sẽ ngày càng gay gắt, khiến giá dịch vụ giảm mạnh tại khu vực này.

3. Cung cầu tại nhóm cảng biển phía Nam

Khu vực miền Nam là nơi có hoạt động khai thác cảng tập nập nhất cả nước, được chia thành hai khu vực là nhóm cảng biển Đông Nam Bộ và nhóm cảng biển Đồng bằng sông Cửu Long.

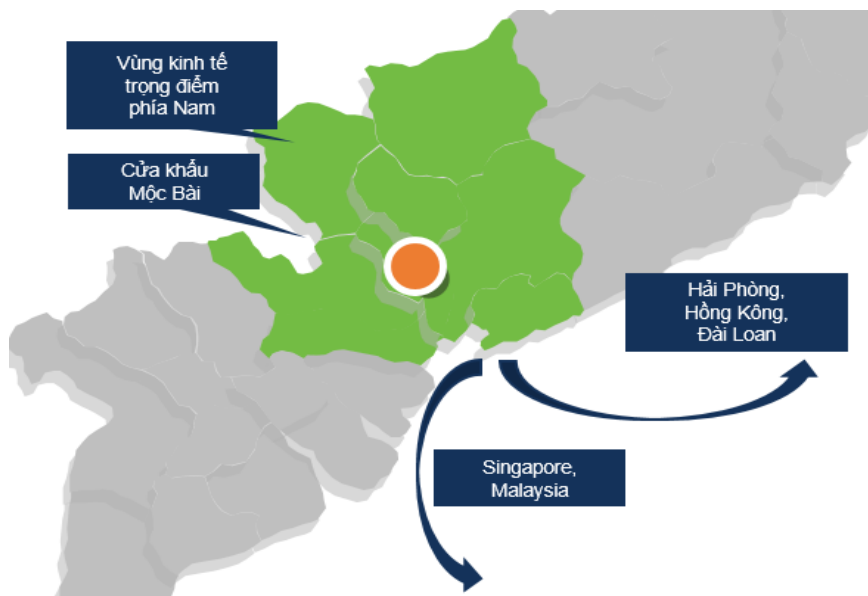
Giai đoạn 2000-2015, sản lượng hàng hóa container thông qua nhóm cảng khu vực phía Nam có tốc độ tăng trưởng kép 16,9%/năm, tăng từ 763 nghìn TEU lên 7.912 nghìn TEU (*số liệu Hiệp hội cảng biển Việt Nam, 2000-2015*). Khu vực này đang đối diện với tình trạng dư thừa công suất nghiêm trọng. Nguyên nhân chủ yếu là do vào năm 2008, tình trạng quá tải công suất bắt đầu diễn ra, cung không đáp ứng đủ nguồn hàng qua cảng dẫn đến một thời gian sau đó các dự án đầu tư xây dựng cảng biển liên tục được mở rộng. Sau khi nhận thấy mức độ khủng hoảng thừa năng lực khai thác trong khu vực trở nên trầm trọng, tốc độ triển khai thêm các dự án cảng biển mới đã dần dần giảm tốc.



a. Nhóm cảng biển Đông Nam Bộ

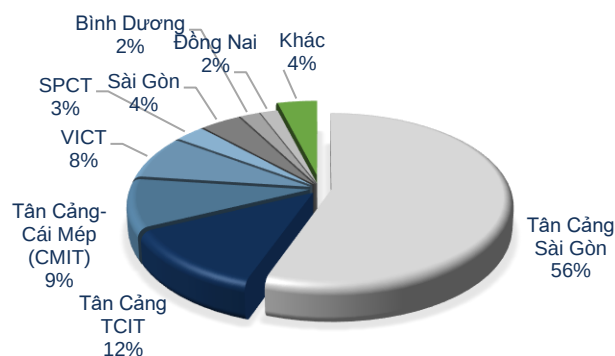
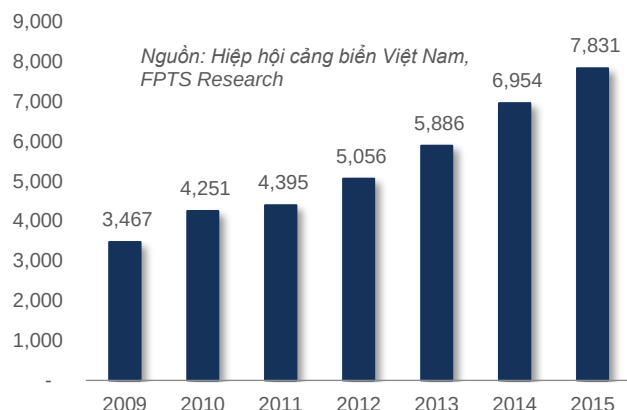
Đây là khu vực có hoạt động khai thác cảng sôi động nhất cả nước, với sản lượng hàng container thông qua hệ thống cảng liên tục dẫn đầu cả nước và tăng đều đặn qua các năm. Tại đây bao gồm hai khu cảng chính là TP. Hồ Chí Minh và Cái Mép – Thị Vải. Trong đó, khu vực Cái Mép – Thị Vải được định hướng trở thành cảng trung chuyển quốc tế và tiếp nhận một phần hàng hóa dư thừa tại TP. Hồ Chí Minh. Năm 2015, lưu lượng hàng container thông qua hệ thống cảng Đông Nam Bộ đạt 7.831,9 nghìn TEU, tăng 12,6% so với cùng kỳ và chiếm 69,8% thị phần cả nước (*Hiệp hội cảng biển Việt Nam, 2015*).

Tại khu vực cảng TP. Hồ Chí Minh, chúng tôi chia làm 3 nhóm cảng chính là cụm cảng Cát Lái, hệ thống cảng Sài Gòn và hệ thống cảng Hiệp Phước. Trong đó, sản lượng hàng hóa thông qua cụm cảng Cát Lái cao nhất, đạt 3.800 nghìn TEU, chiếm tỷ trọng 48,0% tổng sản lượng khu vực phía Nam; lượng hàng ở hai khu vực còn lại khá phân mảnh, chủ yếu tập trung nhiều tại Cảng Container Quốc tế Việt Nam (VICT).



Sản lượng hàng hóa thông qua khu vực Đông Nam Bộ

Nghìn TEU

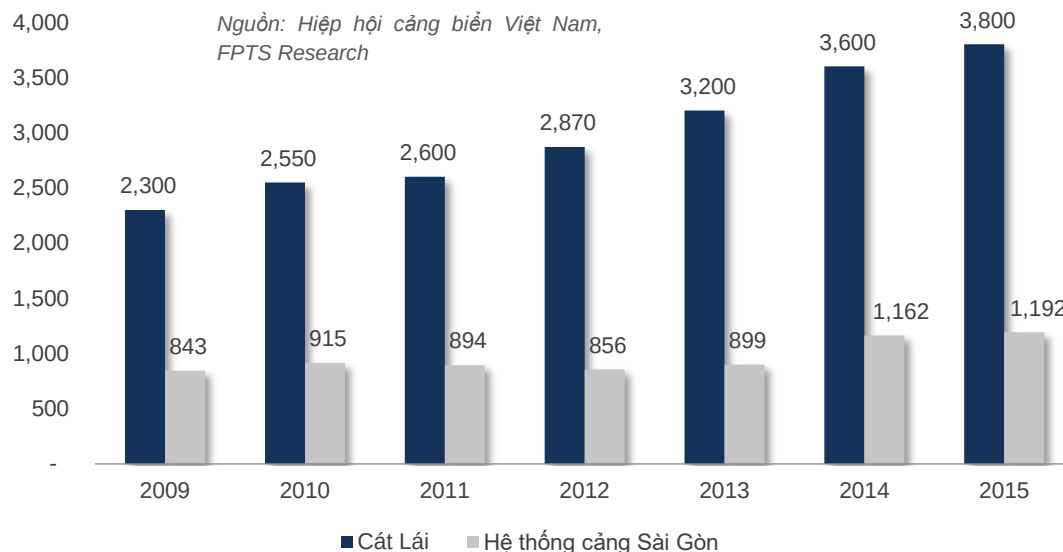


Nguồn: Hiệp hội cảng biển Việt Nam, FPTs Research

Cụm cảng Cát Lái là hệ thống cảng duy nhất của Việt Nam hiện đang tiếp nhận và xử lý hơn 1 triệu container mỗi năm. Đây là cảng hoạt động hiệu quả nằm gần trung tâm TP.HCM và các khu công nghiệp, kho hàng của các doanh nghiệp sản xuất ở Đồng Nai, Bình Dương. Cụm cảng hiện tại trực thuộc luồng sông Đồng Nai và được khai thác bởi Tổng công ty Tân Cảng. Lưu lượng hàng container thông qua cảng Cát Lái năm 2015 đạt 3.800 nghìn TEU (+5,6% YoY), chiếm 33,9% tổng sản lượng container của cả nước. Tốc độ tăng trưởng hàng container qua cảng bình quân đạt 7,5% trong giai đoạn 2009-2015.

Sản lượng hàng hóa qua cảng Cát Lái và hệ thống cảng Sài Gòn

Nghìn TEU



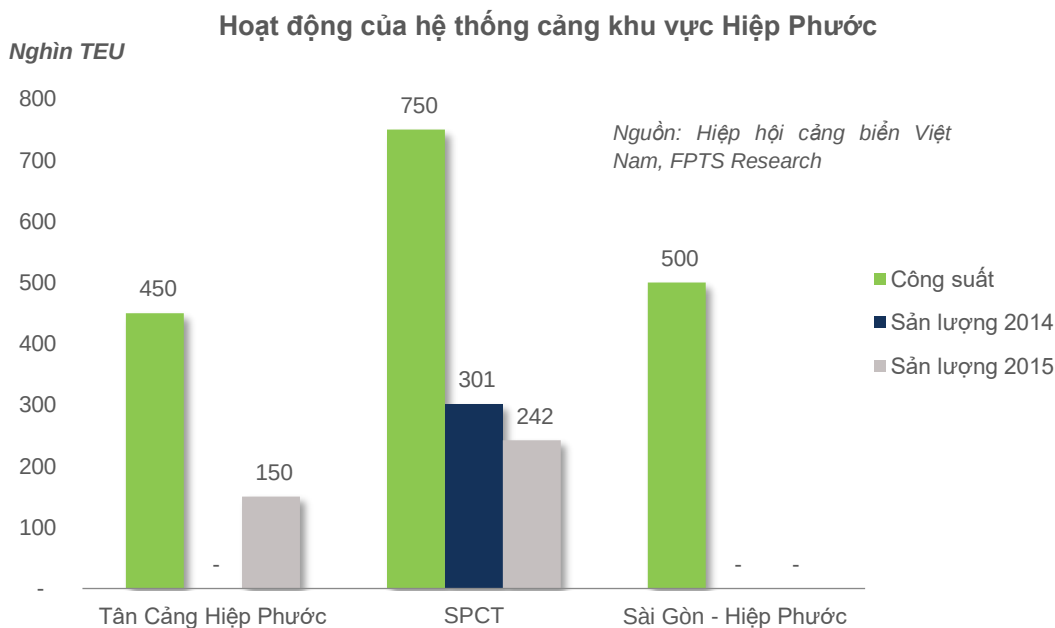
Hệ thống cảng Sài Gòn bao gồm các cảng như Nhà Rông Khánh Hội, Tân Thuận Đông, Bến Nghé, VICT, Bông Sen có sản lượng container thông qua các năm qua không thay đổi nhiều, trung bình đạt gần 1.000 nghìn TEU. Công suất tại các cảng này các năm qua tuy vẫn dư thừa nhưng sản lượng hàng hóa vẫn không tăng trưởng, nguyên nhân là do: (1) cầu Phú Mỹ đi vào hoạt động từ năm 2009 khiến các tàu lớn không thể vào được cảng; (2) trong tương lai các cảng này sẽ phải di dời ra khỏi nội đô thành phố hoặc chuyển đổi công năng theo quy hoạch của Chính phủ (xem bảng dưới), điều đó khiến các hãng tàu có xu hướng tìm đến các cảng khác mang tính ổn định hơn.

Kế hoạch di dời các cảng thuộc hệ thống cảng Sài Gòn

Cảng	Trọng tải (DWT)	Kế hoạch di dời
Nhà Rong – Khánh Hội	30.000	Chuyển đổi công năng, di dời về Hiệp Phước và Cái Mép
Tân Thuận Đông	15.000	Di dời
Bến Nghé	30.000	Chưa có quy định
VICT	20.000	Chưa có quy định
Rau Quả	20.000	Chuyển đổi công năng
Bông Sen	30.000	Chưa có quy định

Nguồn: QĐ số 3327/QĐ-BGTVT năm 2014 (Quyết định quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển Đông Nam Bộ)

Hệ thống cảng Hiệp Phước bao gồm: Tân Cảng Hiệp Phước, SPCT và sắp tới sẽ có thêm cảng Sài Gòn Hiệp Phước (dự kiến đi vào hoạt động 7/2017) nằm trên luồng sông Soài Rạp – Hiệp Phước có độ sâu 9,5 mét, tiếp nhận được tàu có tải trọng đến 50.000 DWT. Từ năm 2013, UBND TPHCM đã tiến hành nạo vét luồng sông Soài Rạp, đẩy mạnh phát triển hệ thống cảng Hiệp Phước để đón luồng hàng chuyển qua từ khu vực cảng Sài Gòn và giảm tải cho cụm cảng Cát Lái. Trong đó, Tân Cảng Hiệp Phước được xây dựng nhằm đón phần hàng hóa được chuyển từ Cát Lái về và cảng Sài Gòn – Hiệp Phước dùng để thay thế cho cảng Nhà Rong – Khánh Hội. Tuy nhiên, hai cảng này hiện đang vẫn trong tình trạng dư thừa công suất do hệ thống cơ sở hạ tầng hỗ trợ đến cảng chưa phát triển đồng bộ so với tiến độ thực hiện đầu tư xây dựng cảng.



Nhìn chung các cảng trong khu vực TPHCM đang đối mặt với tình trạng cung vượt cầu: ngoài cảng Cát Lái hiện đang hoạt động hơn 80% công suất thiết kế, các cảng còn lại đều có hiệu suất sử dụng thấp (Xem bảng 1).

Bảng 1: Hiệu suất hoạt động một số cảng tại TPHCM

Cảng	Cát Lái	VICT	Cảng Sài Gòn	SPCT	Bến Nghé	Tổng
Nhà khai thác	SNP	FLDC	Tân Thuận	DP World	SAMCO	TPHCM
Số lượng bến	7	4	4	3	4	22
Chiều dài bến (m)	1.413	678	713	500	816	4.120
Diện tích cảng (ha)	975,7	20	na	23	32	1.051
Độ sâu tối đa dọc bến (m)	12	10	11	11,5	10,5	55
Cầu gian container STS	33	7	2	5	5	52
Công suất bốc xếp (triệu TEU)	4,2	0,8	0,6	0,75	0,3	6,7
Lưu lượng 2015 (triệu TEU)	3,8	0,6	0,3	0,24	0,2	5,1
Hiệu suất sử dụng cảng	90,5%	78,9%	54,2%	32,3%	59,3%	77,3%

Nguồn: FPT S Research

Cụm cảng Cái Mép – Thị Vải cũng đang trong tình trạng dư thừa công suất trầm trọng do hệ lụy từ việc nâng cấp quá nhanh năng lực cảng từ năm 2009 vẫn còn tồn tại. Khu vực Cái Mép – Thị Vải được định hướng trở thành cảng trung chuyển quốc tế và tiếp nhận một phần hàng hóa dư thừa tại TP. Hồ Chí Minh. Đây hiện là cụm cảng duy nhất ở Việt Nam có các chuyến tàu mẹ chở container đi thẳng Châu Âu, Châu Mỹ mà không phải trung chuyển qua nước thứ ba, có công suất bốc dỡ lên đến 6,8 triệu TEU/năm. Tuy nhiên, hiện chỉ có khoảng 5% hàng hóa thông qua cảng Cái Mép – Thị Vải là hàng trung chuyển sử dụng tàu mẹ, còn lại vẫn là hàng hóa được vận chuyển bằng tàu feeder (tàu con). Năm 2015, mức sử dụng của các cảng container hiện có tại khu vực Cái Mép – Thị Vải chưa đạt tới 20% công suất thiết kế (Xem bảng 2).

Bảng 2: Hiệu suất hoạt động một số cảng Cái Mép – Thị Vải

Cảng	SP – PSA	TCTT	TCIT	CMIT	SITV	Tổng
Nhà khai thác	PSA	SNP	HJS/MOL/ WH/SNP	APMT	HPH	CM – TV
Số lượng bến	2	1	2	2	3	10
Chiều dài bến (m)	600	600	600	600	730	2.830
Diện tích cảng (ha)	27	20	40	48	34	169
Độ sâu tối đa dọc bến (m)	14	15,8	15,8	16,5	14	76,1
Cầu gian container STS	6	3	6	5	6	26
Công suất bốc xếp (triệu TEU)	1,1	1,0	1,0	1,18	1,2	5,4
Lưu lượng 2015 (triệu TEU)	0,002	0,099	0,979	0,725	0,0	1,8
Hiệu suất sử dụng cảng	0,18%	9,9%	97,9%	61,4%	0,0%	33,4%

Nguồn: FPT S Research

Hiện tại, trên toàn hệ thống cảng Cái Mép – Thị Vải có khoảng hơn 6 cảng khai thác hàng container và 5 cảng khai thác hàng rời. Tuy nhiên, hàng hóa chỉ chủ yếu tập trung vào một số cảng như CMIT, TCIT – TCCT, SP – PSA, SSIT, SITV, lượng hàng hóa thông qua các cảng này chiếm đến hơn 95% lưu lượng hàng thông qua cả khu vực. Riêng hàng container, hiện tại chỉ có hai cảng CMIT và TCIT – TCCT khai

thác gần như toàn bộ hàng container cả khu vực Thị Vải. Các cảng SP – PSA và SITV sau một thời gian khai thác hàng container liên tục giảm đã chuyển sang khai thác hàng rời.

Khu cảng Cái Mép – Thị Vải



Nguồn: Google Maps, FPTs Research

Các dự án đang được đầu tư tại phía Nam

Cảng	Trực thuộc	Nhà khai thác	Năm hoạt động	Công suất (TEU)
Cảng Gemalink giai đoạn 1	Cái Mép – Thị Vải	Gemadept (GMD)	2019	1.200.000
Cảng Gemalink giai đoạn 2	Cái Mép – Thị Vải	Gemadept (GMD)	Chưa xác định	1.200.000
Cảng Hoa Sen	Cái Mép – Thị Vải	Gemadept (GMD) + Hoa Sen (HSG)	Chưa xác định	600.000
Cảng Phước An giai đoạn 1	Cái Mép – Thị Vải	PAP	Chưa xác định	140.000

Nguồn: FPTs Research

Hiện có bốn dự án khai thác cảng đang được triển khai là Gemalink giai đoạn 1 – giai đoạn 2, cảng Hoa Sen và cảng Phước An. Trong đó, chỉ có dự án Gemalink giai đoạn 1 xác định sẽ đi vào hoạt động năm 2019. Với giả định tại khu vực miền Nam không phát sinh thêm các dự án đầu tư cảng biển mới, khi bốn dự án này hoàn thành sẽ nâng tổng năng lực khai thác tại khu vực phía Nam lên mức hơn 18.600.000 TEU/năm, so với lượng lưu thông hàng hóa container hiện tại khoảng 7.900.000 TEU/năm trong khu vực phía Nam.

Chúng tôi đánh giá dư địa tăng trưởng của các cảng biển tại khu vực TPHCM không còn nhiều.

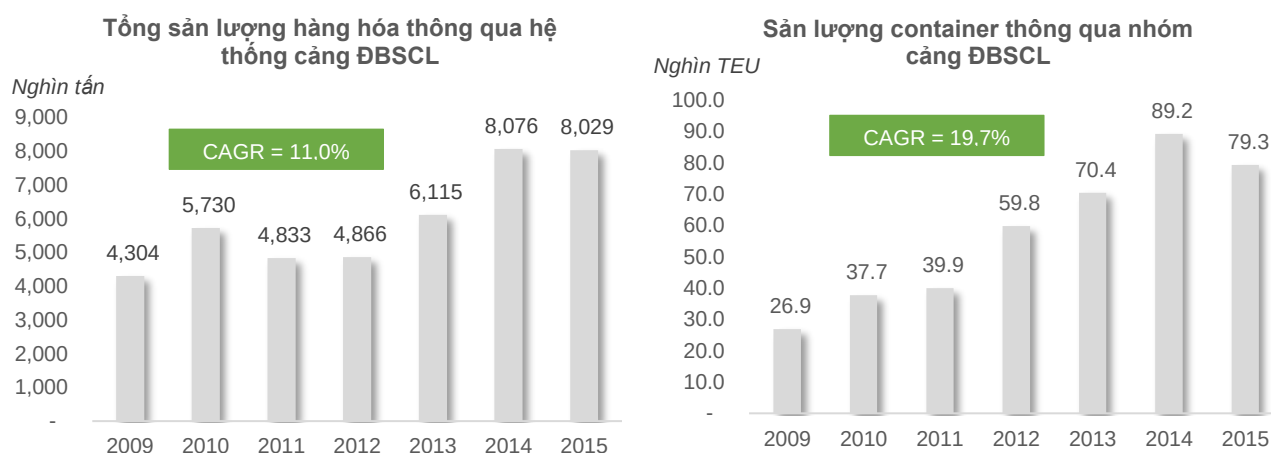
Cụm cảng Cát Lái đã hoạt động gần đạt mức hiệu dụng và hiện tượng tắc nghẽn vẫn thường xảy ra tại cụm cảng này. Trong khi đó đến năm 2020, hệ thống cảng Sài Gòn khó có sự đột biến do phải di dời ra khỏi nội đô và chuyển đổi công năng. Nếu việc di dời các cảng được hoàn thành, tổng nguồn cung công suất khai thác cảng biển tại miền Nam sẽ giảm hơn 1.850 nghìn TEU trong tổng nguồn cung hiện tại ước khoảng 14.000 nghìn TEU, góp phần làm giảm mức chênh lệch cung cầu năng lực khai thác cảng biển đang trầm trọng trong khu vực miền Nam.

Đối với khu vực Bà Rịa – Vũng Tàu, chúng tôi cho rằng xu hướng sáp nhập của các hãng tàu quốc tế được kỳ vọng sẽ tác động tích cực đến cảng nước sâu Cái Mép – Thị Vải. Tháng 10/2016, ba hãng tàu lớn của Nhật Bản là K Line, MOL và NYK đã thông báo sáp nhập thành một hãng tàu duy nhất J Lines. Sự sáp nhập này dự báo sẽ làm gia tăng sản lượng hàng hóa tại khu vực Cái Mép Thị Vải khi MOL đang có vốn đầu tư tại cảng nước sâu Tân Cảng Cái Mép (TCIT). Kể từ năm 2015, có 63 chuyến tàu trọng tải 160.000 DWT cập cảng Cái Mép, trong khi con số này thấp hơn nhiều vào cùng kỳ năm trước. Năm 2012, tổng sản lượng hàng hóa tại Cái Mép chỉ đạt 500 nghìn TEU, nhưng vào năm 2016,

sản lượng đã tăng lên 2 triệu TEU. Ngoài ra, theo quy hoạch cảng biển tổng thể của chính phủ đến năm 2020, hàng hóa tại khu vực TPHCM sẽ được chuyển dịch dần sang khu vực Cái Mép – Vũng Tàu.

b. Nhóm cảng Đồng bằng sông Cửu Long

Các cảng biển tại khu vực Đồng bằng sông Cửu Long chủ yếu chỉ phục vụ cho nhu cầu trao đổi hàng hóa trong nước cho các địa phương. Trong đó, cảng biển Cần Thơ được quy hoạch phát triển thành cảng tổng hợp quốc gia, bao gồm hai khu bến lớn là Cái Cui và Trà Nóc. Hầu hết các cảng biển trong khu vực Đồng bằng sông Cửu Long đều có quy mô nhỏ, nằm rải rác, trang thiết bị bốc xếp và quản lý khai thác tại các cảng còn lạc hậu nên năng lực khai thác thấp. Luồng vào các cảng tại khu vực này rất dài và cạn, do đó các tàu cập cạn chỉ là các tàu nhỏ có trọng tải 10.000 DWT. Trên 85% các cảng tại khu vực này phục vụ cho nhu cầu bốc xếp hàng rời, thiếu các cảng chuyên dùng cho container. Hàng hóa thông các cảng chủ yếu là nông sản, phân bón, xi măng, than đá phục vụ cho các nhà máy nhiệt điện trong khu vực. Hàng hóa sau khi rời các cảng này sẽ được các sà lan hoặc tàu sông vận tải theo đường thủy nội địa đến các khu vực trong nước có nhu cầu tiêu thụ hoặc đến các cảng biển quốc gia xuất khẩu sang nước ngoài. Tổng sản lượng hàng hóa (gồm hàng rời và container) thông qua hệ thống cảng biển Đồng bằng sông Cửu Long có tốc độ tăng trưởng kép (CAGR) là 11,0%/năm trong giai đoạn 2009-2015. Trong đó, CAGR của hàng hóa container là 19,7%/năm. Lưu lượng hàng hóa container tại nhóm cảng khu vực Đồng bằng sông Cửu Long (ĐBSCL) các năm qua chiếm tỷ trọng rất nhỏ so với cả nước (trung bình khoảng 0,7-0,9%).



Nguồn: Hiệp hội cảng biển Việt Nam, FPTs Research

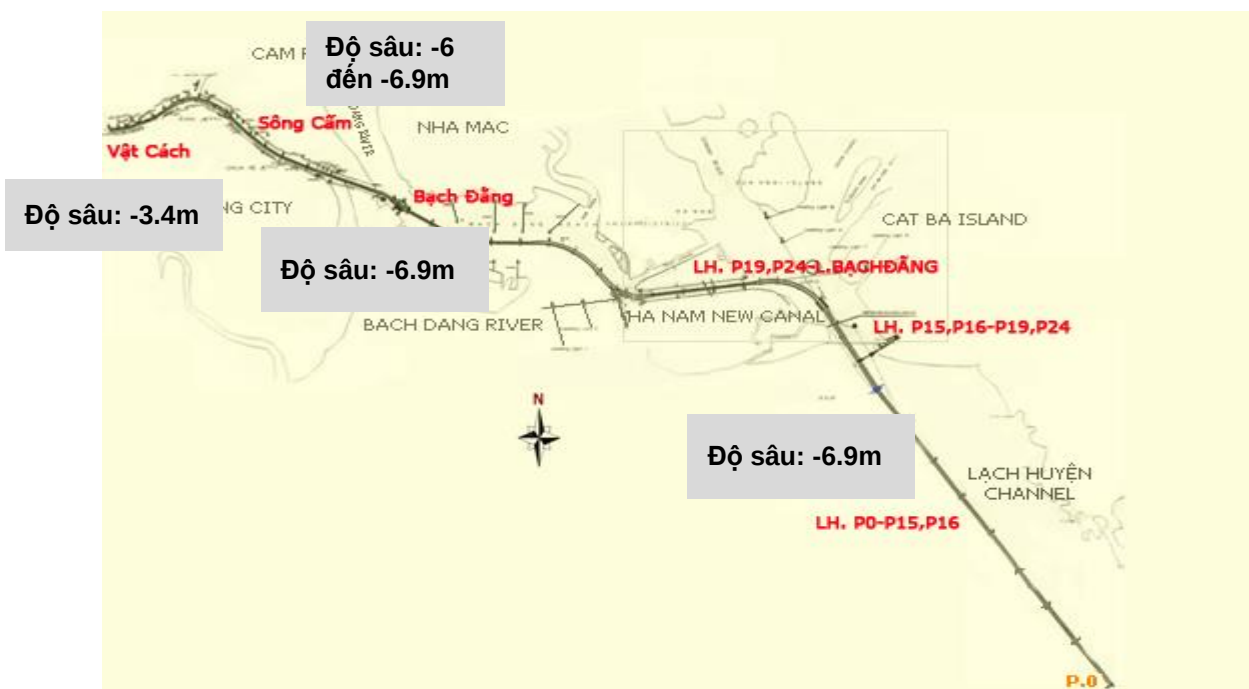
V. Môi trường kinh doanh

1. Đặc điểm tự nhiên của hệ thống cảng biển Việt Nam

1.1 Hệ thống cảng miền Bắc

Hoạt động khai thác cảng tại phía Bắc hiện tại tập trung tại hai khu vực chính là Hải Phòng và Quảng Ninh. Trong đó, hệ thống cảng biển Hải Phòng được chia thành ba khu vực lớn là khu bến cảng sông Cấm, khu bến cảng Đình Vũ và khu bến cảng Lạch Huyện.

Hải Phòng:



Nguồn: Cảng vụ Hải Phòng, FPTs Research

Khu bến cảng sông Cẩm và khu bến cảng Đình Vũ: thuộc thủy lưu sông Cẩm. Luồng cảng biển ở hai khu vực này thường xuyên bị phù sa bồi lắng, thủy lộ từ biển vào cảng mỗi năm bị 1,5 triệu đến 3 triệu tấn mét khối trầm tích lấp đầy nên phải thường xuyên duy tu nạo vét để các tàu có trọng tải cao có thể cập cảng được. Công việc nạo vét luồng sông thường diễn ra hàng năm với độ sâu duy trì ít nhất là 5,5 mét. Lượng phù sa bồi lắng cao còn gây khó khăn cho các doanh nghiệp khai thác cảng khi độ sâu luồng công bố thường xuyên thay đổi. Đây là nỗi lo đối với các doanh nghiệp cảng trong hoạt động marketing, bán hàng và còn gây ảnh hưởng đến lịch trình của các hãng tàu. Với độ sâu luồng từ 5,5-6,5 mét, các cảng ở khu vực sông Cẩm và khu Đình Vũ có thể đón tàu có tải trọng 10.000 DWT và 20.000 DWT cập bến, trong điều kiện có tàu lai dắt vào cảng.

Khu bến cảng Lạch Huyện: với xu hướng gia tăng kích cỡ tàu của các hãng vận tải biển, khu vực bến cảng sông Cẩm và Đình Vũ khó có thể tiếp nhận được các tàu có trọng tải lớn do độ sâu môn nước không thể đáp ứng, khu bến cảng Lạch Huyện được đánh giá là cảng nước sâu tiềm năng nhất tại khu vực cảng Hải Phòng. Dự án cảng Lạch Huyện được khởi công từ năm 2012 và dự kiến đi vào hoạt động giai đoạn 1 trong năm 2018, có vị trí nằm bên cửa Lạch Huyện (giữa đảo Cát Hải và Cát Bà). Phần cảng được xây dựng bắt đầu từ đảo Cát Hải, lần dần ra biển để tận dụng độ sâu đón tàu lớn, giảm tác động bồi lấp tự nhiên ở cửa sông. Với luồng tàu rộng 160 mét, vị trí ít bị sa bồi hơn, độ sâu 14 mét cùng hệ thống đèn chắn sóng, chắn cát; cảng Lạch Huyện có khả năng tiếp nhận tàu mẹ có trọng tải lớn 50.000 DWT đầy tải và 100.000 DWT giảm tải.

Quảng Ninh

Khu vực cảng Quảng Ninh, thuộc luồng Hòn Gai (Quảng Ninh), nơi có nhiều vịnh nước sâu được bao kín bởi các hòn đảo nhỏ nằm sát đất liền, kín gió, có độ sâu luồng đến 10 mét có cho phép tàu có tải trọng tối đa 50.000 DWT ra vào. Đồng thời, tình trạng bồi lắng ở khu vực này không đáng kể, do đó giảm thiểu được chi phí nạo vét luồng và thuận lợi cho tàu tải trọng lớn vào luồng.

1.2 Hệ thống cảng miền Trung

Hoạt động khai thác cảng ở khu vực miền Trung khá mạnh mẽ, trong đó khu bến cảng Đà Nẵng là nơi có lưu lượng hàng hóa giao nhận sôi động nhất.

Khu bến cảng Đà Nẵng (Tiên Sa) thuộc luồng Đà Nẵng, đây là cảng nước sâu tự nhiên, kín gió, ít bị bồi lắng và có độ sâu 10-12 mét. Luồng vào cảng là luồng dạng kênh biển với chiều dài ngắn, cùng với đề chắn sóng dài 450m, tạo điều kiện thuận lợi để bến Tiên Sa – Cảng Đà Nẵng tiếp nhận các tàu trọng tải lớn trong điều kiện thời tiết không thuận lợi để làm hàng quanh năm. Hiện tại, bến cảng Tiên Sa có thể tiếp nhận tàu từ 30.000 DWT đủ tải đến 50.000 DWT giảm tải. Ngoài vai trò là cửa ngõ cho hàng hóa trong nước, Đà Nẵng còn nằm trên tuyến hành lang kinh tế Đông – Tây, nối Việt Nam với Lào, Myanmar, Thái Lan. Do lưu lượng hàng thấp nên ở thời điểm hiện tại chưa đặt vấn đề chiến lược về phát triển cơ sở hạ tầng tại khu cảng này.

1.3 Hệ thống cảng biển miền Nam

a. Hệ thống cảng biển khu vực Đông Nam Bộ

Khu vực TP. Hồ Chí Minh, Vũng Tàu bao gồm 4 luồng sông lớn: luồng Sài Gòn – Vũng Tàu, luồng Soài Rạp – Hiệp Phước, luồng Đồng Nai và luồng Thị Vải (Bà Rịa – Vũng Tàu).

Luồng sông Sài Gòn – Vũng Tàu: bắt đầu từ phao số “0” qua Vịnh Gành Rái dẫn vào cảng Sài Gòn qua các sông: sông Ngã Bảy, sông Lòng Tàu, sông Nhà Bè và sông Sài Gòn, tổng chiều dài 91 km. Độ sâu luồng 8,5 mét, có khả năng tiếp nhận tàu có trọng tải 36.000 DWT. Đây cũng là tuyến luồng có mật độ giao thông đông đúc, có nhiều tàu bè cùng lưu thông xuôi ngược trên tuyến luồng này. Do mật độ giao thông dày đặc nên thường xuyên xảy ra sự cố tai nạn giao thông ở các đoạn sông hẹp, các ngã ba sông, các đoạn quanh co khúc khuỷu trên luồng này.

Luồng sông Soài Rạp – Hiệp Phước: Luồng Soài Rạp là luồng dẫn từ Biển Đông vào khu công nghiệp Hiệp Phước và giáp với sông Nhà Bè tại ngã ba sông Lòng Tàu. Luồng Hiệp Phước chỉ mới khai thác tuyến luồng từ Nhà Bè vào khu công nghiệp Hiệp Phước. Độ sâu luồng sau khi nạo vét 9,5 mét, tiếp nhận được tàu có trọng tải lên đến 50.000 DWT. Trong tương lai, luồng sông này sẽ tiếp tục được nạo vét đến 12 mét, tiếp nhận được tàu tải trọng 70.000 DWT. Luồng sông Soài Rạp – Hiệp Phước có chiều rộng từ 150-200 mét, rộng hơn so với luồng Sài Gòn – Vũng Tàu. Quãng đường vận chuyển từ phao số “0” vào khu vực TP. Hồ Chí Minh bằng luồng Soài Rạp cũng ngắn hơn so với luồng Lòng Tàu. Hiện tại, các tàu biển có trọng tải lớn ra vào cảng trên sông Soài Rạp vẫn đi theo luồng Lòng Tàu qua ngã ba Bình Khánh đến sông Soài Rạp.

Luồng sông Đồng Nai: bắt đầu từ ngã ba sông Nhà Bè, sông Sài Gòn và sông Đồng Nai tới cảng Đồng Nai dài khoảng 36 km. Tại đoạn đầu tuyến đến khu vực Tân Cảng – Cát Lái có chiều dài 9,5 km, độ sâu 8,5 mét, tiếp nhận được tàu tải trọng lên đến 36.000 DWT. Đoạn này hiện thuộc quyền quản lý của Cục Hàng hải Việt Nam. Đoạn còn lại vào cảng Đồng Nai, mớ nước khá nông và sông uốn khúc quanh co với bán kính cong không lớn, chỗ cong nhất có bán kính 400 mét nên hiện chỉ có thể khai thác được tàu trọng tải 5.000 DWT. Đoạn này hiện thuộc quyền quản lý của Cục Đường thủy nội địa Việt Nam.

Luồng sông Thị Vải: chia làm ba đoạn với độ sâu tăng dần về phía hạ nguồn. Độ sâu 7,2 mét; 12,0 mét và 14,0 mét lần lượt tiếp nhận được tàu tải trọng lên đến 80.000 DWT, 110.000 DWT và 160.000 DWT. Do đó, các cảng biển SP-PSA và SITV do nằm ở khu vực thượng nguồn nên chỉ đón được các tàu trọng tải tối đa 80.000 DWT. Luồng sông Thị Vải được quy hoạch để xây dựng các cảng nước sâu do đặc điểm luồng sâu và ít bị sa bồi, có khả năng tiếp nhận tàu mẹ trọng tải lớn.

b. Hệ thống cảng biển khu vực Đồng bằng sông Cửu Long

Các cảng biển tại khu vực Đồng bằng sông Cửu Long chủ yếu chỉ phục vụ cho nhu cầu trao đổi hàng hóa trong nước cho các địa phương. Trong đó, cảng biển Cần Thơ được quy hoạch phát triển thành cảng tổng hợp quốc gia. Cảng Cần Thơ nằm trên sông cách biển 65 hải lý, có độ sâu mớn nước tối đa là 7,5 mét và mực nước thủy triều dâng 3-4 mét. Tải trọng tàu lớn nhất cảng Cần Thơ có thể tiếp nhận là 10.000 DWT.

2. Các bên liên quan trong phát triển và quản lý cảng biển

Một trong những đơn vị chủ chốt trong phát triển và quản lý cảng là **Tổng công ty Hàng hải Việt Nam** (Vinalines - <http://vinalines.com.vn/>) – tổng công ty nhà nước trực thuộc Văn phòng Chính phủ. Hoạt động kinh doanh của Vinalines trải rất rộng ở nhiều lĩnh vực, bao gồm vận tải biển, khai thác các bến cảng và dịch vụ hàng hải. Vinalines có nhiều công ty thành viên như công ty vận tải biển, công ty cho thuê tàu, giao nhận hàng hóa, vận tải đa phương thức, sửa tàu thuyền... Tổng công ty hiện có vốn góp tại 14 doanh nghiệp khai thác cảng biển, trong đó kế hoạch năm 2017 sẽ sáp nhập cảng Cần Thơ vào cảng Cái Cui. Dự kiến, Vinalines sẽ tiến hành cổ phần hóa vào cuối năm nay (2017) với vốn điều lệ 12.300 tỷ đồng (tương đương 550 triệu USD). Trong đó, Nhà nước chủ trương sẽ nắm giữ khoảng 65% sở hữu tại Vinalines, các nhà đầu tư chiến lược nắm giữ 17,25%.

3. Chính sách ảnh hưởng tới phát triển cảng biển Việt Nam

Các luật và quy định cơ bản quản lý các hoạt động hàng hải ở Việt Nam được quy định trong bộ Luật Hàng hải được Quốc hội thông qua 6/1990 và được bổ sung, sửa đổi theo Nghị quyết số 51/2001 – QH10 ngày 25/12/2001 và số 40/2005/QH11 năm 2005.

Tuy nhiên, cho đến hiện nay vẫn chưa có bộ luật riêng về ngành khai thác cảng mặc dù có một số nghị định và thông tư đã được ban hành như:

- Nghị định 71/2006/NĐ-CP ngày 25/7/2006 về quản lý cảng biển và luồng hàng hải.
- Quy định của Thủ tướng chính phủ số 26/2009/QĐ-TTg quy định chức năng, nhiệm vụ và cơ cấu tổ chức của Cục Hàng hải Việt Nam ngày 20/2/2009 được xem là bước tiến mới trong việc hoàn thiện khung thể chế của ngành cảng biển.
- Nghị định 118/2015/NĐ-CP điều 13 về việc giới hạn sở hữu nước ngoài với ngành nghề khai thác cảng biển nói riêng và logistics nói chung. Theo đó, các nhà đầu tư nước ngoài chỉ được sở hữu tối đa 49% cổ phần tại các công ty có hoạt động kinh doanh logistics và khai thác cảng biển.
- Nghị định được ban hành gần đây nhất là Nghị định số 37/2017/NĐ-CP ngày 4/4/2017 quy định về điều kiện kinh doanh khai thác cảng cạn.

Ngoài những văn bản quy phạm pháp luật trên, chính quyền các địa phương và các tổ chức liên quan còn đưa ra các đề xuất, quy định hàng năm. Việc này được đánh giá là có ảnh hưởng tiêu cực tới hoạt động kinh doanh của các cảng biển khi môi trường pháp luật tại các khu vực không đồng nhất, thay đổi quá nhiều. Đơn cử một số chính sách mới nhất:

- **Quyết định 3863/QĐ-BGTVT** Ban hành biểu khung giá dịch vụ bốc dỡ container và dịch vụ lai dắt cảng biển Việt Nam **có hiệu lực từ 1/1/2017**. Văn bản quy định rõ khung giá dịch vụ áp dụng cho các tổ chức, cá nhân trong nước và nước ngoài liên quan đến giá dịch vụ bốc dỡ container và giá dịch vụ lai dắt.

Đánh giá:

Về mặt ngắn hạn, do thời gian từ khi đưa ra dự thảo đến văn bản chính thức vào khoảng cuối năm 2016 và thi hành ngay từ đầu tháng 1/2017 gây khó khăn đối với các doanh nghiệp cảng biển đã ký hợp đồng năm sau.

Về mặt dài hạn, đưa ra khung giá dịch vụ sẽ giúp các doanh nghiệp cạnh tranh công bằng về chất lượng thay vì việc giảm giá quá nhiều. Quy định này tạo điều kiện cho các doanh nghiệp có khả năng cung cấp dịch vụ tốt, điều này cần thiết để xây dựng một hệ thống cảng biển đồng bộ về chất lượng dịch vụ sau này.

- **Nghị quyết 148/2016/NQ-HĐND** về mức thu, chế độ thu, quản lý và sử dụng phí sử dụng cơ sở hạ tầng khu vực cảng biển Hải Phòng **có hiệu lực từ 1/1/2017**. Văn bản đưa ra các mức thu phí khác nhau với hàng tạm nhập tái xuất, hàng gửi kho ngoại quan, hàng chuyển khẩu; đối với hàng quá cảnh; đối với hàng hóa xuất nhập khẩu.

Đánh giá:

So sánh với mức thu năm 2016, mức phí đối với hàng tạm nhập tái xuất, hàng gửi kho ngoại quan, hàng chuyển khẩu, hàng quá cảnh tương đương. Riêng đối với hàng hóa xuất nhập khẩu, mức tăng phí lên gấp đôi, ở mức 250.000 VNĐ/container 20". Chính sách này ảnh hưởng trực tiếp tới các doanh nghiệp vận tải biển khi gánh nặng phí quá lớn. Tuy nhiên, nếu xem xét ở khía cạnh là các doanh nghiệp cảng biển và thực tế trong 5 tháng quyết định đi vào hiệu lực, các doanh nghiệp cảng biển phải tốn thêm một thời gian khá lớn cho việc thông quan do toàn bộ phí thu bằng tay, không thông qua hệ thống nào. Ách tắc và thời gian thông quan tăng lên vô hình chung cũng gây thiệt hại cho các doanh nghiệp cảng biển.

Tuy nhiên, theo cập nhật mới nhất tại 15/5/2017, văn phòng chính phủ vừa có văn bản số 5036 gửi UBND Hải Phòng về việc xem xét điều chỉnh mức thu phí cơ sở hạ tầng cảng biển.

- **Thí điểm hàng hóa trung chuyển được vận chuyển giữa các cảng biển quốc tế khu vực TP. Hồ Chí Minh và Cái Mép – Thị Vải**

Tháng 3/2017, Phó thủ tướng cho phép thí điểm hàng hóa trung chuyển được vận chuyển giữa các cảng biển khu vực TP. HCM và Cái Mép – Thị Vải. Trước đó, Điều 44 Nghị định 08/2015/NĐ-CP về thực thi Luật Hải quan quy định: "Hàng hóa trung chuyển là hàng hóa từ nước ngoài đưa vào khu vực trung chuyển, sau đó được đưa ra nước ngoài trực tiếp từ khu vực trung chuyển này; không được vận chuyển trong lãnh thổ Việt Nam để xuất khẩu qua cửa khẩu khác". Còn hiện tại, theo chương trình thí điểm này, nếu khu vực Cái Mép, khi có tàu lớn vào làm hàng trung chuyển quốc tế tuyến châu Âu, cùng đó tại cảng Cát Lái (TP. Hồ Chí Minh) cũng đang có những container chờ xuất khẩu đi châu Âu thì hàng hóa có thể vận chuyển về cảng Cái Mép để cùng xuất đi.

Đánh giá:

Giảm ùn tắc tại khu vực cảng Cát Lái, tăng thêm nguồn hàng cho cảng Cái Mép.

Tiết kiệm chi phí, thời gian cho chủ hàng.

4. Quy hoạch phát triển hệ thống cảng Việt Nam

Quyết định số 1037/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ ngày 14 tháng 6 năm 2014 đã ban hành quy hoạch mới nhất về phát triển hệ thống cảng biển ở Việt Nam đến năm 2020 với định hướng đến năm 2030. Trong quy hoạch mới này, tổng sản lượng hàng thông qua ở Việt Nam ước đạt vào những năm tới cụ thể như sau:

- 400-410 triệu tấn/năm (trong đó hàng tổng hợp, container từ 275-280 triệu tấn/năm) vào năm 2015.
- 640-680 triệu tấn/năm (trong đó hàng tổng hợp, container từ 375-400 triệu tấn/năm) vào năm 2020.
- 1.040-1.160 triệu tấn/năm (trong đó hàng tổng hợp, container từ 630-715 triệu tấn/năm) vào năm 2030.

Quy hoạch phân chia hệ thống cảng biển thành 6 nhóm từ Bắc vào Nam, trong đó chú trọng phát triển các cảng có khả năng tiếp nhận tàu biển có tải trọng đến 100.000 tấn, theo xu hướng kích thước tàu ngày càng gia tăng của thế giới. Tập trung phát triển hai cảng cửa ngõ tại Lạch Huyện ở Hải Phòng và Cái Mép Thị Vải ở Bà Rịa – Vũng Tàu. Bộ Giao thông Vận tải cũng đề ra quy hoạch chi tiết cho cảng biển từng vùng trong 6 nhóm cảng biển như Quyết định 1741/QĐ-BGTVT quy hoạch cảng biển phía Bắc, quyết định 3383/QĐ-BGTVT quy hoạch Đồng bằng Sông Cửu Long, 2370/QĐ-BGTVT quy hoạch cảng biển phía Nam Trung bộ.

5. Cơ sở hạ tầng và chất lượng logistics

Tính cạnh tranh của cảng biển phụ thuộc vào chất lượng dịch vụ mà cảng cung cấp cho các hãng tàu. Do đó, hạ tầng vận tải nội địa phải phát triển, để tiết kiệm chi phí cũng như giảm thiểu thời gian vận chuyển. Chất lượng cơ sở hạ tầng của Việt Nam đã liên tục cải thiện trong các năm qua, trong báo cáo của World Economic Forum, Global Competitiveness 2015/2016 cho thấy, chất lượng cơ sở hạ tầng của Việt nam đứng thứ 99 trong 140 quốc gia và vùng lãnh thổ được xếp hạng, trong đó xếp hạng chất lượng CSHT đường bộ là 93/140. Bảng dưới đây so sánh chất lượng của cơ sở hạ tầng Việt Nam từ năm 2011-2016, có thể thấy rằng, kể từ sau năm 2015, chất lượng cơ sở hạ tầng Việt Nam ngày càng được cải thiện.

Loại hình	Xếp hạng/142	Xếp hạng/144	Xếp hạng/139	Xếp hạng/144	Xếp hạng/140
	Năm 2011/2012	Năm 2012/2013	Năm 2013/2014	Năm 2014/2015	Năm 2015/2016
CSHT đường bộ	123	120	102	104	93
CSHT đường sắt	71	68	58	52	48
CSHT hàng không	111	113	98	88	75
CSHT cảng biển	95	94	92	87	76

Nguồn: Global Competitiveness Report 2011-2016, FPTs tổng hợp

6. Chất lượng dịch vụ hải quan

Xét về mặt bằng chung, chất lượng dịch vụ hải quan của Việt Nam khá kém, xếp hạng 93 trên toàn thế giới, gây ảnh hưởng cho hoạt động khai thác cảng.

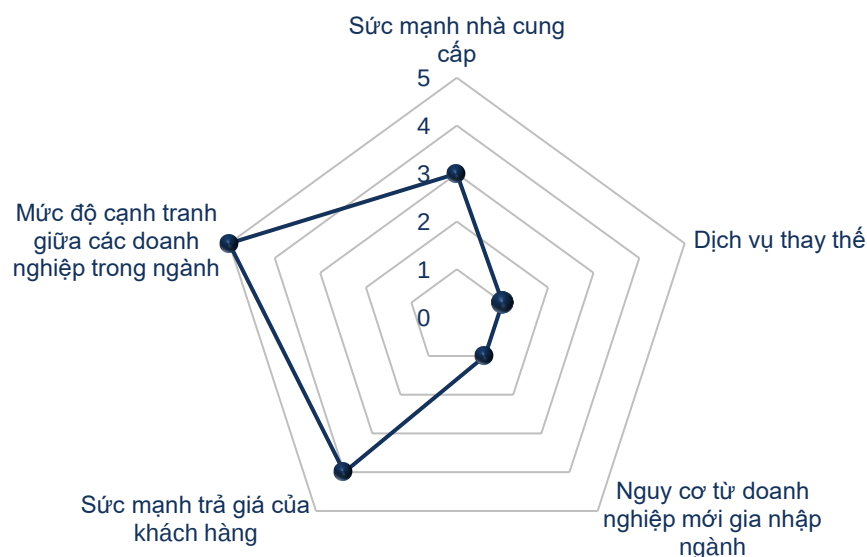
Theo số liệu khảo sát của World Bank, với hoạt động xuất khẩu, một doanh nghiệp Việt Nam từ lúc vận chuyển hàng ra cảng cho tới khi có được bộ chứng từ hoàn chỉnh để thanh toán sẽ mất tổng cộng 115 giờ (gần 5 ngày, cao hơn 1 ngày so với trung bình của bảy quốc gia Đông Nam Á) với tổng chi phí xuất khẩu mà doanh nghiệp phải bỏ ra là 629 USD, đây là mức phí đắt thứ ba trong khu vực (*xem bảng dưới*). Đối với hoạt động nhập khẩu, một doanh nghiệp nhập khẩu tại Việt Nam sẽ mất tổng cộng 145 giờ với tổng chi phí 756 USD từ lúc người bán gửi chứng từ cho đến khi hàng được vận chuyển từ cảng dỡ về cho người nhập khẩu. Tổng chi phí nhập khẩu mà doanh nghiệp phải bỏ ra đắt thứ ba trong khu vực.

	Campuchia	Indonesia	Malaysia	Phillipines	Singapore	Thái Lan	Việt Nam
Xếp hạng	102	108	60	95	41	56	93
Điểm số (0-100)	67,28	65,87	82,38	69,39	89,3	84,1	69,9

Thời gian xuất khẩu (giờ)							
Chờ chứng từ	132	61	10	72	2	11	50
Thông quan tại biên giới	48	53	48	42	12	51	58
Vận chuyển hàng ra cảng bốc	6	6.2	12	4	2	2	7
Chi phí xuất khẩu (USD)							
Cấp chứng từ	100	139	45	53	37	97	139
Thông quan tại biên giới	375	254	321	456	335	223	309
Vận chuyển hàng ra cảng	200	185	255	381	212	147	181
Thời gian nhập khẩu (giờ)							
Chờ chứng từ	132	133	10	96	3	4	76
Thông quan tại biên giới	8	99	72	72	35	50	62
Vận chuyển hàng từ cảng dỡ	11	6.2	12	4	1	2	7
Chi phí nhập khẩu (USD)							
Chờ chứng từ	120	164	60	50	40	43	183
Thông quan tại biên giới	240	383	321	580	220	233	392
Vận chuyển hàng từ cảng dỡ	1125	185	255	381	214	147	181

Nguồn: Doing Business 2017, World Bank

VI. Mức độ cạnh tranh trong ngành cảng biển Việt Nam



1. Sức mạnh từ nhà cung cấp – Trung bình

Nhà cung cấp của các doanh nghiệp trong ngành cảng bao gồm các nhà cung cấp điện, xăng dầu, nhà cung cấp máy móc thiết bị,...

Có thể chia làm 2 nhóm:

- Nhóm nhà cung cấp có sức mạnh cao: Các nhà cung cấp có áp lực lớn tới doanh nghiệp là điện (do đặc thù độc quyền ở Việt Nam); xăng dầu (chỉ có một số ít các bên cung cấp xăng dầu lớn). Thực tế, các cảng biển hiện nay đang sử dụng các nguồn nguyên liệu sạch thay thế xăng dầu như điện. Do đó, áp lực từ bên cung cấp điện lại càng lớn.
- Nhóm nhà cung cấp có sức mạnh thấp: bao gồm các nhà sản xuất máy móc thiết bị, các đội xe, đội sà lan, đội sửa chữa container... Thông thường, trang thiết bị khai thác cảng đều được nhập khẩu từ Trung Quốc và Đức, các nhà sản xuất trang thiết bị này ở hai quốc gia trên là khá nhiều với mức giá bán không quá chênh lệch, nên sức mạnh của nhà cung cấp trang thiết bị không quá lớn. Đối với các đội xe, đội sửa chữa container... các nhà cung cấp cùng một loại dịch vụ này tại Việt Nam khá nhiều nên khả năng đàm phán giá của doanh nghiệp ngành cảng biển tương đối lớn. Ngoài ra, một số doanh nghiệp tự xây dựng các đội sửa chữa hay vận tải riêng khiến cho sự phụ thuộc vào nhà cung cấp giảm đi như HAH, GMD, VSC,...

2. Dịch vụ thay thế – Thấp

Nhu cầu đối với ngành cảng biển, hay chính xác hơn là nhu cầu đối với các dịch vụ cảng là một loại nhu cầu phát sinh (derived demand), nó phụ thuộc vào nhu cầu vận tải hàng hóa bằng đường biển. Nhu cầu vận tải đường biển lại cạnh tranh trực tiếp với các loại phương tiện khác như đường bộ, đường sắt, đường hàng không, đường ống. Do đó, dịch vụ thay thế của ngành cảng biển cũng chính là các phương tiện vận chuyển thay thế cho vận tải biển.

Khả năng thay thế giữa phương tiện vận tải biển và các phương tiện vận tải khác phụ thuộc vào nhiều yếu tố, bao gồm sự có sẵn của cơ sở hạ tầng, thuộc tính của từng loại hàng hóa và cả giới hạn về địa lý. Do hình dạng địa lý và đường bờ biển của Việt Nam dài, phương thức vận tải biển chủ yếu được sử dụng cho các tuyến thương mại quốc tế. Bảng dưới so sánh ưu nhược điểm của các phương tiện vận chuyển hàng hóa,

Loại hình vận tải	Ưu điểm	Nhược điểm
Đường hàng không	Nhanh nhất trong các loại hình	Chi phí cao nhất, khối lượng vận chuyển bị hạn chế, phụ thuộc quy mô có sẵn của hệ thống sân bay
Đường bộ	Nhanh, linh hoạt, giao hàng đến điểm đích.	Chi phí vận chuyển chịu ảnh hưởng bởi giá nhiên liệu, không chở được khối lượng hàng hóa quá lớn.
Đường thủy	Vận chuyển hàng hóa với khối lượng lớn, với tuyến đường dài, sang các nước khác, chi phí thấp	Phụ thuộc quy mô có sẵn của cảng biển, kênh đào và thời tiết
Đường sắt	Vận chuyển hàng hóa với khối lượng lớn, ít phụ thuộc vào thời tiết	Hệ thống hạ tầng đường sắt không thuận lợi cho việc lưu chuyển hàng hóa tới các khu công nghiệp.
Đường ống	Thuận tiện, nhanh, tiết kiệm chi phí.	Chỉ vận chuyển được các mặt hàng khí hóa lỏng.

Nguồn: FPTs Research

Với những ưu điểm như có thể vận chuyển được khối lượng lớn hàng hóa và chi phí vận chuyển thấp nhất, vận tải biển hiện nay vẫn là phương tiện được các doanh nghiệp ưu tiên sử dụng hơn cả.

Qua phân tích trên, chúng tôi cho rằng rủi ro từ sản phẩm thay thế đối với ngành khai thác cảng ở mức thấp.

3. Nguy cơ từ doanh nghiệp mới gia nhập ngành – Thấp

Nguy cơ từ doanh nghiệp mới gia nhập ngành phụ thuộc vào những rào cản gia nhập hiện có, cụ thể là:

- **Rào cản về chính sách:** Quỹ đất tại các khu vực có khả năng phát triển cảng biển như khu vực Bắc Bộ (Hải Phòng, Quảng Ninh) hay Đông Nam Bộ không còn nhiều và chủ yếu là phía hạ lưu, phát triển cảng nước sâu. Trong khi đó, các cảng nước sâu đều là nhóm cảng chiến lược, nhà nước quản lý; việc tiếp cận được đất để xin phép mở cảng biển rất khó khăn. Tiềm năng ở khu vực miền Trung còn nhiều, tuy nhiên cảng biển ở khu vực này chủ yếu là cảng chuyên dụng phục vụ một số mặt hàng rời, luân chuyển nội địa.
- **Rào cản gia nhập do kinh nghiệm và quy mô:** Với một thị trường mà các doanh nghiệp hiện hữu đã có kinh nghiệm, việc một doanh nghiệp mới gia nhập ngành sẽ phải cân nhắc tới khả năng tìm kiếm khách hàng cũng như gia tăng giá trị thông qua khả năng chuyên môn. Ngoài ra, để có thể tối đa hóa được lợi nhuận, các doanh nghiệp cảng biển phải giảm thiểu chi phí trên từng đơn vị hàng (cost per TEU). Điều này đạt được khi doanh nghiệp có được quy mô nhất định, năng lực tiếp nhận tàu trên 20.000 DWT với sản lượng hàng thông qua hàng năm trên 400, 500 nghìn TEU.

4. Sức mạnh trả giá của khách hàng – Cao

Hiện tại các cảng biển ở Việt Nam đang phục vụ một số ít khách hàng nhất định qua các năm, một số doanh nghiệp có khách hàng độc quyền. Điều này càng khiến cho sức mạnh khách hàng lên doanh nghiệp lớn. Rủi ro nếu như khách hàng chuyển sang sử dụng dịch vụ của các cảng bạn sẽ khiến cho doanh nghiệp khó có thể tìm ra khách hàng thay thế, bù đắp công suất.

Hơn nữa, các hợp đồng được ký kết giữa khách hàng và cảng thường chỉ có thời hạn 1 năm, sau đó hai bên lại tiếp tục thỏa thuận các điều kiện nếu muốn kéo dài thêm hợp đồng. Ngoài ra, các rủi ro hãng tàu phá sản (như thời gian gần đây nhất là Hanjin) có thể gây ảnh hưởng lớn tới hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp.

5. Mức độ cạnh tranh giữa các doanh nghiệp trong ngành – Cao

Chúng tôi đánh giá mức độ cạnh tranh giữa các doanh nghiệp trong ngành khai thác cảng ở mức cao, chủ yếu đến từ sự cạnh tranh về giá cước dịch vụ, nguyên nhân chính đến từ ba yếu tố sau:

- Mạng lưới cảng biển của nước ta hiện nay khá phân tán, thừa cảng nhỏ và ít cảng lớn, hoạt động khai thác manh mún. Phần lớn các cảng biển ở nước ta hiện nay, nhất là ở khu vực phía Bắc đang đứng trước thách thức về giá cả, điển hình là hệ thống cảng khu vực Hải Phòng. Tại đây có hơn 60 cầu cảng lớn nhỏ kéo dài gần 10km dọc sông Cấm và được điều hành bởi nhiều nhà khai thác cảng khác nhau, như Vinalines, Tân Cảng Sài Gòn, Cảng Hải Phòng, Gemadept, Viconship, PetroVietNam,... Với số lượng nhà khai thác lớn, điều kiện tự nhiên và vị trí các cảng gần nhau đã dẫn đến sự cạnh tranh gay gắt về giá cước dịch vụ bốc xếp. Tình trạng tương tự cũng đang diễn ra ở khu vực cảng Cái Mép – Thị Vải và cảng Đồng Nai ở miền Nam và cả khu vực miền Trung. Bằng chứng của sự cạnh tranh cao là khi Maersk Line – khách hàng lớn của cảng Hải Phòng chuyển dịch vụ sang làm tại cảng Xanh VIP (VSC).
- Dịch vụ có ít sự khác biệt giữa các doanh nghiệp cũng là một yếu tố khiến áp lực cạnh tranh trong ngành gia tăng.
- Rào cản rời ngành cao: Tài sản cố định lớn và máy móc không có khả năng tận dụng ở các phương án kinh doanh khác do ngành cảng biển là ngành đặc thù làm cho rào cản rời ngành cao.

C. TRIỂN VỌNG NGÀNH CẢNG BIỂN VIỆT NAM

I. Phân tích SWOT ngành cảng biển Việt Nam

1. Điểm mạnh

Vị trí địa lý thuận lợi: Như đã phân tích ở phần trên, Việt Nam có vị trí nằm ngay cạnh Biển Đông – một cầu nối thương mại đặc biệt quan trọng trên bản đồ hàng hải thế giới. Ngoài ra, điều kiện tự nhiên thích hợp cho việc xây dựng và phát triển các cảng nước sâu.

2. Điểm yếu

- Hệ thống cảng biển manh mún, phân tán dẫn tới tình trạng cung vượt cầu, khai thác không hiệu quả; đặc biệt là khu vực Hải Phòng và Đông Nam Bộ.
- Cơ sở hạ tầng, các khu công nghiệp chưa phát triển đồng bộ với hệ thống cảng biển. Hiện nay, hầu như các cảng đầu mối đều chưa có hệ thống đường sắt tới cảng (trừ Cái Lân – Quảng Ninh); các cảng/bến thủy nội địa có chức năng là đầu mối logistics tại hai vùng kinh tế trọng điểm phía Bắc và phía Nam đều chưa được xây dựng hoặc không hiệu quả. Ngoài ra, hệ thống đường bộ hiện nay chưa đáp ứng đủ nhu cầu vận chuyển hàng hóa. Tình trạng ách tắc cục bộ vẫn thường xuyên xảy ra tại một số khu vực như KCN Đình Vũ (Hải Phòng), cảng Cát Lái (TP. HCM)
- Trang thiết bị còn lạc hậu, việc áp dụng công nghệ thông tin vào việc quản lý hệ thống cảng biển chưa được triển khai đồng đều. Bài toán tối ưu hóa năng lực xếp dỡ vẫn còn chưa giải quyết được khi các hệ thống phục vụ việc khai thác trong một cảng chưa được thống nhất.
- Chất lượng và chi phí dịch vụ hải quan còn yếu kém, thời gian và chi phí thông quan vẫn cao so với mặt bằng chung các quốc gia trong khu vực Đông Nam Á.
- Các dự án xây dựng cảng nước sâu bị đình trệ, thời gian đi vào hoạt động không đúng như kế hoạch.

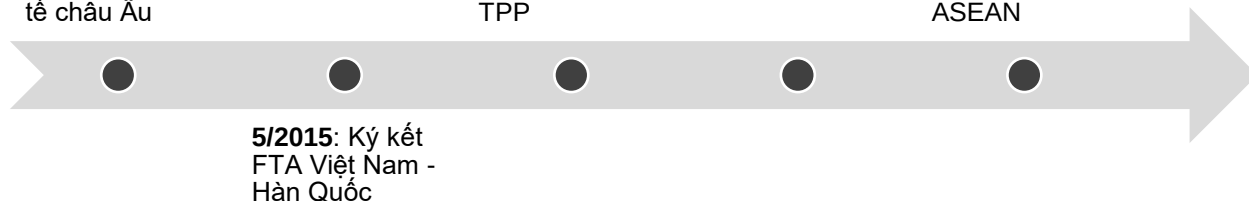
3. Cơ hội

- Sự phát triển của ngành cảng biển có mối tương quan chặt chẽ với sự phát triển thương mại toàn thế giới cũng như tăng trưởng GDP toàn cầu. Theo như dự báo của BMI, tỷ lệ tăng trưởng xuất nhập khẩu của Việt Nam giai đoạn 2017-2020 ở mức 7%/năm, cao hơn trung bình các nước châu Á là 4%/năm.
- Việt Nam kết thúc đàm phán các FTA quan trọng sẽ giúp sản lượng xuất nhập khẩu sang các khu vực này tăng cao. Xuất nhập khẩu sang thị trường EU có thể tăng 10%/năm đến năm 2025.

5/2015: Hoàn thành ký kết FTA Việt Nam - Liên minh kinh tế châu Âu

10/2015: Kết thúc đàm phán TPP

12/2015: Hình thành cộng đồng kinh tế ASEAN



- Các dự án FDI tạo động lực phát triển, tăng lượng giao thương quốc tế như phân tích ở phần trên.

4. Thách thức

- Xu hướng nâng cao trọng tải tàu yêu cầu hệ thống cảng nước sâu, trong khi đó Việt Nam chưa đáp ứng được và khó cạnh tranh với các cảng lớn lân cận như Singapore hay Trung Quốc.
- Áp lực giá cước giảm mạnh do tình hình vận tải biển gặp khó khăn.

II. Triển vọng và xu hướng ngành cảng biển Việt Nam

1. Tốc độ tăng trưởng tốt nhờ triển vọng lạc quan từ thương mại quốc tế của Việt Nam

Tốc độ tăng trưởng của ngành cảng biển phụ thuộc rất lớn vào thương mại của Việt Nam cũng như là tăng trưởng sản lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển. Thương mại của Việt Nam được dự báo sẽ vẫn duy trì tích cực trong 2017-2020 nhờ vào các hiệp định FTA đã ký kết và xu hướng dòng vốn FDI đổ vào Việt Nam vẫn khả quan.

Đơn vị: %	2013	2014	2015	2016	2017F	2018F	2019F	2020F
Nhập khẩu	17.3	12.8	18.1	12.1	11.0	9.5	7.8	7.8
Xuất khẩu	17.4	11.6	12.6	11.0	10.3	9.0	8.0	8.0
Kim ngạch xuất nhập khẩu	17.4	12.2	15.4	11.6	10.7	9.3	7.9	7.9

Tính đến hết Q1/2017, tổng vốn đăng ký FDI đạt 6,86 tỷ USD, tăng 70% so với cùng kỳ. Trong đó, vốn đăng ký tăng thêm là 3,94 tỷ USD, gấp 3 lần cùng kỳ. Dòng vốn FDI đổ vào Việt Nam mở rộng sản xuất kinh doanh làm tăng nhu cầu nhập khẩu nguyên liệu đầu vào và xuất khẩu thành phẩm, từ đó thúc đẩy tăng trưởng sản lượng hàng hóa thông qua cảng.

Theo báo cáo của BMI, tốc độ tăng trưởng kim ngạch xuất nhập khẩu đến năm 2020 sẽ ở mức gần 10%/năm. Bên cạnh đó, theo khảo sát của JETRO – Tổ chức xúc tiến thương mại Nhật Bản về niềm tin kinh doanh của các công ty Nhật Bản tại Châu Á, có đến 66,6% doanh nghiệp được khảo sát cho biết sẽ tiếp tục mở rộng trong 1-2 năm tới tại thị trường Việt Nam, tăng 2,5% so với kết quả của cuộc khảo sát năm 2015. So với Trung Quốc, sự lạc quan về triển vọng mở rộng hoạt động kinh doanh ở Việt Nam cao hơn nhiều (66,6% so với 40,1%). Nhật Bản đang là nhà đầu tư lớn thứ tư vào Việt Nam, sau Hàn Quốc, Trung Quốc và Singapore.

Từ những yếu tố tích cực nêu trên, chúng tôi cho rằng ngành cảng biển sẽ tăng trưởng tốt trong những năm tiếp theo. Với từng khu vực, mức độ kì vọng cho sự tăng trưởng sẽ khác nhau, cụ thể:

a. Nhóm cảng biển miền Bắc với động lực tăng trưởng từ các dự án FDI đi vào hoạt động và mới được cấp phép.

Trong năm 2016 và quý 1/2017, các dự án FDI lớn ở khu vực công nghiệp Đình Vũ (Hải Phòng), KCN Bắc Ninh đã đi vào hoạt động như Bridgestone, Samsung... giúp cho lượng hàng thông qua tại khu vực phía Bắc tăng lên đáng kể.

Các dự án lớn được cấp phép trong năm 2016 và quý 1/2017 tập trung tại một số tỉnh ở khu vực phía Bắc: LG Display (Hải Phòng), LG Innotek (Hải Phòng), Samsung Display (Bắc Ninh), Coca-cola Việt Nam (Hà Nội).

b. Nhóm cảng biển miền Trung vẫn chủ yếu phục vụ việc luân chuyển nội địa

Nhóm cảng biển miền Trung cũng sẽ được hưởng lợi nhờ sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển Việt Nam tiếp tục gia tăng. Trong đó, chúng tôi đánh giá khu vực cảng Đà Nẵng được hưởng lợi nhiều nhất trong bối cảnh dự án cảng container Liên Chiểu phải đến năm 2023 mới hoàn thành.

c. Nhóm cảng biển miền Nam tập trung tăng công suất khai thác tại khu vực cảng nước sâu Cái Mép – Thị Vải

Cảng biển khu vực TPHCM: cảng Cát Lái hiện đã hoạt động gần 100% công suất, điều kiện cơ sở hạ tầng tại TPHCM không cho phép có thể mở rộng hơn, trong khi đó hệ thống cảng Sài Gòn khó có đột phá về tăng trưởng. Do đó, chúng tôi cho rằng khu vực TPHCM sẽ không còn nhiều dư địa tăng trưởng.

Ngược lại, với xu hướng gia tăng kích thước tàu của thế giới, cảng nước sâu Cái Mép – Thị Vải sẽ được hưởng lợi, chúng tôi cho rằng lượng hàng hóa dư thừa từ khu vực TPHCM sẽ chuyển về cảng Cái Mép trong tương lai. Bên cạnh đó, việc ba hãng tàu lớn của Nhật Bản là K Line, MOL và NYK sáp nhập sẽ làm gia tăng sản lượng hàng hóa tại khu vực Cái Mép Thị Vải do MOL đang có vốn đầu tư tại cảng nước sâu Tân Cảng Cái Mép (TCIT).

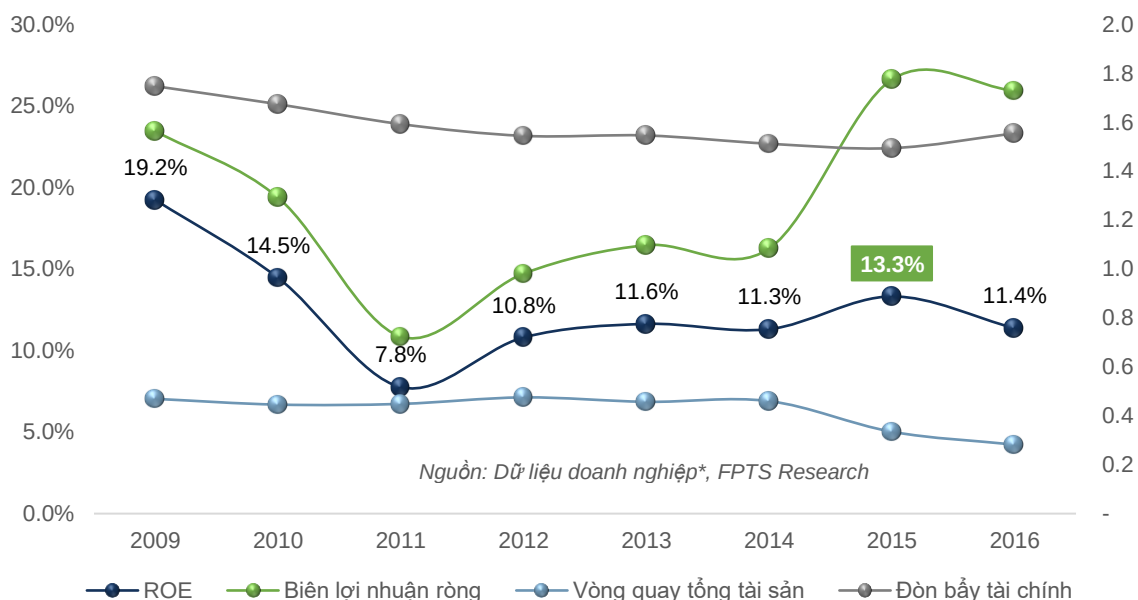
2. Khả năng sinh lời khó có nhiều đột biến

Tỷ suất sinh lời trên vốn chủ sở hữu (ROE) của ngành khai thác cảng có những biến động mạnh mẽ kể từ sau năm 2009. Cụ thể, ROE đạt tỷ lệ 19,2% năm 2009, sau đó giảm về 7,8% năm 2011 rồi tăng dần về sau, đến năm 2016 đạt 11,4%. Có thể thấy được, ROE của ngành có xu hướng thay đổi cùng chiều với biên lợi nhuận ròng, trong khi vòng quay tổng tài sản và đòn bẩy tài chính dường như không có tác động đáng kể.

Giai đoạn 2012-2016, ROE của ngành dao động quanh mức 10-12%, duy chỉ có năm 2015, ROE tăng cao lên 13,3%. Nguyên nhân là do trong năm 2015, một số thời điểm chính sách biên giới Việt Nam – Trung Quốc thắt chặt khiến cho hàng lạnh tạm nhập tái xuất lưu lại cảng lâu ngày, giúp cảng có thêm thu nhập từ lưu kho container lạnh, trong khi mảng này có biên lợi nhuận cao gấp 1,5 lần container thường do cảng chủ yếu chỉ phải chịu thêm chi phí cắm điện.

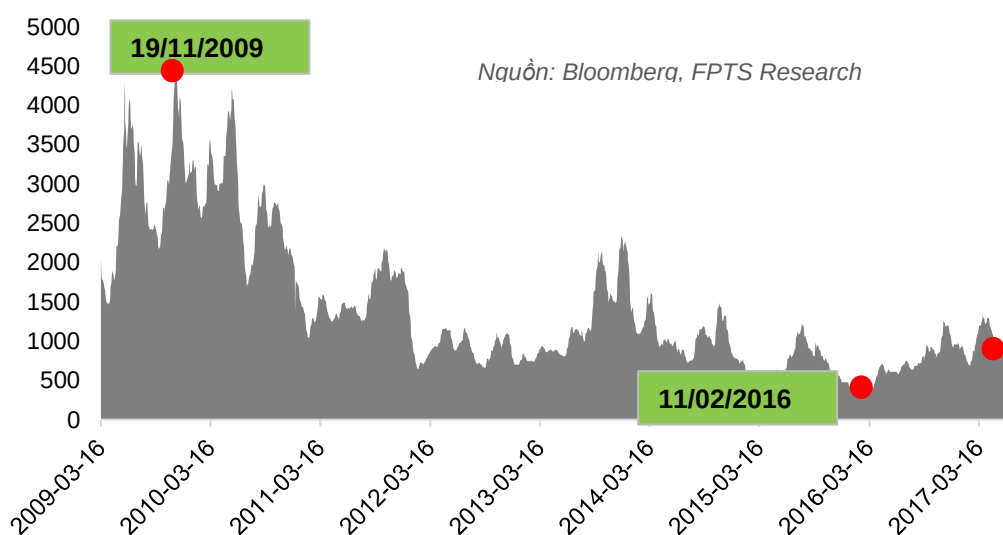
Kể từ năm 2016, thu nhập từ hàng lạnh tạm nhập tái xuất sẽ không còn do Trung Quốc đã thay đổi chính sách biên mậu, cho phép hàng hóa được đi trực tiếp từ nước thứ ba qua Hong Kong đến các cảng thuộc địa phận tỉnh Quảng Tây thay vì phải đi qua Hải Phòng lên biên giới. Do đó, ROE ngành năm 2016 đã quay trở về “bình thường” là 11,8%, sau khi đột biến với mức 13,3% năm 2015. Dự báo cho 2-3 năm tới, chúng tôi cho rằng ROE của toàn ngành sẽ dao động quanh ngưỡng 11-12%, một phần là do không còn khoản thu nhập đột biến từ mảng container lạnh, phần còn lại là do tình hình kinh doanh của các hãng tàu vẫn còn khó khăn, các cảng biển hiện nay phải đầu tư hiện đại hóa trang thiết bị – hạ tầng để phục vụ các tàu có trọng tải lớn và cạnh tranh giữa các doanh nghiệp trong ngành đang ngày càng gay gắt.

Hình dưới cho thấy sự thay đổi ROE của ngành cảng biển trong giai đoạn 2009-2016, được chúng tôi tính toán dựa vào dữ liệu doanh nghiệp của GMD, DXP, VSC, DVP, PSP, CLL, PDN, VGP. Các doanh nghiệp này hiện chiếm khoảng 32% tổng công suất khai thác của toàn ngành cảng biển Việt Nam tại thời điểm cuối năm 2016 (*Chúng tôi không đưa HAH, PHP, SGP và CDN vào quá trình tính toán vì không có cơ sở dữ liệu doanh nghiệp từ 2009-2011*).

ROE ngành và phân tích Dupont


3. Rủi ro khi đầu tư vào ngành cảng biển

- **Rủi ro đến từ những vấn đề vĩ mô** ảnh hưởng tới nền thương mại đường biển toàn cầu như Brexit, suy thoái kinh tế Trung Quốc, khủng hoảng Brazil...
- **Rủi ro giảm phí khai thác** từ tình trạng không mấy lạc quan của vận tải biển, các hãng tàu phá sản (điển hình là Hanjin – phá sản năm 2016). Chỉ số BDI đã có xu hướng phục hồi so với giai đoạn thấp nhất năm 2016, tuy nhiên chưa thật sự rõ ràng và vẫn còn tiêu cực.

Chỉ số BDI 2009 - 2017


- **Rủi ro chính sách**

Như đã phân tích ở trên, các doanh nghiệp khai thác cảng phải hoạt động phụ thuộc vào các chính sách của địa phương quản lý. Các ảnh hưởng tích cực cũng như tiêu cực từ các quy định và chính sách điều hành đã được chúng tôi phân tích trong phần môi trường kinh doanh (*xem lại*).

Đối với các doanh nghiệp khai thác cảng biển phía Bắc, chính sách biên mậu của Trung Quốc thay đổi có ảnh hưởng tới lượng hàng hóa được lưu tại cảng, trong đó có container lạnh.

III. Khuyến nghị đầu tư ngành cảng biển Việt Nam

Qua những phân tích về tăng trưởng doanh thu, khả năng sinh lời cũng như cân nhắc những rủi ro đối với ngành, chúng tôi đưa ra quan điểm khuyến nghị như sau:

Trong ngắn hạn (dưới 1 năm): Tích cực

Sản lượng hàng thông qua cảng Việt Nam vẫn được dự báo tích cực, đặc biệt trong quý 2, 3/2017 khi các doanh nghiệp FDI bắt đầu đi vào hoạt động như Bridgestone, Samsung.

Trong trung hạn (1-5 năm): Theo dõi

Các dự án cảng nước sâu đi vào hoạt động có thể ảnh hưởng tới hoạt động khai thác cảng tại một số khu vực đầu mối quan trọng như Hải Phòng, Quảng Ninh, Hồ Chí Minh. Tuy nhiên, các thông tin đều chưa rõ ràng, cần theo dõi thêm.

Các cảng khai thác hàng rời đều có thể bị di dời hoặc chuyển giao công năng. Các khu vực sẽ hình thành một số trung tâm khai thác logistics khép kín.

Hàng hóa chủ yếu là bốc xếp dỡ container, các cảng có thể tiếp nhận công suất lớn như VIP Green (VSC), Nam Đình Vũ, Nam Hải Đình Vũ (GMD), Tân Vũ (PHP), SNP sẽ có lợi thế lớn.

Trong dài hạn (trên 5 năm): Theo dõi

Khu vực cảng miền Trung có khả năng phát triển khi thu hút được các dự án FDI cũng như có lợi nhuận từ các khu công nghiệp đang được đầu tư. Ngoài ra, việc phát triển khu vực cảng biển miền Trung giúp việc lưu thông hàng hóa Bắc Nam thuận lợi hơn.

Các cụm cảng nước sâu như Lạch Huyện, Cái Mép – Thị Vải được kì vọng hoạt động lấp đầy công suất.

Quy hoạch cảng sẽ được phân bổ lại do yêu cầu tiếp nhận tàu lớn cũng như giảm chi phí tính trên từng đơn vị TEU. Các khu vực sẽ có các cụm cảng liên kết giữa các doanh nghiệp. Điều này giúp Việt Nam cạnh tranh được với các cảng lớn trong khu vực như Singapore, Trung Quốc.

D. CẬP NHẬT CÁC DOANH NGHIỆP CẢNG BIỂN VIỆT NAM

I. Quy mô của các doanh nghiệp trên sàn trong ngành cảng biển Việt Nam

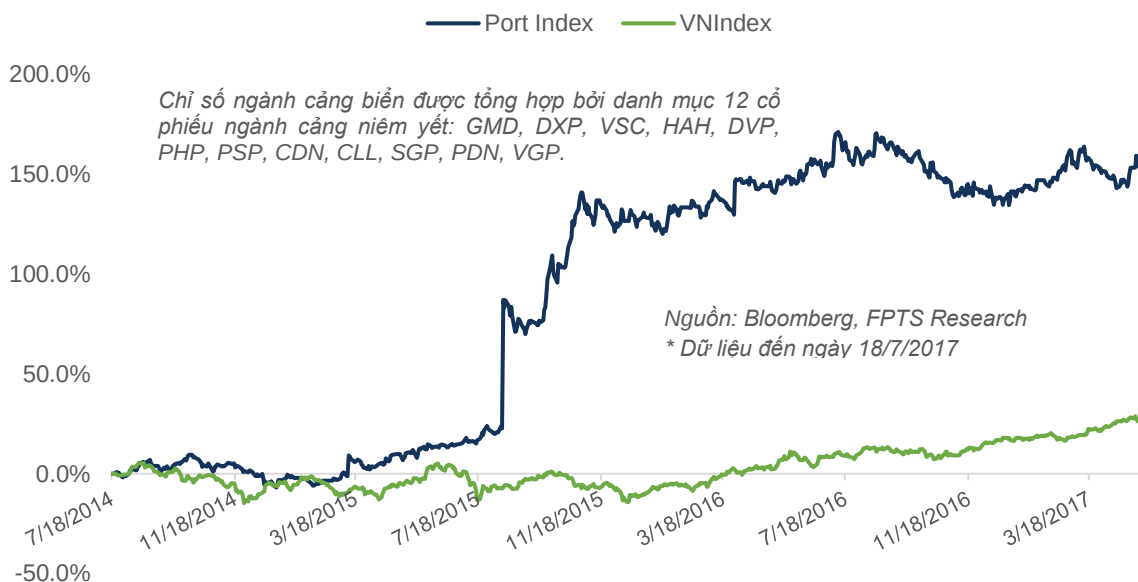
ĐVT: Tỷ VND

STT	Sàn	Mã CP	Giá trị vốn hóa (18/07/2017)	Vốn chủ sở hữu (31/12/2016)	Tổng tài sản (31/12/2016)
1	HOSE	GMD	11.963,5	5.866,6	10.117,9
2	HNX	PHP	4.871,7	3.847,6	5.128,7
3	HOSE	DVP	2.796,0	913,5	1.069,7
4	HOSE	VSC	2.687,9	1.515,5	2.397,4
5	Upcom	SGP	1.903,4	1.390,7	3.442,2
6	HNX	CDN	1.478,4	819,6	1.045,3
7	HOSE	CLL	918,0	576,1	673,8
8	HOSE	PDN	987,8	373,4	732,1
9	HOSE	HAH	780,5	574,5	966,3
10	HNX	DXP	337,8	310,8	331,2
11	Upcom	PSP	312,0	427,6	618,2
12	HNX	VGP	183,9	160,9	170,0

Nguồn: Bloomberg (tại ngày 18/7/2017), FPTs Research

Hiện tại trên cả 3 sàn HOSE, HNX và Upcom có 12 doanh nghiệp đang hoạt động trong lĩnh vực khai thác cảng trong tổng số 1.237 doanh nghiệp niêm yết, với tổng giá trị vốn hóa đạt 29,2 nghìn tỷ đồng, chiếm 1,55% tỷ trọng vốn hóa toàn thị trường. Trong đó, GMD đang dẫn đầu với giá trị vốn hóa lên đến 11.963,5 tỷ đồng (tính đến 18/7/2017), đồng thời cũng đứng đầu về quy mô vốn chủ sở hữu và quy mô tổng tài sản, lần lượt đạt 5.867 và 10.188 tỷ đồng tính đến thời điểm 31/12/2016.

Chỉ số ngành cảng biển Việt Nam có mức sinh lời cao hơn chỉ số VNIndex trong giai đoạn từ 18/7/2014-18/7/2017. Đáng chú ý năm 2015, tỷ suất sinh lời của cổ phiếu cảng tăng đến 130%, trong khi VNIndex giảm 0,3%. Nguyên nhân là do kỳ vọng của nhà đầu tư đối với triển vọng từ Hiệp định TPP mang lại cho các doanh nghiệp khai thác cảng. Tuy nhiên cho đến thời điểm hiện tại, TPP vẫn còn là dấu hỏi lớn cho giới đầu tư, vì thế thị giá của các cổ phiếu ngành cảng dường như chỉ đi ngang kể từ sau năm 2015.

Biến động chỉ số ngành cảng biển và VNIndex

II. Tình hình hoạt động của các doanh nghiệp trong ngành

Trong các doanh nghiệp khai thác cảng đang niêm yết, GMD là doanh nghiệp duy nhất có hệ thống cảng biển trải dọc từ Bắc đến Nam. Trong đó, hai cảng chính là Nam Hải và Nam Hải Đình Vũ đều đang hoạt động khá hiệu quả, gần như đạt mức toàn dụng, với cảng Nam Hải đang hoạt động với 93% công suất thiết kế, trong khi cảng Nam Hải Đình Vũ đang hoạt động vượt 100% công suất thiết kế. Trong năm 2016, sản lượng container qua hai cảng này đạt 747 nghìn TEU, tăng 7% so với năm trước và chiếm 17% tổng sản lượng khu vực Hải Phòng. Các doanh nghiệp khai thác cảng ở vị trí thượng lưu sông Cấm như GMD (cảng Nam Hải), DXP do hạn chế về luồng sông nên chỉ tiếp nhận được tàu có trọng tải tối đa 10.000 DWT. Ngược lại, các cảng ở hạ lưu sông Cấm như Nam Hải Đình Vũ (GMD), VIP Green (VSC) và Tân Vũ (PHP) có thể tiếp nhận các tàu có trọng tải cao hơn, lên đến 30.000 DWT.

Mã CK	Bến cảng	Vị trí	Tải trọng tối đa (DWT)	Công suất (TEU)	Hiệu suất khai thác
GMD	Nam Hải	Hải Phòng	10.000	200.000	111%
	Nam Hải Đình Vũ	Hải Phòng	30.000	500.000	105%
	Dung Quất	Quảng Ngãi	30.000	Chủ yếu làm hàng rời	na
	Nam Đình Vũ	Hải Phòng	30.000	600.000	(*)
DXP	Đoạn Xá	Hải Phòng	10.000	250.000	94%
VSC	VIP Green	Hải Phòng	30.000	500.000	70%
	Green Port	Hải Phòng	20.000	350.000	130%
HAH	Hải An	Hải Phòng	20.000	250.000	143%
PHP	Hoàng Diệu	Hải Phòng	50.000	na	na
	Chùa Vẽ	Hải Phòng	20.000	550.000	57%
	Tân Vũ	Hải Phòng	55.000	1.000.000	71%

PSP	PTSC Đình Vũ	Hải Phòng	10.000	300.000	79%
DVP	Đình Vũ	Hải Phòng	40.000	450.000	105%
CDN	Tiên Sa	Đà Nẵng	45.000	330.000	78%
CLL	Cầu bến 7 (Cát Lái)	Q2, TPHCM	30.000	400.000	102%
SGP	Nhà Rong – Khánh Hội	Q4, TPHCM	30.000	Chủ yếu làm hàng rời	na
	Tân Thuận 1	Q7, TPHCM	30.000		na
	Tân Thuận 2	Q7, TPHCM	30.000		na
	Phú Mỹ Steel Port	Bà Rịa - Vũng Tàu	50.000		na
VGP	Cảng Rau Quả	Q7, TPHCM	20.000	na	na
PDN	Cảng Đồng Nai	Biên Hòa	5.000	460.000	81%
	Gò Dầu A	Bà Rịa - Vũng Tàu	10.000	Chủ yếu	na
	Gò Dầu B	Bà Rịa - Vũng Tàu	30.000	làm hàng rời	na

Nguồn: FPTIS Research

* Cảng Nam Đình Vũ dự kiến đi vào hoạt động năm 2018

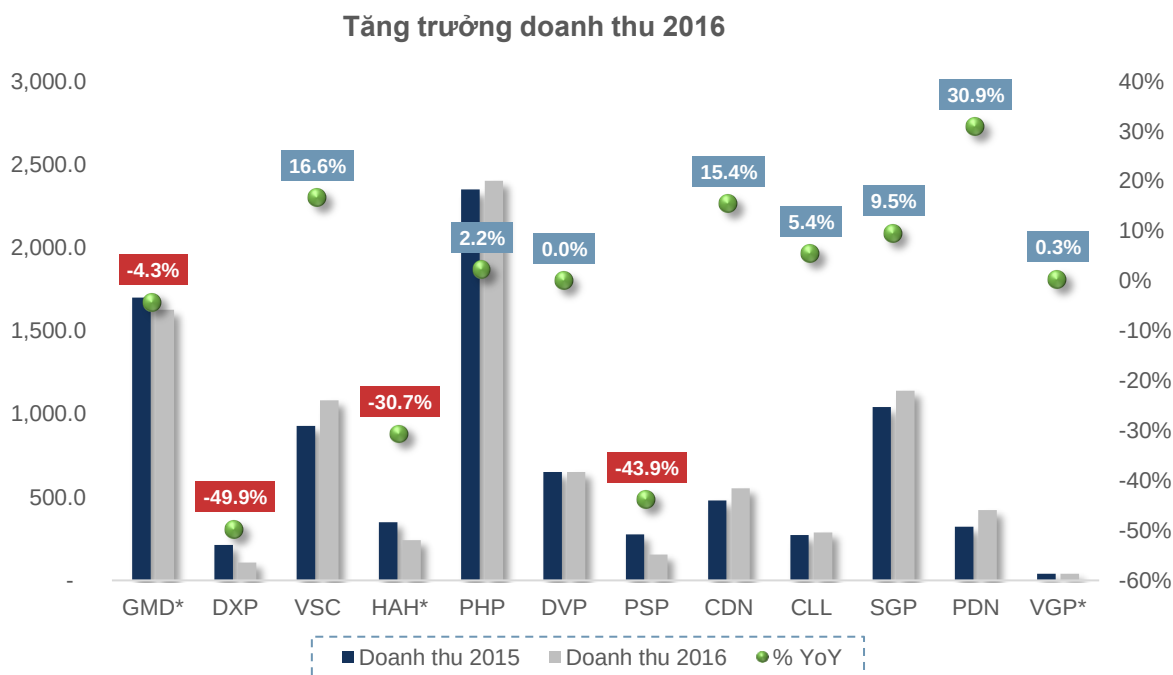
Hầu hết các cảng biển ở Hải Phòng đều đang hoạt động gần 100% công suất, thậm chí có cảng còn vượt cả công suất thiết kế, điển hình như cảng Green Port của VSC, cảng Đoạn Xá (DXP), cảng Đình Vũ (DVP), cảng Nam Hải của GMD, cảng Hải An (HAH). Trong đó, do PHP hiện đang sở hữu 51% cổ phần tại DVP, nên dù đã hoạt động hết công suất, DVP vẫn có thể thuê cầu cảng từ PHP hỗ trợ vào những lúc cao điểm. GMD với dự án cảng Nam Đình Vũ dự kiến sẽ đi vào hoạt động từ năm 2018 sẽ tạo thêm động lực cho GMD khi hai cảng chính Nam Hải và Nam Hải Đình Vũ hiện nay đều đã hoạt động ở mức toàn dụng. Cảng Tân Vũ (PHP), Chùa Vẽ (PHP) và cảng PTSC Đình Vũ (PSP) là 3 cảng duy nhất ở Hải Phòng đang hoạt động dưới 80% công suất thiết kế. Tuy nhiên, do cảng Chùa Vẽ có vị trí nằm sau cầu Bạch Đằng và cảng PTSC Đình Vũ hiện chỉ đón được các tàu có trọng tải 10.000 DWT, tính cạnh tranh của hai cảng này hiện tại không cao. DVP và HAH đã hoạt động hết công suất nên dư địa tăng trưởng từ mảng khai thác cảng không còn lớn. Vì thế, hai doanh nghiệp này đang chuyển hướng phát triển sang mảng kho bãi, logistics và vận tải biển để tạo động lực tăng trưởng doanh thu trong tương lai. Tương tự, cảng Green Port của VSC dự kiến cũng sẽ chuyển hướng sang hoạt động logistics từ năm 2018, phục vụ cho cảng chính VIP Green.

Cảng Đà Nẵng (CDN) hiện đang quản lý Cảng Tiên Sa ở Đà Nẵng, là cảng nước sâu lớn nhất khu vực miền Trung, hiện đang khai thác hàng container và hàng tổng hợp, 63% lượng hàng container và 22% lượng hàng rời tại miền Trung đều thông qua cảng Đà Nẵng.

Khu vực phía Nam có các doanh nghiệp khai thác cảng đã niêm yết gồm CLL, PDN và VGP. Trong đó, CLL hiện đang khai thác cầu bến B7 trong số 8 cầu bến thuộc cụm cảng Cát Lái với công suất 400.000 TEU/năm, tiếp nhận được tàu tải trọng 30.000 DWT. Hiện tại công ty đã khai thác hết 100% công suất thiết kế, tương đương với 10,5% sản lượng khu vực Cát Lái. Cảng Sài Gòn (SGP) hiện đang vận hành cảng Nhà Rong- Khánh Hội, Cảng Tân thuận 1, 2, cảng nhà máy thép Phú Mỹ tại Bà Rịa – Vũng Tàu và tháng 7/2017 dự kiến sẽ đưa vào hoạt động cảng Sài Gòn - Hiệp Phước với công suất giai đoạn 1 là 8,7 triệu tấn/năm phục vụ mục đích di dời cảng Nhà Rong - Khánh Hội ra khỏi trung tâm thành phố HCM. Ngoài ra, SGP còn đầu tư liên doanh liên kết với 2 cảng lớn tại khu vực Cái Mép – Thị Vải là cảng SSIT (36%), cảng SA-SPA (35) và đóng góp vốn vào cảng quốc tế Cái Mép CMIT (15%). PDN hiện đang khai thác cảng Đồng Nai, Gò Dầu A và Gò Dầu B. Cảng Đồng Nai khai thác hàng container, là đầu mối chính thu gom hàng hóa ở các tỉnh Đồng Nai, Lâm Đồng đưa đến các cảng lớn ở phía Nam như Cát Lái, Cái Mép – Thị Vải. Hai cảng Gò Dầu A (tiếp nhận tàu có trọng tải tối đa 10.000 DWT) và Gò Dầu B (tiếp nhận

tàu có trọng tải đến 30.000 DWT) nằm trên sông Thị Vải, chủ yếu khai thác hàng rời. Về dài hạn, PDN hiện đang đầu tư để mở rộng diện tích khai thác tại cảng Đồng Nai và các cảng thuộc khu vực Gò Dầu. Cảng Rau Quả (VGP) chủ yếu tiếp nhận hàng ngũ cốc và phân bón, đến năm 2020 cảng sẽ phải chuyển đổi công năng theo quy hoạch của Chính phủ.

a. Doanh thu



*Nguồn: Dữ liệu doanh nghiệp, FPTs Research
Chúng tôi chỉ xét riêng doanh thu mảng khai thác cảng của GMD, HAH, SGP và VGP*

Trong các doanh nghiệp hoạt động trong ngành khai thác cảng trên sàn, **PHP và GMD là hai doanh nghiệp có doanh thu cao nhất**. Cụ thể, doanh thu riêng mảng khai thác cảng năm 2016 của PHP và GMD lần lượt đạt 2.401,9 tỷ đồng và 1.626,3 tỷ đồng. Tuy nhiên, mức tăng trưởng doanh thu của hai doanh nghiệp này chỉ là 2,2% và -4,3% so với cùng. Nhìn chung, các doanh nghiệp tại khu vực Hải Phòng có doanh thu dường như không tăng trưởng, thậm chí tăng trưởng âm ngoại trừ VSC. Năm 2016, doanh thu của VSC tăng 16,6% YoY, nguyên nhân chủ yếu là do công ty đưa vào sử dụng cầu cảng số 1 của cảng VIP Green từ đầu năm 2016 và sau đó cầu cảng 2 cũng được đưa vào khai thác vào tháng 12/2016.

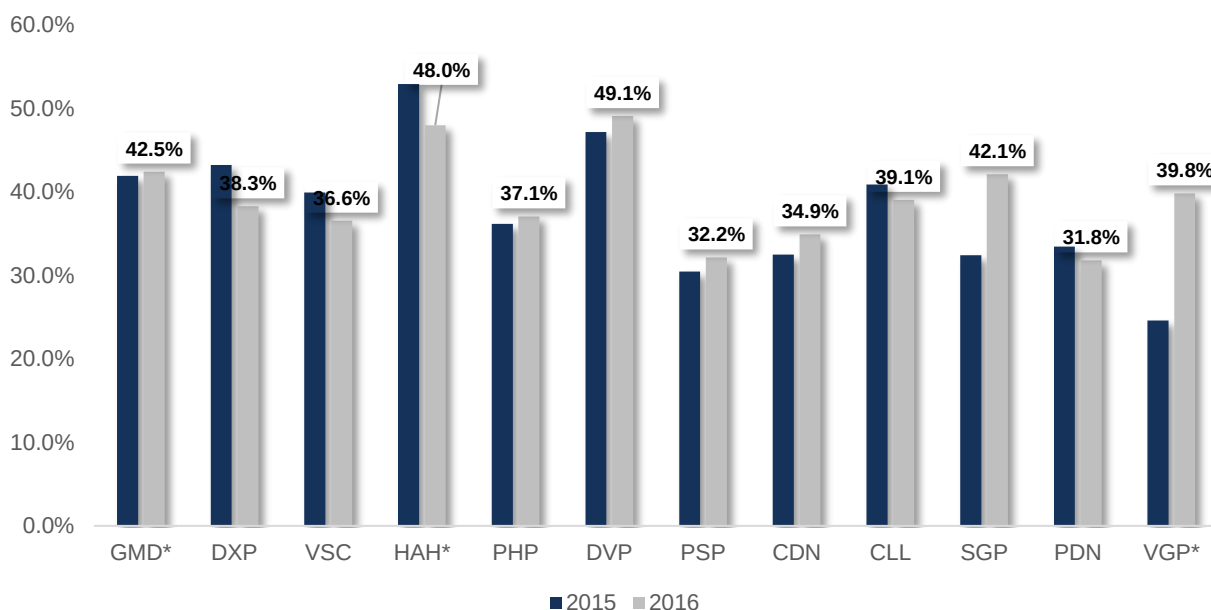
Trong số những doanh nghiệp có doanh thu khai thác cảng tăng trưởng âm (GMD, DXP, HAH, PSP), GMD có mức giảm ít nhất (-4,3% YoY), chủ yếu là do bị ảnh hưởng chung từ sự sụt giảm sản lượng hàng container lạnh so với năm 2015. DXP (-49,9%), HAH (-30,7% YoY), PSP (-43,9%) ngoài việc bị tác động từ hàng container lạnh suy giảm, còn chịu ảnh hưởng từ việc đã hoạt động hết công suất và vị trí không thuận lợi, không tiếp nhận được các tàu có trọng tải lớn. PHP có sản lượng container qua cảng tăng nhẹ (+8,5% YoY), dẫn đến doanh thu tăng 2,2% so với cùng kỳ, còn DVP do đã hoạt động vượt 5% công suất thiết kế, nên doanh thu dường như không có sự thay đổi so với năm trước.

CDN ghi nhận doanh thu tăng trưởng 15,4% so với cùng kỳ. Nhờ vị trí địa lý thuận lợi, ít cạnh tranh về nguồn cung đã hỗ trợ tích cực cho sản lượng hàng hóa qua cảng, đặc biệt là hàng container tăng trưởng 13,5% YoY.

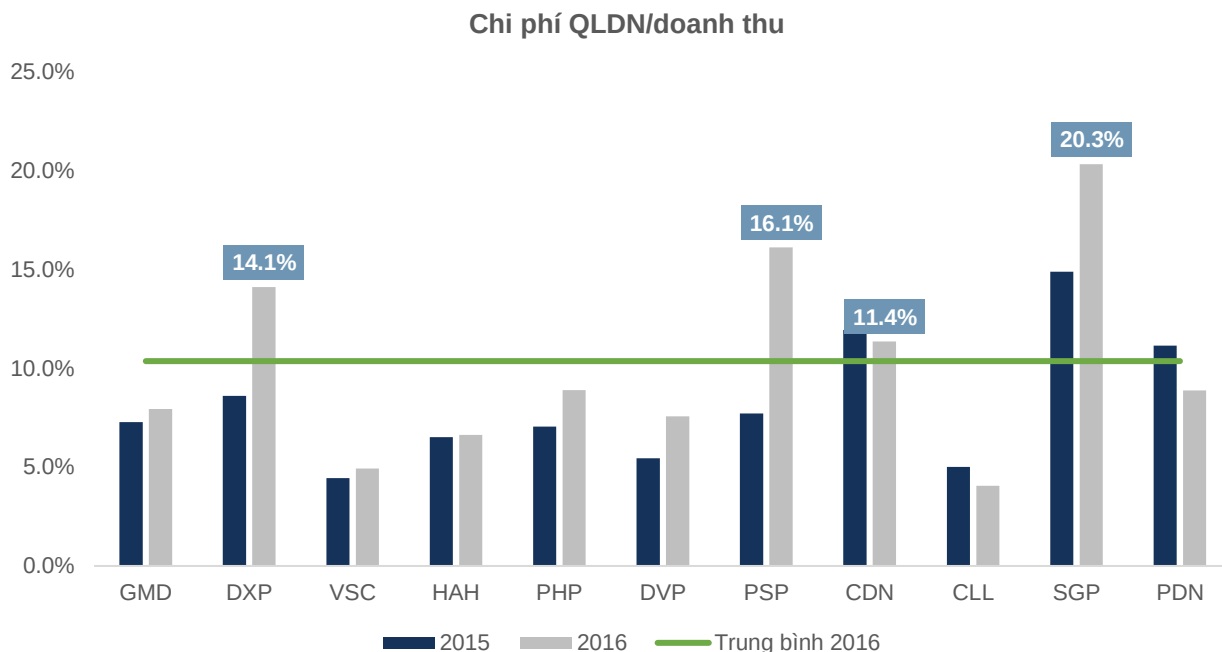
CLL là công ty con của Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn, hoạt động tại khu vực cảng Cát Lái, cung cấp các dịch vụ xếp dỡ tại cầu cảng và bãi container, sản lượng qua cảng các năm luôn duy trì ở mức 400.000 TEU, không tăng trưởng do công ty đã khai thác hết công suất dẫn đến doanh thu của CLL chỉ tăng 5,4% so với cùng kỳ. SGP có sản lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng giảm 0,5% YoY nhưng nhờ tăng được giá cước nên doanh thu vẫn tăng 9,5% so với cùng kỳ. PDN là doanh nghiệp có doanh thu tăng trưởng cao nhất trong số các doanh nghiệp niêm yết, tăng 30,9% YoY, nhờ sản lượng hàng hóa qua cảng khả quan, với hàng tổng hợp và hàng container lần lượt tăng 24,8% và 11,3% so với cùng kỳ. Riêng VGP doanh thu tăng rất nhẹ 0,3% so với cùng kỳ do sản lượng hàng hóa qua cảng hàng năm không thay đổi nhiều.

b. Lợi nhuận gộp

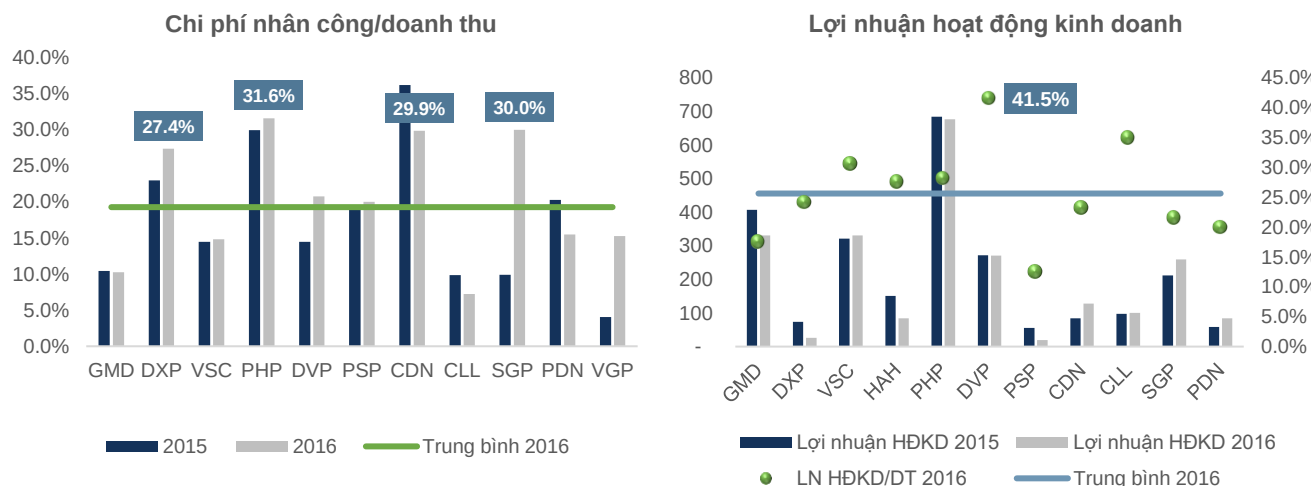
Biên lợi nhuận gộp các doanh nghiệp 2015 - 2016



Biên lợi nhuận gộp của các doanh nghiệp khai thác cảng thuộc mức cao, trung bình từ 30-50%. Trong đó, những doanh nghiệp đã hoạt động hết công suất có biên lợi nhuận gộp cao hơn, như DXP (38,3%), HAH (48,0%), DVP (49,1%), CLL (39,1%), SGP (42,1%). DVP là doanh nghiệp có biên lợi nhuận gộp cao nhất trong ngành, đạt tỷ lệ 49,1% trong năm 2016.

c. Lợi nhuận hoạt động kinh doanh (đã điều chỉnh loại lãi/lỗ từ hoạt động tài chính)


Ngành khai thác cảng là ngành không có chi phí bán hàng, do hầu hết chi phí hoạt động của doanh nghiệp đều là chi phí quản lý doanh nghiệp. Tỷ trọng chi phí quản lý doanh nghiệp so với doanh thu dao động trong khoảng 5-16%. Trong đó, SGP, DXP, PSP và CDN là những doanh nghiệp có tỷ lệ CPQLDN/DTT cao nhất, lần lượt là 20,3%; 14,1%; 16,1% và 11,4%. Đối với DXP, tỷ lệ CPQLDN/DTT năm 2016 cao hơn hẳn mức 8,6% của năm 2015 chủ yếu là do sự suy giảm của doanh thu không đủ bù đắp cho chi phí khấu hao máy móc trang thiết bị, dẫn đến mức giảm của chi phí hoạt động không tương xứng với mức suy giảm của doanh thu. PSP có xuất phát điểm thấp hơn các cảng khác, nhân sự của PSP chủ yếu từ Tổng công ty Cổ phần Kỹ thuật Dầu khí Việt Nam (PTSC) không có nhiều kinh nghiệm trong lĩnh vực cảng biển, dẫn đến chi phí QLDN/DTT của công ty cao hơn các công ty cùng ngành khác. Còn đối với SGP và CDN, hai doanh nghiệp này có cùng điểm chung là đều thuộc sở hữu của Nhà nước, với cổ đông lớn của SGP và CDN cùng là Vinalines, lần lượt sở hữu 75% và 65,5% cổ phần của hai công ty. Thông thường, những doanh nghiệp Nhà nước đều có tỷ lệ chi phí nhân công cao hơn hẳn các doanh nghiệp tư nhân, cụ thể SGP và CDN có tỷ lệ chi phí nhân công trên doanh thu lần lượt là 30,0% và 29,9%, cao hơn trung bình ngành, dẫn đến tỷ lệ lợi nhuận hoạt động/doanh thu thấp hơn so với mặt bằng chung. PHP cũng là doanh nghiệp thuộc sở hữu Nhà nước (Vinalines sở hữu 92,56% cổ phần). Tỷ lệ chi phí nhân công trên doanh thu thuần của PHP là 31,6%, cao nhất trong các doanh nghiệp. Tuy nhiên nhờ tiết giảm chi phí dịch vụ mua ngoài và chi phí nguyên vật liệu nên tỷ lệ lợi nhuận hoạt động trên doanh thu vẫn đạt mức 28,2%, cao hơn trung bình ngành. DVP là doanh nghiệp có tỷ suất lợi nhuận hoạt động/doanh thu cao nhất trong ngành, đạt tỷ lệ 41,5% trong năm 2016.



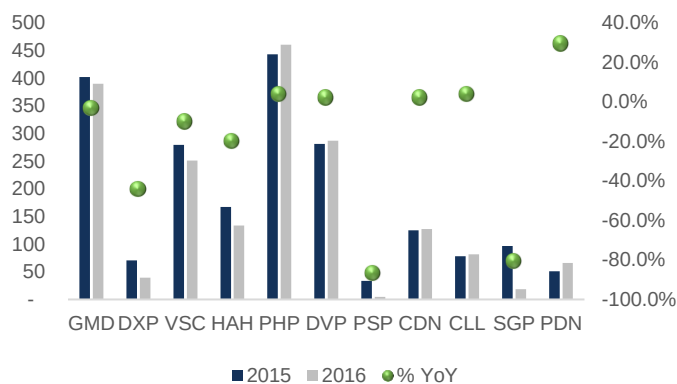
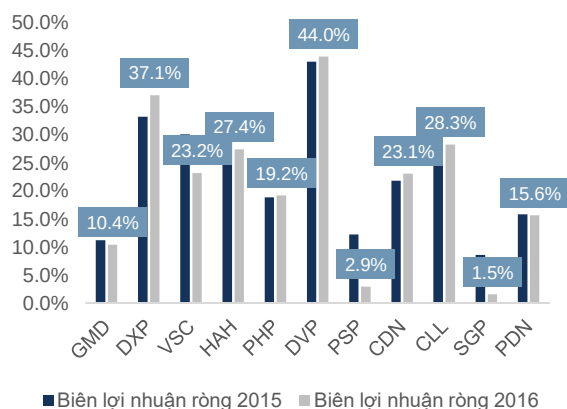
d. Lợi nhuận sau thuế

Lợi nhuận sau thuế của các doanh nghiệp khai thác cảng ở phía Bắc năm 2016 nhìn chung chỉ tăng nhẹ hoặc tăng trưởng âm. Trong đó, DXP, HAH, VSC, PSP, SGP đều có LNST giảm hơn 10%, cụ thể như sau:

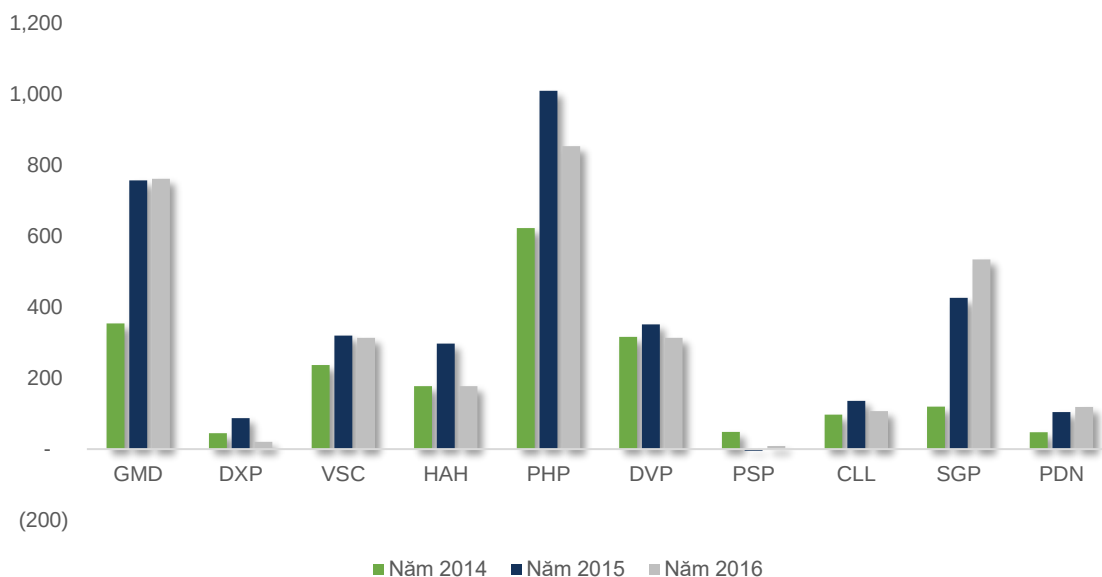
- DXP (-44,1% YoY), HAH (-19,9% YoY) và PSP (-86,7% YoY) có sản lượng hàng thông qua và số tàu vào cảng đều giảm mạnh so với cùng kỳ, nguyên nhân là do DXP, HAH có vị trí địa lý không thuận lợi và đã hoạt động hết công suất, trong khi đó PSP không thể đón được các tàu lớn hơn 10.000 DWT và phải trích lập dự phòng nợ phải thu khó đòi, dẫn đến chi phí tăng mạnh.
- VSC có lợi nhuận sau thuế giảm 10,0% so với cùng kỳ, chủ yếu là do chi phí khấu hao tăng mạnh vì cảng VIP Green mới đi vào hoạt động và chi phí lãi vay tăng cao do công ty vay ngân hàng để tài trợ cho hoạt động đầu tư xây dựng cảng mới.
- SGP năm 2016 lợi nhuận sau thuế giảm mạnh 80,8% so với cùng kỳ do doanh nghiệp điều chỉnh tăng mức lương đóng bảo hiểm xã hội theo quy chế mới của cảng từ đầu năm, tiền thuê đất cũng của SGP cũng tăng do đơn giá tiền thuê đất của Thành phố tăng lên theo chu kỳ 5 năm một lần.

Trong khi đó các doanh nghiệp tại khu vực miền Trung và phía Nam khác như CDN, CLL và PDN lại ghi nhận mức tăng trưởng khả quan, đặc biệt là PDN với lợi nhuận sau thuế tăng đến 29,4% so với cùng kỳ, cao nhất trong các doanh nghiệp.

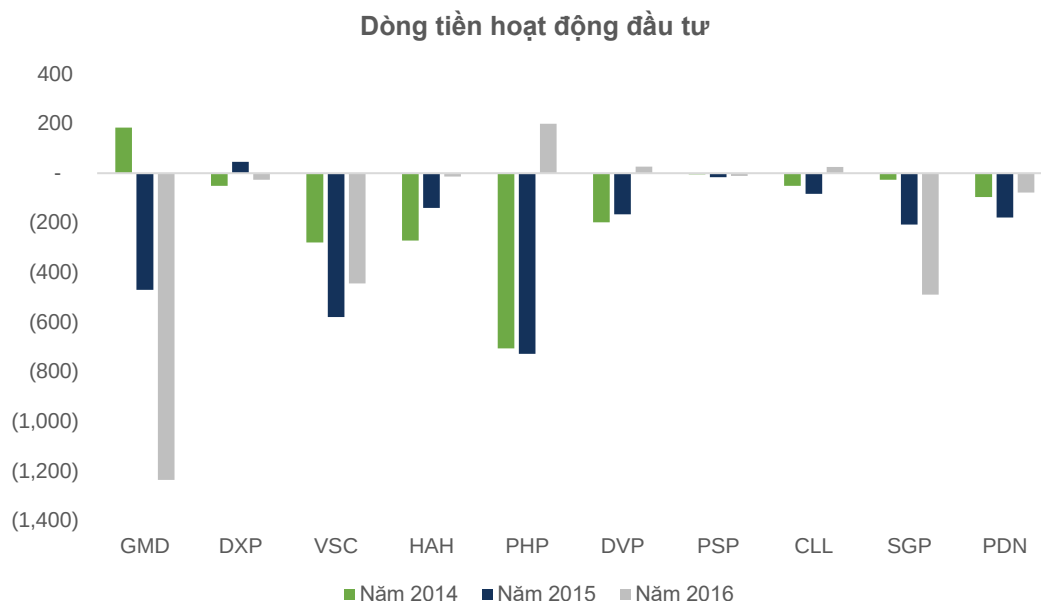
Biên lợi nhuận ròng của các doanh nghiệp khai thác cảng nhìn chung duy trì ở mức 20-40%. Trong đó, DVP luôn là doanh nghiệp có tỷ lệ biên lợi nhuận ròng cao nhất trong những năm qua.

Lợi nhuận sau thuế 2015 - 2016

Tỉ suất lợi nhuận sau thuế 2015 - 2016


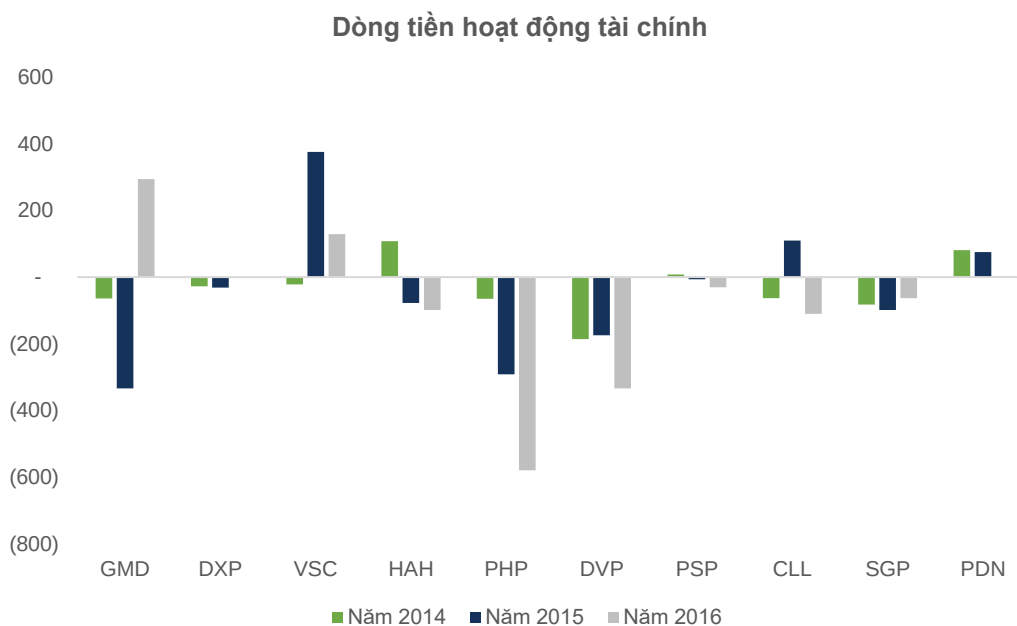
e. Dòng tiền

Dòng tiền hoạt động kinh doanh


Dòng tiền hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp khai thác cảng trong giai đoạn 2014-2016 khá ổn định và lành mạnh. Trong đó, GMD, VSC, DVP và PDN là bốn doanh nghiệp có dòng tiền từ hoạt động kinh doanh lành mạnh nhất trong 3 năm qua. Riêng DXP và PSP là hai doanh nghiệp có dòng tiền hoạt động kinh doanh biến động bất ổn nhất, nguyên nhân chủ yếu đến từ doanh thu hoạt động suy giảm như chúng tôi đã trình bày ở trên.



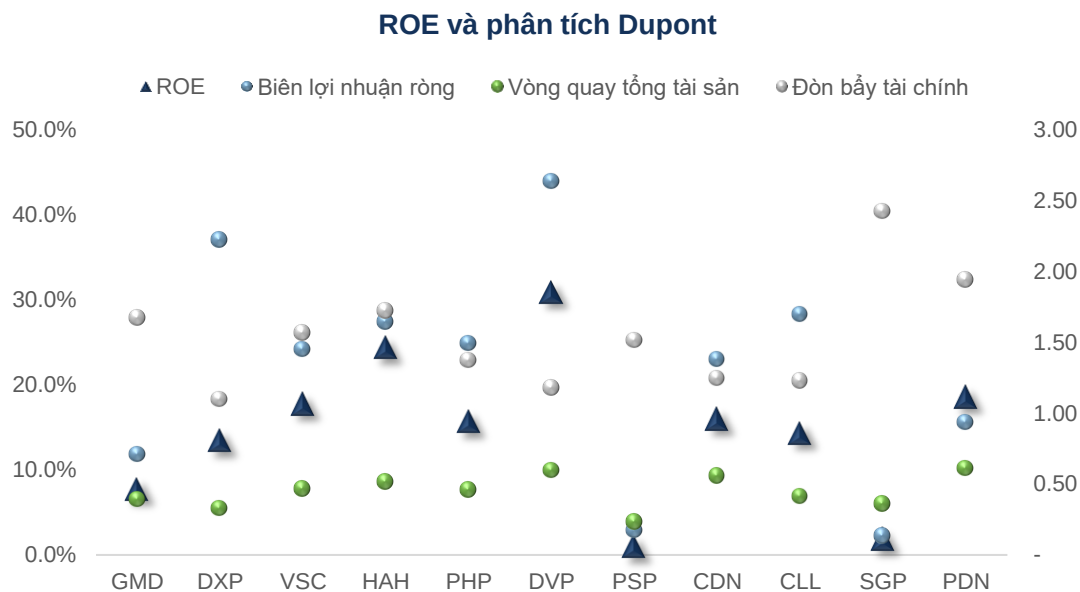
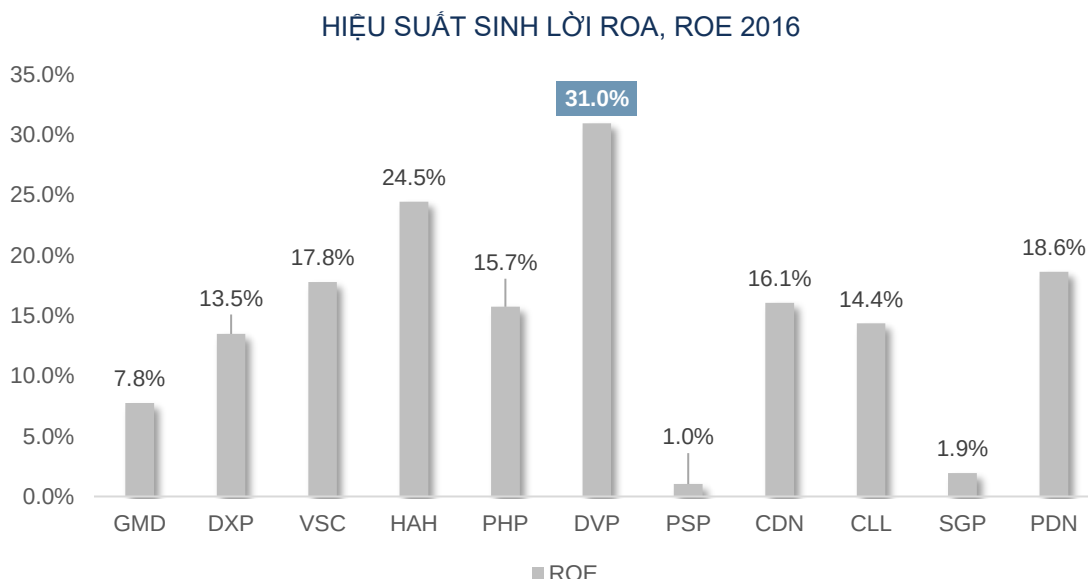
Do đặc thù ngành phải đầu tư nhiều vào tài sản cố định, vì thế dòng tiền hoạt động đầu tư của các doanh nghiệp trong ngành chủ yếu để mua sắm các trang thiết bị, máy móc. Trong đó, GMD, VSC, SGP là ba doanh nghiệp có dòng tiền đầu tư lớn nhất và tăng dần trong 3 năm qua. Cả ba doanh nghiệp này đều đầu tư xây dựng cảng mới sau 2014, với dự án cảng Nam Đình Vũ của GMD (dự kiến đi vào hoạt động cuối 2017); cảng VIP Green của VSC (đã đi vào hoạt động cuối 2016) và dự án cảng Sài Gòn – Hiệp Phước của SGP (dự kiến đi vào hoạt động 2018). PDN cũng đang đầu tư mở rộng hệ thống kho bãi cảng Long Bình Tân nên cũng có dòng tiền đầu tư âm trong giai đoạn 2014-2016.



Dòng tiền từ hoạt động tài chính của các doanh nghiệp trong ngành biến động không có sự tương đồng nhau, phụ thuộc chủ yếu vào nguồn tài trợ các dự án xây dựng cảng mới và chính sách chi trả cổ tức

của từng doanh nghiệp. Điển hình như GMD, VSC và PDN do phải đầu tư dự án cảng mới và mở rộng hệ thống kho bãi bằng nguồn tiền từ đi vay nên có dòng tiền tài chính dương và tăng mạnh trong năm 2015-2016. PHP, DVP, HAH, CLL có dòng tiền tài chính âm trong giai đoạn 2014-2016 do các doanh nghiệp này không có các dự án đầu tư mới nên tiến hành chi trả cổ tức tiền mặt cho cổ đông.

f. Hiệu quả sử dụng vốn chủ sở hữu (ROE)



ROE của các doanh nghiệp khai thác cảng khá khác biệt do khả năng sinh lời cũng như cơ cấu nguồn vốn. Đứng đầu về hiệu suất sinh lời ROE là DVP, do có biên lợi nhuận ròng và vòng quay tổng tài sản đều ở mức cao nhất trong ngành, với đòn bẩy ở mức vừa phải. HAH là doanh nghiệp có mức ROE cao thứ hai ở mức 24,5%, do biên lợi nhuận ròng và vòng quay tổng tài sản ở mức cao khi cảng biển của Hải An luôn trong tình trạng hoạt động hết công suất, trong khi mảng khai thác tàu luôn lãi do đủ nguồn

hàng. Chiều ngược lại, PDN có ROE cao đến từ tác động của đòn bẩy tài chính. DXP có ROE thấp chủ yếu do lợi nhuận trong năm 2016 giảm đáng kể, GMD có ROE thấp do vòng quay tổng tài sản thấp vì một số dự án trồng cao su và bất động sản vẫn chưa đi vào hoạt động. Ở chiều ngược lại, việc doanh thu suy giảm trong khi chi phí tăng mạnh khiến PSP và SGP có hiệu suất sinh lời thấp nhất, ROE của hai doanh nghiệp lần lượt chỉ đạt 1,0% và 1,9% trong năm 2016.

III. Cập nhật thông tin các doanh nghiệp cảng biển

1. Công ty cổ phần Gemadept (GMD – HSX)

CÔNG TY CỔ PHẦN GEMADEPT (GMD – HSX) – 18.07.2017			
Vốn hóa (tỷ VND)	11.963,49	Cổ đông lớn	Tỷ lệ sở hữu
Giá đóng cửa gần nhất	41.500	Vietnam Investment Fund	30,44%
Giá cao nhất 52 tuần	45.800	Lê Thúy Hương	7,52%
Giá thấp nhất 52 tuần	24.700	ReCollection Pte. Ltd.	7,46%
Số lượng cổ phiếu đang lưu hành	288.276.957	Tỷ lệ sở hữu nước ngoài	20,40%
PE trailing	18,89	EV/EBITDA trailing	9,57

Nguồn: Bloomberg, FPTS Research

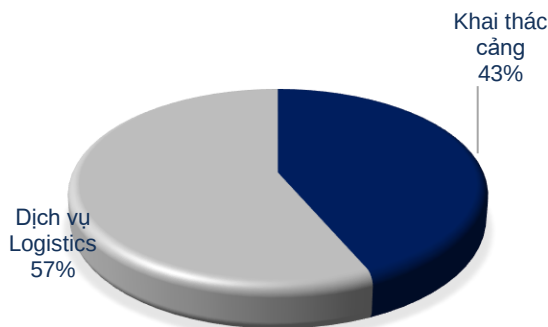
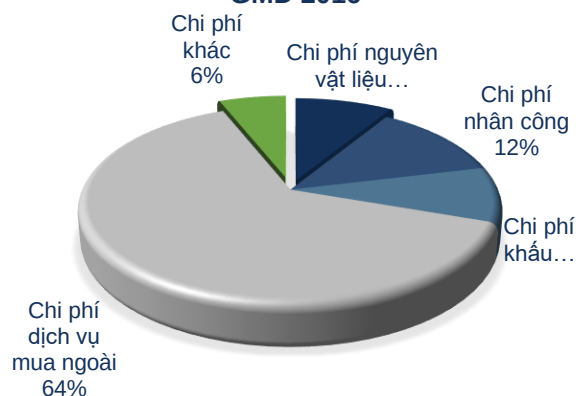
Gemadept là công ty chuyên cung cấp dịch vụ logistics, hiện đang phát triển theo hướng công ty đa ngành với mảng kinh doanh chính là khai thác cảng, logistics và mảng đầu tư chiến lược là trồng rừng, bất động sản).

Hoạt động kinh doanh chính

- **Khai thác cảng:** GMD đang vận hành hệ thống cảng ở Hải Phòng, Quảng Ngãi và TPHCM. Hệ thống cảng của GMD bao gồm: Cảng Phước Long ICD, Nam Hải ICD, cảng Nam Hải Đình Vũ, cảng Nam Hải, cảng Dung Quất, dự án cảng Nam Đình Vũ sẽ đi vào hoạt động 2018. Hiện tại, GMD đang tiến hành đàm phán với đối tác CMA–CGM để tái khởi động dự án Gemalink Cái Mép –Thị Vải
- **Dịch vụ Logistics:** Công ty con của GMD – Gemadept Logistics (GMD sở hữu 100%) cung cấp các dịch vụ logistics như: Logistics 3PL, vận tải biển, đại lý giao nhận...
- **Trồng cao su:** GMD có diện tích trồng rừng cao su ở Campuchia là 10.000 ha, dự kiến có thể đưa vào khai thác lấy mủ lô đầu tiên với diện tích 500ha bắt đầu từ Q1/2018.
- **Bất động sản:** GMD sở hữu hai dự án Saigon Gem (Quận 1) và khu phức hợp Gemadept (Viêng Chăn, Lào). GMD đã bán 85% giá trị cao ốc Gemadept Tower tại Quận 1 cho CL group vào tháng 12/2013. Hiện công ty đang hoàn tất chuyển nhượng 15% còn lại cho CJ Group. Thời gian hoàn tất chuyển nhượng muộn nhất là cuối năm 2017.

Doanh thu và chi phí chính

- **Doanh thu chính** của GMD đến từ hoạt động kinh doanh cốt lõi, với 43% từ hoạt động khai thác cảng, 57% đến từ cung cấp các dịch vụ logistics, trong khi mảng cho thuê văn phòng đóng góp chưa tới 1% doanh thu

CƠ CẤU DOANH THU GMD 2016

CƠ CẤU CHI PHÍ ĐẦU VÀO CỦA GMD 2016


Chi phí chính của GMD chủ yếu là chi phí dịch vụ mua ngoài (như thuê nhân công ngắn hạn, thuê kho bãi, thuê vận tải ngắn hạn, đội xe...) với tỷ trọng 64%, sau đó là chi phí nhân công với tỷ trọng 12% và chi phí khấu hao chiếm 9% tổng chi phí.

Điểm mạnh

- Là một trong số ít các công ty logistics Việt Nam có thể cung cấp dịch vụ logistics trọn gói nhờ sở hữu hệ thống hệ thống dịch vụ khép kín, từ cảng biển, kho hàng đến các phương tiện vận tải.
- Sở hữu các cảng biển và kho bãi tại các vị trí kinh tế trọng điểm trên cả ba miền Bắc, Trung, Nam. Cảng Nam Đình Vũ với vị trí thuận lợi và công suất 600.000 TEU sẽ tạo động lực tăng trưởng doanh thu khai thác cảng cho GMD trong tương lai.

Điểm yếu

- Công ty đầu tư vốn khá lớn vào mủng cao su (1.600 tỷ đồng, chiếm 15,8% tổng tài sản), tuy nhiên xu hướng giá cao su hiện nay vẫn chưa khả quan khi cung vẫn đang vượt quá cầu.

Rủi ro đầu tư

- Cạnh tranh gay gắt giữa các khu vực cảng Hải Phòng làm giảm giá cước dịch vụ.

2. Công ty cổ phần Tập đoàn Container Việt Nam (VSC – HSX)

CÔNG TY CỔ PHẦN TẬP ĐOÀN CONTAINER VIỆT NAM (VSC – HSX) – 18.07.2017			
Vốn hóa (tỷ VND)	2.687,87	Cổ đông lớn	Tỷ lệ sở hữu
Giá đóng cửa gần nhất	59.000	Vietnam Holding Limited	6,99%
Giá cao nhất 52 tuần	75.000	Forum One - VCG Partners Vietnam Fund	4,92%
Giá thấp nhất 52 tuần	50.800	Deutsche Asset Management (Asia) Limited	4,41%
Số lượng cổ phiếu đang lưu hành	45.557.142	Tỷ lệ sở hữu nước ngoài	49,00%
PE trailing	10,66	EV/EBITDA	6,07

Nguồn: Bloomberg, FPTs Research

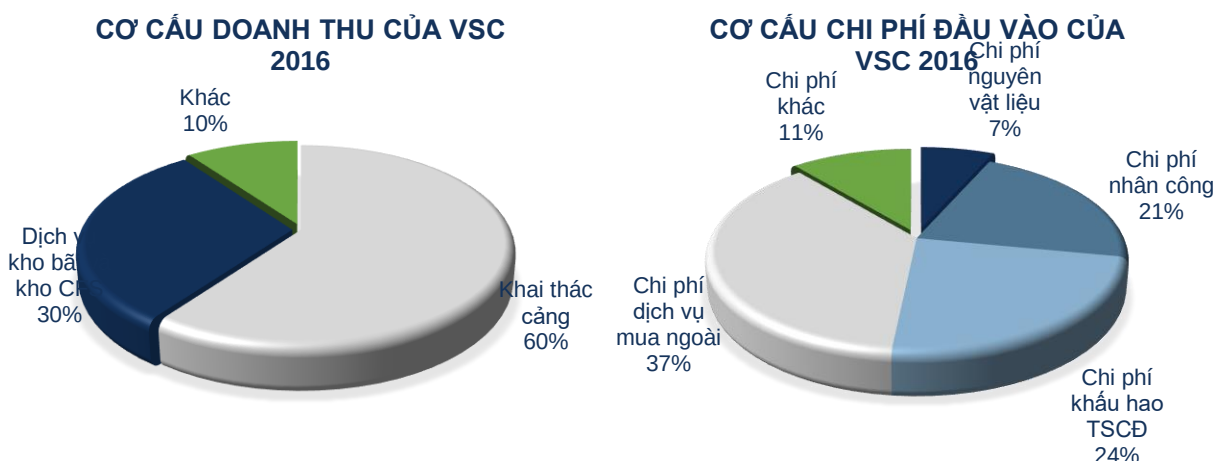
Hoạt động kinh doanh chính

VSC hiện đang hoạt động trong các lĩnh vực kinh doanh sau:

- **Khai thác cảng**, VSC hiện đang khai thác hai cảng tại Hải Phòng là cảng Green Port và cảng VIP Green. Cảng VIP Green thuộc CTCP Cảng Xanh VIP là công ty con của VSC (VSC sở hữu 75%)
- **Dịch vụ kho bãi**: Công ty hiện quản lý hơn 270.000 m² kho bãi và kho CFS tại Hải Phòng, Đà Nẵng và TPHCM.
- **Các hoạt động khác** bao gồm: vận tải nội địa bằng đường bộ, đại lý vận chuyển và các dịch vụ hỗ trợ khác như sửa chữa container...

Doanh thu và chi phí chính

- **Doanh thu** của VSC có đến 60% đến từ hoạt động khai thác cảng và 30% đến từ hoạt động cung cấp dịch vụ kho bãi và kho CFS, 10% còn lại từ các hoạt động như vận tải đường bộ, đại lý vận chuyển...



Chi phí chính của VSC chủ yếu là chi phí dịch vụ mua ngoài, chiếm 37% tổng chi phí đầu vào, sau đó là chi phí khấu hao TSCĐ với tỷ trọng lên đến 24% vì cảng VIP Green mới đi vào khai thác năm 2016 nên công ty phải tiến hành khấu hao. Phần còn lại là chi phí nhân công với tỷ trọng 21% và các chi phí khác.

Điểm mạnh

- Cảng VIP Green có vị trí thuận lợi nhất trong số các cảng tại khu vực Hải Phòng.
- Hãng tàu Evergreen giúp hỗ trợ nguồn hàng ổn định cho cảng VIP Green khi Evergreen hiện đang là cổ đông nắm giữ 21,74% vốn điều lệ của VIP Green port - Công ty con của VSC.

Điểm yếu

- Cảng Green do nằm ở vị trí không thuận lợi và đã hoạt động hết công suất nên dự kiến tăng trưởng sản lượng hàng thông qua cảng sẽ không còn. Trong tương lai, cảng Green sẽ chuyển hướng sang hoạt động logistics để tạo động lực tăng trưởng doanh thu trong tương lai.

Rủi ro đầu tư

- Cạnh tranh gay gắt giữa các khu vực cảng Hải Phòng làm giảm giá cước dịch vụ.

3. Công ty cổ phần Cảng Hải Phòng (PHP – HSX)

CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG HẢI PHÒNG (PHP – HSX) – 18.07.2017			
Vốn hóa (tỷ VND)	4.871,70	Cổ đông lớn	Tỷ lệ sở hữu
Giá đóng cửa gần nhất	14.900	Vinalines	92,56%
Giá cao nhất 52 tuần	22.400	Nguyễn Hùng Việt	0,01%
Giá thấp nhất 52 tuần	14.600	Bùi Chiến Thắng	0,00%
Số lượng cổ phiếu đang lưu hành	326.960.000	Tỷ lệ sở hữu nước ngoài	0,37%
PE trailing	11,03	EV/EBITDA	4,40

Nguồn: Bloomberg, FPTs Reseach

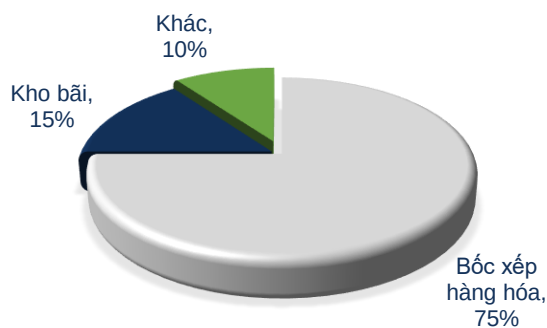
Hoạt động kinh doanh chính

PHP hiện đang hoạt động trong hai lĩnh vực kinh doanh chính là khai thác cảng (bốc xếp hàng hóa) và cung cấp dịch vụ lưu kho bãi. Trong đó, PHP hiện đang quản lý và khai thác 3 cảng là: cảng Hoàng Diệu, cảng Chùa Vẽ và cảng Tân Vũ (bên cạnh đó, PHP còn sở hữu 51% cảng Đình Vũ).

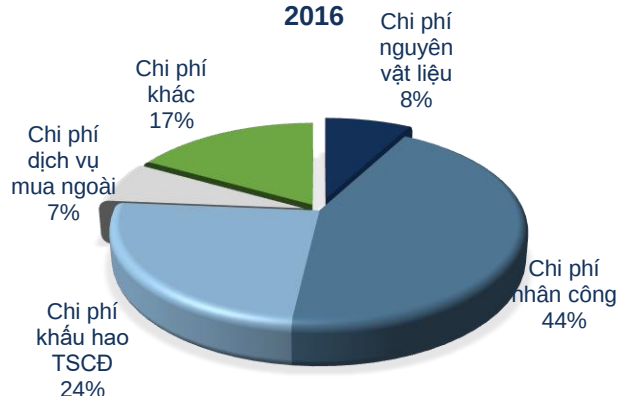
Doanh thu và chi phí chính

- **Doanh thu của PHP** 90% đến từ hoạt động bốc xếp hàng hóa và kho bãi. Trong đó hoạt động bốc xếp hàng hóa là hoạt động chủ đạo, chiếm 75% tổng doanh thu. Hoạt động kho bãi chiếm 15% doanh thu của PHP, bao gồm các hoạt động như trông coi, bảo quản hàng hóa đến khi chủ hàng đến lấy hàng hoặc xếp dỡ hàng lên tàu.

**CƠ CẤU DOANH THU CỦA PHP
2016**



**CƠ CẤU CHI PHÍ ĐẦU VÀO CỦA PHP
2016**



- **Chi phí chính** của PHP chủ yếu là chi phí nhân công, chiếm đến 44% tổng chi phí đầu vào, sau đó là chi phí khấu hao TSCĐ với tỷ trọng 24%. Chi phí nhân công của PHP lớn do các cảng làm hàng rời như Chùa Vẽ, Hoàng Diệu cần tới lượng lao động lớn. Đây cũng là vấn đề luôn được các cổ đông quan tâm hàng năm đối với PHP.

Điểm mạnh

- Quy mô, công suất lớn nhất tại khu vực Hải Phòng.
- Cảng Tân Vũ nằm ở vị trí thuận lợi, khả năng mở rộng công suất còn lớn.

- Với cổ đông mẹ là Vinalines (92,56%), PHP sẽ nhận được sự hỗ trợ của Vinalines và Nhà nước trong việc vay vốn nước ngoài.

Điểm yếu

- Nhà nước nắm giữ phần lớn cổ phần, hạn chế những tiềm năng của việc cổ phần hóa mang lại cho doanh nghiệp.
- Quản lý chi phí chưa tốt (đặc biệt là chi phí nhân công), hiệu quả hoạt động thấp hơn trung bình các doanh nghiệp trong ngành, chưa xứng với tiềm năng và quy mô.

Rủi ro đầu tư

- 2018-2021, việc xây dựng cầu Nguyễn Trãi ảnh hưởng đến các bến 1-8 cảng Hoàng Diệu, hàng hóa sẽ chuyển về cảng Chùa Vẽ và các bến cảng khác trên sông Cấm. Hàng container sẽ chuyển về cảng Tân Vũ gây áp lực lớn cho việc khai thác tại Tân Vũ.
- Cạnh tranh gay gắt giữa các khu vực cảng Hải Phòng làm giảm giá cước dịch vụ.
- Rủi ro tỷ giá do PHP có vay nợ bằng đồng JPY và USD.
- Thanh khoản kém do cổ đông lớn Vinalines sở hữu đến 92,56% cổ phần nên tỷ lệ cổ phiếu giao dịch tự do của công ty rất thấp.

Thông tin bổ sung

Cảng Hải Phòng được cấp phép đầu tư xây dựng 2 bến cảng số 3, 4 tại cảng Lạch Huyện. Với diện tích đất khoảng 45 ha, chiều dài bến 750m (2 bến); có khả năng tiếp nhận tàu 100.000 DWT, đây là một cơ hội lớn để cảng Hải Phòng khai thác được tiềm năng tại khu vực. Tuy nhiên, Lạch Huyện vẫn chưa có lời giải rõ ràng, còn nhiều vấn đề chưa thể đánh giá được nên chúng tôi tạm thời coi đây là thông tin bổ sung khi nhà đầu tư quan tâm tới PHP.

4. Công ty cổ phần vận tải và xếp dỡ Hải An

CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI VÀ XẾP DỠ HẢI AN (HAH – HSX) – 18.07.2017			
Vốn hóa (tỷ VND)	780,50	Cổ đông lớn	Tỷ lệ sở hữu
Giá đóng cửa gần nhất	23.000	Cty cổ phần Transimex	22,23%
Giá cao nhất 52 tuần	27.830	CTCP Đầu tư và Vận tải Hải Hà	8,97%
Giá thấp nhất 52 tuần	23.100	Halley Sicav - Halley Asian Prosperity	7,02%
Số lượng cổ phiếu đang lưu hành	33.934.765	Tỷ lệ sở hữu nước ngoài	29,12%
PE trailing	4,12	EV/EBITDA	5,70

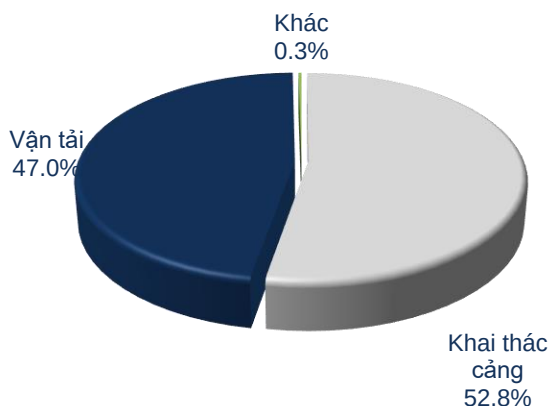
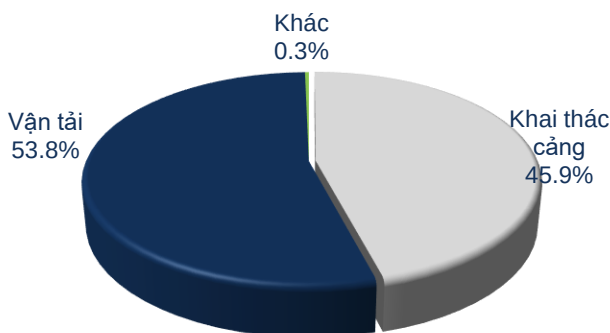
Nguồn: Bloomberg, FPT Research

Hoạt động kinh doanh chính

HAH là doanh nghiệp hoạt động trong 2 lĩnh vực chính: khai thác cảng và vận tải biển. Cơ cấu doanh thu đang có xu hướng dịch chuyển sang mảng vận tải biển. HAH đang có kế hoạch mua thêm tàu, nâng số lượng tàu hiện có lên 4 tàu và xây dựng bãi container tại khu vực công nghiệp Nam Đình Vũ.

Doanh thu và chi phí chính

- **Doanh thu của HAH** năm 2016 có 53% đến từ hoạt động khai thác cảng và 47% đến từ vận tải biển. Tuy nhiên, lợi nhuận đến từ hoạt động khai thác cảng vẫn chiếm 75% tổng lợi nhuận trước thuế. Hoạt động khai thác cảng được bảo đảm bởi chính sản lượng hàng thông qua bằng 3 tàu chạy tuyến nội địa và quốc tế của HAH.

CƠ CẤU DOANH THU HAH 2016

CƠ CẤU CHI PHÍ THEO LĨNH VỰC KD HAH 2016


- **Chi phí của HAH** không được phân tách từ các yếu tố đầu vào nên chúng tôi phân chia theo lĩnh vực kinh doanh. Có thể thấy, chi phí từ hoạt động vận tải biển chiếm 54% tổng chi phí nhưng lại mang lại doanh thu thấp hơn so với mảng khai thác cảng. Điều này có thể lý giải bởi tình trạng khó khăn chung của ngành vận tải biển. Tuy nhiên, do lợi thế khai thác được tuyến nội địa từ phía Bắc vào HCM, Cái Mép, triển vọng từ mảng vận tải biển của HAH khá khả quan.

Điểm mạnh

- HAH có đội tàu đảm bảo được lượng hàng thông qua đều đặn tại khu vực cảng. Hai mảng khai thác vận tải và khai thác cảng bổ trợ nhau trong tình trạng vận tải biển đang không mấy lạc quan.

Điểm yếu

- HAH chỉ có một cầu cảng khai thác, năng lực tiếp nhận còn hạn chế do nằm ở thượng lưu so với cầu Bạch Đằng.

Rủi ro đầu tư

- Rủi ro giảm phí dịch vụ do cạnh tranh gay gắt tại khu vực Hải Phòng
- HAH hoạt động cả ở lĩnh vực vận tải biển, trong khi tình hình vận tải biển chưa thực sự khả quan.

Thông tin bổ sung

HAH đang triển khai dự án xây dựng kho bãi container tại khu công nghiệp Nam Đình Vũ với vốn đầu tư gần 600 tỷ đồng. Với dự án này, HAH kỳ vọng sẽ ghi nhận doanh thu tại cuối 2019, đầu 2020 thêm khoảng 150 tỷ đồng.

5. Công ty cổ phần Cảng Đà Nẵng (CDN – HSX)

CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG ĐÀ NẴNG (CDN – HSX) – 18.07.2017			
Vốn hóa (tỷ VND)	1.478,40	Cổ đông lớn	Tỷ lệ sở hữu
Giá đóng cửa gần nhất	22.400	Vinalines	75,00%
Giá cao nhất 52 tuần	27.400	Lâm Thị Mai	5,91%
Giá thấp nhất 52 tuần	19.200	Vũ Văn Hải	5,76%
Số lượng cổ phiếu đang lưu hành	66.000.000	Tỷ lệ sở hữu nước ngoài	0,46%
PE trailing	11,59	EV/EBITDA	5,70

Nguồn: Bloomberg, FPTs Research

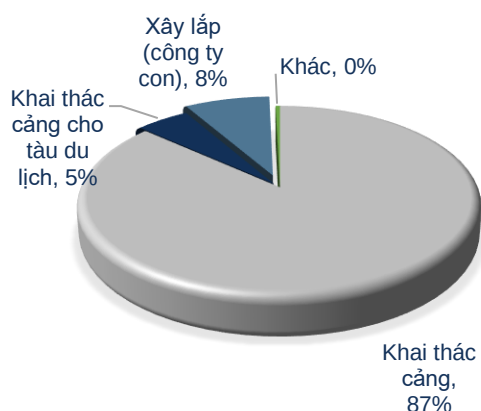
Hoạt động kinh doanh chính

CDN là cảng nước sâu lớn nhất khu vực miền Trung, hiện đang quản lý cảng Tiên Sa ở Đà Nẵng, dự án cảng Tiên Sa giai đoạn 2 đã được khởi công vào tháng 7/2016 là động lực tăng trưởng chính của CDN trong tương lai.

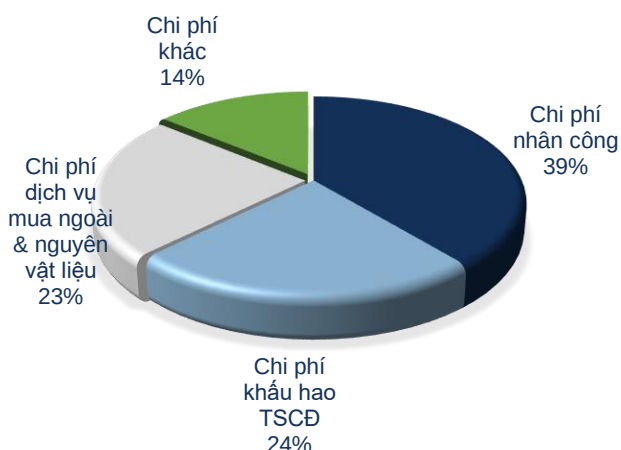
Doanh thu và chi phí chính

- Doanh thu của CDN** gần 90% đến từ hoạt động khai thác cảng hàng hóa, bên cạnh đó CDN còn tham gia khai thác cảng cho tàu du lịch, đem lại 5% tổng doanh thu hàng năm. Ngoài hai hoạt động cốt lõi trên, doanh thu của CDN còn có đóng góp từ mảng xây lắp của công ty con Xây dựng và thương mại Cảng Đà Nẵng (CDN sở hữu 51% cổ phần), chiếm 8% trong tổng doanh thu.

CƠ CẤU DOANH THU CỦA CDN 2016



CƠ CẤU CHI PHÍ ĐẦU VÀO CỦA CDN 2016



- Chi phí chính** của CDN chủ yếu là chi phí nhân công, chiếm đến 39% tổng chi phí đầu vào, sau đó là chi phí khấu hao TSCĐ với tỷ trọng 24%. Chi phí dịch vụ mua ngoài & nguyên vật liệu chiếm 23% tổng chi phí.

Điểm mạnh

- Cảng Tiên Sa là cảng nước sâu hiện đại và có năng lực khai thác lớn nhất khu vực miền Trung.
- Vị trí địa lý thuận lợi, cách sân bay Quốc tế Đà Nẵng khoảng 13 km, là điểm giữa tuyến giao thông Bắc Nam.

- Mức độ cạnh tranh giữa các cảng ở khu vực Đà Nẵng rất thấp: Bên cạnh cảng Tiên Sa còn có cảng Sơn Trà và X50 tuy nhiên hai cảng này có quy mô rất nhỏ, với tổng công suất chỉ khoảng 1 triệu tấn và chưa tiếp nhận được hàng container.

Điểm yếu

- Chi phí nhân công trực tiếp trong cơ cấu tổng chi phí của CDN hiện đang cao hơn các doanh nghiệp cùng ngành khoảng 1,5 lần.
- Trong năm 2017, do CDN đã hoạt động gần 100% công suất, nên tốc độ tăng trưởng của CDN sẽ không cao như những năm trước.

Rủi ro đầu tư

- Công ty có khoản vay dài hạn bằng đồng JPY. Do đó, rủi ro tỷ giá là đáng quan tâm khi đầu tư vào CDN.
- Cổ đông lớn, cổ đông nội bộ và cán bộ công nhân viên nắm giữ một lượng cổ phần lớn, khối lượng cổ phần có thể giao dịch tự do chỉ khoảng 13% nên CDN có thể gặp vấn đề về thanh khoản.

6. Công ty cổ phần Cảng Đồng Nai (PDN – HSX)

CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG ĐỒNG NAI (PDN – HSX) – 18.07.2017			
Vốn hóa (tỷ VND)	987,84	Cổ đông lớn	Tỷ lệ sở hữu
Giá đóng cửa gần nhất	80.000	TCT Phát triển KCN (SONADEZI)	51,00%
Giá cao nhất 52 tuần	84.000	CTCP Chứng khoán Sài Gòn (SSI)	19,98%
Giá thấp nhất 52 tuần	53.000	Quý Đầu tư Phát triển tỉnh Đồng Nai	3,75%
Số lượng cổ phiếu đang lưu hành	12.347.987	Tỷ lệ sở hữu nước ngoài	1,72%
PE trailing	13,28	EV/EBITDA	7,58

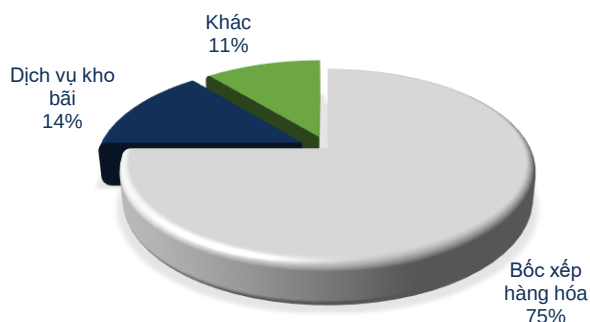
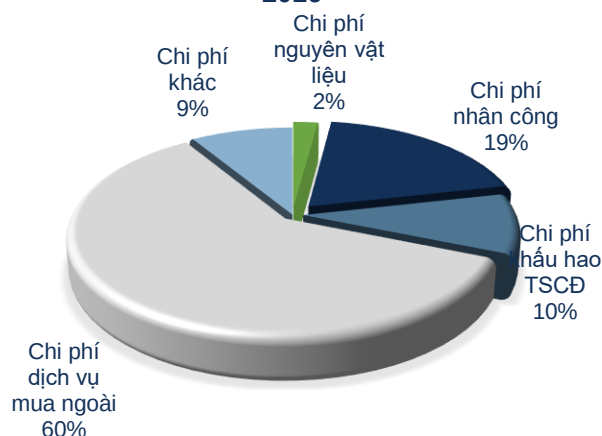
Nguồn: Bloomberg, FPTs Research

Hoạt động kinh doanh

PDN là công ty khai thác cảng lớn nhất của tỉnh Đồng Nai, hiện đang quản lý và khai thác cảng Đồng Nai, Gò Dầu A và Gò Dầu B. Cảng Đồng Nai trước đây cảng khai thác hàng rời, tuy nhiên sau năm 2011 PDN bắt đầu chuyển hướng khai thác hàng container.

Doanh thu và chi phí chính

- Doanh thu của PDN** 100% đến từ hoạt động khai thác cảng. Trong đó, phần lớn doanh thu của công ty đến từ hàng rời, do hiện tại hàng hóa thông qua cảng chủ yếu vẫn là hàng rời như hóa chất, nhựa đường, khoáng sản. Năm 2016, doanh thu từ hoạt động khai thác hàng rời chiếm 60,6% tổng doanh thu trong khi doanh thu từ khai thác hàng container đóng góp 39,4% tổng doanh thu.

CƠ CẤU DOANH THU THEO LOẠI HÌNH DỊCH VỤ

CƠ CẤU CHI PHÍ ĐẦU VÀO CỦA PDN 2016


- **Chi phí chính** của PDN chủ yếu là chi phí dịch vụ mua ngoài, chiếm đến 60% tổng chi phí đầu vào, sau đó là chi phí nhân công và chi phí khấu hao TSCĐ với tỷ trọng lần lượt là 19% và 10%.

Điểm mạnh

- Ba cảng của PDN đều có vị trí địa lý thuận lợi, gần các khu công nghiệp lớn được công ty mẹ Sonadezi góp vốn đầu tư phát triển bao gồm Khu công nghiệp Biên Hòa 1, Biên Hòa 2, Amata và Gò Dầu. Do đó, PDN hưởng lợi từ nguồn hàng dồi dào từ các khu công nghiệp lân cận.
- PDN đang được hưởng ưu đãi thuế khá nhiều. Thuế suất thuế TNDN đối với các hoạt động kinh doanh chính chỉ là 10%, kéo dài đến năm 2021 và hiện còn đang được miễn 50% số thuế phải nộp cho đến cuối năm 2017. Mức thuế bình quân các năm qua theo chúng tôi ước tính là 5-6%.

Điểm yếu

- Công ty chủ yếu sử dụng đòn bẩy để tài trợ cho hoạt động kinh doanh. Công ty có hệ số nợ vay/vốn chủ sở hữu hiện đang cao hơn các doanh nghiệp cùng ngành khoảng 2,6 lần.

Rủi ro đầu tư

- KCN Biên Hòa 1 đã được Chính phủ phê duyệt chuyển đổi thành khu đô thị thương mại và dịch vụ, lộ trình thực hiện được chia thành 3 giai đoạn và kéo dài đến 2025. Điều này có thể gây ảnh hưởng đến nguồn hàng trong tương lai đến PDN.
- Cổ đông lớn, cổ đông nội bộ và cán bộ công nhân viên nắm giữ một lượng cổ phần lớn, khối lượng cổ phần có thể giao dịch tự do theo ước tính của chúng tôi chỉ khoảng 10% nên PDN có thể gặp vấn đề về thanh khoản.
- Rủi ro về lãi suất tăng, do PDN sử dụng đòn bẩy tài chính ở mức cao, nên lãi suất tăng sẽ tác động đến lợi nhuận và khả năng thanh toán của doanh nghiệp.

7. CTCP Cảng Cát Lái (CLL – HSX)

CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG CÁT LÁI (CLL - HOSE) - 12.05.2017			
Vốn hóa (tỷ VND)	918,00	Cổ đông lớn	Tỷ lệ sở hữu
Giá đóng cửa gần nhất	27.000	TCT Tân Cảng Sài Gòn	25,64%
Giá cao nhất 52 tuần	28.200	Dịch vụ Công ích Thanh Niên Xung Phong	22,06%
Giá thấp nhất 52 tuần	24.500	Đầu tư Xây dựng và Thương mại Lê Hà	9,79%
Số lượng cổ phiếu đang lưu hành	34.000.000	Tỷ lệ sở hữu nước ngoài	7,26%
PE trailing	12,26	EV/EBITDA	4,62

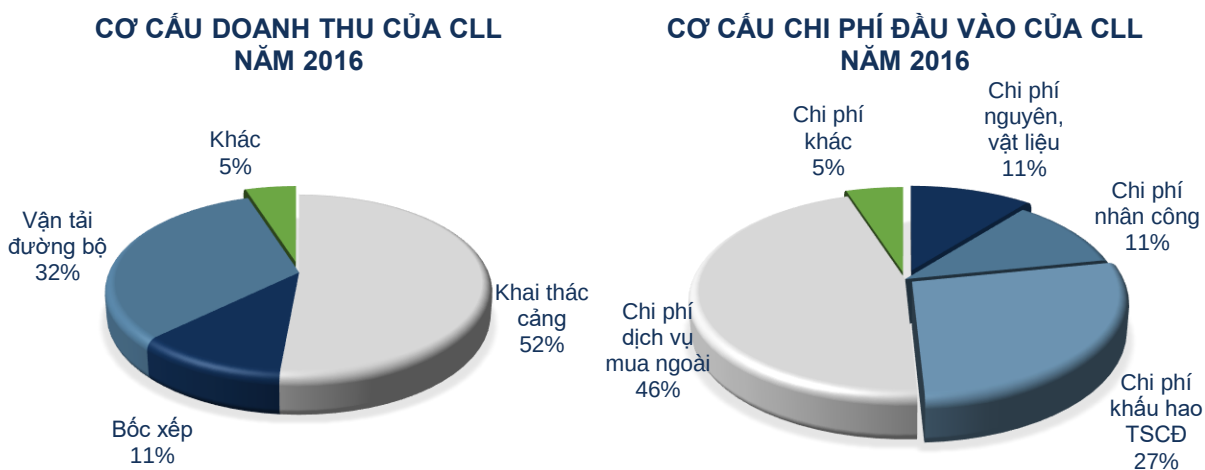
Nguồn: Bloomberg, FPTTS Research

Hoạt động kinh doanh chính

CLL hoạt động trong 3 lĩnh vực chính là dịch vụ cảng biển (khai thác cầu cảng số 7 của Tân Cảng Cát Lái), dịch vụ bốc xếp và vận tải đường bộ. CLL sở hữu hệ thống cầu cảng và trang thiết bị hiện đại với công suất 400.000 TEU/năm và đã hoạt động hết công suất thiết kế từ sau năm 2012. Hiện tại, CLL đang đẩy mạnh phát triển sang mảng vận tải đường bộ để tạo động lực tăng trưởng doanh thu trong tương lai.

Doanh thu và chi phí chính

- Doanh thu chính của CLL** đến từ hoạt động khai thác cảng với tỷ trọng 52%, mảng vận tải đường bộ chiếm 32% tổng doanh thu và tỷ trọng này ngày càng tăng qua các năm (năm 2012 tỷ lệ này chỉ 2,5%), sau đó là dịch vụ bốc xếp với tỷ trọng đóng góp là 11%.



- Chi phí chính của CLL** là chi phí dịch vụ mua ngoài với tỷ trọng lớn nhất 46%, đứng thứ hai là chi phí khấu hao TSCĐ 27% do công ty hàng năm đều đưa vào sử dụng các thiết bị xếp dỡ mới hàng năm. Chi phí nhân công và chi phí nguyên vật liệu cùng chiếm tỷ lệ 11% trong tổng chi phí đầu vào của CLL.

Điểm mạnh

- CLL có vị trí chiến lược, nằm trong hệ thống cảng của Tân Cảng Sài Gòn (khu vực Tân Cảng – Cát Lái) là một trong những cảng sôi động nhất khu vực phía Nam.
- Nhu cầu hàng hóa ổn định từ TCT Tân Cảng Sài Gòn và các đơn vị thành viên.

Điểm yếu

- CLL cho TCT Tân Cảng Sài Gòn thuê cảng container để khai thác theo hợp đồng giá cố định nên tăng trưởng của CLL chỉ phụ thuộc vào mảng bốc xếp và vận tải hàng hóa.
- Cầu cảng số 7 đã hoạt động hết công suất.

Rủi ro đầu tư

- Luồng hàng hóa trong tương lai có thể dịch chuyển ra khỏi khu vực TPHCM khi Chính phủ đang chú trọng đầu tư các cảng nước sâu tại Cái Mép – Thị Vải.

8. CTCP Cảng Sài Gòn (SGP – UpCom)

CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG SÀI GÒN (SGP – HOSE) – 18.07.2017			
Vốn hóa (tỷ VND)	1.903,40	Cổ đông lớn	Tỷ lệ sở hữu
Giá đóng cửa gần nhất	8.800	Vinalines	65,45%
Giá cao nhất 52 tuần	13.100	Công ty TNHH MOTOR N.A Việt Nam	9,83%
Giá thấp nhất 52 tuần	6.200	NHTM Cổ phần Công thương Việt Nam (CTG – HOSE)	9,07%
Số lượng cổ phiếu đang lưu hành	216.294.961	Tỷ lệ sở hữu nước ngoài	0,00%
PE trailing	6,38	EV/EBITDA	5,11

Nguồn: Bloomberg, FPTs Research

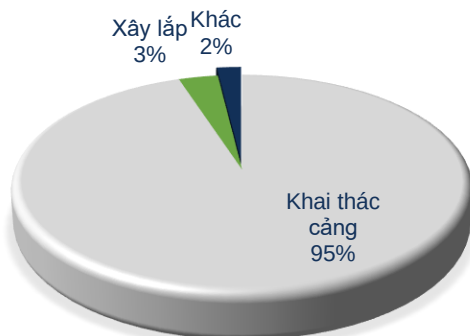
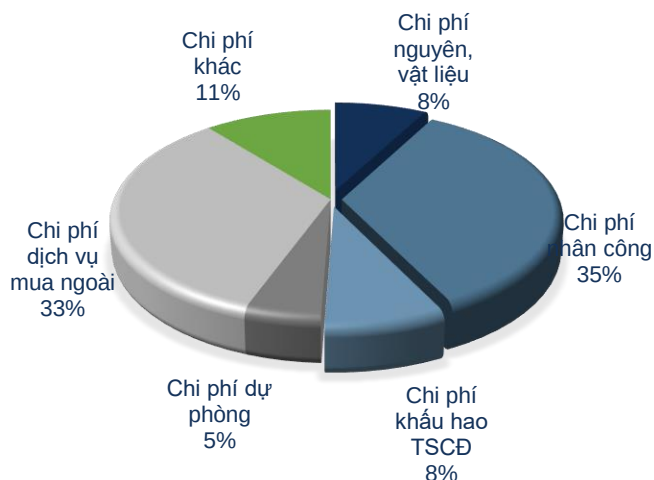
Hoạt động kinh doanh chính

Cảng Sài Gòn hiện đang vận hành 4 cảng là: Nhà Rồng- Khánh Hội, Cảng Tân thuận 1, 2, cảng Nhà máy thép Phũ Mỹ ở Bà Rịa – Vũng Tàu và dự kiến sẽ đưa vào hoạt động cảng Sài Gòn - Hiệp Phước vào tháng 7/2017 với công suất giai đoạn 1 là 8,7 triệu tấn/năm phục vụ mục đích di dời cảng Nhà Rồng - Khánh Hội ra khỏi trung tâm thành phố HCM. Ngoài ra, SGP còn đầu tư liên doanh liên kết với 2 cảng lớn tại khu vực Cái Mép – Thị Vải là cảng SSIT, cảng SA-SPA và đóng góp vốn vào cảng quốc tế Cái Mép (CMIT). Cảng Sài Gòn có 5 công ty con, trong đó, CTCP Cảng Sài Gòn - Hiệp Phước có vốn đầu tư cao nhất (771,1 tỷ đồng, chiếm 18,4% tổng tài sản công ty mẹ) do đây là dự án chính của công ty.

Về cơ cấu hàng khai thác, hàng container chiếm khoảng 45% sản lượng hàng thông qua năm 2016, còn lại 54% là hàng rời, chủ yếu là sắt, thép, phân bón và gạo.

Doanh thu và chi phí chính

- **Doanh thu của SGP** có đến 95% đóng góp từ hoạt động kinh doanh lãi khai thác cảng, còn lại 3% đến từ hoạt động xây lắp (chủ yếu xây cầu tàu, bến bãi... cho các cảng nhỏ xung quanh).

**CƠ CẤU DOANH THU CỦA SGP
NĂM 2016**

**CƠ CẤU CHI PHÍ ĐẦU VÀO CỦA SGP
NĂM 2016**


- **Chi phí chính của SGP** là chi phí nhân công, chiếm đến 35% tổng chi phí đầu vào. Như đã đề cập, hàng rời chiếm tỷ trọng lớn trong cơ cấu hàng khai thác của công ty (54%) dẫn đến nhu cầu cao về sử dụng nhân công thay vì các thiết bị xếp dỡ hàng hóa tự động. Chi phí có tỷ trọng lớn thứ hai là chi phí dịch vụ mua ngoài, với tỷ lệ 33%. Sau đó là chi phí nguyên vật liệu và khấu hao TSCĐ cùng chiếm 8% trong tổng chi phí đầu vào.

Điểm mạnh

- Cảng Sài Gòn hiện đang có vốn liên doanh tại 2 cảng nước sâu SSIT (36%), cảng SP-SPA (35%) và đóng góp vốn vào cảng quốc tế Cái Mép – CMIT(15%) tại khu vực Cái Mép – Thị Vải. Về dài hạn, ba cảng nước sâu sẽ được hưởng lợi nhờ xu hướng gia tăng kích cỡ tàu của thế giới, đặc biệt là cảng CMIT và SSIT hiện đang khai thác hàng container.
- Cảng Sài Gòn hiện sở hữu quỹ đất lớn: SGP hiện có 557.939 m2 và 1.274.795 m2 đất giao, một số nằm tại vị trí tại trung tâm TPHCM. Quỹ đất này tại thời điểm 31/12/2016 có giá trị sổ sách là 212 tỷ. Chúng tôi cho rằng giá trị đất của công ty cao hơn nhiều so với giá trị sổ sách do có vị trí chiến lược. Vì thế, đây là điểm Nhà đầu tư có thể quan tâm khi đầu tư vào SGP.

Bảng: Đất thuê và đất giao của cảng Sài Gòn

Địa điểm	Diện tích (m2)	Thời hạn sử dụng	Tình hình sử dụng
Đất thuê	557.939,4		
Số 3 Nguyễn Tất Thành, P.12, Q.4	4.858,0	Hết năm 2020	Trụ sở làm việc Cảng Sài Gòn
Số 3 - 5 Nguyễn Tất Thành, P.12, Q.4	39.497,2	Ngắn hạn	Khu vực Cảng Hàng khách tàu biển và một phần cảng Nhà Rồng - Khánh Hội
Số 3 - 5 Nguyễn Tất Thành, P.12, Q.4	1.486,0	Ngắn hạn	Khu nhà tập thể số 7A Nguyễn Tất Thành
Khu Khánh Hội, P.13, Q.4	91.215,4	Ngắn hạn	Khu vực cảng Nhà Rồng - Khánh Hội
Số 157 Nguyễn Tất Thành, P.18, Q.4	156.665,7	Ngắn hạn	Khu vực cảng Nhà Rồng - Khánh Hội và Khu 3

Khu Tân Thuận 1, số 18B Lưu Trọng Lư, P. Tân Thuận Đông, Q.7	156,653,0	Hết năm 2020	Khu vực Cảng Tân Thuận
Khu Tân Thuận 2, số 242 Bùi Văn Ba, P. Tân Thuận Đông, Q.7	48.513,0	Hết năm 2020	Khu vực Cảng Tân Thuận 2
Số 66 - 68 Nguyễn Tất Thành, P.12, Q.4	234,0	Đến 1/1/2046	Khách sạn
Số 218 - 220 Nguyễn Tất Thành, P.18, Q.4	198,0	Đến 1/1/2046	Văn phòng làm việc
Số 6 Tôn Thất Dạm, P. Nguyễn Thái Bình, Q.1	124,4	Ngắn hạn	Văn phòng làm việc
Số 79 Đoàn Như Hải, P.12, Q.4	138,0	Đến 1/1/2046	Văn phòng làm việc
Số 221/5 Hoàng Hữu Nam, P. Long Bình, Q.9	1.455,4	Ngắn hạn	
Số 360 Bến Vân Đồn, P.1, Q.4	6.796,2	Ngắn hạn	Kho bãi
Thị trấn Phú Mỹ, Huyện Tân Thành, Bà Rịa Vũng Tàu	47.700,1	Đến 30/8/2057	Khu kho bãi Phú Mỹ
Số 11 Huỳnh Thúc Kháng, TP Đà Lạt	2.405,0	Đến 31/12/2022	Khách sạn
Đất giao	1.275.278,2		
Khu Tân Thuận B và Ao Cầu Hàn, đường Tân Mỹ, P. Tân Thuận Tây, Q.7	32.519,9		Bãi container, nhà xưởng, kho bãi, nhà ở, công trình phúc lợi
Khu đất Tân Thuận B, P. Tân Thuận Tây, Q.7	513,3		Nhà kho
Xã Hiệp Phước, Huyện Nhà Bè	154.800,0		Khu dịch vụ hậu cần Cảng Sài Gòn
Số 154A Hạ Long, P.1, Thành phố Vũng Tàu	2.184,5	Đến 15/10/2043	Khách sạn, nhà hàng
Xã Phước Hòa, Huyện Tân Thành	479.849,4	Đến 14/4/2056	Cảng CMIT
Xã Phước Hòa, Huyện Tân Thành	605.411,1	Đến 14/4/2056	cảng SSIT

Nguồn: Công ty, FPT Research

Điểm yếu

- Tiềm năng tăng trưởng kém do các cảng hiện tại của SGP đều không thể mở rộng. Cảng Nhà Rong – Khánh Hội (đóng góp 50% doanh thu) phải chuyển đổi công năng trong khi cảng Tân Thuận 1 và Tân Thuận 2 có vị trí không thuận lợi, nằm sâu bên trong sông Sài Gòn, bị chắn bởi cầu Phú Mỹ và đã hoạt động gần hết công suất.

Rủi ro đầu tư

- Cạnh tranh gay gắt giữa các cảng trong khu vực: Cảng Tân Thuận 1 hiện đang cạnh tranh trực tiếp với cảng Bến Nghé, Rau Quả, Bông Sen, trong khi cảng Sài Gòn – Hiệp Phước sắp đi vào hoạt động 7/2017 cũng sẽ gặp phải cạnh tranh từ hai cảng Tân Cảng Hiệp Phước và SPCT. Bên cạnh đó, cảng Tân Thuận 1 và Tân Thuận 2 không thể mở rộng thêm do thiếu không gian, dẫn đến sự hạn chế của việc tăng công suất cũng như động lực tăng trưởng sản lượng hàng hóa thông qua trong tương lai.
- SGP có thể gặp phải rủi ro tỷ giá, tại thời điểm 31/12/2016, công ty đang có số dư nợ gần 25 triệu USD.

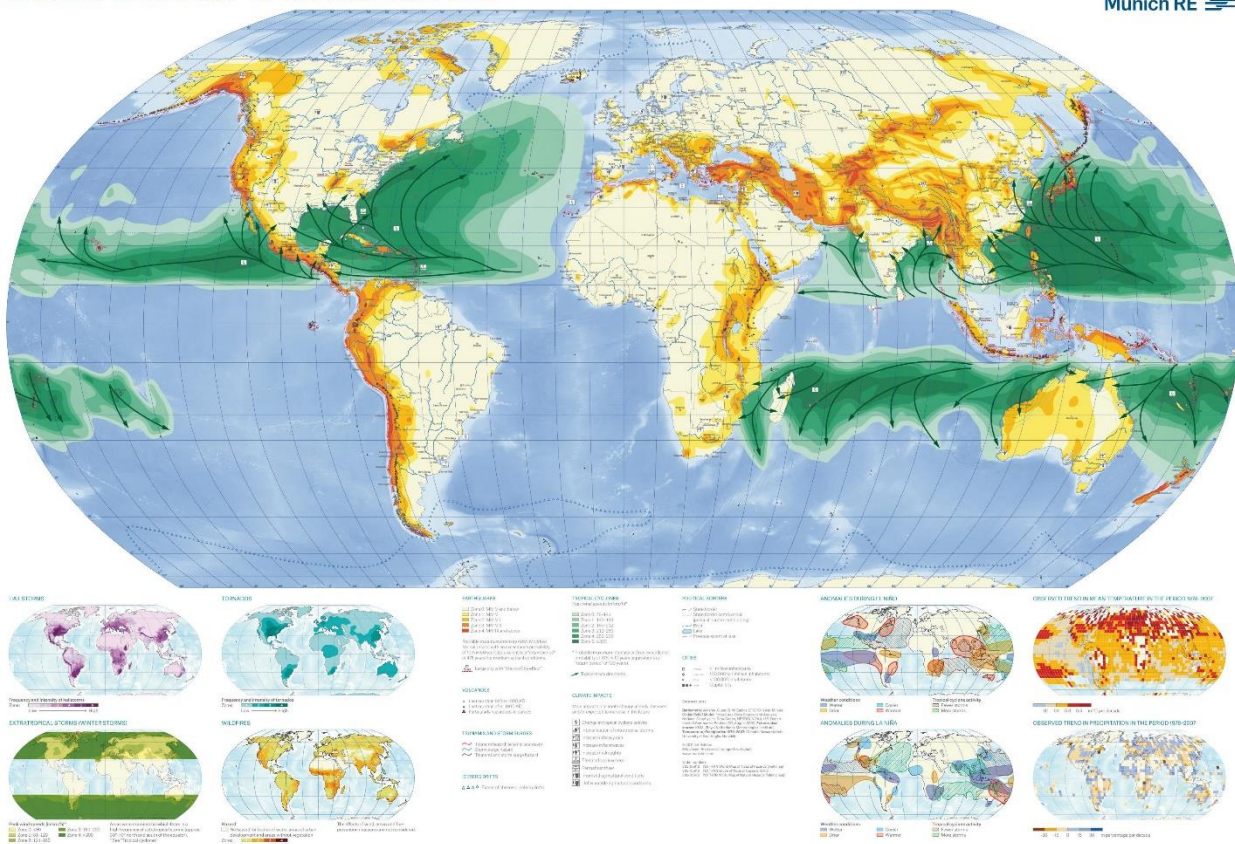
PHỤ LỤC 1: ĐIỀU KIỆN TỰ NHIÊN CẢNG BIỂN VIỆT NAM

[Quay lại mục chính](#)

BẢN ĐỒ BẢO VIỆT NAM

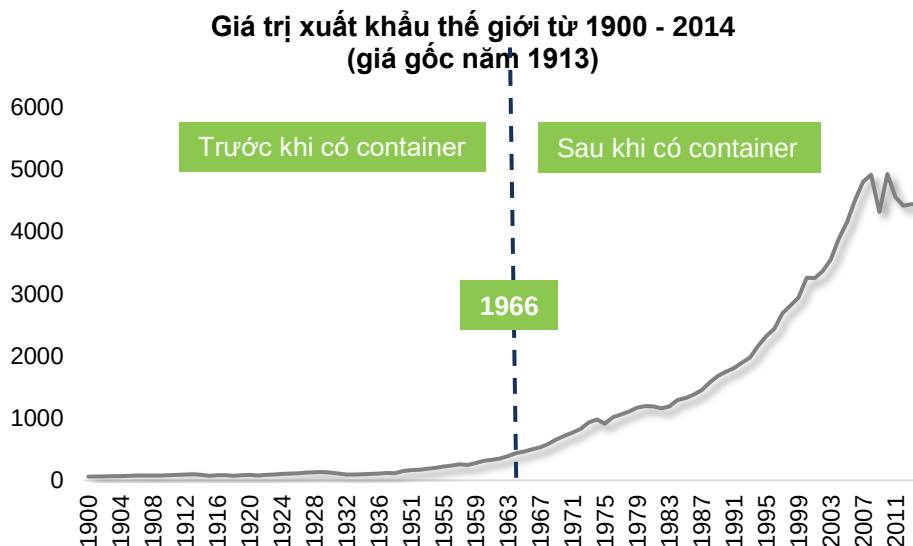
NATHAN WORLD MAP OF NATURAL HAZARDS

Munich RE 



PHỤ LỤC 2: TÍNH ƯU VIỆT CỦA VIỆC VẬN CHUYỂN HÀNG BẰNG CONTAINER

Container hóa được áp dụng vào vận tải biển tại Mỹ vào giữa những năm 1950, sau đó, đến năm 1966, sử dụng container trong vận tải được áp dụng rộng rãi khắp châu Âu và trên toàn thế giới.



Nguồn: World Bank

Container thực sự là một cuộc cách mạng trong ngành logistics nói chung và ngành cảng biển nói riêng. Đối với các doanh nghiệp cảng biển, bốc xếp dỡ container giúp tiết kiệm chi phí nhân công, thời gian so với các phương pháp bốc xếp dỡ hàng lẻ như trước đây. Việc lưu kho cũng trở nên dễ dàng hơn, đặc biệt đối với hàng lạnh.

Bảng so sánh chi phí khi không sử dụng container và sau khi sử dụng container để vận chuyển hàng hóa

	Không sử dụng container (1965)	Sử dụng container (1970)
Năng suất lao động (tấn/giờ)	1.7	30
Trung bình kích cỡ tàu (trung bình dung tải đăng ký)	8.4	19.7
Chi phí bảo hiểm (Úc - Châu Âu) (đơn vị: £)	0.24	0.04
Chi phí lưu kho (đơn vị: £/tấn)	2	1

Nguồn: Authors' own compilation from various sources in McKinsey (1972)

Với những hiệu quả trên, việc xây dựng hệ thống cảng container cũng như chuyển đổi hạ tầng để đáp ứng nhu cầu bốc xếp dỡ container là yêu cầu cần thiết đối với cảng biển Việt Nam. Gần đây nhất, cảng Đình Vũ đã nâng cấp hệ thống cầu tàu để có thể đón được tàu container.

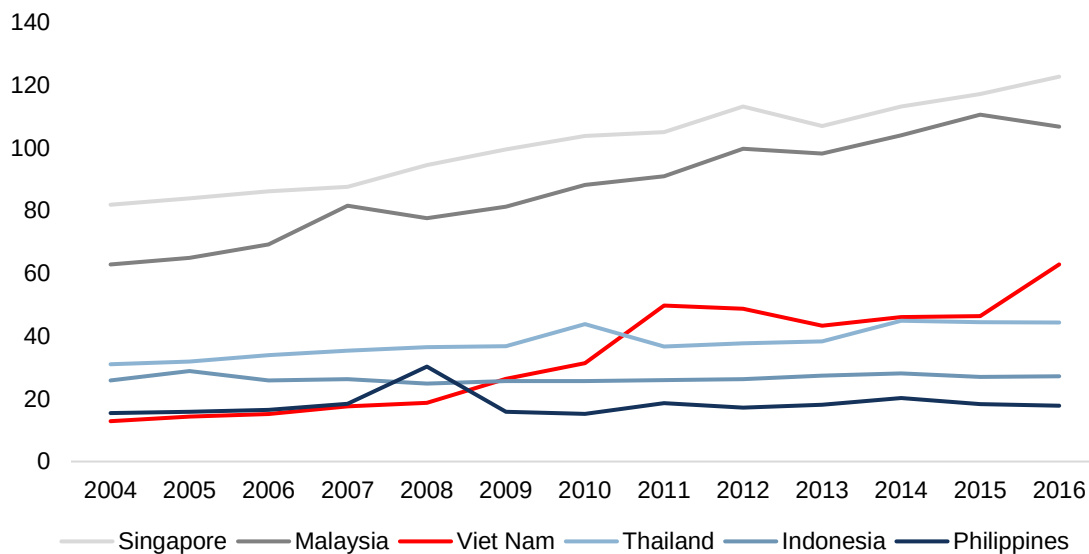
PHỤ LỤC 3: CHỈ SỐ LINER CONNECTIVITY

Chỉ số Liner connectivity đo lường khả năng kết nối với mạng lưới vận chuyển quốc tế của một quốc gia, cấu thành bởi 5 yếu tố:

- + Số lượng tàu
- + Trọng tải tàu
- + Cỡ tàu tối đa
- + Số lượng dịch vụ cung cấp
- + Số lượng doanh nghiệp khai thác tàu container tại cảng

Theo số liệu 2016, Việt Nam đứng thứ 19 trên thế giới về khả năng kết nối với mạng lưới vận chuyển.

Chỉ số Liner Connectivity của Việt Nam so với các quốc gia trong khu vực Đông Nam Á (2004 - 2016)



Việt Nam đứng thứ 3 trong khu vực Đông Nam Á về chỉ số kết nối và có xu hướng cải thiện. Mặc dù khoảng cách so với Singapore hay Malaysia còn tương đối lớn, tuy nhiên khả năng kết nối cao hơn Thái Lan trong những năm gần đây đã chứng tỏ triển vọng trong ngành logistics Việt Nam.

PHỤ LỤC 3: XÁC ĐỊNH CÁC NHÂN TỐ ẢNH HƯỞNG TỚI SẢN LƯỢNG HÀNG THÔNG QUA CẢNG VIỆT NAM

[Quay lại mục chính](#)

Với dữ liệu trong giai đoạn 2000-2014:

Biến phụ thuộc: Sản lượng hàng thông qua cảng Việt Nam

Biến độc lập: GDP, Kim ngạch XNK, Giá trị công nghiệp, Giá trị nông lâm thủy sản, Vốn đầu tư

Kết quả:

<i>Regression Statistics</i>	
Multiple R	0.9987636
R Square	0.9975288
Adjusted R Square	0.9961559
Standard Error	180870.23
Observations	15

<i>ANOVA</i>					
	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>Significance F</i>
Regression	5	1.19E+14	2.38E+13	726.596	1.91E-11
Residual	9	2.94E+11	3.27E+10		
Total	14	1.19E+14			

	<i>Coefficients</i>	<i>Standard Error</i>	<i>t Stat</i>	<i>P-value</i>	<i>Lower 95%</i>	<i>Upper 95%</i>	<i>Lower 95.0%</i>	<i>Upper 95.0%</i>
Intercept	-501559	2029875	-0.24709	0.81038	-5093456	4090338	5093456	4090338
GDP	11.36024	8.83054	1.28647	0.23038	-8.61583	31.33630	-8.61583	31.33630
Kim ngạch XNK	0.00096	0.00024	3.95288	0.00334	0.00041	0.00150	0.00041	0.00150
Giá trị công nghiệp	-3.05747	4.61886	-0.66195	0.52459	-13.50605	7.39111	13.50605	7.39111
Giá trị nông lâm thủy sản	-20.57003	22.08224	-0.93152	0.37590	-70.52353	29.38346	70.52353	29.38346
Vốn đầu tư	9.18877	3.18856	2.88180	0.01812	1.97575	16.40179	1.97575	16.40179

Biến độc lập	R squared	d	Có ý nghĩa không?	Mô hình khuyết tật không?
GDP	0.9851	0.6919	Có	Có
Kim ngạch XNK	0.9828	1.4509	Có	Không
Giá trị công nghiệp	0.9922	1.5122	Có	Không
Giá trị nông lâm thủy sản	0.9763	0.7449	Có	Có
Vốn đầu tư	0.9354	0.4224	Có	Có

Kết luận: Các nhân tố đều ảnh hưởng đến sản lượng thông qua cảng. Trong đó, ảnh hưởng lớn nhất từ kim ngạch xuất nhập khẩu và giá trị công nghiệp.

(Theo Tạp chí khoa học công nghệ hàng hải)

PHỤ LỤC 4: HỆ THỐNG CẢNG ICD TẠI VIỆT NAM

Cả nước hiện nay có 22 cảng ICD, tập trung tại miền Bắc và miền Nam (miền Trung chưa có cảng ICD).

STT	Cảng	Địa chỉ	Tổng diện tích (m ²)	Diện tích kho (m ²)	Diện tích bãi container (m ²)	Chủ khai thác
1	ICD Gia Thụy	Long Biên, Hà Nội	10.000			Vimadeco
2	ICD Mỹ Đình	Từ Liêm, Hà Nội	52.000	22.000		Interserco
3	ICD Nam Hải (*)	Hải An, Hải Phòng	210.000			CTCP Gemadept (GMD – HOSE)
4	ICD Tiên Sơn	KCN Tiên Sơn, Tiên Du, Bắc Ninh	100.000	65.000		BK Logistics JSC
5	ICD Hải Dương	TP Hải Dương	120.000	24.000		CTCP Giao nhận kho vận Hải Dương
6	ICD Phúc Lộc	TP Ninh Bình, tỉnh Ninh Bình	345.000			Công ty CP Phúc Lộc
7	ICD Thụy Vân	TP Việt Trì, tỉnh Phú Thọ	28.000			TASA Phú Thọ (công ty con của TCO – HOSE)
8	ICD Hải Linh	TP Việt Trì, tỉnh Phú Thọ	135.000			Công ty TNHH Hải Linh
9	ICD Lào Cai	TP Lào Cai, tỉnh Lào Cai	135.000			CTCP Vinalines Logistics
10	ICD Hòa Xá	TP Nam Định, tỉnh Nam Định	56.000			CTCP kinh doanh len Sài Gòn
11	ICD Móng Cái	TP Móng Cái, tỉnh Quảng Ninh	397.700			CTCP Thành Đạt
12	ICD Phước Long	Quận 9, TPHCM	355.000			Công Ty TNHH Cảng Phước Long (công ty con của GMD – HOSE)
13	ICD Transimex	Quận Thủ Đức, TPHCM	93.000	10.000	57.000	CTCP Transimex Sài Gòn (TMS – HOSE)
14	ICD Sotrans	Quận Thủ Đức, TPHCM	100.000		70.000	CTCP Kho vận miền Nam (STG – HOSE)
15	ICD Tanamexco	Quận Thủ Đức, TPHCM	125.000			Công ty SX – TM – XNK Tây Nam
16	ICD Phúc Long	Quận Thủ Đức, TPHCM	1.000.000		600.000	CTCP Phúc Long
17	ICD Tân Cảng Long Bình	TP Biên Hòa, Đồng Nai	850.000	410.000	200.000	TCT Tân Cảng Sài Gòn
18	ICD Sóng Thần	TX Thuận An, tỉnh Bình Dương	500.000	165.000	250.000	TCT Tân Cảng Sài Gòn
19	ICD Biên Hòa	TP Biên Hòa, Đồng Nai	180.000	85.000	50.000	Công ty Logistics Tín Nghĩa
20	ICD TBS Tân Vạn	Dĩ An, Bình Dương		220.000		Công ty TBS Tân Vạn
21	ICD Trường Thọ	Quận Thủ Đức, TPHCM	13.000			Công ty TNHH MTV cảng Bến Nghé
22	ICD Tân Cảng Nhơn Trạch	Nhơn Trạch, Đồng Nai	110.000	5.000	40.000	CTCP Đại lý Giao nhận Vận tải Xếp dỡ Tân Cảng (TCL – HOSE)

Nguồn: Quy hoạch chi tiết phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam, FPTs Research

*ICD Nam Hải Hiện mới hoàn thiện và đưa khoảng 10 ha vào hoạt động

Khu vực miền Bắc: Hiện có 11 ICD kết nối với cảng biển Hải Phòng, nằm trên địa bàn Hà Nội (ICD Gia Thụy, cảng cạn Mỹ Đình), Hải Phòng (ICD Nam Hải), Phú Thọ (ICD Thụy Vân, ICD Hải Linh), Hải Dương (ICD Hải Dương), Bắc Ninh (ICD Tiên Sơn), Lào Cai (ICD Lào Cai); Ninh Bình (ICD Phúc Lộc), Nam Định (ICD Hòa Xá), Quảng Ninh (ICD Móng Cái). Khoảng cách bình quân từ các ICD đến khu vực cảng Hải Phòng là 120 km; gần nhất là cảng cạn Hải Dương với 50 km, xa nhất là cảng cạn Lào Cai với 400 km.

Tổng diện tích các ICD ở miền Bắc khoảng 70 ha. Diện tích của các cảng ICD tại đây thường nhỏ hơn 10 ha, nhỏ nhất là 1 ha (ICD Gia Thụy) và chỉ có 3 cảng cạn lớn hơn 12 ha, phần lớn không có khả năng mở rộng ở vị trí hiện tại. Các ICD tại miền Bắc được đánh giá là số lượng còn ít, diện tích và quy mô khai thác nhỏ.

Tổng lượng container thông qua các ICD phía Bắc bình quân khoảng dưới 50.000 TEUs/năm, chiếm khoảng 0,2% lượng container qua cảng Hải Phòng. ICD Tiên Sơn hiện có lượng hàng thông qua lớn nhất với 7.000 TEU/tháng.

Khu vực miền Nam: Hệ thống cảng ICD tại khu vực phía nam tập trung gần cảng biển TPHCM, đang có xu hướng phát triển ra khu vực Bình Dương, Đồng Nai. Hiện có 11 cảng cạn kết nối với các cảng biển Vũng Tàu và TP Hồ Chí Minh, trong đó có 6 cảng cạn tại khu vực TP. Hồ Chí Minh (Phước Long, Phúc Long, Transimex, Tây Nam, Tân Tạo, Sotrans), 3 cảng cạn tại Đồng Nai (Biên Hòa, Tân Cảng Long Bình, Nhơn Trạch) và 2 cảng cạn tại Bình Dương (Tân cảng Sóng Thần, TBS Tân Vạn). Ngoài ra, một số tỉnh thành đã và đang xây mới hoặc được phê duyệt các dự án xây mới các cảng cạn như tại Bà Rịa Vũng Tàu, Bình Thuận,...

Khối lượng hàng container thông qua các cảng biển phía Nam chiếm trên 70% khối lượng hàng container của cả nước. Đây là một trong những yếu tố quan trọng thúc đẩy sự hình thành và phát triển các cảng cạn. Các cảng cạn tại miền Nam được đánh giá là hoạt động hiệu quả cao hơn so với miền Bắc do đều nằm gần cảng biển (khoảng cách từ 20-70 km), hỗ trợ tốt cho các cảng biển trong việc trung chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu bằng container, giảm sự ùn tắc tại cảng biển và giao thông đô thị khu vực TP. Hồ Chí Minh. Tổng diện tích các cảng cạn khoảng 300 ha. Nhỏ nhất 1,3 ha (cảng cạn Tân Tạo), lớn nhất là 105 ha và có thể mở rộng lên đến 300 ha (cảng cạn Tân Cảng Long Bình). Hoạt động của các cảng ICD tại phía Nam rất hiệu quả và cạnh tranh gay gắt, khoảng 35-40% hàng container làm thủ tục hải quan tại cảng cạn.

Hiệu quả của hệ thống cảng ICD tại miền Nam do nằm gần các hệ thống cảng biển lớn



Nguồn: Google Maps, FPTs Research

Các doanh nghiệp khai thác cảng ICD

Hiện tại trên có 5 doanh nghiệp niêm yết trên sàn đang khai thác cảng ICD bao gồm: GMD, TMS, TCL, STG và TCO. Trong đó, GMD và STG là hai doanh nghiệp sở hữu hệ thống kho bãi lớn nhất:

GMD khai thác ICD Nam Hải (hoàn thiện và đưa khoảng 10 ha vào hoạt động từ tháng 10/2016) tại Hải Phòng và thông qua công ty con khai thác **ICD Phước Long** tại TPHCM. ICD Phước Long có vị trí tại km số 7, xa lộ Hà Nội, phân khu Phước Long, quận 9 Thành phố Hồ Chí Minh được Gemadept khai thác từ 1995 với diện tích 120.000 m² và chủ yếu phục vụ hàng hoá xuất nhập khẩu, ngoài ra còn có hệ thống 5 bãi chứa container rộng ở các vị trí lân cận.

STG hiện đang khai thác ICD Sotrans, có địa điểm tại Xa Lộ Hà Nội, Phường Trường Thọ, Thủ Đức, TPHCM và chính thức đi vào hoạt động vào năm 2010. ICD Sotrans có diện tích 10 ha (100.000 m²), vị trí thuận lợi, dây chuyền công nghệ cao, dịch vụ trọn gói đảm bảo đáp ứng hoàn chỉnh nhu cầu vận chuyển cho các chủ tàu, các cảng, các công ty xuất nhập khẩu...

TMS khai thác ICD Transimex, có vị trí tại Quận Thủ Đức, TPHCM, nằm bên sông Sài Gòn, giữa các trung tâm thành phố và khu công nghiệp Đồng Nai, khu công nghiệp Sóng Thần,... cách xa lộ Hà Nội khoảng 500 km và trung tâm Thành phố Hồ Chí Minh 9 km hướng về hướng Bắc. ICD Transimex bắt đầu hoạt động từ năm 2000. ICD này phục vụ cho hàng hoá tại các cảng biển lớn như Tân cảng và cảng Sài Gòn. Hàng container nhập được đưa về ICD bằng đường thủy; còn hàng xuất được tập kết tại ICD bằng đường bộ, đường sông, sau đó được đưa đến các cảng biển bằng đường bộ.

TCL khai thác ICD Tân Cảng Nhơn Trạch tại Đồng Nai, bắt đầu hoạt động từ tháng 4/2016. Tổng diện tích bãi container của ICD này là 40.000 m². ICD Nhơn Trạch có vị trí thuận lợi khi gần với cụm KCN Nhơn Trạch (1,2,3).

Tương tự GMD, TCO thông qua công ty con TASA Phú Thọ (sở hữu 100%) để tiến hành khai thác ICD Thụy Vân (hay còn gọi là ICD Việt Trì). ICD này được đưa vào khai thác vào đầu tháng 11/2004, có diện tích 20.000 m² và có vị trí thuận lợi về giao thông như: nằm trên tuyến đường cao tốc xuyên Á Côn Minh – Hải Phòng, cách ga đường sắt Phú Đức trên tuyến đường sắt Hà Nội – Lào Cai 1 km, cách cảng sông Việt Trì 6 km, cách sân bay quốc tế nội bài 40 km, cách Hà Nội 70 km, cách cảng Hải Phòng 180 km, đồng thời cũng là nơi có lượng hàng hoá tập trung lớn tại miền Bắc.

So sánh một số chỉ số tài chính quan trọng của các công ty

Mã CK	Vốn hóa (18/7/2017) (tỷ VND)	Vốn chủ sở hữu (31/12/2016) (tỷ VND)	Tổng tài sản (31/12/2016) (tỷ VND)	Doanh thu 2016 (tỷ VND)	Biên lợi nhuận gộp 2016 (%)	LNST 2016 (tỷ VND)	Biên lợi nhuận ròng 2016 (%)	ROA 2016 (%)	ROE 2016 (%)
GMD	11.963,5	5.866,6	10.117,9	3.741,7	27.2%	389.7	10.4%	4.6%	7.8%
TMS	2.108,4	1.078,4	2.006,3	615,7	25.0%	172.2	28.0%	10.1%	17.7%
TCL	570,7	585,9	834,8	821,2	17.7%	94.3	11.5%	11.2%	16.9%
STG	1.913,8	1.234,8	2.289,6	1.257,8	19.8%	86.4	6.9%	7.5%	15.8%
TCO	194,8	221,3	246,8	157,4	25.9%	27.6	17.6%	10.9%	12.4%

Nguồn: Bloomberg (tại ngày 18/7/2017), Dữ liệu doanh nghiệp, FPTs Research

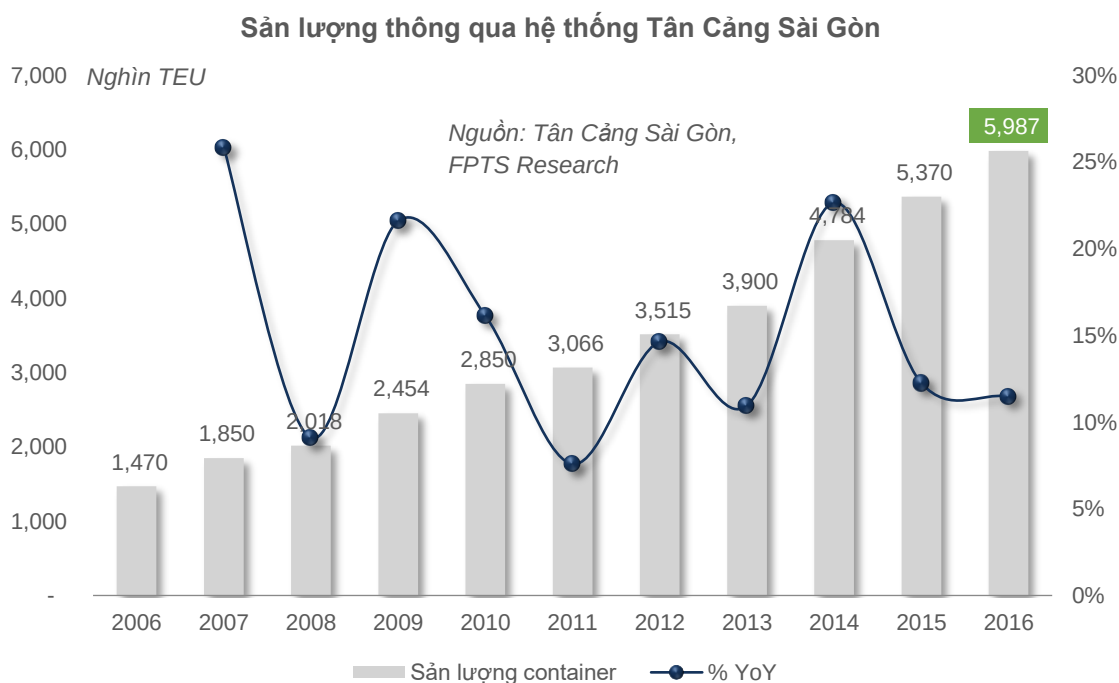
PHỤ LỤC 5: CÁC DOANH NGHIỆP KHAI THÁC CẢNG CHƯA NIÊM YẾT

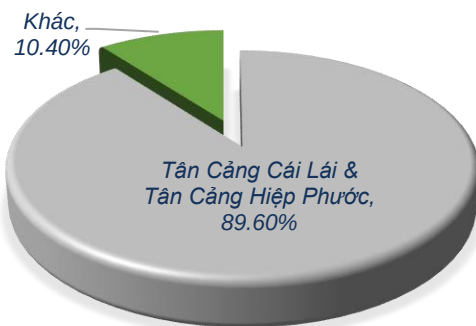
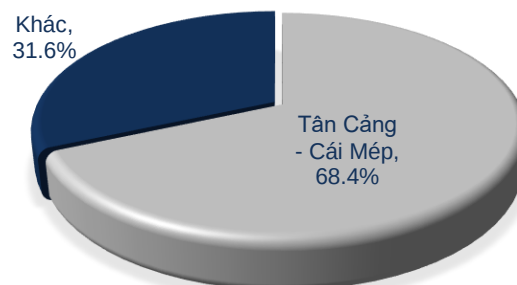
Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn (SGNP)

Là doanh nghiệp khai thác cảng container có quy mô lớn nhất Việt Nam với thị phần sản lượng container chiếm đến 85% khu vực phía Nam và 48% khu vực thị phần cả nước. Công ty quản lý một hệ thống cảng biển trải dài từ Bắc vào Nam, bao gồm: Cảng Tân Cảng-Cát Lái, Cảng Tân Cảng- Hiệp Phước tại TP Hồ Chí Minh, Cảng container nước sâu Tân Cảng-Cái Mép (TCCT, TCIT, TCTT) tại Bà Rịa - Vũng Tàu, Cảng Tân Cảng- Miền Trung tại Quy Nhơn, Cảng Tân Cảng - 189 và Tân Cảng - 128 tại Hải Phòng. Bên cạnh đó, công ty hiện nay cũng đang phát triển hệ thống ICD với tổng diện tích kho hàng gần 500.000 m² tại các vị trí trung tâm, các khu công nghiệp lớn như: ICD Tân Cảng - Sóng Thần (Bình Dương), ICD Tân Cảng- Long Bình (Đồng Nai), Depot Tân Cảng - Nhơn Trạch (Đồng Nai), ICD tại Cái Mép (Bà Rịa - Vũng Tàu).

Chiến lược phát triển dài hạn hoạt động kinh doanh lõi khai thác cảng của Tổng công ty là xây dựng hệ thống bãi container xung quanh để giảm tải cho cảng Cát Lái. Hiện tại, Tân Cảng Sài Gòn cũng đang tham gia vào xây dựng dự án cảng nước sâu quốc tế Lạch Huyện tại Hải Phòng.

Sản lượng hàng container thông qua hệ thống cảng thuộc sở hữu của Tân Cảng Sài Gòn năm 2016 đạt 5.987 nghìn TEU, tăng 11,5% so với cùng kỳ và có tốc độ tăng trưởng kép (CAGR) giai đoạn 2006-2016 là 15,1%.



THỊ PHẦN KHU VỰC TP.HCM

KHU VỰC CÁI MÉP – THỊ VẢI


Nguồn: Tân Cảng Sài Gòn, FPTs Research

Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (Vinalines)

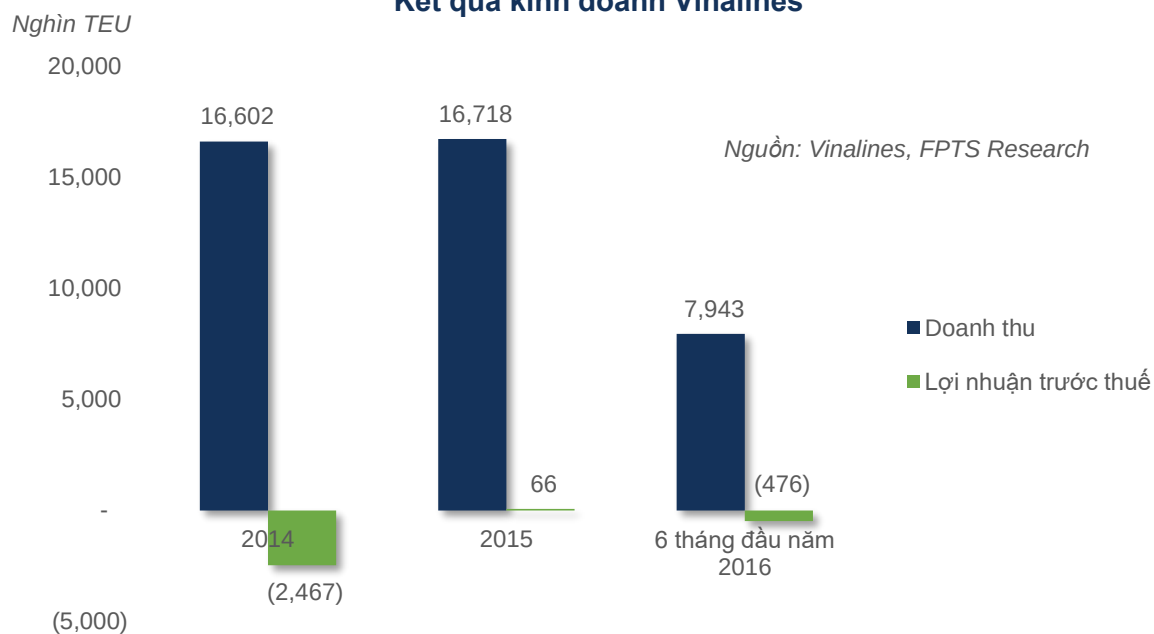
Vinalines được thành lập vào năm 1995, đến năm 2010 chuyển thành Công ty TNHH MTV do nhà nước sở hữu 100%. Tổng công ty hiện đang hoạt động trong ba lĩnh vực chính là khai thác cảng, dịch vụ hàng hải và vận tải biển. Đối với mảng vận hành cảng biển, tổng công ty hiện có vốn góp tại 14 doanh nghiệp khai thác cảng. Dù có quy mô lớn, nhưng hiệu quả kinh doanh của Vinalines không được tích cực trong các năm qua đều thua lỗ, 6 tháng đầu năm 2016, công ty ghi nhận doanh thu và lợi nhuận trước thuế hợp nhất lần lượt là 7.943 tỷ đồng và -476 tỷ đồng.

Dự kiến, Vinalines sẽ tiến hành cổ phần hóa vào cuối năm nay (2017) với vốn điều lệ 12.300 tỷ đồng (tương đương 550 triệu USD). Trong đó, Nhà nước chủ trương sẽ nắm giữ khoảng 65% sở hữu tại Vinalines, các nhà đầu tư chiến lược nắm giữ 17,25%.

Định hướng của Tổng công ty đối với mảng khai thác cảng đến năm 2020 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt như sau:

- **Khu vực phía Bắc:** Tập trung đầu tư một số bến cảng khu vực Lạch Huyện, đầu tư xây dựng cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng do Công ty Cổ phần Cảng Hải Phòng làm chủ đầu tư có quy mô 02 bến container và tổng hợp, có thể tiếp nhận tàu có sức chở đến 8.000 TEU; thời gian thực hiện trong giai đoạn từ năm 2017-2020 và đưa cảng vào khai thác sử dụng trong quý IV năm 2019.
- **Khu vực miền Trung:** Đầu tư xây dựng Cảng Liên Chiểu – giai đoạn khởi động do Công ty Cổ phần Cảng Đà Nẵng làm chủ đầu tư có quy mô 02 bến, có thể tiếp nhận tàu biển trọng tải đến 100.000 tấn giảm tải, 50.000 tấn đủ tải; thời gian thực hiện từ năm 2017-2024 và đưa cảng vào khai thác sử dụng trong năm 2023 hoặc 2024.
- **Khu vực phía Nam:** Hoàn thiện đưa vào khai thác cảng Sài Gòn - Hiệp Phước; đầu tư xây dựng các bến tại Sài Gòn - Hiệp Phước giai đoạn 2 phù hợp với quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển đã được phê duyệt. Tập trung nâng cao năng lực quản trị và hiệu quả kinh doanh, khai thác các cảng liên doanh tại khu vực Cái Mép – Thị Vải, tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu (các cảng CMIT, SSIT và SP-PSA).

Bên cạnh đó, Vinalines phải tiếp tục xử lý, đẩy mạnh tái cơ cấu nợ vay, đẩy mạnh niêm yết, đăng ký giao dịch đối với các doanh nghiệp đã cổ phần hóa.

Kết quả kinh doanh Vinalines


PHỤ LỤC 5: THIẾT KẾ CẢNG CONTAINER

Sự khai thác hiệu quả của một cảng container được quyết định chủ yếu bởi cách bố trí mặt bằng chung tổng thể của cảng. Thông thường, một cảng container bao gồm các thành phần sau:

Tuyến cầu cảng: là nơi tiếp nhận tàu và thực hiện các công việc như cho tàu cập, rời cầu cảng; xếp dỡ hàng hóa lên/xuống tàu. Cầu cảng được bố trí các thiết bị xếp dỡ cầu giàn để phục vụ cho hoạt động xếp dỡ theo phương thẳng đứng (LoLo – Lift on lift off) hoặc xếp dỡ những hàng hóa có bánh lăn (RoRo – Roll on Roll off).

Khu vực bãi chứa hàng và các bãi chức năng:

- **Khu bãi chứa container hàng xuất khẩu (sẽ được xếp lên tàu container):** được bố trí ở khu vực gần tuyến cầu cảng nhằm thuận tiện cho quá trình xếp container hàng xuất lên tàu và không gây ảnh hưởng đến quá trình xếp dỡ container hàng nhập và giao nhận đối với chủ hàng.
- **Khu bãi chứa container hàng nhập khẩu (sau khi dỡ từ tàu container xuống):** được xây dựng ngay sau khu vực container hàng xuất, các bãi container hàng nhập thường nằm tuyến hậu phương của cảng, gần các khu vực CFS, Depot rỗng...
- **Khu bãi chứa container rỗng (nơi chứa các container rỗng sau khi đã lấy hàng hóa xong):** khu vực này thường được bố trí sát ngay khu CFS nhằm thuận tiện cho việc đóng rút hàng và luân chuyển container rỗng cho hiệu quả.
- **Khu bãi container lạnh, đặc biệt, nguy hiểm, dễ vỡ:** được bố trí tại một khu vực chuyên biệt có các trang thiết bị chuyên biệt như container lạnh phải có các thiết bị phát điện và có ổ cắm điện; container nguy hiểm phải để cách ly, có biển báo khu vực nguy hiểm và phải đặt bảng yêu cầu đối với công nhân thực hiện đầy đủ các bước công việc khi thao tác xếp dỡ đối với loại hàng này, hoặc các container đặc biệt như hàng quá khổ phải đóng rút riêng, xếp dỡ riêng cũng nên để tách biệt nhằm thuận lợi cho việc lưu bãi, bảo quản và giao nhận. Tỷ suất lợi nhuận mặng lưu kho container lạnh thường cao gấp 1,2 – 1,5 lần mặng container thường.

Đường giao thông trong cảng: yêu cầu tối thiểu đặt ra cho các tuyến đường giao thông trong cảng phải thông thoáng, đảm bảo độ rộng cần thiết cho các thiết bị, phương tiện di chuyển cũng như tác nghiệp. Hiện các cảng lớn trên thế giới đều thiết kế và quy hoạch tuyến đường giao thông trong cảng một chiều và hạn chế tối đa các khúc giao cắt của các phương tiện vận chuyển cũng như các thiết bị xếp dỡ trong cảng nhằm tránh xảy ra các tai nạn làm mất an toàn cảng biển.

Khu vực chuyển giao: tại đây, các container hàng nhập, xuất sẽ được chuyển từ phương tiện thiết bị của cảng sang khách hàng và ngược lại (hiện nay các cảng container tại Việt Nam phần lớn đều bỏ qua khu vực này và cho thiết bị của chủ hàng chạy thẳng ra các khu vực bãi để tác nghiệp – điều này tiềm ẩn khá nhiều rủi ro gây mất an toàn trong cảng).

Khu vực CFS: khu vực này thường được xây tách riêng, gần các bãi container hàng nhập, bãi rỗng nhằm thuận tiện cho quá trình đóng và rút ruột hàng hóa trong container và gần đường giao thông nội địa (phải có cổng riêng cho các xe tải vào ra để giao nhận hàng lẻ).

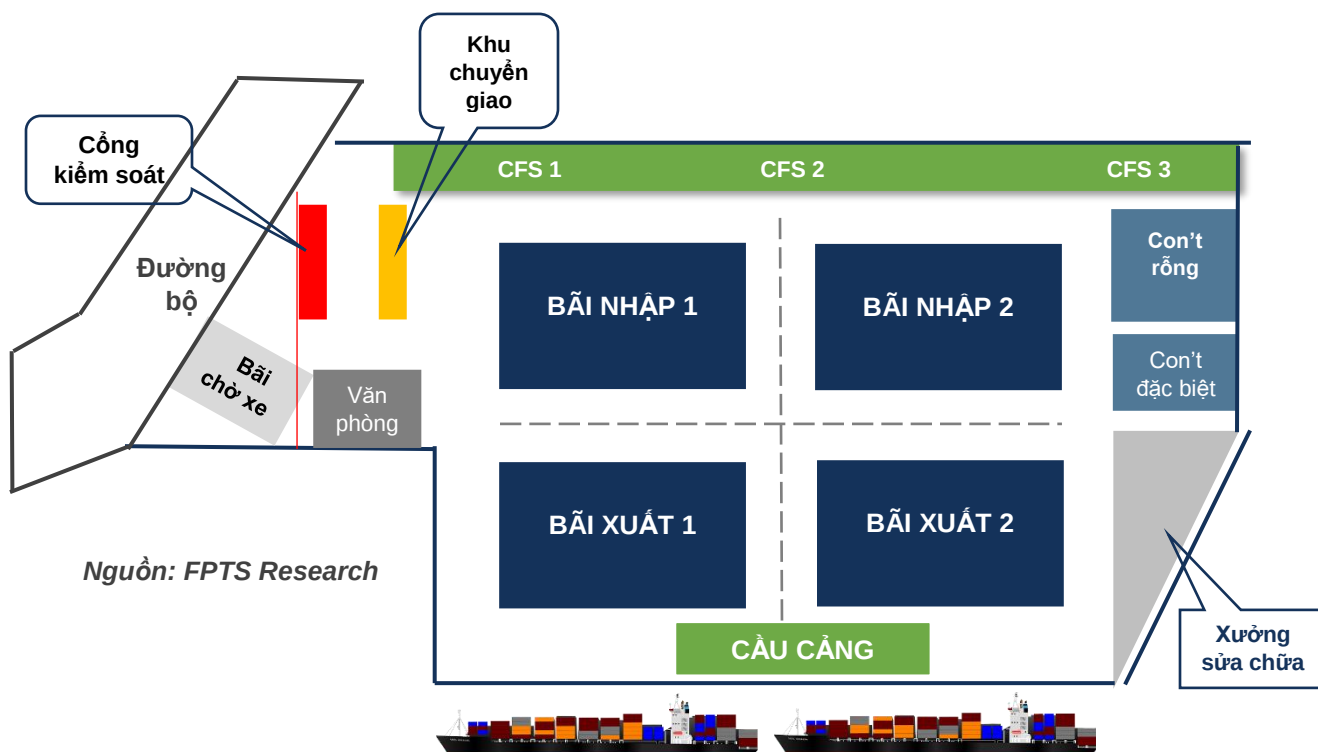
Khu vực cổng kiểm soát container vào ra khỏi cảng bằng đường bộ: đây là thành phần cực kỳ quan trọng vì góp phần không nhỏ và tốc độ giao nhận hàng cho khách hàng tại cảng.

Phòng điều khiển: là nơi mọi kế hoạch, các lệnh ban hành ra để thực hiện các thao tác xếp dỡ, giao nhận trong phạm vi toàn cảng, khu vực này bao quát toàn bộ khu vực bãi của cảng.

Bãi chờ xe cho chủ hàng: nơi này được quy hoạch nhằm bố trí cho xe container đậu tại đây trong quá trình chờ làm thủ tục để xe được phép vào cảng để giao nhận hàng hóa. Hiện nay, khu vực này của các cảng ở Việt Nam hầu như không có nên ảnh hưởng rất lớn đến tốc độ giao nhận hàng hóa của cảng.

Xưởng sửa chữa container và các thiết bị trong cảng: khu vực này để phục vụ các hoạt động sửa chữa, bảo trì, bảo dưỡng các trang thiết bị của cảng cũng như container khi bị hỏng, rách vỡ, móp méo,...

Ngoài ra, cảng còn phải bố trí các khu vực dành riêng cho hệ thống thông tin liên lạc, điện, nước, thoát nước, phòng cháy chữa cháy,...



Tuyên bố miễn trách nhiệm

Các thông tin và nhận định trong báo cáo này được cung cấp bởi FPTTS dựa vào các nguồn thông tin mà FPTTS coi là đáng tin cậy, có sẵn và mang tính hợp pháp. Tuy nhiên, chúng tôi không đảm bảo tính chính xác hay đầy đủ của các thông tin này.

Nhà đầu tư sử dụng báo cáo này cần lưu ý rằng các nhận định trong báo cáo này mang tính chất chủ quan của chuyên viên phân tích FPTTS. Nhà đầu tư sử dụng báo cáo này tự chịu trách nhiệm về quyết định của mình.

FPTTS có thể dựa vào các thông tin trong báo cáo này và các thông tin khác để ra quyết định đầu tư của mình mà không bị phụ thuộc vào bất kỳ ràng buộc nào về mặt pháp lý đối với các thông tin đưa ra.

Tại thời điểm thực hiện báo cáo phân tích (18/7/2017), FPTTS nắm giữ 50 cp GMD, 67 cp VSC, 52 cp CLL, 20 cp PDN, 30 cp DXP, 41 cp VGP. Các chuyên viên phân tích không nắm giữ bất kỳ cổ phiếu nào của các doanh nghiệp trên.

Các thông tin có liên quan đến chứng khoán khác hoặc các thông tin chi tiết liên quan đến cổ phiếu này có thể được xem tại <https://ezsearch.fpts.com.vn> hoặc sẽ được cung cấp khi có yêu cầu chính thức.

Bản quyền © 2010 Công ty Cổ phần Chứng khoán FPT

Công ty Cổ phần Chứng khoán FPT	Công ty Cổ phần Chứng khoán FPT	Công ty Cổ phần Chứng khoán FPT
Trụ sở chính Số 52 đường Lạc Long Quân, Quận Tây Hồ, Hà Nội, Việt Nam ĐT: (84.24) 3 773 7070 / 271 7171 Fax: (84.24) 3 773 9058	Chi nhánh Hồ Chí Minh Tầng 3 – Bến Thành Tower, 136–138 Lê Thị Hồng Gấm, Quận 1, Tp.HCM, Việt Nam ĐT: (84.28) 6 290 8686 Fax: (84.28) 6 291 0607	Chi nhánh Đà Nẵng 100 Quang Trung, Quận Hải Châu, Tp. Đà Nẵng, Việt Nam ĐT: (84.236) 3553 666 Fax: (84.236) 3553 888

