



CHỨNG KHOÁN GUOTAI JUNAN (VIỆT NAM)
GUOTAI JUNAN SECURITIES (VIETNAM)

BÁO CÁO NGÀNH CẢNG & VẬN TẢI BIỂN 2026 TRIỂN VỌNG: KHẢ QUAN

TRIỂN VỌNG NGÀNH CẢNG BIỂN VIỆT NAM 2026

01

XNK, FDI

Kim ngạch XNK và FDI dự kiến tiếp tục xu hướng tăng trong năm 2026
GDP tăng trưởng mạnh kết hợp sự phục hồi sản xuất công nghiệp tạo tiền đề duy trì sản lượng hàng hóa.

02

GIÁ CƯỚC

Giá cước vận tải biển dự kiến tăng nhẹ vào đầu năm và đi ngang trong năm 2026
Giá dịch vụ xếp dỡ tại VN duy trì thấp hơn so với các cảng trong khu vực.

03

THUẾ QUAN

Việt Nam được hưởng mức thuế quan thấp hơn dự kiến, xu hướng “China +1” duy trì tác động tích cực. Bất ổn thuế quan tạo hiệu ứng chuyển dịch cơ cấu XK và VN tiếp tục hưởng lợi.

04

CHÍNH SÁCH

Xu hướng chuyển dịch sang đầu tư cảng nước sâu
Mô hình tam giác phát triển – chiến lược đa cực kết nối cảng biển và trung tâm công nghiệp, tài chính.

05

CẠNH TRANH NGÀNH

Áp lực dư cung vẫn hiện hữu bất chấp nỗ lực điều tiết nguồn cung của các hãng tàu
Cuộc tái cơ cấu liên minh tạo ra hiệu ứng Blank sailing và gây áp lực cạnh tranh lên các hãng nhỏ.

Lĩnh vực cảng và vận tải biển Việt Nam năm 2025 ghi nhận mức tăng trưởng tích cực, bất chấp những tác động từ thông tin về thuế quan đối ứng, các điều chỉnh chính sách và sự thay đổi trong cấu trúc ngành. Bước sang năm 2026, chúng tôi kỳ vọng triển vọng kinh doanh của ngành tiếp tục duy trì khả quan, được hỗ trợ bởi vị thế ngày càng vững chắc của Việt Nam trong chuỗi cung ứng toàn cầu, cùng với sự chủ động nắm bắt cơ hội từ các liên minh và doanh nghiệp trong ngành thông qua các kế hoạch mở rộng công suất cảng và năng lực vận tải.

Cổ phiếu khuyến nghị: HAH, VSC, GMD

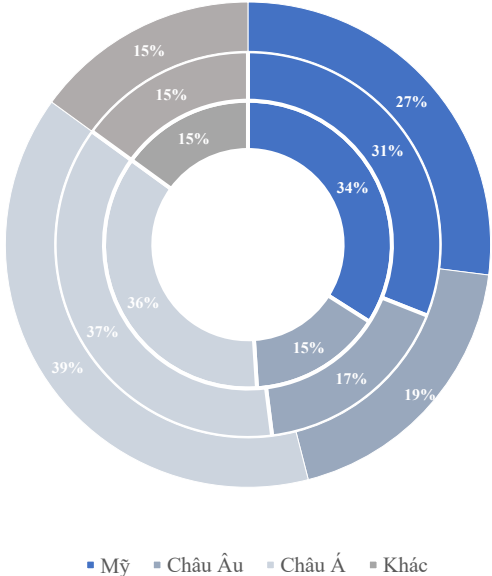
THUẾ QUAN TRUMP KHÔNG ĐẢO NGƯỢC XU HƯỚNG “TRUNG QUỐC +1”

- Việt Nam thành công đàm phán với tổng thống Trump, đưa mức thuế 46% giảm xuống còn 20%: Theo thông báo chính thức của Mỹ công bố về mức thuế quan có hiệu lực từ ngày 8/2025, Việt Nam đạt được mức thuế thấp hơn so với dự kiến trước đó (46% xuống 20%), giúp Việt Nam thoát khỏi nguy cơ mất lợi thế ở thị trường xuất khẩu chủ đạo. Về phía chính phủ và doanh nghiệp nội, đã có những động thái khai thác mở rộng các thị trường mới nhằm giảm sự phụ thuộc vào thị trường Mỹ. Cơ cấu thị trường xuất khẩu của Việt Nam dự sẽ có sự chuyển dịch trong giai đoạn 25-26.
- Xu hướng “China +1” tiếp tục củng cố vai trò trung tâm logistics của Việt Nam: Các công ty đa quốc gia ngày càng dịch chuyển khu vực hoạt động sang Việt Nam. Báo cáo "Tái cấu trúc chuỗi cung ứng toàn cầu" của Citi Research nhấn mạnh hơn 70% các tập đoàn đa quốc gia đang đa dạng hóa nguồn cung ứng và sản xuất, với chiến lược “Trung Quốc +1” đang trở thành xu hướng chủ đạo. Nghiên cứu lưu ý rằng Việt Nam chiếm gần 37% số lượng di dời sản xuất từ Trung Quốc kể từ năm 2018.
- Quy hoạch cảng biển tạo dư địa tăng trưởng trung – dài hạn: Nhận thấy cơ hội từ sự chuyển dịch chuỗi cung ứng, chính phủ ra chỉ đạo Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển giai đoạn 2021–2030 (Quyết định 1579/QĐ-TTg), Chính phủ đặt mục tiêu hiện đại hóa và mở rộng công suất cảng để có thể xử lý tới 47 triệu TEU (tăng trưởng hơn 50%) vào năm 2030, đồng thời tiếp tục có các kế hoạch phát triển xa hơn đến năm 2050.

Mức thuế quan các nước so với Việt Nam

Quốc gia	Mức thuế đối ứng cũ ngày 09/04	Mức thuế quan mới	Thay đổi
Thái Lan	36%	19%	-17%
Indonesia	32%	19%	-13%
Malaysia	24%	19%	-5%
Trung Quốc	59%	47%	-12%
Việt Nam	46%	20%	-26%

Chuyển dịch cơ cấu thị trường xuất khẩu (từ trong ra ngoài lần lượt là năm 2024, 2025, 2026)

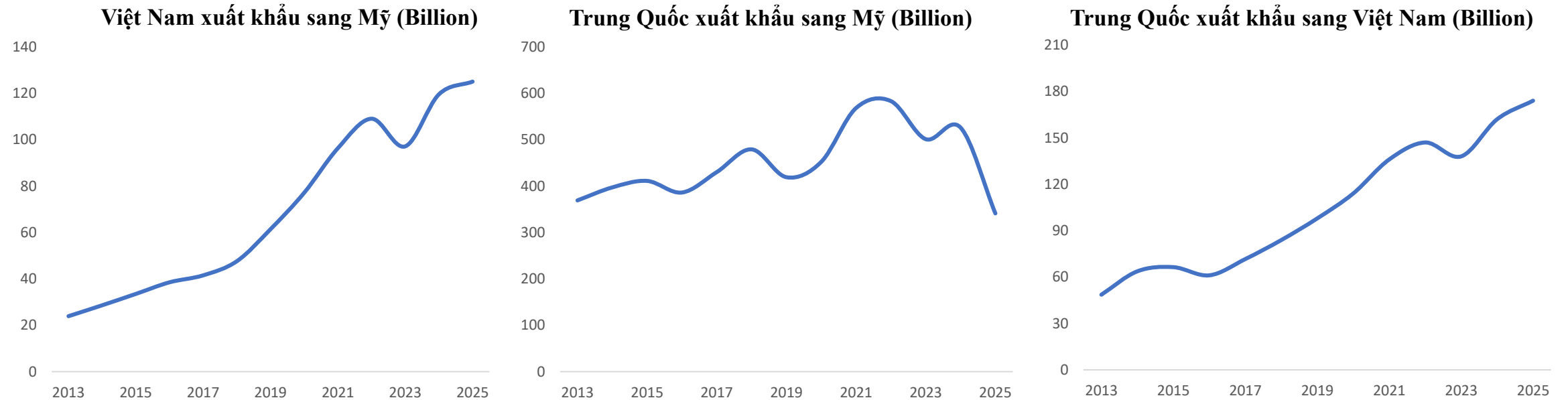


Nguồn: Whitehouse, Citi Research, GTJASVN tổng hợp

THUẾ QUAN TRUMP KHÔNG ĐẢO NGƯỢC XU HƯỚNG “TRUNG QUỐC +1”

- **FDI thiết bị điện tử:** Dưới áp lực đến từ chính sách hỗ trợ doanh nghiệp nội địa của Trung Quốc và căng thẳng địa chính trị Hàn – Trung, Samsung buộc rút chân khỏi thị trường này và chuyển sang Việt Nam. Dù bước vào thị trường Trung Quốc khá sớm như do khác biệt văn hóa và sự bài trừ hàng Hàn Quốc của người tiêu dùng Trung cũng như việc sao chép sản xuất của các doanh nghiệp nội địa, Samsung một lần nữa phải đóng cửa nhà máy tại Tô Châu (Trung Quốc) và dịch chuyển dây chuyền sản xuất về Việt Nam. Trong năm 2025, Samsung cam kết tiếp tục rót vốn vào Việt Nam, tiêu biểu là kế hoạch triển khai dự án nhà máy sản xuất màn hình OLED tại Bắc Ninh (trị giá 1.8 tỷ USD). Trong khi đó, Việt Nam vẫn là cứ điểm sản xuất của Apple. Đến năm 2025, Việt Nam đã sản xuất khoảng 20% tổng số Ipad và Apple Watch, 5% Macbook và tới 65% AirPods.
- Về **măng giày dép**, theo báo cáo mới nhất của Nike cho năm tài khóa 2025, Việt Nam là cơ sở sản xuất lớn nhất toàn cầu của hãng với 51% tổng sản lượng giày dép Nike được sản xuất tại Việt Nam. T5/2025, nhà máy Avery Dennison mới được khánh thành phục vụ Nike và Adidas với công suất lên đến 800 nghìn nhả/ngày.

Nhìn chung, việc chuyển dịch dây chuyền sản xuất của các doanh nghiệp đa quốc gia dự kiến sẽ tiếp tục đem lại tác động tích cực cho kim ngạch xuất nhập khẩu của Việt Nam trong năm tới.



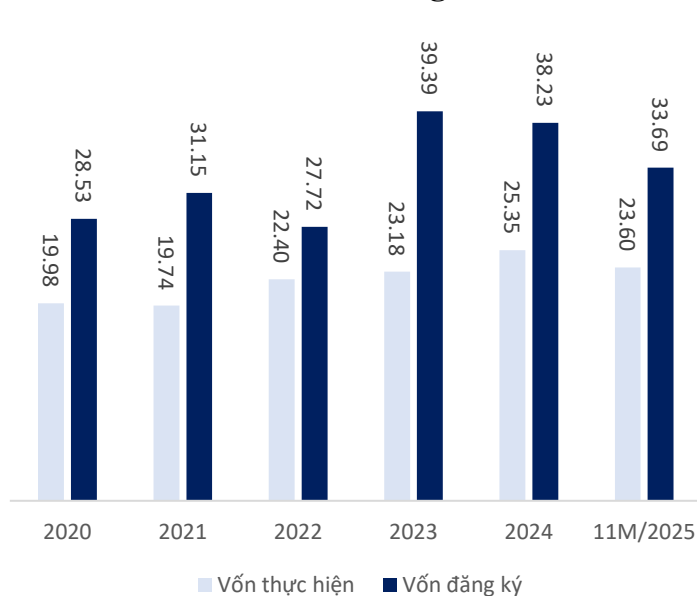
FDI VÀ XNK CỦA VIỆT NAM TIẾP TỤC ĐÀ TĂNG TRƯỞNG TÍCH CỰC

Sản lượng hàng qua cảng biển Việt Nam năm 2025 duy trì mức tăng trưởng tích cực, kỳ vọng đạt mức kế hoạch trên 1000 triệu tấn năm 2026

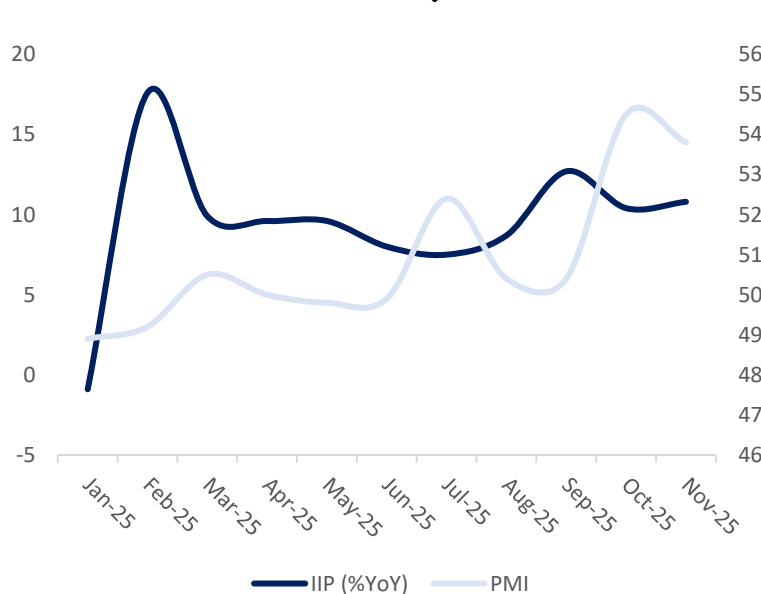
- Tính đến tháng 11/2025, vốn đầu tư nước ngoài (FDI) giải ngân vào Việt Nam đạt 23.6 tỷ USD (+8.9% svck), không chỉ các nhà đầu tư truyền thống mà cả những nhà đầu tư mới tiếp tục mở rộng hoạt động tại Việt Nam
- Chỉ số công nghiệp PMI tháng 11/2025 đạt 53.8 cho thấy hoạt động sản xuất tiếp tục mở rộng mạnh, trong khi IIP tăng 10.8% (YoY) phản ánh tăng trưởng sản lượng thực chất. Hai chỉ số đồng pha củng cố triển vọng tích cực của khu vực công nghiệp vào cuối năm 2025 và tạo lập tiền đề tăng trưởng cho 2026.
- Theo thống kê của Cục Hàng Hải Việt Nam, **tổng khối lượng hàng hóa thông qua cảng biển và cảng thủy nội địa ước đạt khoảng 1.17 tỷ tấn, tăng 12% svck năm 2024**. Trong đó, **hàng hóa container thông qua cảng ước đạt 34.36 triệu Teu, tăng 11%**, tổng số tàu thuộc đội tàu biển Việt Nam là 1,434 tàu với tổng trọng tải khoảng 9.4 triệu DWT (năm 2025 có 73 tàu biển đăng ký mới). Trong năm 2025, Cục hàng hải và đường thủy Việt Nam đã hoàn thiện phương án tinh gọn thủ tục hành chính giúp cắt **giảm 33.04% thời gian và 30.5% chi phí thủ tục hành chính**, hoàn thành 100% “online hóa” TTHC.

Sản lượng được kỳ vọng duy trì đà tăng trưởng trong năm 2026 nhờ (1) Việt Nam ngày càng củng cố vai trò mắt xích trong chuỗi cung ứng toàn cầu, hỗ trợ xuất khẩu duy trì tích cực, (2) Đa dạng hóa thị trường xuất khẩu giúp giảm rủi ro và tạo nền tảng tăng trưởng bền vững hơn, (3) Kinh tế nội địa tăng tốc với đầu tư, tiêu dùng và sản xuất khởi sắc, thúc đẩy nhu cầu vận tải trong nước. (4) Việc tái cấu trúc tuyến hải trình toàn cầu (tránh Biển Đỏ, hạn chế Panama) làm gia tăng vai trò các cảng trung chuyển khu vực Đông Nam Á.

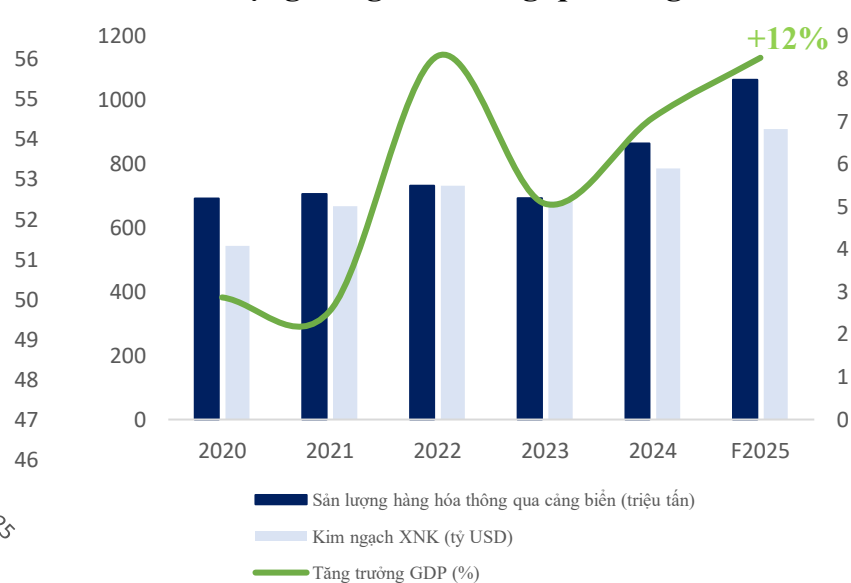
Vốn đầu tư nước ngoài FDI



PMI và IIP Việt Nam



Khối lượng hàng hóa thông qua cảng biển VN

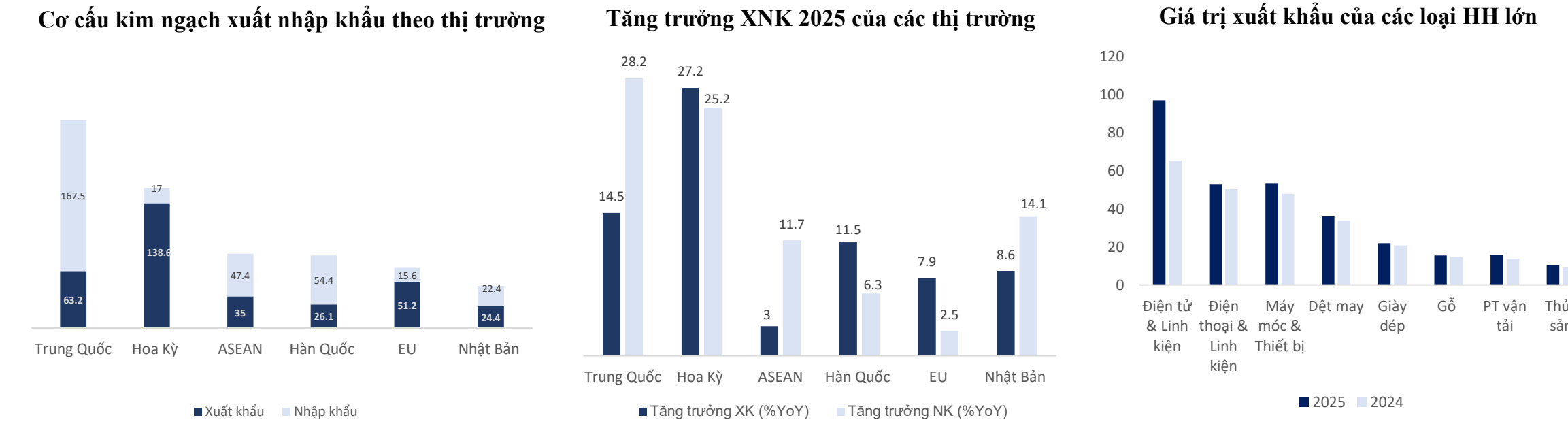


Nguồn: GSO, Vinamarine, GTJAS VN tổng hợp

FDI VÀ XNK CỦA VIỆT NAM TIẾP TỤC ĐÀ TĂNG TRƯỞNG TÍCH CỰC

Xuất khẩu duy trì tích cực trong các tháng cuối năm, cho thấy triển vọng tăng trưởng khả quan ngay cả sau giai đoạn cao điểm tích trữ hàng hóa (Frontloading) của Mỹ.

- Theo GSO, tính đến tháng 11/2025, tổng kim ngạch xuất nhập khẩu đạt 839.75 tỷ USD(+17.2% YoY), trong đó, giá trị xuất khẩu tăng 16.1% svck và nhập khẩu tăng 18.4% svck. Cán cân thương mại hàng hóa xuất siêu 20.53 tỷ USD. Tăng trưởng xuất nhập khẩu của Việt Nam tháng 11/2025 duy trì mức tăng trưởng hai con số (+15.6% svck)
- Về đối tác thương mại, với mức thuế quan lợi thế, Hoa Kỳ tiếp tục là thị trường xuất khẩu lớn nhất của Việt Nam với kim ngạch đạt 138.6 tỷ USD (chiếm 32.22% tổng kim ngạch xuất khẩu cả nước). Trung Quốc là thị trường nhập khẩu lớn nhất của Việt Nam, kim ngạch đạt 167.5 tỷ USD (chiếm 40.89% tổng kim ngạch nhập khẩu cả nước).
- Các mặt hàng xuất khẩu chủ đạo của Việt Nam duy trì đà tăng trưởng tốt, theo số liệu lũy kế 11 tháng năm 2025 do GSO công bố, Điện tử linh kiện tăng trưởng 13.4% với giá trị lên đến 96 triệu USD, Phương tiện vận tải tăng trưởng 12.6%, Thủy sản 12.6%, Máy móc thiết bị 11.6%...



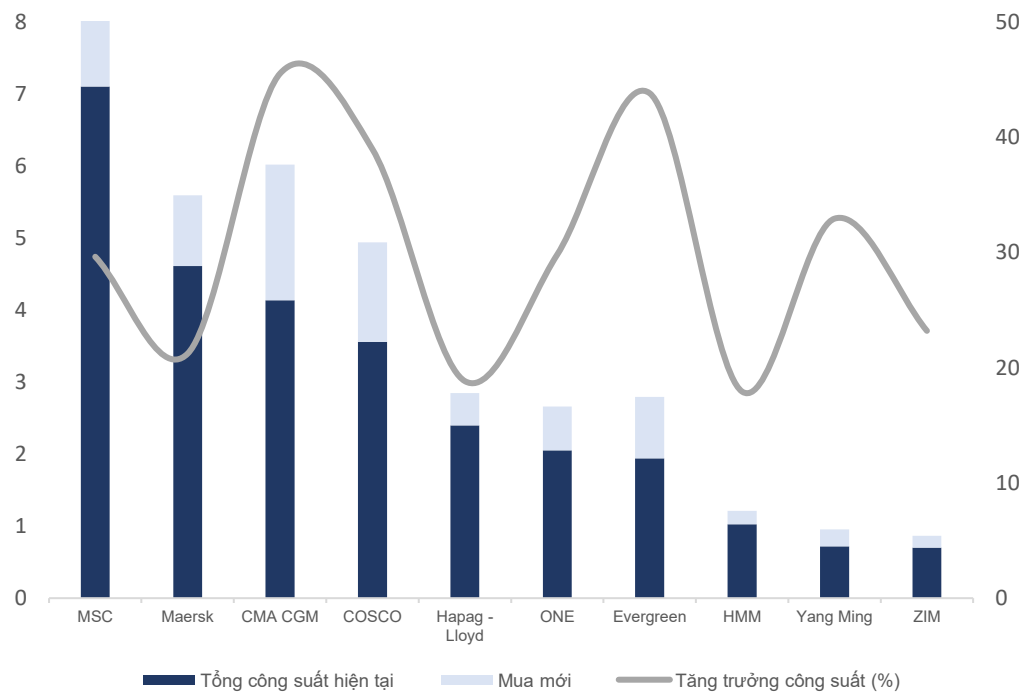
Dù vậy, chúng tôi cũng lưu ý tốc độ tăng trưởng xuất khẩu năm 2026 chậm lại, nhưng hoàn toàn có thể kỳ vọng mức tăng $\pm 10\%$.

Nguồn: Cục thống kê Việt Nam GSO, GTJAS VN tổng hợp

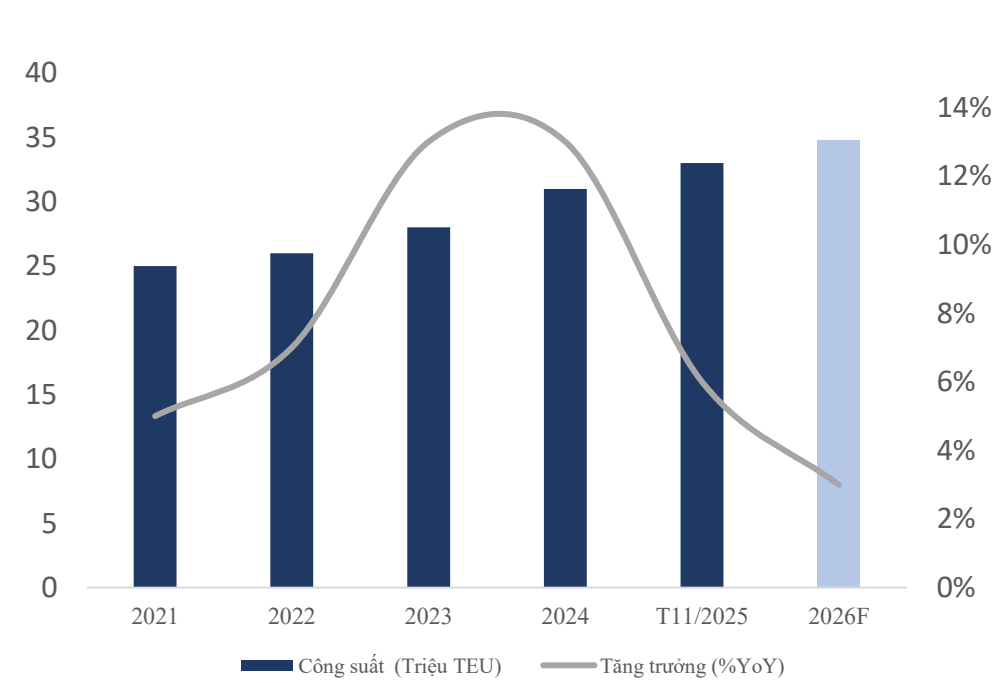
NGÀNH VẬN TẢI BIỂN TOÀN CẦU ĐỐI DIỆN NHIỀU SỨC ÉP NĂM 2026

- Theo Alphaliner, tính đến đầu T11/2025, toàn cầu có tổng cộng 7,487 tàu hoạt động, mức tăng trưởng công suất đội tàu container phù hợp với dự báo đầu năm của chúng tôi, đến nay đạt 33 triệu TEU (+10% so với đầu năm). Theo báo cáo mới nhất của Xeneta, **tổng công suất đội tàu container toàn cầu dự kiến tăng khoảng 3.6% trong năm 2026, trong khi nhu cầu vận chuyển chỉ tăng khoảng 3%**, gây sức ép giảm mạnh lên giá cước trên các tuyến thương mại trọng điểm toàn cầu.
- Top 10 hãng tàu container lớn nhất thế giới đang nắm phần lớn công suất toàn cầu (khoảng 84%), cho thấy mức độ tập trung rất cao của ngành, trong đó MSC, Maersk và CMA CGM giữ vai trò chi phối. Nửa đầu 2025, công suất đội tàu vẫn tiếp tục tăng nhờ tàu mới bàn giao, nhưng tốc độ tăng đã chậm lại so với năm trước, phản ánh nỗ lực điều tiết nguồn cung của các hãng. Song **rủi ro dư cung** vẫn hiện hữu, gây áp lực lên giá cước, giá thuê tàu.

Công suất của top 10 hãng tàu lớn nhất thế giới (cập nhật 11/2025)



Dự báo tăng trưởng công suất đội tàu container thế giới 2026F



Nguồn: Alphaliner

GIÁ CƯỚC VẬN TẢI BIỂN THẾ GIỚI TIẾP TỤC ĐÀ SUY GIẢM...

Giá cước vận tải biển thế giới tiếp tục đà giảm từ năm 2024, giữa năm có đợt tăng nhẹ do ảnh hưởng của mùa vụ, song vẫn quay lại quỹ đạo giảm nhờ sự phục hồi của kênh đào Suez và làn sóng tàu container mới bàn giao.

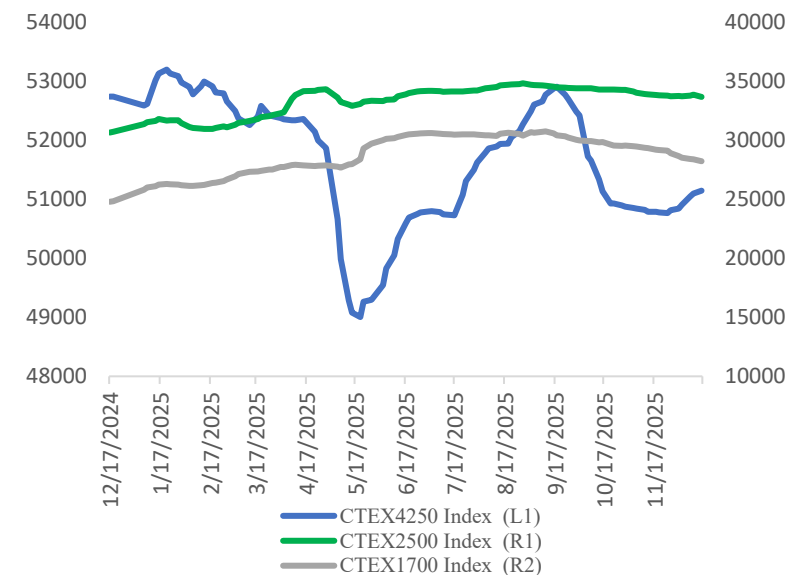
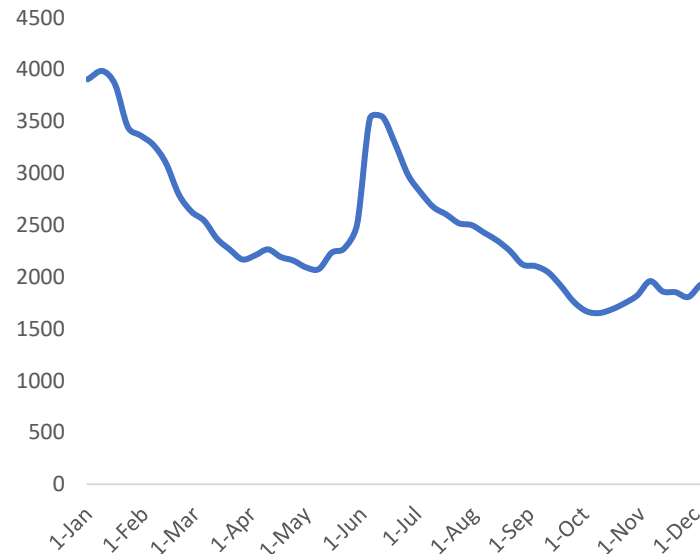
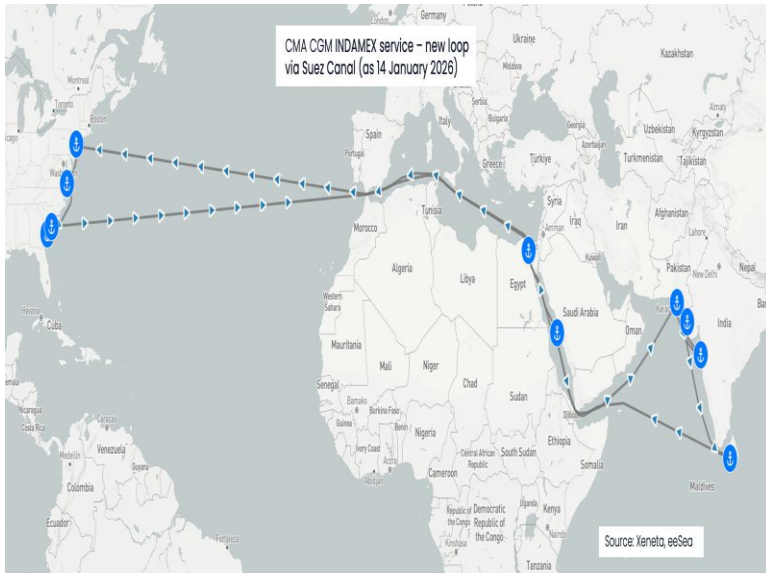
Đầu năm 2025, giá cước vận tải duy trì giảm do sự thích nghi nhanh chóng của các hãng tàu với sự gián đoạn luồng vận tải sau sự kiện tại Biển Đỏ. Nhìn vào tuyến thương mại đi Châu Âu, cũng như một số tuyến đi Trung Đông và Mỹ Latinh, đã có một quy luật mùa vụ thông thường là thị trường suy yếu từ tháng 1 đến tháng 5, sau đó tình trạng tắc nghẽn cảng ở châu Âu gia tăng vào tháng 6 và giá cước bắt đầu tăng lên. Tuy vậy, nguồn cung tàu tăng nhanh hơn cầu và sự hồi phục dần của kênh đào Suez đã làm dịu cú tăng nhẹ này. Sau khi thỏa thuận hòa bình Gaza được ký kết, chấm dứt căng thẳng ở khu vực biển đỏ, các tập đoàn hàng hải khổng lồ sẽ bắt đầu nối lại hoạt động vận tải qua kênh đào Suez trong tháng 12/2025. Điều này tạo điều kiện cho giá cước vận tải tiếp tục giảm trong trung hạn.

Ở mảng **cho thuê tàu định hạn**, chúng tôi nhận thấy sự phân hóa rõ rệt theo cỡ tàu, đi ngang đối với tàu nhỏ (1100-1700 TEU), giảm đáng kể đối với tàu cỡ trung bình, lớn (2500-4250 TEU). Hiện tượng này chủ yếu do ba nguyên nhân chính: **(1) Thay đổi chiến lược của các hãng** khi tập trung vào thuê các tàu gom hàng (Feeder); **(2) Nhu cầu hạ nhiệt trên các tuyến dài** gây áp lực trực tiếp lên phân khúc tàu trung bình, trong khi tàu nhỏ mang tính phòng thủ cao hơn; **(3) Quản lý năng lực mang tính phòng thủ** khiến tàu trung bình chịu áp lực giảm giá mạnh, trong khi tàu nhỏ giữ được vị thế thương lượng.

Tuyến Indamex qua kênh đào Suez dự kiến 1/2026 khởi hành

Giá cước vận tải Container thế giới (USD/40 ft)

Giá cước cho thuê tàu định hạn theo cỡ tàu (USD/ ngày)



Nguồn: Drewry, Xeneta, Bloomberg, GTJASVN tổng hợp

...NHƯNG DỰ SẼ TĂNG NHẸ VÀO CUỐI 2025, ĐI NGANG TRONG NĂM 2026

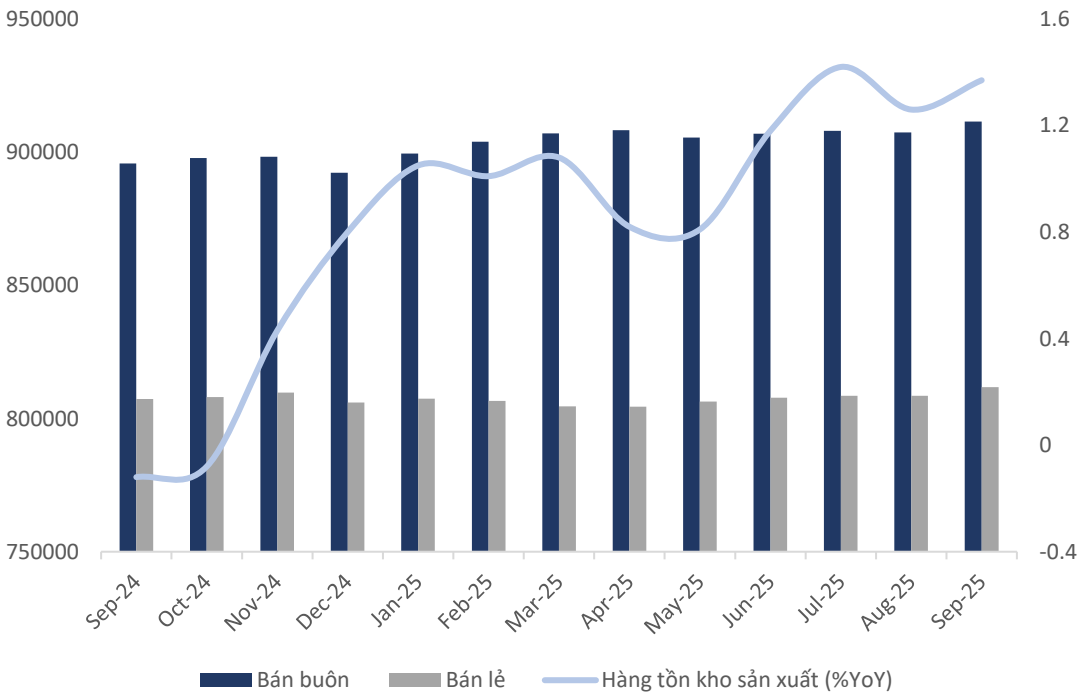
Theo Freightos Baltic Index, sau khi các hãng tàu đồng loạt áp dụng chính sách Tăng cước chung (GRIs) vào ngày 1/11, giá cước tăng đáng kể. Freightos và Hiệp hội bán lẻ Hoa Kỳ (NRF) chỉ ra ba nguyên nhân chính: (1) Chiến thuật GRI và blank sailing: Các hãng tàu đang chủ động rút chuyến để kiểm soát nguồn cung. Mục tiêu là giữ giá khỏi rơi về đáy như hồi tháng 10 - khi tuyến Á-Mỹ chạm mức thấp nhất trong năm; (2) Việc Tòa án Tối cao Mỹ xem xét tính hợp pháp của việc áp thuế theo Đạo luật IEEPA khiến các doanh nghiệp nhập khẩu tạm dừng hàng chờ kết quả. Điều này tạo ra các “đợt dồn đơn” và dao động bất thường trong chuỗi cung ứng; (3) Dư cung tàu

Mặc dù khủng hoảng dư cung vẫn chưa kết thúc, việc tăng giá vào cuối năm thể hiện sự nỗ lực điều tiết của các hãng tàu nhằm giữ lợi nhuận. Trong ngắn hạn giá dự kiến sẽ nhích nhẹ vào cuối năm 2025 và đầu năm 2026. Tuy vậy, trong dài hạn, giá dự kiến sẽ đi ngang trong năm 2026.

Giá cước các tuyến vận tải từ Châu Á (Cập nhật 1/11)

Tuyến vận tải	Mức tăng	Giá trung bình	Ghi chú
Châu Á – Mỹ (Bờ Tây)	+48 %	~3.000 USD/FEU	GRI đợt 1/11, có xu hướng hạ nhẹ cuối tuần
Châu Á – Mỹ (Bờ Đông)	±0%	~4.000 USD/FEU	Ổn định so với tháng 10
Châu Á – Châu Âu	+9%	~2.500 USD/FEU	GRI đầu tháng
Châu Á – Địa Trung Hải	+24 %	~2.837 USD/FEU	Một số hãng thông báo GRI giữa tháng để đạt mốc 3.000 USD/FEU

Hàng tồn kho Mỹ gia tăng phản ánh chiến lược chủ động tích trữ nhằm giảm rủi ro từ biến động thuế quan



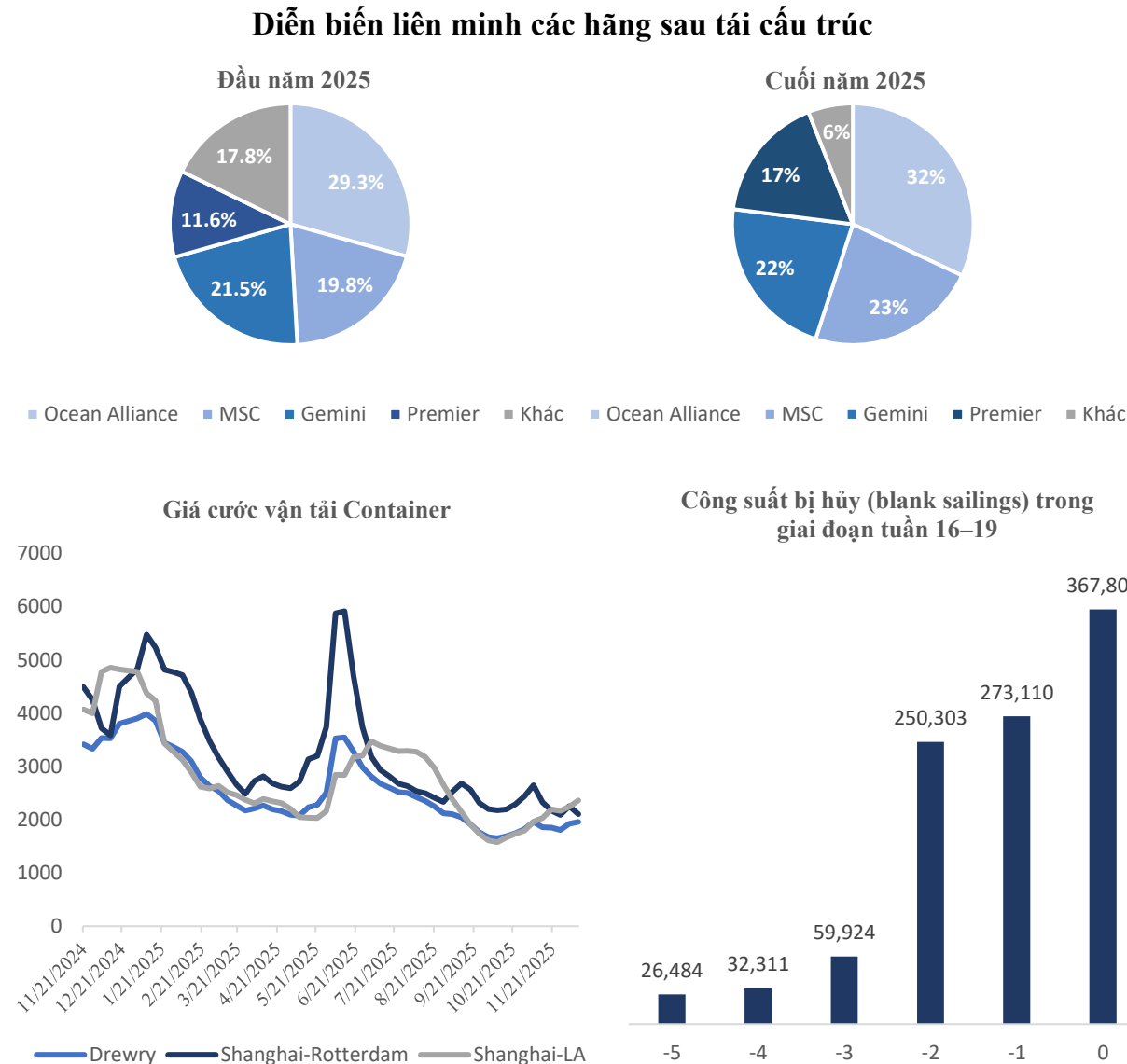
Nguồn: Bloomberg, Freightos, MacroMicro GTJASVN tổng hợp

ÁP LỰC CẠNH TRANH TĂNG CAO SAU TÁI CẤU TRÚC LIÊN MINH HĂNG

Từ sau “Cuộc cải cách” liên minh các hãng và đầu năm 2025 đã khiến cho thị trường container trở nên linh hoạt hơn và tính cạnh tranh được đẩy cao hơn bao giờ hết. MSC tiếp tục là hãng khai thác tuyến Á – Âu lớn nhất về công suất, với đội tàu đạt 1.78 triệu TEU vào tháng 11, tương đương 22.7% thị phần.

Cước vận tải và thuê tàu chịu áp lực cạnh tranh mạnh hơn so với thời kỳ 2M Alliance: Việc MSC và ba liên minh chiếm hơn 80% thị phần tạo ra áp lực cạnh tranh lớn cho các hãng tàu nhỏ và độc lập. Sự cạnh tranh tăng lên được khuếch đại bởi ba cơ chế chính: (1) **Đấu giành slot & re-routing** khi mạng lưới liên minh thay đổi (các hãng phải trả phí slot cao hơn hoặc giảm giá để giữ thị phần), (2) **Áp lực cung từ tàu mới** và chuyển dịch về tàu cỡ trung làm hạ giá biên cho tàu lớn, và (3) **Suy giảm nhu cầu tuyến chính do chính sách thuế và cắt dịch vụ:** Chính sách thuế khiến cho giá XNK tăng, các doanh nghiệp có xu hướng trì hoãn đơn, giảm quy mô đơn hàng, điều này khiến cầu tàu lớn trên tuyến dài không tăng tương xứng với công suất, gây áp lực lên giá.

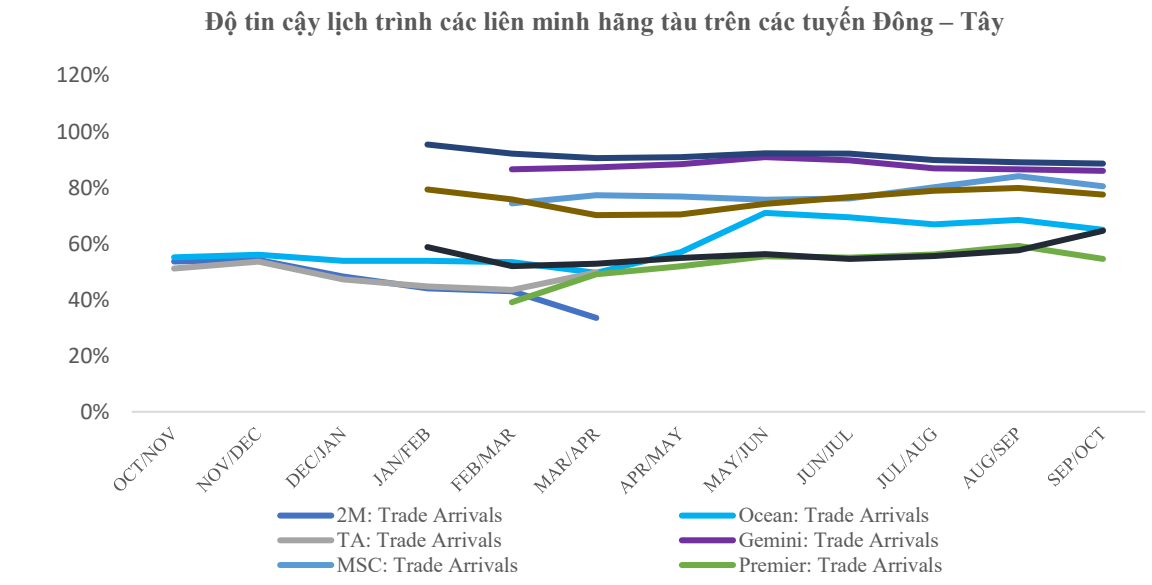
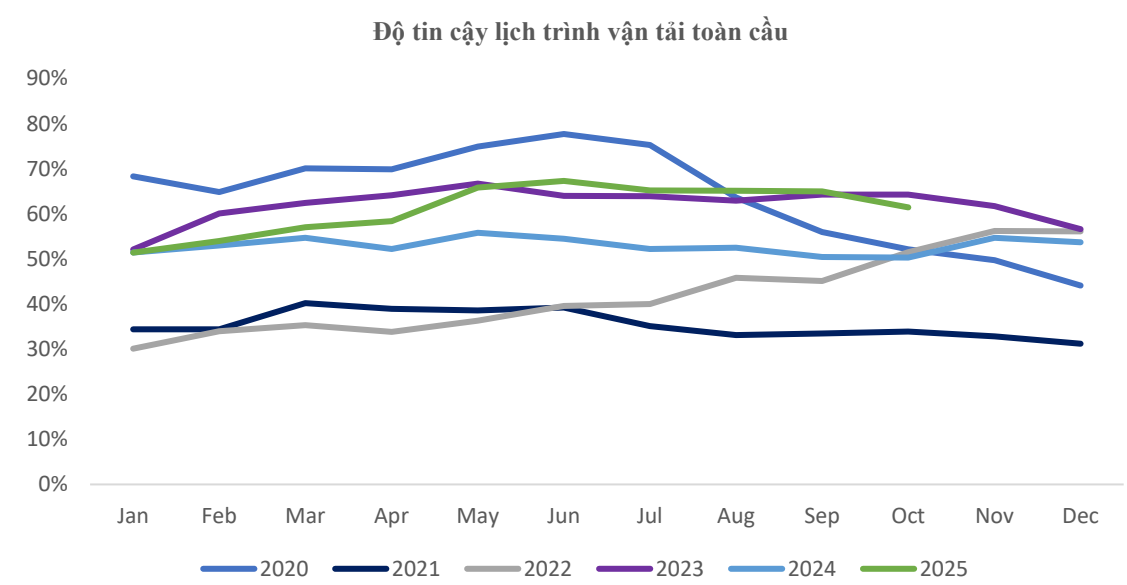
Lịch trình và dịch vụ tuyến thay đổi: Theo dữ liệu Sea-Intelligence, tỉ lệ hủy chuyến trên tuyến xuyên Thái Bình Dương đã tăng nhanh, với khả năng tới 35–42% công suất bị hủy vào một số tuần bắt đầu từ đầu tháng 5/2025. Việc tái cấu trúc mạng lưới của Ocean Alliance, bao gồm giảm số lần ghé cảng và kéo dài hành trình khiến một số tuyến truyền thống bị loại hoặc dẫn đến tăng thời gian trung chuyển và thay đổi kế hoạch vận hành.



Nguồn: Sea-Intelligent, GTJASVN tổng hợp

CƠ HỘI HAY THÁCH THỨC CHO NGÀNH CẢNG BIỂN VIỆT NAM?

Trong năm 2025, độ tin cậy lịch trình vận tải container toàn cầu chỉ dao động quanh 60–65% trong nửa đầu năm và giảm dần về cuối năm. Trên các tuyến Đông – Tây, nơi Việt Nam gắn chặt với dòng chảy thương mại, các liên minh lớn như MSC/Gemini duy trì độ tin cậy cao hơn, khoảng 80–90%, trong khi các liên minh khác chỉ quanh 50–65% và biến động mạnh hơn trong giai đoạn tái cấu trúc mạng lưới đầu năm. Điều này khiến lượng tàu và hàng qua các cảng Việt Nam, đặc biệt tại Cái Mép – Thị Vải và Cát Lái, trở nên kém ổn định, xuất hiện hiện tượng dồn chuyển – trống chuyển theo tuần, gây khó khăn cho kế hoạch khai thác bến bãi và làm hiệu suất sử dụng hạ tầng biến động. Tuy nhiên, việc các hãng cắt giảm số cảng ghé và tập trung vào ít cảng hub cũng mở ra cơ hội cho các cảng nước sâu của Việt Nam tham gia sâu hơn vào vai trò trung chuyển khu vực, nhất là khi Việt Nam vẫn là mắt xích quan trọng trên tuyến Đông – Tây.



Dự án Cảng trung chuyển quốc tế Cần Giờ đã được phê duyệt chủ trương đầu tư và đưa vào quy hoạch quốc gia theo quyết định số 148/QĐ-TTg ngày 16/01/2025, và đang trong giai đoạn chọn nhà đầu tư và hoàn thiện thủ tục. Cảng đã chính thức được bổ sung vào Quy hoạch hệ thống cảng biển Việt Nam giai đoạn 2021–2030, tầm nhìn 2050. Sự xuất hiện của siêu cảng sẽ nâng vị thế của Việt Nam trong mạng lưới vận tải biển toàn cầu, tăng sức cạnh tranh cho cụm cảng phía Nam, giảm nguy cơ bị loại khỏi các tuyến Đông – Tây khi các hãng tàu cắt giảm số lần cảng ghé, đồng thời giảm áp lực cho các cảng hiện hữu.

Nguồn: Sea-Intelligent, GTJASVN tổng hợp

XU HƯỚNG DỊCH CHUYỂN SANG CẢNG NƯỚC SÂU NGÀY MỘT RÕ RỆT

Nương theo xu hướng Blank sailing của các hãng tàu, Việt Nam tập trung đầu tư vào các dự án cảng nước sâu nhằm nâng cao vị thế của cảng trong khu vực. Trong bối cảnh áp lực cạnh tranh tăng cao, xu hướng tàu container ngày càng cỡ lớn và mạng lưới tuyến tinh gọn, cảng nước sâu là một nước đi đúng đắn trong dài hạn.

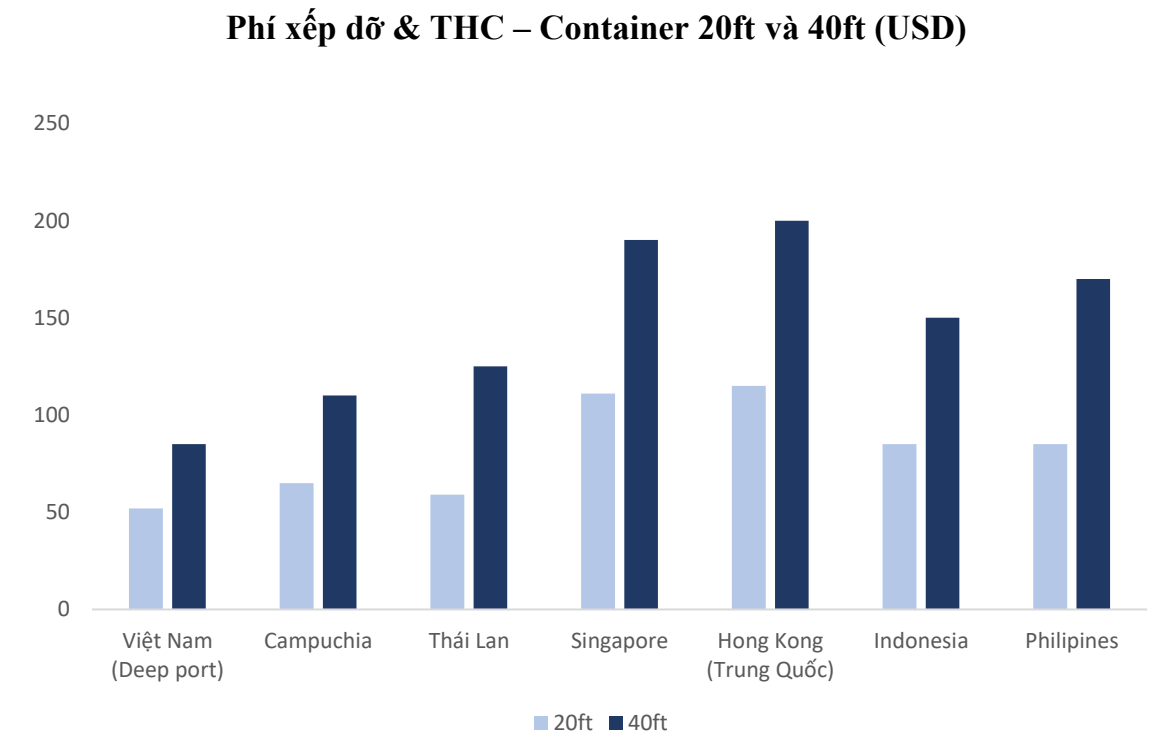
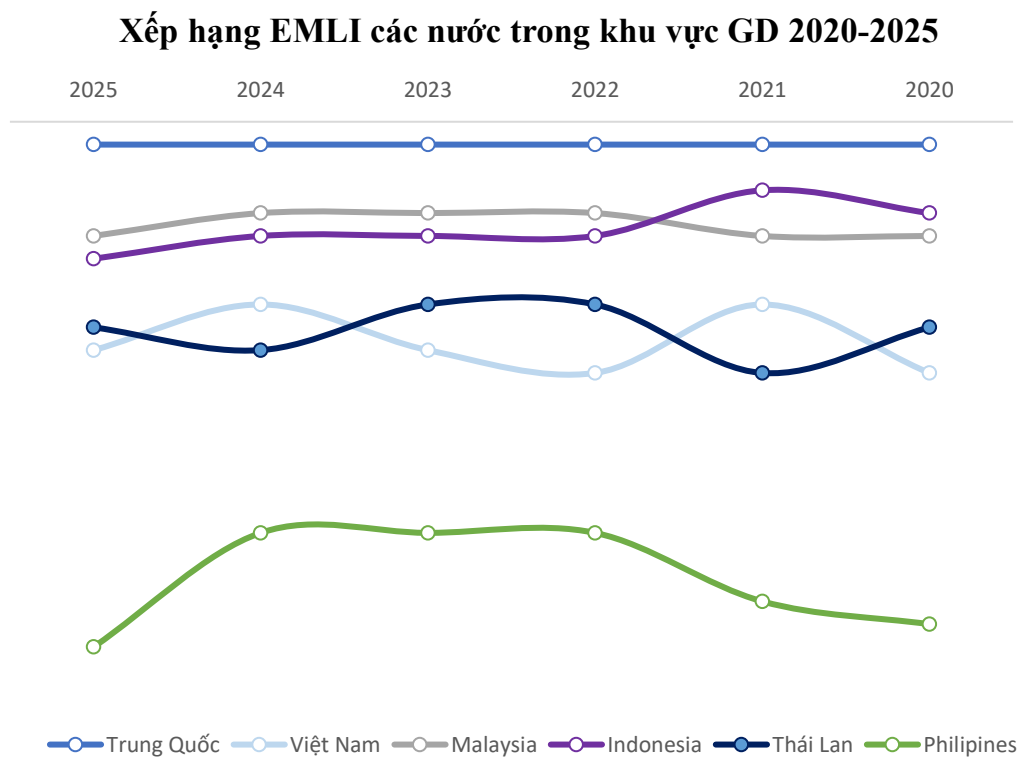
Bến cảng	Chủ đầu tư	Vốn đầu tư	Công suất (Triệu TEU)	Cỡ tàu (TEU)	Năm hoạt động dự kiến
Bến container số 7-8 tại khu bến cảng Lạch Huyện (Hải Phòng)	SGP (CMA tham gia đầu tư)	~13.000 tỷ đồng (CMA cam kết rót 600 triệu USD)	1,9	12.000 - 18.000	2028
Cảng nước sâu Cửa Lò (Nghệ An)	Công ty CP Đầu tư Phát triển Vận tải Quốc tế	~9.000 tỷ đồng	0.7	7.000–15.000	2028-2030
Cảng nước sâu container Liêu Chiểu (Đà Nẵng)	Liên doanh Hateco & APM Terminals (Hà Lan)	~1.76 tỷ USD	0.5	18.000	2028
Cảng nước sâu hỗ trợ tuyến Đông – Tây (Quảng Trị)	Công ty cổ phần liên doanh Cảng quốc tế Mỹ Thủy (MTIP)	~4,500 tỷ đồng	2.5	7.000–8.500	Q4/2025 – Q2/2026 (4 bến)

Cảng Container Quốc tế Hateco Hải Phòng (dự án Bến số 5 và số 6 - Khu bến cảng Lạch Huyện) do tập đoàn Hateco đầu tư bắt đầu hoạt động vào tháng 4/2025. Cũng chỉ sau 1 tháng, bến số 3, 4 cảng nước sâu Lạch Huyện của PHP đã chính thức đi vào hoạt động. Ngay sau khi khánh thành, cảng đã đón chuyển tàu thử nghiệm đầu tiên của MSC. Điều này góp phần thu hút các tuyến vận tải hàng hải quốc tế trực tiếp đến Châu Âu và Châu Mỹ. Nhờ vậy mà năm 2025 trở thành một năm rực rỡ với cảng Hải Phòng, khi lần đầu tiên, một cảng biển tại phía Bắc Việt Nam đạt sản lượng trên 2 triệu TEU container.

Nguồn: VPA, GTJASVN tổng hợp và ước tính

XU HƯỚNG DỊCH CHUYỂN SANG CẢNG NƯỚC SÂU NGÀY MỘT RÕ RỆT

- Theo Chỉ số Logistics Thị trường Mới nổi (EMLI) của Agility, Việt Nam đã bứt phá mạnh mẽ khi vươn lên top 10 toàn cầu vào năm 2025, đồng thời gia nhập **nhóm 5 thị trường logistics hàng đầu châu Á**. Động lực chính đến từ sự cải thiện rõ rệt của tiêu chí “Cơ hội Logistics Quốc tế”, với điểm số tăng từ 4.89 lên 5.81, phản ánh nhu cầu logistics xuyên biên giới ngày càng lớn và năng lực điều phối chuỗi cung ứng quốc tế được nâng cao. Với đà đầu tư vào cảng nước sâu và hạ tầng hỗ trợ, chúng tôi kỳ vọng Việt Nam có thể vươn lên vị trí thứ 9 trong kỳ xếp hạng EMLI năm 2026.
- Đề xuất tăng phí xếp dỡ tại các cảng nước sâu của Việt Nam:** Trước tình trạng phí xếp dỡ tại thấp hơn nhiều so với mặt bằng khu vực (dù đã tăng 10% đầu năm 2024), các nhà khai thác cảng tại Việt Nam đã gửi đề xuất lên Bộ Giao thông Vận tải để tăng phí xếp dỡ và đang chờ phê duyệt. Hiện tại, mức tăng phí 10–15% đang được xem xét đối với các cảng nước sâu. Mức tăng phí này được nhận xét là phù hợp và không làm suy yếu khả năng cạnh tranh của cảng Việt Nam.

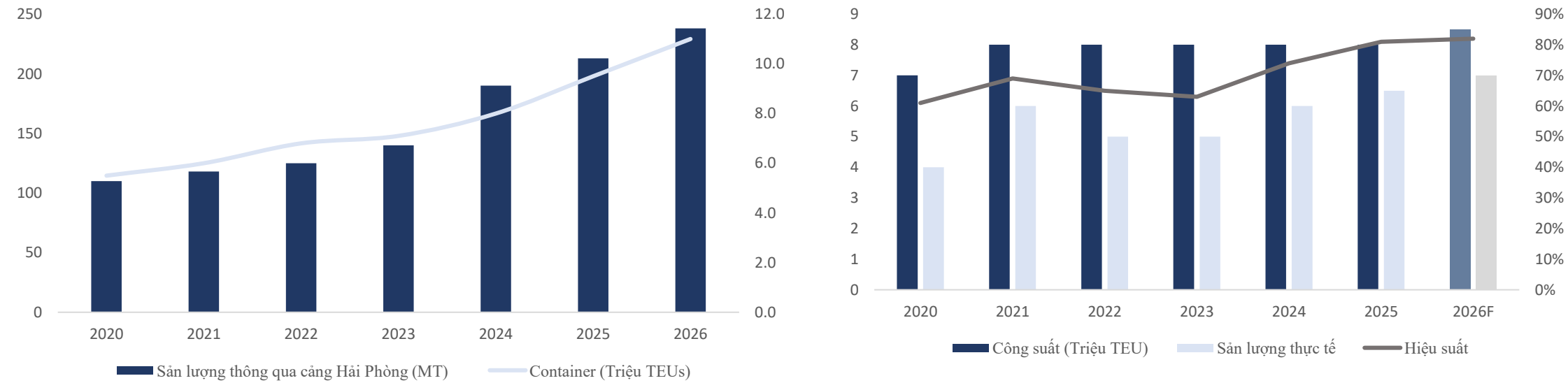


Nguồn: Agility, GTJASVN tổng hợp

SẢN LƯỢNG TĂNG KỶ LỤC, KỲ VỌNG TIẾP TỤC TĂNG NHẸ TRONG 2026

- Sản lượng hàng hóa qua hệ thống cảng biển Hải Phòng tăng cao**, ước cả năm 2025 đạt 213 triệu tấn, tăng 12% so với cùng kỳ. Năm 2026, Hải Phòng đặt mục tiêu sản lượng hàng hóa thông qua cảng **đạt 238 triệu tấn (tăng trưởng 19%)**. Ngày 14/12, tại bến số 3 và số 4 khu bến cảng Lạch Huyện, Công ty cổ phần Cảng Hải Phòng chính thức đón TEU thứ 2 triệu thông qua Cảng Hải Phòng trong năm 2025. Chúng tôi kỳ vọng xu hướng tăng sản lượng sẽ tiếp tục trong năm 2026, nhờ vào sự phát triển của các dự án khu phi thuế quan, trung tâm logistics và kết nối đường sắt/ đường bộ dự sẽ đi vào hoạt động trong năm 2026, tuy vậy mức tăng được đánh giá là khá khiêm tốn.
- Chúng tôi dự đoán bức tranh cụm cảng Hải Phòng năm 2026 với ba thay đổi chính: **(1) Công suất tăng chậm, ưu tiên khai thác chiều sâu hơn mở rộng nông**: Hiện tại có nhiều kế hoạch khởi công cảng mới song đa số chưa đi vào hoạt động trong năm 2026 nên việc công suất tăng nhẹ lên 8.5 triệu TEUs chủ yếu nhờ tối ưu bến bãi, thiết bị và kết nối hậu phương (Đường bộ và logistics). **(2) Tăng trưởng ổn định, cạnh tranh cao**: Sản lượng thông qua ước ~7,0 triệu TEU (+7–8% YoY), được hỗ trợ bởi FDI miền Bắc, dịch chuyển chuỗi cung ứng và mở rộng tuyến xa. Tuy nhiên, blank sailing và cạnh tranh giữa các cảng trong khu vực khiến tốc độ tăng trưởng ở mức vừa phải, khó bứt phá mạnh. **(3) Hiệu suất & quy hoạch: cải thiện nhưng chưa chạm trần**: Hiệu suất khai thác dự kiến duy trì ~82%, cao hơn trung bình lịch sử nhưng khó vượt xa do áp lực dư cung đội tàu và tái cấu trúc mạng lưới tuyến. Quy hoạch tập trung giảm vai trò khu sông Cấm, tăng vai trò Lạch Huyện, đi kèm phát triển khu logistics, ICD và kết nối đường bộ–đường sắt, tạo nền tảng tăng trưởng bền vững giai đoạn sau 2026.

Hiệu suất cụm cảng Hải Phòng



Nguồn: VPA, GTJASVN tổng hợp và ước tính

ĐÓN ĐẦU CƠ HỘI DỊCH CHUYỂN LUỒNG VẬN TẢI TRONG KHU VỰC

Chính phủ Việt Nam chủ trương đón đầu xây dựng các dự án cảng biển, khu thuế quan, khu thương mại tự do: Đón đầu sự xuất hiện của một đối thủ đáng gờm, Việt Nam đẩy mạnh tiến độ xây dựng các dự án Cảng Đồ Sơn, Cụm cảng Cái Mép Hạ, siêu cảng Cần Giờ (chúng tôi đã đề cập ở báo cáo trước), đồng thời chính phủ liên tiếp thông qua các dự án logistics với mục tiêu kéo dòng hàng hóa quốc tế vào Việt Nam. Đến cuối năm 2025, có tổng 19 dự án xây dựng kết cấu hạ tầng hàng hải với tổng nhu cầu vốn dự kiến 43,300 tỷ đồng đã được Bộ xây dựng thông qua.

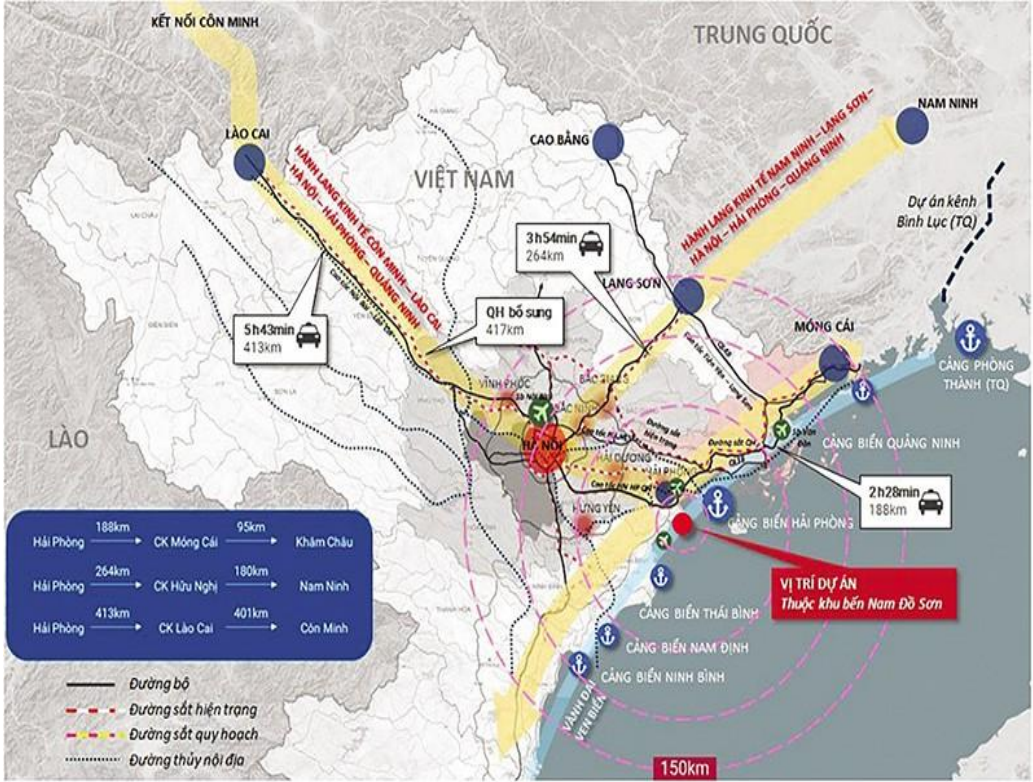
Với vị trí địa lý thuận lợi và hệ thống đường bộ liên thông các nước trong khu vực, chúng tôi kỳ vọng đây chính là **cơ hội để Việt Nam thâm nhập sâu hơn vào hệ thống hàng hải quốc tế.**

Các dự án trọng điểm quốc gia dự sẽ đi kèm với nhiều ưu đãi, đây chính là cơ hội cho các doanh nghiệp đủ điều kiện và tiêu chí để nhận các dự án này.

Các dự án trọng điểm quốc gia kỳ vọng nâng cao vì thế ngành

Vị trí Dự án Khu bến cảng và Trung tâm logistics Nam Đồ Sơn

Dự án	Diện tích	Tiến độ	Ý nghĩa
Khu phi thuế quan – Logistics Xuân Cầu (Lạch Huyện, Hải Phòng)	752 ha	Được phê duyệt từ 2021. Giai đoạn 1 dự kiến hoàn thành năm 2025, giai đoạn tiếp theo đến 2030 và 2033.	Dự kiến trở thành trung tâm logistics quốc tế tại miền Bắc, kết nối trực tiếp với các tuyến xuất nhập khẩu biển sâu.
Dự án Khu bến cảng và Trung tâm logistics Nam Đồ Sơn (FTZ Hải Phòng)	6,292 ha	Đã được phê duyệt vào 10/2025 và sẽ triển khai giai đoạn đầu 2025–2030, tập trung xây dựng hạ tầng cốt lõi và cơ chế đặc biệt.	Động lực tăng trưởng mới, nâng cao hiệu quả chuỗi cung ứng liên vùng
Khu kinh tế ven biển phía Nam	20,000 ha	Đã đệ trình tháng 9/2025, xây dựng hạ tầng trong giai đoạn 2026–2030.	Tạo ra hệ sinh thái logistics – công nghiệp – cảng quốc tế ở quy mô lớn cho miền Bắc và quốc gia

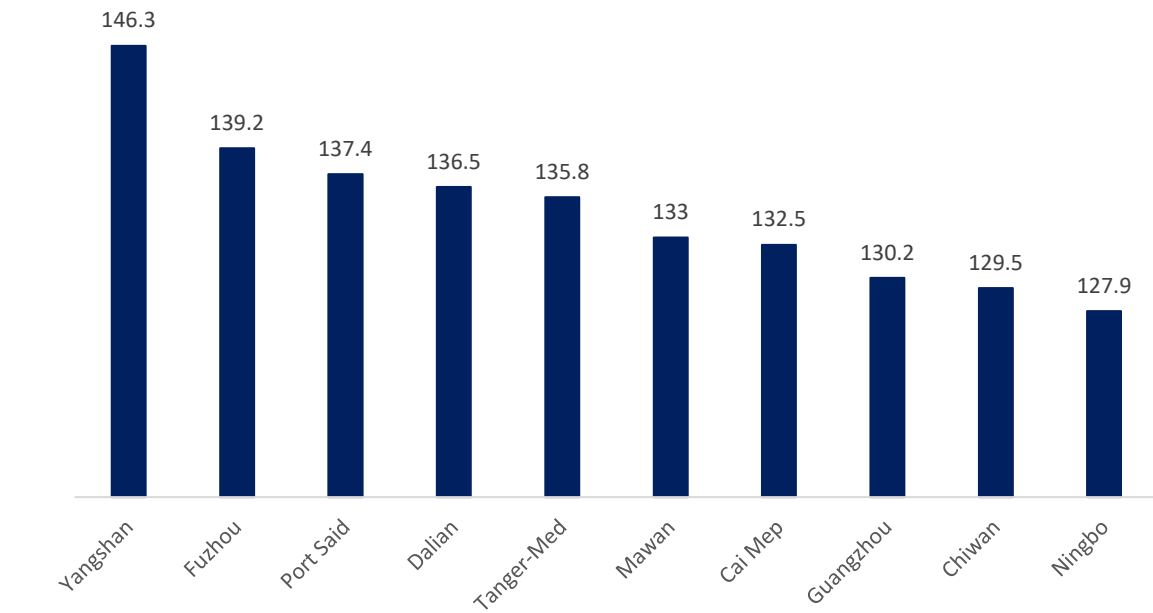


Nguồn: tinnhanhchungkhoan, GTJASVN tổng hợp

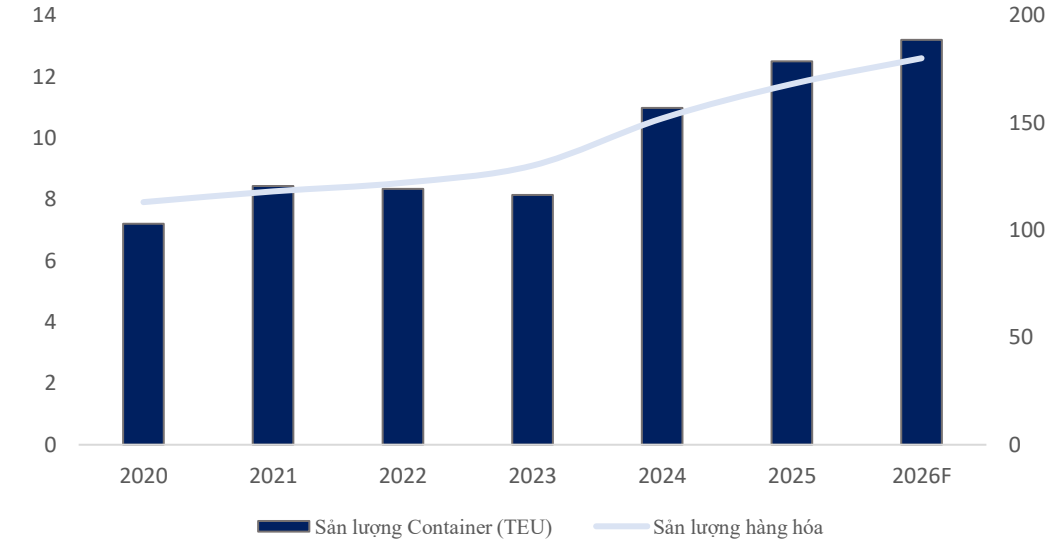
CỤM CẢNG CM-TV: DỰ ĐỊA HÀNG HÓA ĐƯỢC CÙNG CỐ SAU SÁP NHẬP

- Trong 9 tháng năm 2025, tổng sản lượng hàng hóa tàu mẹ thông qua cụm cảng Cái Mép - Thị Vải đạt **5,6 triệu TEUs, tăng 18%** so với cùng kỳ năm 2024. Sau khi Bà Rịa – Vũng Tàu chính thức sáp nhập và TP. HCM tháng 7/2025, Cảng CM-TV trở thành “động mạch” logistics chính yếu cho siêu đô thị. Chúng tôi dự kiến việc tích hợp hoàn chỉnh với sân bay, đường bộ và đường sắt sẽ mang đến luồng hàng hóa đổ về cảng ấn tượng, dự kiến đạt 180 triệu TEU trong năm 2026.
- Dự án cao tốc Biên Hòa – Vũng Tàu, tuyến đường sắt Biên Hòa – Vũng Tàu đang trong lộ trình triển khai và dự sẽ đóng vai trò then chốt, cùng với cảng CM-TV tạo ra hạ tầng đa phương thức. Nguồn cung trong năm 2026 dự sẽ không tăng mạnh do các dự án (cảng Cần Giờ) vẫn đang trong quá trình hoàn tất thủ tục, nên sự xuất hiện của luồng hàng xuất nhập khẩu từ khu vực công nghiệp Đông Nam Bộ được kết nối trực tiếp về cụm cảng CM-TV sẽ góp phần cải thiện sản lượng và làm dịu cạnh tranh trong năm 2026.
- Hiện tại, cảng CM-TV sở hữu 35 bến cảng, trong đó 22 bến đang vận hành hiệu quả, tổng công suất lên đến 117.8 triệu tấn/năm và xử lý 6.8 triệu TEU container mỗi năm. Theo thông tin được Ngân hàng thế giới và S&P Global Market Intelligence công bố vào cuối tháng 9/2025, **Cụm cảng Cái Mép - Thị Vải giữ vị trí thứ 7 thế giới** về chỉ số hiệu suất cảng container giai đoạn 2020 - 2024, vượt qua nhiều cảng lớn như Singapore, Hong Kong hay Tanjung Pelepas (Malaysia).

Top 10 cảng có chỉ số CPPI cao nhất



Luồng hàng hóa qua cảng CM-TV tiếp tục đà tăng



Nguồn: S&P Global Market Intelligence, GTJASVN tổng hợp



CỔ PHIẾU KHUYẾN NGHỊ

HAH- MUA TP 70,000VND (+15.3%)

GMD- TÍCH LŨY TP 68,500VND (+10.8%)

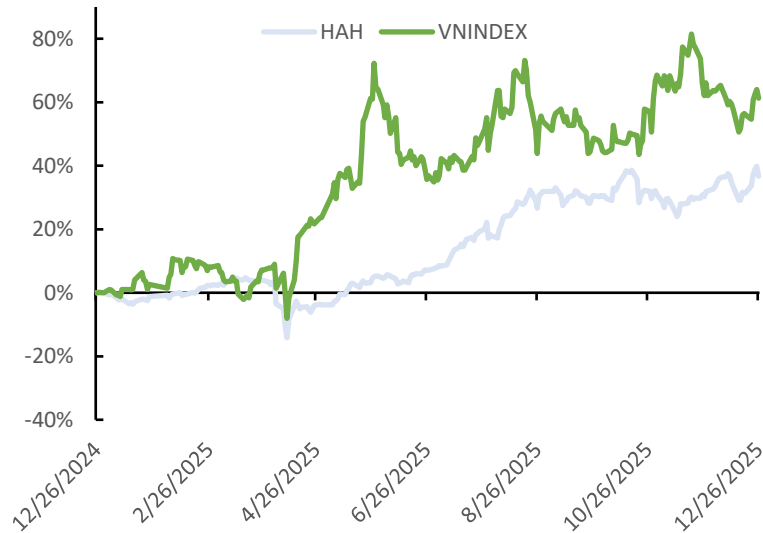
VSC- TÍCH LŨY TP 23,000VND (+13.3%)





CTCP VẬN TẢI VÀ XẾP DỠ HẢI AN (HOSE: HAH)

Diễn biến giá cổ phiếu



Thông tin cổ phiếu (30/12/2025)

Giá hiện tại (VND)	60,700
Biến động giá 52T	34,200 – 67,500
Khối lượng GDBQ 52T	2,532,747
Vốn hóa (tỷ đồng)	10,266.76
P/E	8.4
P/B	2.02

Nguồn: Bloomberg, GTJASVN tổng hợp

TỔNG QUAN DOANH NGHIỆP

Công ty cổ phần Vận tải và xếp dỡ Hải An (HAH) là doanh nghiệp hoạt động tích hợp trong lĩnh vực vận tải container, khai thác cảng và logistics. Hiện HAH sở hữu đội tàu container hiện đại gồm 18 tàu với công suất 29,300 TEU, cùng với cảng Hải An tại Hải Phòng có khả năng xử lý 600,000 TEU/năm, tập trung khai thác các tuyến nội địa và Nội Á, đồng thời vận hành cảng Hải An và hệ thống depot tại khu vực Đình Vũ (Hải Phòng). HAH dự kiến sẽ tiếp tục tăng quy mô đội tàu và tiếp tục mua tàu mới trong năm 2026.

LUẬN ĐIỂM ĐẦU TƯ

Động lực chính thúc đẩy tăng trưởng lợi nhuận mạnh mẽ đến từ việc bổ sung ba tàu mới (Gama, Zeta, Haian Iris) vào khai thác, trong bối cảnh giá cước vận tải container nội Á được dự báo phục hồi, chúng tôi kỳ vọng doanh thu mảng vận tải có thể tăng 12–18% trong năm 2026.

Việc bắt tay với VSC tạo hiệu ứng cộng hưởng: Việc hợp tác chiến lược với VSC giúp HAH ổn định sản lượng, giảm thời gian chờ bến và tăng vòng quay tàu, qua đó nâng hiệu quả khai thác đội tàu. Ngoài ra, mô hình tích hợp tàu – cảng – logistics giúp HAH duy trì lợi thế cạnh tranh về chi phí, đặc biệt trong bối cảnh cạnh tranh gia tăng tại các tuyến nội Á.

Giá cước cho thuê tàu định hạn duy trì cao trong đầu năm 2026: Bất chấp thỏa thuận ngừng bắn giữa Israel và Hamas có hiệu lực, chúng tôi dự đoán giá thuê tàu định hạn vẫn sẽ neo cao trong những tháng đầu năm phản ánh sự thận trọng của các hãng tàu, và rủi ro địa chính trị chưa thực sự được loại bỏ hoàn toàn. Theo đó, giá thuê tàu container cỡ nhỏ - trung bình được kỳ vọng cao hơn khoảng 8–12% so với mức bình quân cuối 2025, hỗ trợ tích cực cho doanh thu và lợi nhuận mảng cho thuê tàu của HAH.

KHUYẾN NGHỊ

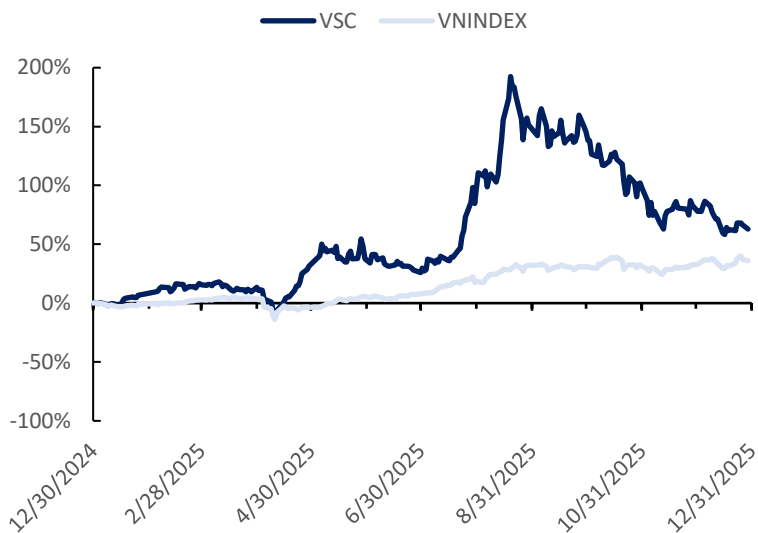
Chúng tôi khuyến nghị **MUA** cổ phiếu **HAH** với giá mục tiêu **70,000 VND/cổ phiếu** tương đương mức Upside +15.3% so với giá đóng cửa ngày 30/12/2025 dựa trên 2 phương pháp FCFF và P/E

RỦI RO ĐẦU TƯ

Chính sách thuế quan của tổng thống Trump khiến khối lượng hàng hóa xuất khẩu có thể không đạt kỳ vọng.

Giá cước vận tải biển thế giới suy giảm sau giai đoạn tăng nóng do ảnh hưởng bởi căng thẳng địa chính trị.

Diễn biến giá cổ phiếu



Thông tin cổ phiếu (30/12/2025)

Giá hiện tại (VND)		20,300
Biến động giá 52T	10,800 – 36,200	
Khối lượng GDBQ 52T	9,297,998	
Vốn hóa (tỷ đồng)	7,599.72	
P/E	17.2	
P/B	1.29	

Nguồn: Bloomberg, GTJASVN tổng hợp

TỔNG QUAN DOANH NGHIỆP

CTCP Container Việt Nam (VSC) là một trong những doanh nghiệp khai thác cảng có quy mô và tuổi đời hàng đầu Việt Nam. Công ty hoạt động chủ yếu ở khu vực sông Cấm, Hải Phòng, nơi có hoạt động giao thương sầm uất nhất phía Bắc. Hiện tại VSC đang khai thác hệ thống 4 cảng, với tổng công suất 1.6 triệu TEU/năm, lớn nhất tại khu vực sông Cấm. VSC sở hữu hệ sinh thái logistics khép kín bao gồm: khai thác cảng, vận tải, dịch vụ kho bãi. Hiện tại, VSC đang đẩy mạnh việc mở rộng hệ sinh thái cảng biển – logistics thông qua việc gia tăng tỷ lệ sở hữu tại CTCP vận tải và xếp dỡ Hải An và bất động sản KCN.

LUẬN ĐIỂM ĐẦU TƯ

Động lực tăng trưởng chính đến từ mở rộng công suất và cụm cảng kép: Thương vụ M&A cảng Nam Hải Đình Vũ là một bước ngoặt tăng trưởng của VSC khi nâng công suất lên 1.6 triệu TEU/năm (+60%), hiệu quả vận hành và khai thác công suất được cải thiện nhờ hình thành cụm cảng kép VIP-NHĐV. Chúng tôi kỳ vọng VSC sẽ nâng thị phần lên 30% cụm cảng Hải Phòng, làm tăng khả năng cạnh tranh trong bối cảnh dư thừa công suất.

Lợi nhuận trong ngắn hạn từ hoạt động tài chính: VSC thành công nâng số cổ phiếu HAH lên 40.5 triệu, chiếm gần 24% vốn tại HAH. Sau khi xem xét triển vọng của HAH trong năm tới, chúng tôi kỳ vọng lợi nhuận từ hoạt động tài chính tăng 10-15% YoY.

Dự phóng KQKD 2026: sản lượng xếp dỡ +6%, kho bãi CFS tăng trưởng 8%, vận tải đường bộ 6% và doanh thu +8% năm 2026.

KHUYẾN NGHỊ: TÍCH LŨY

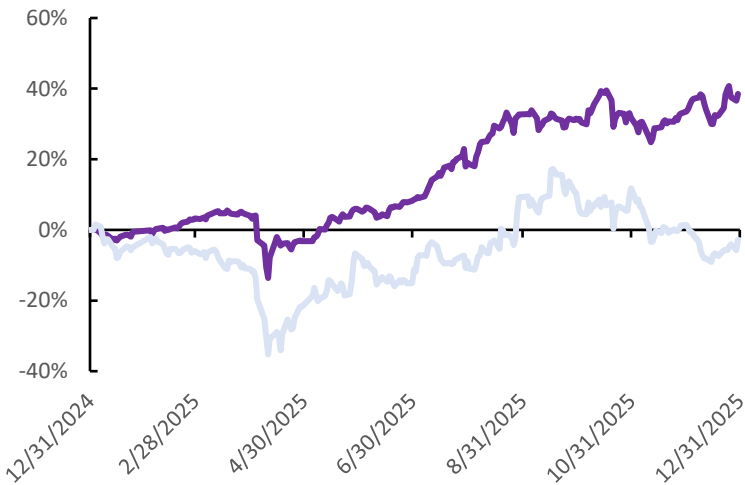
Chúng tôi xác định mức giá mục tiêu cho VSC ở mức **23,000 VND/cp**. Khuyến nghị tích lũy.

RỦI RO ĐẦU TƯ

Chính sách thuế quan của tổng thống Trump và rủi ro kinh tế toàn cầu khiến khối lượng hàng hóa xuất nhập khẩu có thể không đạt kỳ vọng. Doanh thu và lợi nhuận tài chính (chiếm tỷ trọng cao) chịu rủi ro biến động.

Diễn biến giá cổ phiếu

— GMD — VNINDEX



Thông tin cổ phiếu (30/12/2025)

Giá hiện tại (VND)	61,800
Biến động giá 52T	40,800 – 74,000
Khối lượng GDBQ 52T	2,273,052
Vốn hóa (tỷ đồng)	26,357.40
P/E	17.0
P/B	1.82

Nguồn: Bloomberg, GTJASVN tổng hợp

TỔNG QUAN DOANH NGHIỆP

CTCP Gemadept (GMD) là doanh nghiệp hoạt động trên hai lĩnh vực cốt lõi là khai thác cảng và Logistics, công ty sở hữu hệ sinh thái logistics trải dài Bắc – Trung – Nam. Hiện Gemadept đang vận hành 6 cảng với tổng công suất lên đến 4.1 triệu TEU/năm. Tháng 10/2025, GMD đã hoàn tất và đưa vào khai thác giai đoạn 3 của cảng Nam Đình Vũ, bổ sung 650,000 TEU công suất, nâng công suất toàn cảng lên 2 triệu TEU, đưa cảng Nam Đình Vũ trở thành cảng container lớn nhất khu vực miền Bắc. Trong dài hạn, dự án Gemalink giai đoạn 2A dự kiến vận hành năm 2027 và 2B dự kiến vận hành năm 2029.

LUẬN ĐIỂM ĐẦU TƯ

Cú hích tăng trưởng từ cảng Nam Đình Vũ: Trong bối cảnh cảng Nam Đình Vũ đã khai thác gần như tối đa công suất trong giai đoạn 2024-2025, việc mở rộng kịp thời này không chỉ giúp GMD gia tăng năng lực tiếp nhận hàng hóa mà còn củng cố vị thế của cảng khi sức ép cạnh tranh tăng cao. Hiện công suất cảng đạt 2 triệu TEU/năm (+21%), có thể tiếp nhận tàu lên đến 50,000 DWT.

Hưởng lợi từ tăng giá dịch vụ cảng: Từ tháng 5/2025, Cục Hàng Hải và Đường thủy Việt Nam đã thành lập Tổ công tác chuyên trách nghiên cứu, thẩm định và đề xuất cơ chế giá dịch vụ mới tại các cảng nước sâu Lạch Huyện (Hải Phòng) và CM-TV (Bà Rịa – Vũng Tàu). Chúng tôi kỳ vọng lộ trình tăng giá sẽ bắt đầu vào quý 2/2026, dự kiến ở mức tăng 4% (khu vực miền Bắc) và 6% (khu vực miền Nam) giúp GMD cải thiện biên lợi nhuận.

Lợi nhuận bất thường từ thoái vốn cao su cũng cổ tăng trưởng trong ngắn hạn: Chúng tôi kỳ vọng thương vụ này sẽ hoàn tất trong năm 2026, đồng thời GMD đang có kế hoạch chuyển nhượng 24% cổ phần tại Gemalink. Công ty dự kiến dùng nguồn lực này để tập trung mở rộng hệ sinh thái và đầu tư vào các dự án trọng điểm cấp quốc gia.

Kỳ vọng sản lượng qua cảng tăng trưởng 3.5% trong năm 2026, doanh thu tăng trưởng 16%.

KHUYẾN NGHỊ: MUA

Chúng tôi khuyến nghị **TÍCH LŨY** cổ phiếu **GMD** với giá mục tiêu **68,500 VND/cổ phiếu** tương đương mức Upside +10.8% so với giá đóng cửa ngày 30/12/2025.

RỦI RO ĐẦU TƯ

Chính sách thuế quan của tổng thống Trump và rủi ro kinh tế toàn cầu khiến khối lượng hàng hóa xuất nhập khẩu có thể không đạt kỳ vọng.

TỔNG QUAN DOANH NGHIỆP NGÀNH CẢNG & VẬN TẢI BIỂN

Chúng tôi thống kê doanh nghiệp theo 2 nhóm: **Cảng biển** và **Vận tải biển**

- Nhóm doanh nghiệp cảng biển dẫn đầu bởi GMD và PHP
- Nhóm doanh nghiệp vận tải biển dẫn đầu bởi MVN (sở hữu nhà nước) và các doanh nghiệp tiêu biểu PVT, HAH, VSC, VOS.

Các chỉ số chính

CẢNG BIỂN		P/E	Vốn hóa (tỷ đồng)	Tổng nợ/VCSH	Doanh thu 9M/2025	LNST 9M/2025
	CDN	8.93	3,257	0.35	1,197	293
	CLL	9.96	1,039	0.24	306	85
	DVP	9.83	2,700	0.09	436	213
	DXP	7.00	647	0.70	422	75
	GMD	17.01	25,376	0.36	4,331	1,564
	PDN	15.01	6,296	0.29	1,145	333
	SGP	13.40	5,666	0.89	868	388
	PHP	13.92	10,478	0.52	1,936	712
	Avg	11.88		0.43		
VẬN TẢI BIỂN		P/E	Vốn hóa (tỷ đồng)	Tổng nợ/VCSH	Doanh thu 9M/2025	LNST 9M/2025
	VNA	17.66	584	0.39	454	-9
	VOS	22.47	1,778	1.09	2,148	88
	VSC	17.25	7,787	0.92	2,333	373
	HAH	8.46	10,216	0.64	3,791	1,041
	MVN	31.96	55,167	0.87	13,653	1,912
	PDV	15.93	793	1.27	1,408	49
	PVP	7.75	1,452	0.80	1,812	155
	PVT	8.83	8,670	0.88	11,569	985
	Avg	16.29		0.86		

HIỆU QUẢ SINH LỜI CỦA NHÓM CỔ PHIẾU THEO DÕI

Chúng tôi lựa chọn tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu (ROE) để so sánh hiệu quả của nhóm doanh nghiệp cảng & vận tải biển. Hiệu quả sử dụng vốn sẽ phụ thuộc vào việc tối ưu hoá công suất cảng và công suất vận tải của đội tàu. Với nhóm cổ phiếu thuộc ngành cảng và vận tải biển chúng tôi theo dõi, ROE trung bình các doanh nghiệp đạt lần lượt ở mức khoảng 17.1% và 21.06% trong các quý từ 2021-2025. Đối với nhóm doanh nghiệp cảng biển, kết quả có sự phân hóa khá rõ rệt giữa các nhóm cảng có hiệu suất tốt nhờ lợi thế vị trí cảng, công suất khai thác lớn và cơ cấu chi phí hiệu quả. Trong khi đó, nhóm doanh nghiệp vận tải biển thể hiện sự hiệu quả hơn đối với nhóm doanh nghiệp có đội tàu lớn được trẻ hóa và kí kết hợp đồng cố định để chuyển hàng tới các cảng.

ROE của các Doanh nghiệp Cảng & Vận tải biển giai đoạn 2021-2025

Mã	Q1/21	Q2/21	Q3/21	Q4/21	Q1/22	Q2/22	Q3/22	Q4/22	Q1/23	Q2/23	Q3/23	Q4/23	Q1/24	Q2/24	Q3/24	Q4/24	Q1/25	Q2/25	Q3/25
Cảng biển																			
CDN	15.41%	15.66%	15.95%	16.81%	16.71%	16.77%	17.01%	17.71%	17.66%	17.61%	17.42%	16.80%	17.24%	17.04%	17.38%	17.12%	17.17%	18.05%	19.22%
CLL	14.09%	12.86%	12.90%	13.67%	14.17%	14.75%	14.14%	14.32%	15.35%	15.75%	16.39%	15.96%	16.99%	16.10%	16.74%	16.18%	16.41%	17.28%	17.47%
DVP	19.71%	18.41%	20.77%	20.87%	21.18%	21.03%	21.41%	20.57%	24.27%	26.39%	23.17%	23.97%	20.31%	18.24%	23.80%	23.47%	24.05%	22.96%	19.91%
DXP	12.68%	12.22%	12.75%	11.04%	10.89%	10.72%	7.94%	6.41%	7.48%	6.58%	6.32%	7.98%	6.41%	6.71%	7.27%	6.36%	7.58%	9.14%	10.50%
GMD	6.71%	7.31%	7.77%	10.02%	11.71%	13.69%	14.82%	15.02%	13.18%	30.61%	29.45%	32.68%	29.62%	14.14%	14.78%	13.89%	11.91%	12.20%	11.20%
PDN	26.97%	28.52%	25.97%	23.41%	24.45%	26.65%	29.37%	30.16%	28.88%	28.38%	28.72%	32.22%	33.19%	32.21%	31.69%	31.00%	30.62%	32.57%	32.52%
SGP	14.72%			39.07%	35.07%	33.77%	32.45%	8.07%	7.07%	6.91%	9.36%	11.40%	12.25%	10.67%	7.47%	6.28%	8.49%	9.50%	14.49%
PHP	12.55%	12.99%	12.71%	13.49%	12.69%	13.00%	13.33%	12.92%	12.70%	12.49%	11.90%	11.78%	11.23%	10.98%	14.75%	15.32%	14.95%	14.79%	13.09%
Vận tải biển																			
VNA		82.95%	118.83%	115.94%	99.79%	93.94%	74.86%	68.34%	45.95%	20.15%	7.41%	7.13%	7.08%	12.15%	10.61%	12.02%	11.76%	6.77%	5.85%
VOS	-22.25%	26.72%	54.49%	64.62%	60.69%	54.05%	45.26%	38.46%	34.08%	15.90%	4.39%	9.71%	9.54%	25.13%	24.17%	18.31%	10.43%	-3.47%	4.17%
VSC	13.55%	15.04%	16.98%	15.84%	16.28%	15.16%	12.91%	11.61%	9.25%	6.58%	4.86%	7.01%	4.97%	5.88%	5.91%	9.08%	8.36%	9.25%	9.23%
HAH	16.62%	20.25%	25.28%	34.00%	41.07%	46.11%	47.09%	42.56%	33.86%	25.68%	20.03%	14.93%	12.40%	12.60%	15.50%	21.91%	25.78%	30.65%	30.98%
MVN		5.82%	13.28%	31.85%	29.44%	30.88%	29.98%	21.04%	17.62%	13.93%	10.50%	16.52%	11.55%	15.67%	17.31%	17.34%	15.61%	12.39%	13.20%
PDV	1.92%	1.55%	4.67%	7.31%	7.60%	12.84%	23.44%	31.69%	34.07%	29.66%	20.29%	12.31%	12.20%	15.00%	32.99%	28.16%	23.22%	18.37%	4.96%
PVP	17.06%	20.22%	15.81%	12.92%	11.56%	6.94%	15.74%	13.55%	15.73%	17.55%	10.21%	11.12%	10.68%	10.83%	11.38%	11.56%	11.00%	10.13%	10.06%
PVT	14.66%	15.42%	14.89%	13.09%	13.43%	12.38%	15.22%	15.31%	14.81%	15.99%	14.74%	19.07%	14.58%	13.88%	15.31%	15.05%	14.22%	13.84%	12.22%

Nguồn: FiinProX, GTJASVN tổng hợp



KHUYẾN CÁO

Các nhận định trong báo cáo này phản ánh quan điểm riêng của chuyên viên phân tích chịu trách nhiệm chuẩn bị báo cáo này về mã chứng khoán hoặc tổ chức phát hành. Nhà đầu tư nên xem báo cáo này như một nguồn tham khảo và không nên xem báo cáo này là nội dung tư vấn đầu tư chứng khoán khi đưa ra quyết định đầu tư và Nhà đầu tư phải chịu toàn bộ trách nhiệm đối với quyết định đầu tư của chính mình. Công ty cổ phần chứng khoán Guotai Junan Việt Nam không chịu trách nhiệm đối với toàn bộ hay bất kỳ thiệt hại nào, hay sự kiện bị coi là thiệt hại nào là hệ quả phát sinh từ hoặc liên quan tới việc sử dụng toàn bộ hoặc từng phần thông tin hay ý kiến nào được đề cập trong bản báo cáo này.

Chuyên viên phân tích chịu trách nhiệm chuẩn bị báo cáo này nhận được thù lao dựa trên các yếu tố khác nhau, bao gồm chất lượng và độ chính xác của nghiên cứu, phản hồi của khách hàng, yếu tố cạnh tranh và doanh thu của công ty. Công ty cổ phần chứng khoán Guotai Junan Việt Nam và cán bộ, Tổng giám đốc, nhân viên có thể có một mối liên hệ đến bất kỳ chứng khoán nào được đề cập trong báo cáo này (hoặc trong bất kỳ khoản đầu tư nào có liên quan).

Chuyên viên phân tích chịu trách nhiệm chuẩn bị báo cáo này nỗ lực để chuẩn bị báo cáo trên cơ sở thông tin được cho là đáng tin cậy tại thời điểm công bố. Công ty cổ phần chứng khoán Guotai Junan Việt Nam không tuyên bố hay cam đoan, bảo đảm về tính đầy đủ và chính xác của thông tin đó. Các quan điểm và ước tính trong báo cáo này chỉ thể hiện quan điểm của chuyên viên phân tích chịu trách nhiệm chuẩn bị báo cáo tại thời điểm công bố và không được hiểu là quan điểm của Công ty cổ phần chứng khoán Guotai Junan Việt Nam và có thể thay đổi mà không cần báo trước.

Báo cáo này được chuẩn bị cho mục đích duy nhất là cung cấp thông tin cho các Nhà đầu tư bao gồm nhà đầu tư tổ chức và nhà đầu tư cá nhân của Guotai Junan Việt Nam tại Việt Nam và ở nước ngoài theo luật pháp và quy định có liên quan rõ ràng tại quốc gia nơi báo cáo này được phân phối và không nhằm đưa ra bất kỳ đề nghị hay hướng dẫn mua, bán hay nắm giữ chứng khoán cụ thể nào ở bất kỳ quốc gia nào. Các quan điểm và khuyến cáo được trình bày trong bản báo cáo này không tính đến sự khác biệt về mục tiêu, nhu cầu, chiến lược và hoàn cảnh cụ thể của từng Nhà đầu tư. Nhà đầu tư hiểu rằng có thể có các xung đột lợi ích ảnh hưởng đến tính khách quan của bản báo cáo này.

Nội dung của báo cáo này, bao gồm nhưng không giới hạn nội dung khuyến cáo không phải là căn cứ để Nhà đầu tư hay một bên thứ ba yêu cầu Công ty cổ phần chứng khoán Guotai Junan Việt Nam và/hoặc chuyên viên chịu trách nhiệm chuẩn bị báo cáo này thực hiện bất kỳ nghĩa vụ nào với Nhà đầu tư hay một bên thứ ba liên quan đến quyết định đầu tư của Nhà đầu tư và/hoặc nội dung của báo cáo này.

Bản báo cáo này không được sao chép, xuất bản hoặc phân phối lại bởi bất kỳ đối tượng nào cho bất kỳ mục đích nào mà không có sự cho phép bằng văn bản của đại diện có thẩm quyền của Công ty cổ phần chứng khoán Guotai Junan Việt Nam. Vui lòng dẫn nguồn khi trích dẫn.





GUOTAI JUNAN (VIETNAM) RESEARCH DEPARTMENT

Nguyễn Ngọc Hiệp

Research Analyst

hiepnn@gtjas.com.vn

(024) 35.730.073 - ext:708

Trần Thị Hồng Nhung

Head of Research

nhungtth@gtjas.com.vn

(024) 35.730.073 - ext:703





CHỨNG KHOÁN GUOTAI JUNAN (VIỆT NAM)
GUOTAI JUNAN SECURITIES (VIETNAM)

CONTACT	HANOI HEAD OFFICE	HCMC BRANCH
For advising: (024) 35.730.073	P9-10, 1 st floor, Charmvit Tower	3 rd floor, No.2 BIS, Công Trường Quốc Tế, Ward 6, District 3, HCMC
For placing order: (024) 35.779.999	Tel.: (024) 35.730.073	Tel.: (028) 38.239.966
Email: info@gtjas.com.vn Website: www.gtjai.com.vn	Fax: (024) 35.730.088	Fax: (028) 38.239.696

