

BÁO CÁO NGÀNH CẢNG BIỂN

Tháng 04/2025

THÚC ĐẨY XU HƯỚNG CẢNG NƯỚC SÂU

“...Ngành cảng biển Việt Nam đang trong giai đoạn phát triển, chuyển dịch cơ cấu từ những cảng nhỏ trên sông sang cảng nước sâu đáp ứng những cỡ tàu mẹ lớn nhất thế giới. Tuy vậy, triển vọng tăng trưởng của ngành tương đối bất định trước tình trạng cạnh tranh gay gắt và diễn biến khó lường của cuộc chiến tranh thương mại toàn cầu...”

Nguyễn Gia Bách

Chuyên viên phân tích

Email: bachng@fpts.com.vn

Tel: 1900 6446 - Ext: 4307

Nguyễn Thị Kim Chi

Giám đốc Khối phân tích và
tư vấn đầu tư

Người phê duyệt báo cáo

MỤC LỤC

A. NGÀNH CẢNG BIỂN THẾ GIỚI.....	- 4 -
I. Quá trình hình thành & phát triển ngành cảng biển thế giới.....	- 4 -
II. Chuỗi giá trị ngành cảng biển thế giới	- 8 -
III. Tình hình và xu hướng cung cầu ngành cảng biển thế giới	- 16 -
B. NGÀNH CẢNG BIỂN VIỆT NAM.....	- 21 -
I. Quá trình hình thành và phát triển ngành cảng biển Việt Nam	- 21 -
II. Chuỗi giá trị ngành cảng biển Việt Nam	- 29 -
III. Cung cầu ngành cảng biển Việt Nam.....	- 35 -
IV. Môi trường kinh doanh ngành cảng biển Việt Nam	- 57 -
V. Môi trường cạnh tranh ngành cảng biển Việt Nam.....	- 58 -
C. TRIỂN VỌNG NGÀNH CẢNG BIỂN VIỆT NAM.....	- 60 -
I. Tiềm năng tăng trưởng ngành cảng biển.....	- 60 -
II. Khuyến nghị đầu tư vào ngành	- 70 -
D. CẬP NHẬT CÁC DOANH NGHIỆP TRONG NGÀNH	- 73 -
I. Quy mô các doanh nghiệp ngành cảng biển.....	- 73 -
II. Tình hình hoạt động của nhóm các doanh nghiệp dẫn đầu ngành	- 74 -
III. Hoạt động kinh doanh và tình hình tài chính	- 76 -
IV. Cập nhật thông tin một số doanh nghiệp cảng biển niêm yết	- 79 -

DANH MỤC THUẬT NGỮ VÀ TỪ VIẾT TẮT

Từ viết tắt	Định nghĩa
CAGR	Compounded Annual Growth Rate: Tỷ lệ tăng trưởng kép hàng năm
TEU	Twenty-foot equivalent unit: Đơn vị đo sản lượng làm hàng tiêu chuẩn trong ngành cảng và vận tải container đường biển 1 TEU = 1 container tiêu chuẩn dài 20ft (dài 6,1m, rộng 2,5m và cao 2,6m)
CFS	Container Freight Station: Kho, bãi có chức năng đóng rút, sắp xếp hàng trong container
STS	Ship – to – Shore Crane: Cần cầu xếp dỡ hàng hóa giữa tàu và bãi cảng, được đặt ở cầu bến.
RTG/RMG	Rubber – tired gantry/ Rail – Mounted gantry: Cần cầu xếp dỡ hàng hóa trong bãi cảng
FTA	Foreign Trade Agreement: Hiệp định Thương mại Tự do
FDI	Foreign direct investment: Vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài
ICD	Inland Container Depot: Depot hoặc điểm thông quan nội địa, có chức năng thông quan, đóng rút hàng, sửa chữa, lưu trữ container,...

TIÊU ĐIỂM

NGÀNH CẢNG BIỂN THẾ GIỚI

Ngành cảng biển thế giới hiện nay trong giai đoạn bão hòa. Sản lượng hàng container thông qua cảng biển có tốc độ tăng trưởng bình quân (CAGR) ở mức thấp, chỉ đạt +3,6%/năm trong giai đoạn 2010 – 2023.

Mở rộng hạ tầng và mạng lưới logistics nhằm thúc đẩy hiệu quả khai thác. Việc mở rộng hạ tầng và mạng lưới logistics nhằm nâng cao hiệu quả khai thác đang trở thành xu hướng tất yếu. Các hãng vận tải biển có xu hướng gia tăng kích cỡ tàu để tối ưu hóa khối lượng hàng hóa vận chuyển, từ đó giảm chi phí nhờ lợi thế kinh tế theo quy mô. Trước xu hướng này, các cảng biển cũng cần nâng cấp khả năng tiếp nhận tàu mẹ cỡ lớn bằng cách phát triển cảng nước sâu với quy mô lớn hơn. Đồng thời, các hãng tàu đang đẩy mạnh hoạt động M&A hoặc hợp tác với các cảng biển để mở rộng mạng lưới logistics, gia tăng hiệu quả khai thác trong bối cảnh thị trường cảng biển ngày càng bão hòa.

Khu vực Đông Nam Á và Nam Á có mức tăng trưởng cao hơn trung bình thế giới nhờ tham gia vào thị trường thương mại quốc tế giai đoạn 2010 – 2023. Khu vực Đông Nam Á và Nam Á có thị phần lớn thứ hai, chiếm 18,4% sản lượng thế giới. Hai khu vực này có CAGR đạt lần lượt +3,8%/năm và 4,9%/năm giai đoạn 2010 – 2023 nhờ (1) các quốc gia tại đây là các nước đang phát triển và dần tham gia vào thị trường thương mại quốc tế và (2) nằm tại vị trí chiến lược của tuyến vận tải Đông – Tây giúp thúc đẩy hoạt động trung chuyển hàng hóa.

Khu vực Đông Nam Á dự báo tăng trưởng +3,6%/năm giai đoạn 2023 – 2028 nhờ hưởng lợi từ xu hướng dịch chuyển chuỗi cung ứng khỏi Trung Quốc và hợp tác mở rộng mạng lưới logistics toàn cầu nhờ (1) các nền kinh tế tại đây tiếp tục phát triển thúc đẩy nhu cầu xuất nhập khẩu và (2) hưởng lợi từ xu hướng dịch chuyển chuỗi cung ứng khỏi Trung Quốc khi nước này chịu thuế cao nhất trong nhiệm kỳ thứ hai của tổng thống Mỹ Donald Trump. Qua đó, các quốc gia cũng đẩy mạnh đầu tư xây dựng thêm nhiều cảng biển, đồng thời hợp tác các đơn vị khai thác cảng và hãng tàu lớn của thế giới nhằm mở rộng mạng lưới khu vực.

NGÀNH CẢNG BIỂN VIỆT NAM

Ngành cảng biển Việt Nam đang trong giai đoạn tăng trưởng cao. Sản lượng ngành giai đoạn 2017 – 2024 đạt mức CAGR = +8,9%/năm nhờ nhu cầu xuất nhập khẩu với các nước đối tác thương mại lớn tăng cao.

Ngành cảng biển Việt Nam trong xu hướng dịch chuyển sang cảng nước sâu đáp ứng nhu cầu nâng kích cỡ tàu của các hãng tàu thế giới. Sản lượng và công suất cảng nước sâu tại Việt Nam có mức CAGR lần lượt +22,7%/năm và +8,2%/năm giai đoạn 2011 – 2024 và dự kiến phát triển mạnh trong thời gian tới.

KHUYẾN NGHỊ ĐẦU TƯ VÀO NGÀNH

- **Trong ngắn hạn (dưới 12 tháng) – TRUNG LẬP**
Chúng tôi đưa ra khuyến nghị trung lập cho ngành cảng biển Việt Nam trong ngắn hạn bởi kỳ vọng kim ngạch xuất nhập khẩu của Việt Nam tăng chậm do nhu cầu của các đối tác thương mại cải thiện nhẹ trong khi các đơn hàng giảm do Việt Nam bị Mỹ áp thuế đối ứng. Động lực tăng chính đến từ nhóm cảng nước sâu Lạch Huyện và Cái Mép – Thị Vải nhờ đáp ứng xu hướng nâng kích cỡ tàu, trong khi các cảng feeder dự kiến tăng trưởng chậm hơn do áp lực cạnh tranh gia tăng.
- **Trung và dài hạn (2 – 5 năm và trên 5 năm) – TRUNG LẬP**
Chúng tôi đưa ra khuyến nghị trung lập đối với ngành cảng biển Việt Nam giai đoạn này do triển vọng thu hút vốn đầu tư FDI và kim ngạch xuất nhập khẩu kỳ vọng kém khả quan trước mức thuế mới của Mỹ đối với Việt Nam. Đồng thời, tình trạng cạnh tranh gay gắt tại nhiều khu vực cảng biển dự kiến vẫn sẽ tiếp diễn.

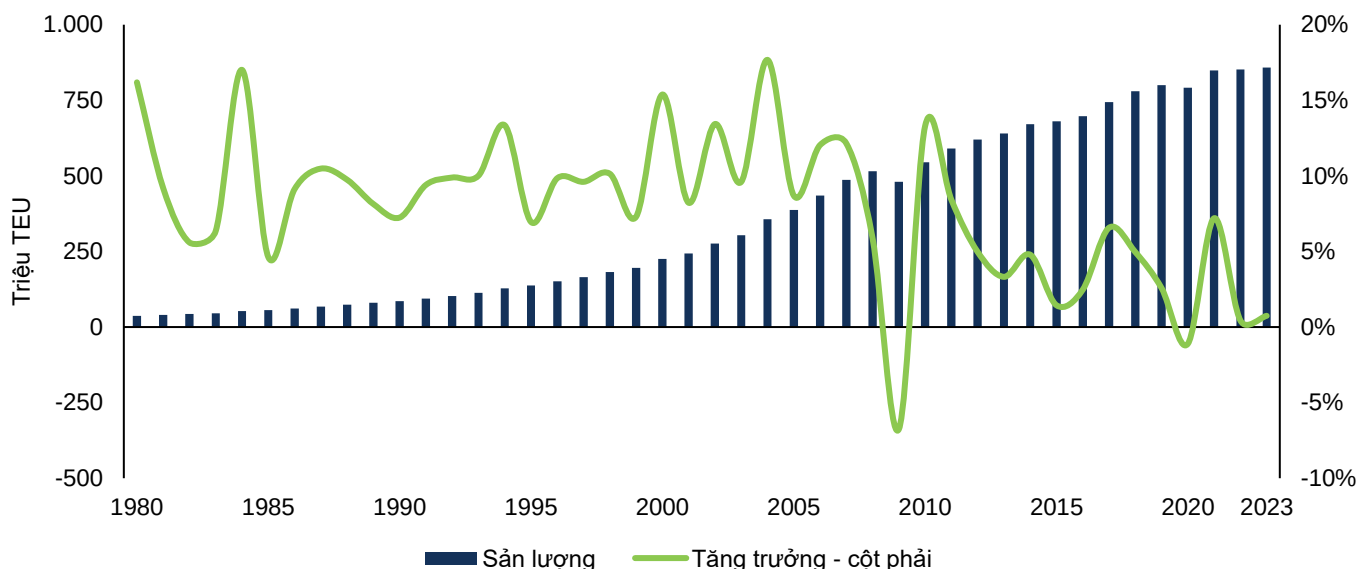
A. NGÀNH CẢNG BIỂN THẾ GIỚI

I. Quá trình hình thành & phát triển ngành cảng biển thế giới

Ngành cảng biển là một mắt xích trong chuỗi cung ứng, kết nối giữa hình thức vận tải trên bộ và đường biển. Chức năng chính của cảng biển là cung cấp dịch vụ xếp dỡ cho hàng hóa lên xuống tàu thuyền như container, dầu, khí hóa lỏng, than, quặng, ngũ cốc,... Vận tải đường biển chiếm tới 80% sản lượng vận chuyển toàn cầu – theo *Hội nghị Liên Hợp Quốc về Thương mại và Phát triển (UNCTAD)*, khẳng định tầm quan trọng của ngành cảng biển đối với hoạt động thương mại trên toàn thế giới.

Trong phạm vi báo cáo này, chúng tôi sẽ tập trung phân tích về mảng cảng biển container.

Biểu đồ 1: Sản lượng hàng container thông qua cảng biển thế giới (1980 – 2023)



Nguồn: UNCTAD, FPTs Research

1. Giai đoạn sơ khai trước năm 1800: Khai thác thủ công với hiệu quả thấp

Các cảng trước năm 1800 chủ yếu là các cầu bến đón tàu đơn sơ, nằm trên sông và trong trung tâm để thuận tiện cho việc vận chuyển hàng hóa vào thành phố. Tàu thuyền khi đó đóng bằng gỗ và có sức chở thấp. Vì vậy, hoạt động khai thác tại cảng đều là thủ công, với hàng hóa đóng trong kiện hay thùng gỗ, được xếp dỡ bằng sức người hoặc bằng ròng rọc. Hiệu suất hoạt động lúc này thấp.

2. Giai đoạn tăng trưởng: Ứng dụng máy móc làm gia tăng hiệu quả khai thác

Kể từ năm 1800 – 1960, các cuộc cách mạng công nghiệp diễn ra, ứng dụng máy móc chạy bằng hơi nước, dầu hay điện, giúp thúc đẩy hoạt động sản xuất và tiêu thụ trên thế giới. Nhu cầu xếp dỡ cho hàng hóa thương mại vì vậy cũng tăng cao, thúc đẩy các cảng biển dần áp dụng máy móc để nâng cao năng suất. Tàu chở hàng cũng được chuyển sang đóng bằng kim loại giúp nâng kích cỡ tàu với trọng tải lớn hơn, buộc cảng biển phải nâng quy mô bãi cảng và lắp đặt máy móc chuyên dụng cho từng loại mặt hàng. Trong đó, sự ra đời của container từ năm 1960 đóng vai trò quan trọng trong sự phát triển của ngành cảng biển.

Ảnh 1: Ảnh minh họa container



Nguồn: FPT Research

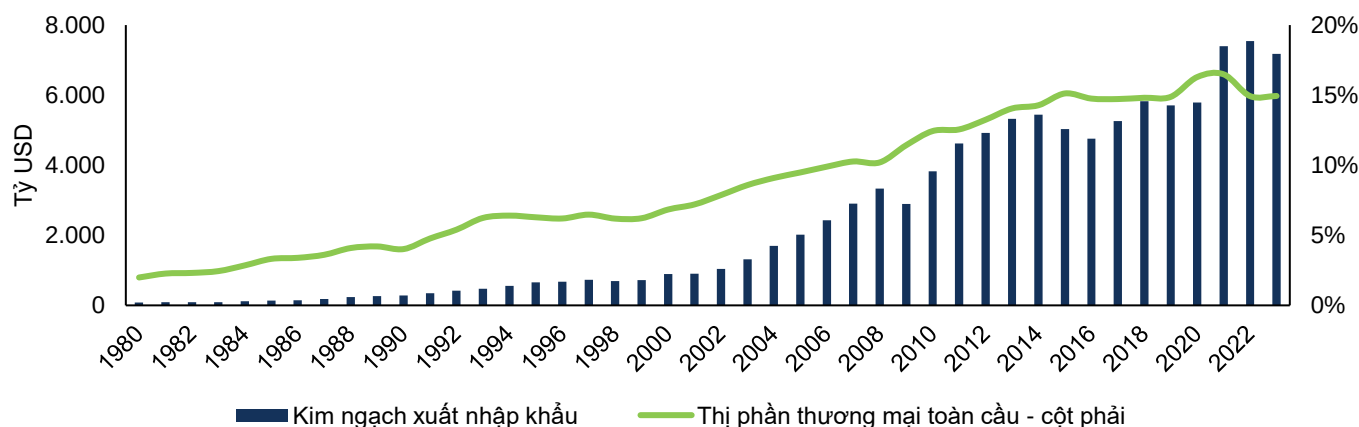
Ngành cảng biển tăng trưởng nhanh chóng nhờ xu hướng áp dụng máy móc chuyên dụng và container hóa. Container là một thùng chứa hàng được thiết kế theo tiêu chuẩn, giúp hàng hóa hóa được đóng gói và vận chuyển qua nhiều phương thức nhanh chóng và dễ dàng hơn.

Tổ chức tiêu chuẩn hóa quốc tế (ISO) quy định tiêu chuẩn cho container. Theo đó, container có kích cỡ dài 20ft, rộng 8ft và cao 8,5ft (tương đương dài 6,1m, rộng 2,5m và cao 2,6m) được sử dụng làm đơn vị đo sản lượng làm hàng trong ngành cảng và vận tải container đường biển, với 1 container 20ft làm hàng = 1 TEU (Twenty-foot-equivalent unit).

Nhu cầu xếp dỡ cho hàng container tăng trưởng nhanh chóng nhờ (1) container có thể chứa được nhiều loại mặt hàng (hàng hóa thành phẩm như quần áo, giày dép, thiết bị điện tử, thực phẩm đông lạnh,...) và (2) được xếp dỡ bởi các thiết bị chuyên dụng như cần cẩu, xe nâng và qua nhiều phương tiện vận tải như tàu biển, tàu hỏa hay xe đầu kéo, giúp nâng cao năng suất, cắt giảm chi phí và thời gian vận chuyển so với khai thác thủ công bằng sức người. Tỷ trọng hàng container trong tổng sản lượng hàng hóa thương mại đường biển thế giới đã tăng từ mức 2,8% (năm 1980) lên 17,3% (năm 2021) – Theo UNCTAD.

Xu hướng toàn cầu hóa góp phần thúc đẩy sản lượng hàng container thông qua cảng biển. Sự phát triển của hoạt động vận tải hàng container với hiệu quả cao cũng đã kích thích xu hướng toàn cầu hóa, thúc đẩy việc phân tán hoạt động sản xuất tại nhiều quốc gia nhằm tối ưu chi phí. Trong đó, đáng kể nhất là Trung Quốc (nơi trở thành công xưởng của thế giới), với tỷ trọng đóng góp kim ngạch xuất nhập khẩu đã tăng từ mức 1,9% (năm 1980) lên 14,9% (năm 2023) tổng giá trị hàng hóa thương mại toàn cầu.

Biểu đồ 2: Tổng kim ngạch xuất nhập khẩu hàng hóa và thị phần thương mại toàn cầu của Trung Quốc (1980 – 2023)



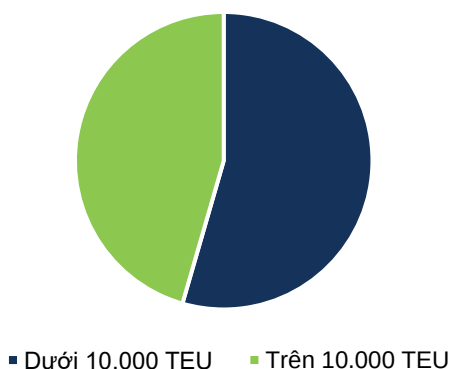
Nguồn: UNCTAD

Nhờ những yếu tố này, tổng giá trị thương mại toàn cầu tăng trưởng bình quân CAGR = +6,9%/năm giai đoạn 1980 – 2010, thúc đẩy sản lượng hàng container thông qua cảng biển thế giới có mức CAGR = +9,4%/năm.

3. Giai đoạn bão hòa: Buộc ngành cảng biển mở rộng chuỗi cung ứng để tối ưu hoạt động khai thác

Ngành cảng biển thế giới bước vào giai đoạn bão hòa từ năm 2010 với tốc độ tăng trưởng sản lượng hàng container toàn cầu chỉ đạt CAGR = +4,4%/năm giai đoạn 2010 – 2019. Điều này là do xu hướng container hóa bão hòa và tốc độ tăng trưởng nhu cầu tiêu dùng toàn cầu chậm lại. Tiếp đó, ảnh hưởng bởi dịch Covid – 19 năm 2020 tác động tiêu cực tới hoạt động thương mại thế giới góp phần kéo giảm tốc độ tăng trưởng sản lượng ngành xuống mức +3,6%/năm trong toàn giai đoạn 2010 – 2023. Tuy vậy, sản lượng vẫn được thúc đẩy một phần nhờ các hãng tàu phát triển mô hình vận tải trung chuyển và mở rộng mạng lưới toàn cầu.

Biểu đồ 3: Tỷ trọng công suất đội tàu container thế giới theo cỡ tàu (2024)



Nguồn: Bloomberg, FPT S Research

Nâng quy mô máy móc và M&A trong ngành nhằm làm tăng hiệu quả khai thác. Các hãng vận tải biển có xu hướng gia tăng kích cỡ tàu nhằm chở thêm được nhiều hàng hơn, giúp cắt giảm chi phí vận chuyển thông qua lợi thế kinh tế quy mô. Kích cỡ tàu tăng dần từ những con tàu có sức chở 500 TEU, hiện đã đạt 24.000 TEU. Tỷ trọng tàu container cỡ lớn trên 10.000 TEU đã tăng từ 6% (2011) lên 46% (2024) tổng quy mô đội tàu container thế giới. Các cảng biển do đó cũng phải dần nâng khả năng tiếp đón những tàu mẹ cỡ lớn, bằng cách xây dựng với quy mô lớn hơn tại các vùng nước có mực nước sâu và có cầu bến dài.

Thêm nữa, các hãng tàu cũng dần mở thêm các dịch vụ logistics để khép kín chuỗi cung ứng, cắt giảm chi phí và quy trình, tạo lợi thế cạnh tranh thu hút khách hàng. Vì vậy, các hãng tàu thực hiện góp vốn vào cảng biển tại nhiều khu vực trên thế giới, tạo thành mạng lưới vận tải khép kín và xuyên suốt toàn cầu.

4. Phân loại cảng biển

Hạ tầng cảng biển được xây dựng chuyên dụng cho từng loại mặt hàng nhằm nâng cao năng suất xếp dỡ và vận chuyển. Do vậy, một cảng chuyên dụng thường chỉ có thể khai thác một loại hàng hóa nhất định, với 3 loại chính là hàng lỏng, hàng rời và hàng container. Ngoài ra, còn có cảng tổng hợp, có chức năng khai thác nhiều loại mặt hàng khác nhau, nhưng vẫn bao gồm trong nhóm trên. Chi tiết các loại cảng bao gồm:

- **Cảng hàng lỏng:** Khai thác hàng hóa dạng lỏng như xăng, dầu, hóa chất,... Hàng hóa trên tàu sẽ được chuyển xuống cảng thông qua các đường ống dẫn và đưa vào trong các bể chứa tại bãi cảng.
- **Cảng hàng rời:** Bốc dỡ cho các mặt hàng không đựng trong container như than, quặng, ngũ cốc, dăm gỗ,... hoặc hàng hóa thiết bị cỡ lớn. Hàng hóa được xếp dỡ lên xuống tàu bằng băng chuyền hoặc gầu ngoạm.
- **Cảng container:** loại hình cảng dần trở nên phổ biến do có thể xếp dỡ cho nhiều loại mặt hàng được chứa trong container. Các thiết bị khai thác tại cảng cũng được sử dụng chuyên dụng cho container (như cần cẩu, xe nâng, xe đầu kéo,...) giúp gia tăng năng suất xếp dỡ.

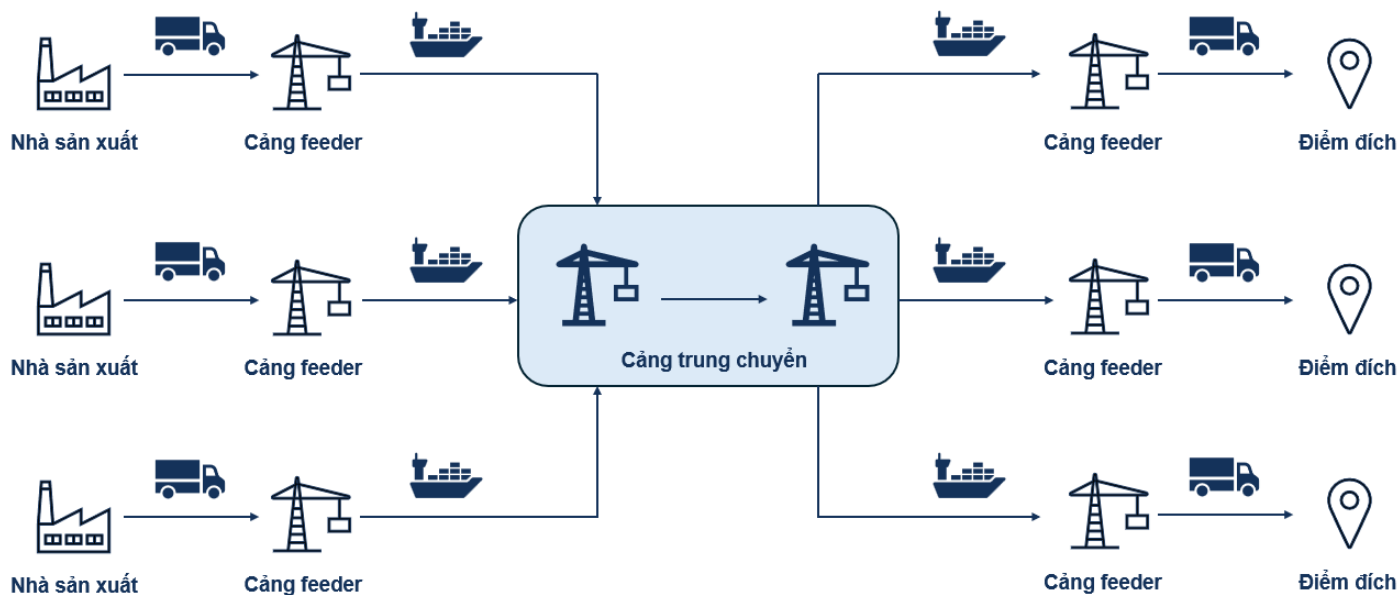
Ngoài ra, cảng biển còn được phân loại theo khả năng và phương thức kết nối vận tải hàng hóa trong chuỗi cung ứng, bao gồm 3 loại chính:

- **Cảng feeder (feeder port):** Nguồn hàng của cảng đến từ vùng đất liền gần cảng có nhu cầu vận tải đường biển. Các tàu cập cảng chủ yếu là tàu feeder (tàu gom hàng) cỡ nhỏ dưới 3.000 TEU, có nhiệm vụ gom hàng tại nhiều cảng feeder và chuyển tải tới cảng cửa ngõ hoặc cảng trung chuyển. Tàu mẹ cỡ lớn không thể cập cảng này.
- **Cảng cửa ngõ (gateway port):** Nguồn hàng chủ yếu đến từ hàng hóa xuất nhập khẩu ở trong khu vực đất liền. Cảng cửa ngõ xuất khẩu sẽ kết nối các tàu vận chuyển hàng hóa đi thẳng tới cảng cửa ngõ nhập khẩu.
- **Cảng trung chuyển (hub port):** Cảng trung chuyển có nhiệm vụ làm địa điểm thu gom/phân phối hàng hóa cho các cảng feeder lân cận. Cảng đón các tàu container mẹ cỡ lớn hơn 10.000 TEU (hoạt động trên các tuyến xa như Á – Âu, Á – Mỹ) để chuyển tải tới các cảng trung chuyển tại khu vực khác. Tỷ lệ hàng trung chuyển tại cảng này chiếm đến 85% sản lượng xếp dỡ (ví dụ như cảng Singapore, cảng Rotterdam,...).

Ngành cảng biển thế giới phát triển phương thức vận tải bằng tuyến trung chuyển (transshipment) nhằm tối ưu kết nối cảng biển tại nhiều khu vực trên thế giới. Mô hình vận tải này được tạm dịch là Trục bánh xe và nan hoa (Hub and Spoke). Hiện nay, hàng container trung chuyển đóng góp 30% tổng sản lượng toàn cầu. Xu hướng này mang lại lợi ích như:

- **Lợi thế quy mô:** Cảng trung chuyển có hạ tầng và thiết bị quy mô lớn giúp tăng năng suất xếp dỡ và sản lượng hàng hóa tại cảng. Nhiều tàu feeder tập trung hàng hóa về một cảng cũng giúp giảm thời gian gom hàng cho tàu mẹ và tăng tần suất khai thác các tuyến hàng hải.
- **Cắt giảm số lượng tuyến tàu đi thẳng có nhu cầu thấp:** một cảng cửa ngõ thường phải kết nối với nhiều cảng cửa ngõ khác bằng tuyến đi thẳng. Trong khi đó, với tuyến trung chuyển, cảng cửa ngõ (hoặc cảng feeder) chỉ cần chuyển tải tới một cảng trung chuyển bằng tàu feeder. Hàng hóa từ đây sẽ được vận chuyển tới một cảng trung chuyển khác bằng tàu mẹ. Điều này giúp hãng tàu cắt giảm chi phí và số lượng tuyến dịch vụ của cảng có nhu cầu đi thẳng thấp.

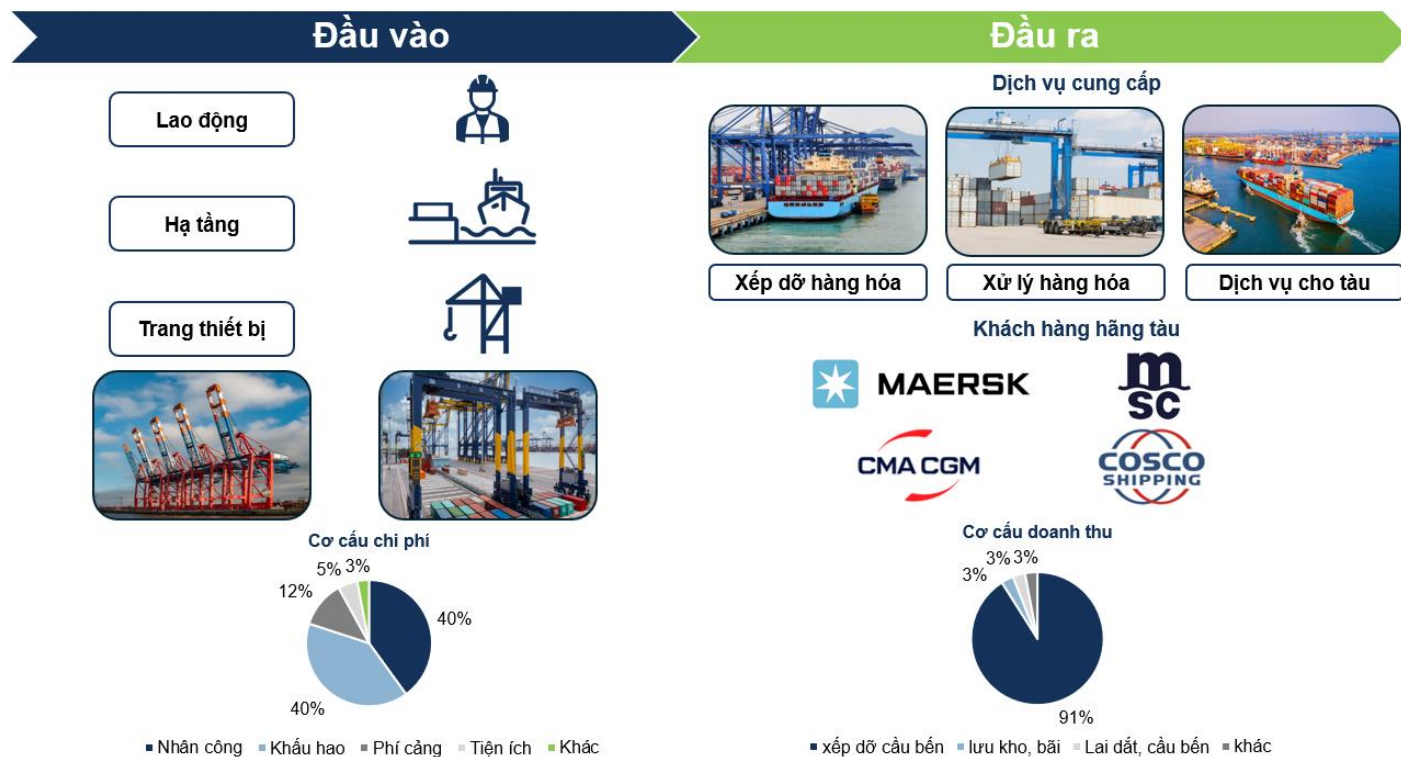
Biểu đồ 4: Sơ đồ chuỗi cung ứng vận tải đường biển theo mô hình Hub and Spoke



Nguồn: FPTs Research

II. Chuỗi giá trị ngành cảng biển thế giới

Biểu đồ 5: Sơ đồ chuỗi giá trị ngành cảng biển



Nguồn: FPTs Research

1. Đầu vào

Nhân công và khấu hao là chi phí chiếm tỷ trọng cao nhất, lên đến 70 – 80% chi phí đầu vào khai thác cảng. Các chi phí còn lại còn có phí dịch vụ, hạ tầng cảng, nguyên vật liệu và các dịch vụ mua ngoài.

1.1. Nhân công

Ngành cảng biển sử dụng nhiều lao động trong hoạt động khai thác, với chi phí nhân công thường chiếm khoảng 40% chi phí vận hành cảng. Các công việc tại cảng bao gồm điều khiển cần cẩu, xe nâng, quản lý kho bãi, đóng, rút hàng trong container,....

Do ngành cảng có đặc tính cạnh tranh cao, hãng tàu và chủ hàng luôn đòi hỏi các cảng biển phải cung cấp dịch vụ nhanh chóng, tiện lợi và chi phí rẻ. Vì vậy, việc quản lý nhân công tại cảng cần quan tâm đến yếu tố tối ưu năng suất lao động, chi phí và tính hiệu quả cao. Tùy theo mùa vụ hay nhu cầu xử lý hàng hóa, các doanh nghiệp cảng có thể tăng, giảm giờ làm hoặc thuê lao động thời vụ theo ngày nhằm đảm bảo hoạt động thông suốt. Do tính thời vụ cao, tại một số quốc gia, các liên đoàn, tổ chức lao động (như *ILWU*, *ILA*) được thành lập để phân bổ và đảm bảo quyền lợi cho nhân công tại cảng.

Ngành cảng biển dần ứng dụng tự động hóa nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động, nhưng lại đối mặt với áp lực đình công khi người lao động bị cắt giảm việc làm. Các cảng biển dần ứng dụng công nghệ và tự động hóa vào hoạt động khai thác giúp nâng cao năng suất và tăng hiệu quả quản lý, đồng thời dần cắt giảm số lao động cần thiết và giảm chi phí nhân công. Theo Moody's, việc ứng dụng tự động hóa hoàn toàn hoạt động khai thác cảng biển giúp cắt giảm 40 – 70% số lượng lao động.

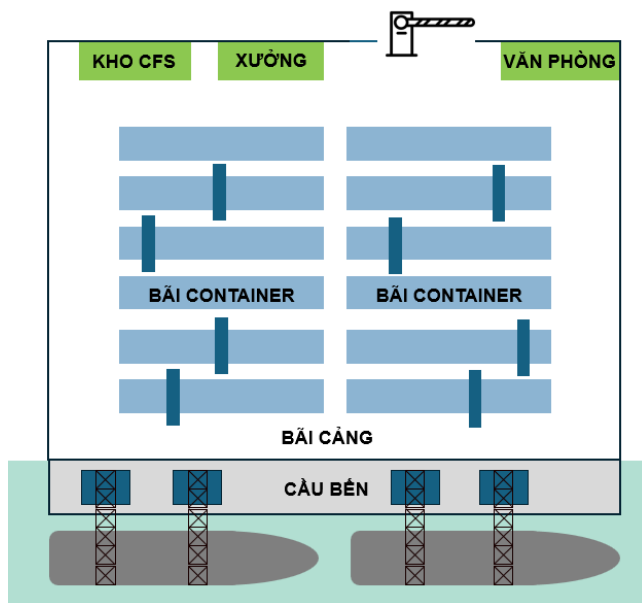
Tuy nhiên, các doanh nghiệp cảng biển thường phải đối mặt với rủi ro lớn về nhân công, khi người lao động và liên đoàn đình công nhằm yêu cầu tăng lương và hạn chế cắt giảm việc làm do ứng dụng tự động hóa. Việc đình công kéo dài gây nên tình trạng sụt giảm năng suất và đứt gãy chuỗi cung ứng, làm gia tăng chi phí và thời gian vận chuyển hàng hóa đáng kể. Ví dụ như cuộc đình công của ILA vào tháng 10/2024 tại Mỹ, do người lao động yêu cầu tăng 62% mức lương cho hợp đồng 6 năm và cấm tự động hóa công việc tại cảng, ước tính có thể gây thiệt hại 5 – 7 tỷ USD/tuần cho kinh tế Mỹ – *Theo đơn vị tư vấn chiến lược EY Parthenon*.

1.2. Vị trí địa lý và hạ tầng cảng biển

Vị trí địa lý đóng vai trò quan trọng trong việc tạo nên lợi thế cạnh tranh của cảng. Cảng biển cần phải nằm tại vị trí tối ưu để kết nối với các hình thức vận tải khác trong mạng lưới logistics, từ đó nâng cao hiệu quả khai thác và thu hút nhiều khách hàng. Hai đặc điểm về vị trí cảng biển là:

- **Vị trí trên tuyến hàng hải:** Các cảng nằm gần tuyến hàng hải có lợi thế lớn trong việc thu hút hãng tàu do giúp tàu hàng cắt giảm thời gian và chi phí vận chuyển đến cảng.
- **Vị trí trong khu vực sản xuất, tiêu thụ:** Trước đây, các cảng thường nằm trên sông, trong trung tâm thành phố để thuận tiện cho việc kết nối với nơi sản xuất và tiêu thụ. Do xu hướng nâng kích cỡ tàu, các cảng phải dần dịch chuyển ra cửa sông, cửa biển để có không gian rộng cho kho bãi và hạ tầng logistics giúp gia tăng công suất khai thác.

Biểu đồ 6: Minh họa sơ đồ cảng container



Nguồn: FPT Research

Cảng biển đòi hỏi vốn đầu tư ban đầu lớn cho hạ tầng và thiết bị để khai thác hiệu quả. Quy mô cảng phải đủ lớn để tận dụng lợi thế kinh tế, tối ưu năng suất. Do đó, chi phí khấu hao thường chiếm tỷ trọng lớn trong giai đoạn đầu, khoảng 40%, và giảm dần khi cảng hoạt động ổn định.

Ba loại cảng feeder, cảng cửa ngõ và cảng trung chuyển cho hàng container giống nhau về hạ tầng và thiết bị khai thác. Điểm khác biệt nằm ở yếu tố quy mô, với cảng cửa ngõ và cảng trung chuyển có hạ tầng và thiết bị lớn hơn nhằm đáp ứng nhu cầu xếp dỡ hàng hóa cho tàu mẹ cỡ lớn.

Hạ tầng cảng biển container bao gồm:

- **Cầu bến:** Là nơi tàu thuyền cập vào cảng, cần đảm bảo yêu cầu kỹ thuật về độ sâu và chiều dài để đón tàu. Độ sâu trước bến phải lớn hơn mớn nước của tàu (độ sâu tàu chìm trong nước), và chiều dài cầu bến phải đủ để tàu vào được. Do tàu ngày càng lớn (làm tăng mớn nước và chiều dài tàu), các cảng hiện nay thường chọn xây dựng ở cửa biển, nơi có mực nước sâu và ít bị bồi lắng. Cầu bến cũng được xây dựng dài và liền mạch, giúp cảng có thể đón được nhiều tàu cùng lúc, hạn chế tình trạng neo đợi khi bị trùng lịch cập cảng. Ví dụ, cầu bến cho tàu feeder cỡ 2.500 TEU cần có độ sâu trước bến khoảng -10m và chiều dài 200m, còn tàu mẹ cỡ 24.000 TEU cần độ sâu -17m và chiều dài 400m.

- **Bãi container, kho CFS, xưởng:** Khu vực nằm ở phía sau cầu bến, là nơi lưu chứa, sửa chữa và xử lý container hàng hóa cho việc xếp dỡ, với mật độ lưu chứa khoảng 1.000 TEU/ha. Các cảng cửa ngõ và feeder thường có diện tích bãi dưới 40 ha, còn các cảng trung chuyển có diện tích lớn hơn 100 ha. Ngoài ra, các cảng còn có kho CFS (Container Freight Station) để xử lý hàng hóa (như đóng, rút hàng, thu gom, chia tách hàng trong container,...) và bãi depot nằm ngoài khu vực khai thác cảng biển làm nơi lưu chứa container rỗng không có nhu cầu xếp dỡ lên tàu. Các cảng mới xây dựng bãi theo hình chữ nhật nhằm tối ưu hoạt động lưu kho và xếp dỡ tại bãi.
- **Hạ tầng chung:** như đất cảng, đường ra vào, luồng hàng hải,... thường do nhà nước đầu tư. Nhà nước sẽ cho doanh nghiệp tư nhân thuê hạ tầng, hoặc thành lập các doanh nghiệp nhà nước để sử dụng và khai thác cảng biển tại đây.

Trang thiết bị tại cảng container bao gồm:

- **Cần cẩu xếp dỡ tại cầu bến:** Cần cẩu giàn STS (Ship – to – Shore), chạy bằng điện (hoặc dầu diesel) được lắp đặt tại cầu bến, là loại phổ biến được sử dụng để xếp dỡ container giữa bãi cảng và tàu hàng. Cần cẩu STS có nhiều kích cỡ khác nhau cho từng cỡ tàu, có tầm với đủ để bốc dỡ hàng container đi hết chiều cao và chiều rộng của tàu. 3 loại cỡ được sử dụng làm tiêu chuẩn là cỡ Panamax, Post Panamax và Super Post Panamax. Các cảng sẽ chọn đầu tư cần cẩu phù hợp với loại tàu tiếp nhận để tối ưu tốc độ và năng suất xếp dỡ tại cầu bến. Ngoài ra, còn có loại cầu chân đế có thể bốc xếp cho cả hàng rời và hàng container. Tuy nhiên, cầu chân đế có tốc độ xếp dỡ thấp hơn cầu giàn STS do tầm quay xa và rộng, nên không còn được sử dụng nhiều tại cảng container.

Bảng 1: Phân loại cần cẩu giàn STS

Thông số	Panamax	Post Panamax	Super Post Panamax
Cỡ tàu khai thác	4.500 TEU trở xuống	4.000 – 8.500 TEU	10.000 – 24.000 TEU
Độ dài tầm với	30 – 40 m (13 hàng container)	40 – 45 m (16 hàng container)	46 – 73+ m (19 – 26 hàng container)
Độ cao tầm với	24 – 30 m	30 – 35 m	30 – 54+ m

Nguồn: Liebherr, FPTs Research

Ảnh 2: Ảnh minh họa cần cẩu STS (trái) và cầu chân đế (phải)



Nguồn: Liebherr, FPTs Research

- **Cần cầu xếp dỡ tại bãi:** cần cầu dùng để xếp dỡ container trong bãi là cầu bánh lốp RTG (Rubber – tired gantry) chạy bằng dầu diesel và điện và cầu trục gắn trên đường ray RMG (Rail – Mounted gantry) chạy bằng điện. RMG có năng suất cao hơn, xếp dỡ hàng container nặng hơn, có chi phí bảo dưỡng thấp, và có thể dễ dàng tự động hóa. Tuy nhiên cầu RMG phải được lắp đặt trên đường ray cố định nên có chi phí đầu tư ban đầu cao và ít linh hoạt hơn trong việc điều chuyển cần cầu trong bãi so với cầu RTG. Theo xu hướng phát triển cảng xanh thân thiện với môi trường, cầu RMG và cầu RTG chạy bằng điện ngày càng được ưa chuộng hơn.

Ảnh 3: Ảnh minh họa cầu RMG (trái) và cầu RTG (phải)



Nguồn: Konecranes, FPTs Research

- **Các loại phương tiện vận tải và xếp dỡ trong bãi:** như xe nâng Forklift, Reach stacker, xe kéo rơ moóc để vận chuyển, nâng hạ container tại cầu bến và bãi cảng.

Thêm nữa, các cảng biển quy mô lớn cũng đang dần áp dụng tự động hóa hạ tầng và các thiết bị nhằm nâng cao năng suất. Tuy nhiên, xu hướng tự động hóa hiện vẫn đang diễn ra chậm với chỉ khoảng 5% số cảng container trên thế giới đã tự động hóa hoàn toàn do chi phí đầu tư lớn và áp lực đình công của người lao động.

2. Đầu ra

Ngành cảng biển có tính cạnh tranh cao và không có nhiều sự khác biệt về dịch vụ cung cấp. Vì vậy, các cảng biển phải có lợi thế và chiến lược riêng biệt để có hàng hóa khai thác. Ngoài các yếu tố giúp tối ưu hạ tầng và thiết bị kể trên, khả năng cung cấp dịch vụ trọn gói trong chuỗi cung ứng và vị trí của cảng cũng đóng vai trò rất quan trọng nhằm thu hút hàng hóa về cảng.

2.1. Cơ cấu doanh thu cảng biển

Doanh thu cảng biển đến từ các dịch vụ cho hàng container tại cảng như:

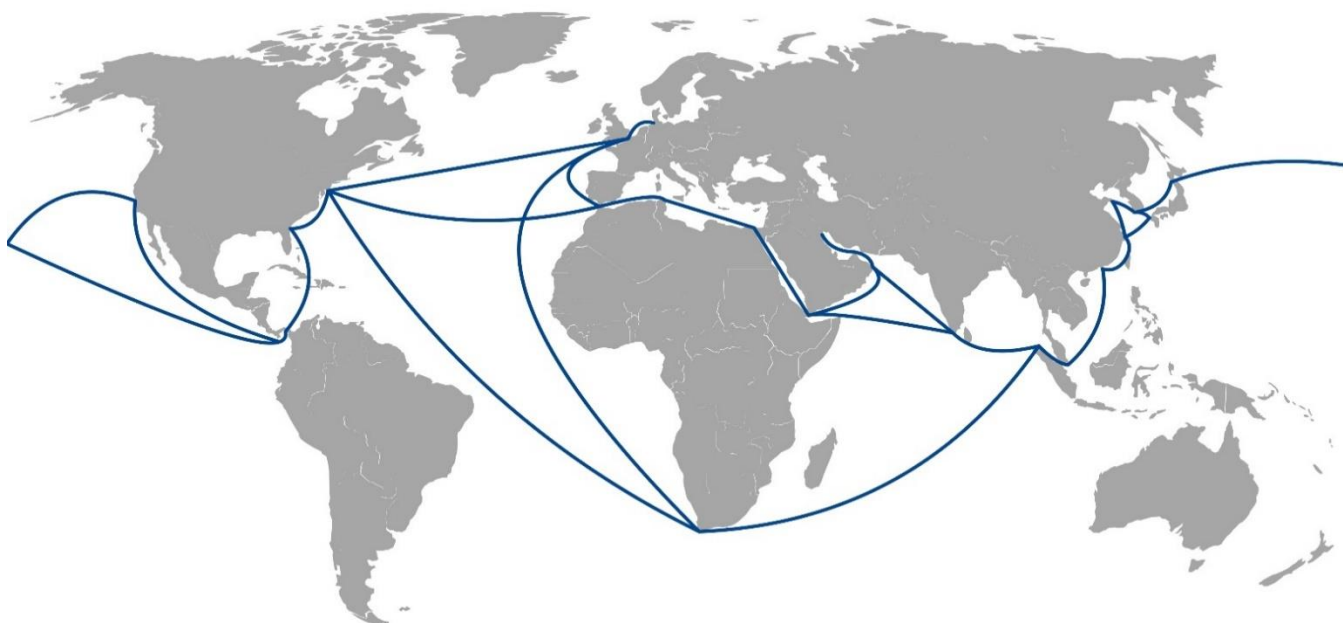
- Xếp dỡ hàng hóa: xếp dỡ container giữa bãi cảng và tàu hàng. Đây hoạt động đóng góp chính, thường chiếm 80% – 90% doanh thu cảng biển.
- Xử lý hàng hóa tại bãi: bao gồm các hoạt động như lưu kho, đóng rút hàng hóa, làm thủ tục thông quan, nâng hạ tại bãi,....
- Dịch vụ cho tàu thuyền: như hoa tiêu, lai dắt tàu, sử dụng cầu bến,....

Hơn nữa, các cảng biển cũng thường cung cấp thêm nhiều dịch vụ logistics ngoài cảng như cho thuê kho, dịch vụ giao nhận, vận tải đường bộ và đường biển,... nhằm khép kín chuỗi cung ứng và tối đa hóa lợi nhuận trên mỗi container khai thác.

2.2. Các tuyến vận tải đường biển và điểm nghẽn chính của thế giới

Tuyến thương mại đường biển (Maritime trade routes) là các tuyến đường vận tải trên biển của tàu thuyền. Các tuyến đường này được hình thành dựa trên nhu cầu thương mại, khoảng cách và khả năng kết nối giữa các khu vực trên thế giới, giúp tối ưu cho hoạt động vận tải đường biển. Các cảng biển nằm gần tuyến đường vận tải hay các điểm nghẽn có lợi thế địa lý giúp hãng tàu cắt giảm thời gian và chi phí vận chuyển tới cảng, nên thường được ưu tiên lựa chọn cập cảng hơn. Các cảng trung chuyển lớn đều nằm trên các tuyến hàng hải chính của thế giới.

Biểu đồ 7: Bản đồ các tuyến vận tải đường biển chính của thế giới



Nguồn: FPT S Research

Hành lang vận tải đường biển chính của thế giới là tuyến Đông – Tây, đóng góp 36% sản lượng vận tải container toàn cầu. Các tuyến đường vận tải trên hành lang này kết nối các thị trường thương mại lớn nhất thế giới như Mỹ, Trung Quốc, châu Âu, Nhật Bản,... bằng tàu mẹ. Hành lang Đông – Tây bao gồm 3 tuyến chính:

- Tuyến xuyên Thái Bình Dương: kết nối khu vực Đông Á và Bắc Mỹ qua biển Thái Bình Dương. Đóng góp 17% sản lượng vận tải toàn cầu.
- Tuyến Á – Âu: Kết nối khu vực Đông Á với khu vực Bắc Âu qua kênh đào Suez (Ai Cập). Đóng góp 14% sản lượng vận tải.
- Tuyến xuyên Đại Tây Dương: kết nối Bắc Mỹ với châu Âu qua biển Đại Tây Dương. Đóng góp 5% sản lượng vận tải.

Ngoài ra còn có các tuyến như tuyến châu Á – Địa Trung Hải, tuyến nội Á (kết nối khu vực Đông Á và Đông Nam Á), tuyến Bắc – Nam (kết nối khu vực Bắc Bán cầu với Nam Bán cầu gồm Nam Mỹ, châu Phi và châu Úc) và nhiều tuyến feeder theo từng khu vực.

Điểm nghẽn hàng hải (Maritime choke points) là các khu vực eo hẹp có ý nghĩa chiến lược về mặt địa lý trên các tuyến vận tải đường biển, đóng vai trò quan trọng trong việc đảm bảo các hàng hóa lưu thông hiệu quả. Trong thời điểm các điểm này bị hạn chế lưu thông (như khủng hoảng địa chính trị tại Dải Gaza hoặc hạn hán tại kênh đào Panama), hàng hóa vận tải đường biển sẽ phải đi vòng qua các tuyến đường khác. Điều này sẽ khiến thời gian và chi phí vận chuyển gia tăng, đồng thời gây áp lực lên hạ tầng cảng biển trên tuyến thay thế, buộc các hãng tàu phải nâng giá cước vận tải nhằm bù đắp chi phí thiệt hại. Các điểm nghẽn lớn trên tuyến hàng hải thế giới bao gồm:

Bảng 2: Các điểm nghẽn hàng hải lớn trên thế giới

Điểm nghẽn	Vị trí	Đặc điểm
Eo biển Malacca	Nằm giữa đảo Sumatra và Bán đảo Mã Lai, châu Á. Kết nối biển Ấn Độ Dương và biển Đông.	Điểm kết nối 3 thị trường châu Á, Âu và Phi, chiếm 24% lưu lượng hàng hóa vận tải đường biển.
Kênh đào Suez	Nằm tại Ai Cập, châu Phi. Kết nối biển Địa Trung Hải và biển Đỏ.	Điểm kết nối thị trường châu Á và châu Âu, chiếm 10% lưu lượng hàng hóa vận tải đường biển (container chiếm 22% thể giới).
Kênh đào Panama	Nằm tại Panama, Trung Mỹ. Kết nối biển Thái Bình Dương và Đại Tây Dương.	Điểm kết nối bờ đông và bờ tây châu Mỹ, chiếm 3% lưu lượng hàng hóa.
Eo biển Bab al-Mandeb	Nằm giữa biển Đỏ và biển Ả Rập. Tàu thuyền đi từ châu Á qua kênh đào Suez bắt buộc phải đi qua eo biển này.	Hàng hóa lưu thông chủ yếu là dầu và khí thiên nhiên từ Trung Đông. 9% hàng hóa vận tải đường biển lưu thông qua đây.
Mũi Hải Vọng	Phía nam châu Phi. Kết nối biển Ấn Độ Dương và Nam Đại Tây Dương.	Chủ yếu hàng rời (như quặng sắt và than) và dầu thô đi qua. Trong thời điểm kênh đào Suez bị hạn chế, hàng hóa trên tuyến Á – Âu sẽ phải đi vòng qua đây, ước tính làm quãng đường vận chuyển tăng thêm 30% (+3.000 hải lý), còn thời gian tăng 33% (+10 ngày).
Eo biển Gibraltar	Nằm giữa biển Địa Trung Hải và Bắc Đại Tây Dương. Tàu thuyền đi từ biển Baltic và bờ đông Bắc Mỹ qua kênh đào Suez bắt buộc phải đi qua eo biển này.	Hàng hóa lưu thông chủ yếu là dầu thô và khí thiên nhiên hóa lỏng (LNG) phục vụ cho thị trường châu Âu.
Eo biển Hormuz	Nằm giữa vịnh Ba Tư và biển Ả Rập.	Điểm lưu thông trọng yếu của các sản phẩm dầu khí như dầu thô, dầu thành phẩm, khí thiên nhiên. 11% hàng hóa vận tải đường biển lưu thông qua đây
Eo biển Thổ Nhĩ Kỳ	Nằm tại Thổ Nhĩ Kỳ. Kết nối biển Đen và biển Địa Trung Hải.	Hàng hóa lưu thông chủ yếu là dầu thô và hàng rời như ngũ cốc, chiếm 3% lưu lượng hàng hóa.

Nguồn: UNCTAD, FPTs Research

2.3. Các hãng tàu container lớn trên thế giới

Khách hàng của các cảng biển là hãng tàu. Do dịch vụ xếp dỡ và lưu kho của cảng không có nhiều sự khác biệt, các hãng tàu thường dễ dàng thay đổi cảng cập bến và có lợi thế đàm phán tốt hơn. Vì vậy, các cảng biển phải có nhiều chiến lược hợp tác với hãng tàu, giúp thiết lập tuyến vận tải cố định về cảng nhằm đảm bảo nguồn hàng ổn định.

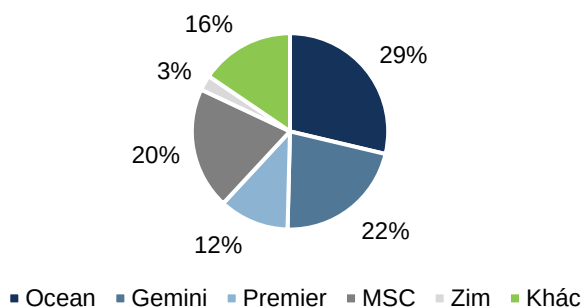
Mặc dù có rất nhiều hãng tàu hoạt động trên thế giới, thị trường vận tải container đường biển chủ yếu do một số ít hãng lớn chi phối, với 10 hãng tàu container lớn nhất chiếm gần 85% công suất, hoạt động trên các tuyến vận tải đường dài và khai thác phân khúc tàu mẹ.

Bảng 3: Top 10 hãng tàu container lớn nhất thế giới (2024)

STT	Hãng tàu	Liên minh hãng tàu	Sức chở đội tàu (triệu TEU)	Thị phần công suất
1	MSC		6,2	20,1%
2	Maersk	Gemini	4,2	14,3%
3	CMA CGM	Ocean	3,8	12,3%
4	Cosco	Ocean	3,3	10,7%
5	Hapag – Lloyd	Gemini	2,3	7,4%
6	ONE	Premier	1,9	6,3%
7	Evergreen	Ocean	1,7	5,7%
8	HMM	Premier	0,9	2,9%
9	Zim		0,8	2,5%
10	Yang Ming	Premier	0,7	2,3%
Tổng			26,0	84,5%

Nguồn: Alphaliner

Biểu đồ 8: Thị phần công suất liên minh hãng tàu (2024)



Nguồn: Alphaliner, FPTs Research

Phát triển liên minh hãng tàu giúp hạn chế áp lực cạnh tranh do dư cung. Do ngành vận tải biển thường dư cung khi các hãng tàu đẩy mạnh đầu tư tàu để chiếm thị phần, tình trạng cạnh tranh gay gắt luôn diễn ra. Vì vậy, nhiều hãng tàu đã thành lập nên các liên minh nhằm phân chia khu vực hoạt động và góp tàu hợp tác khai thác, giúp hạn chế áp lực cạnh tranh. Hiện nay, 8 trong 10 hãng tàu lớn nhất đã hợp tác thành 3 liên minh là Ocean, Gemini và Premier. Riêng MSC và Zim khai thác độc lập và thường hợp tác trên một vài tuyến dịch vụ như tuyến Á – Mỹ.

Mua bán và sáp nhập (M&A) diễn ra mạnh mẽ giữa hãng tàu và cảng biển giúp tạo lợi thế cạnh tranh trong bối cảnh ngành cảng biển thế giới bão hòa. Ngành cảng biển thế giới có mức tăng trưởng chậm khi bước vào giai đoạn bão hòa, buộc các doanh nghiệp đẩy mạnh thực hiện M&A nhằm gia tăng thị phần và lợi nhuận. Hoạt động M&A diễn ra thông qua việc nâng quy mô đội tàu khi thành lập các liên minh, hoặc mở rộng mạng lưới vận tải và tích hợp nhiều dịch vụ khi mua lại các cảng biển toàn cầu. Việc này giúp hãng tàu đảm bảo hệ thống logistics thông suốt và phân bổ rộng nhằm duy trì tệp khách hàng trong mạng lưới và cắt giảm chi phí cho các bên thứ ba. Ngược lại, cảng biển được hưởng lợi nhờ có nguồn hàng ổn định từ hãng tàu, hạn chế áp lực cạnh tranh với các cảng khác cùng khu vực.

Hiện nay, các đơn vị khai thác cảng toàn cầu cùng 10 hãng tàu lớn nhất thế giới nắm giữ khoảng gần 50% thị phần sản lượng hàng container qua cảng biển. Các đơn vị này sở hữu các cảng lớn như Trung Quốc, Singapore, Hà Lan,... và vẫn đang tiếp tục mở rộng thêm mạng lưới tại nhiều khu vực có nhu cầu vận tải cao.

Bảng 4: Các đơn vị khai thác cảng toàn cầu lớn nhất thế giới (2023)

Đơn vị khai thác cảng	Hãng tàu cùng thuộc tập đoàn	Sản lượng * (Triệu TEU)	Thị phần
PSA International		62,6	7,2%
China Merchants Ports		55,0	6,4%
China Cosco Shipping	Cosco	53,8	6,2%
APM Terminals	Maersk	48,9	5,6%
DP World		44,3	5,1%
Hutchison Ports		43,0	5,0%
Terminal Investment Limited	MSC	42,3	4,9%
Khác		78,8	9,1%
Tổng		428,8	48,6%

Nguồn: Drewry Maritime Research

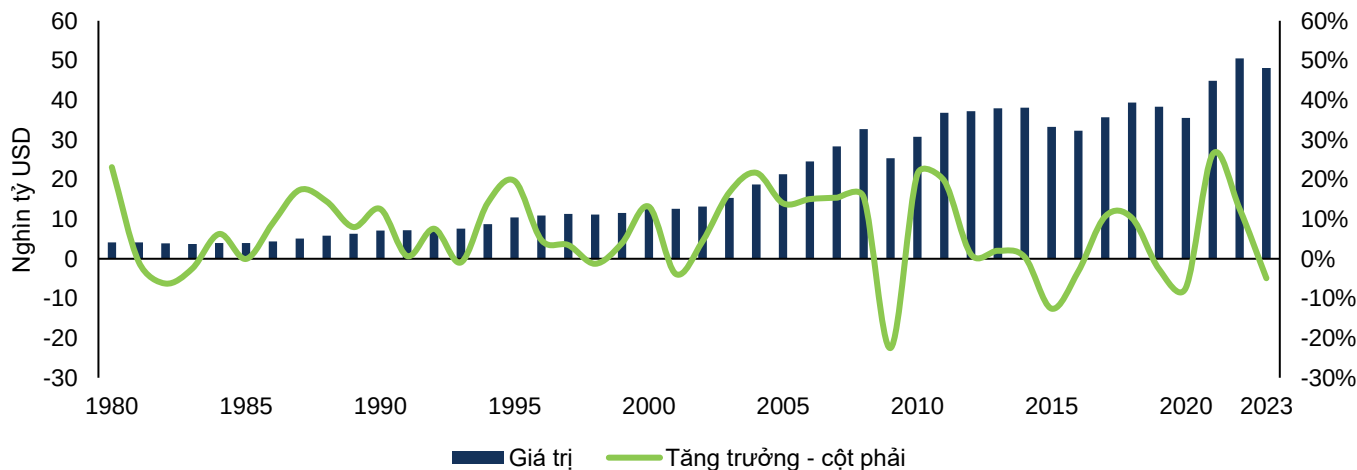
(*) Sản lượng được điều chỉnh theo tỷ lệ sở hữu cổ phần của đơn vị khai thác cảng.

III. Tình hình và xu hướng cung cầu ngành cảng biển thế giới

1. Cung cầu ngành cảng biển

1.1. Nhu cầu – Sản lượng hàng container thông qua cảng biển thế giới

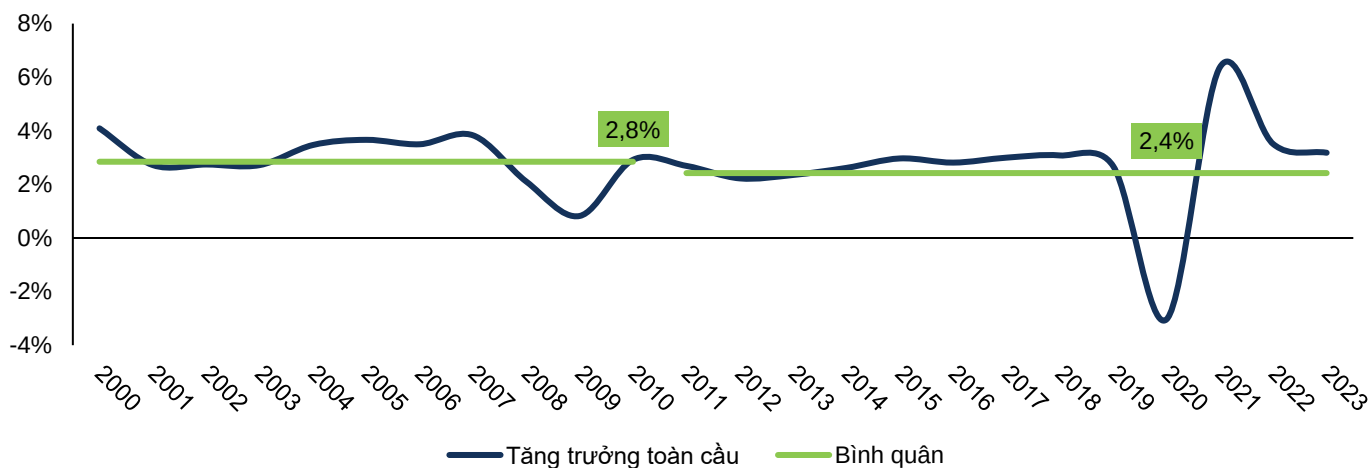
Biểu đồ 9: Tổng giá trị hàng hóa thương mại toàn cầu (1980 – 2023)



Nguồn: UNCTAD

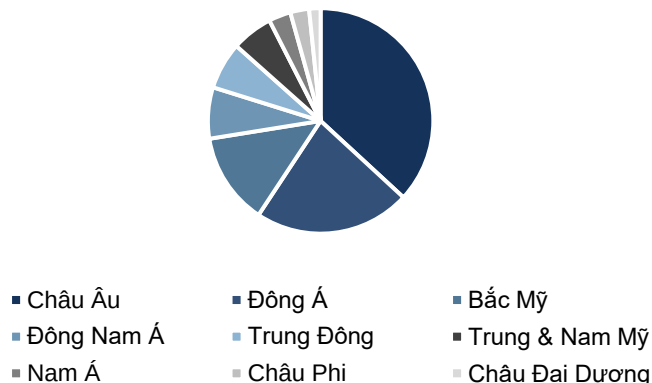
Tổng giá trị hàng hóa thương mại toàn cầu có mức tăng trưởng CAGR = +3,8%/năm giai đoạn 2010 – 2023, thấp hơn đáng kể so với mức +8,9%/năm của giai đoạn 2000 – 2010. Điều này là do (1) xu hướng toàn cầu hóa đã bão hòa, (2) nhu cầu chi tiêu tiêu dùng toàn cầu tăng trưởng thấp, đạt CAGR = +2,4%/năm và (3) tác động tiêu cực từ các sự kiện như chiến tranh thương mại Mỹ – Trung và dịch Covid – 19.

Biểu đồ 10: Tăng trưởng chi tiêu tiêu dùng cuối cùng toàn cầu (2000 – 2023)



Nguồn: World Bank

Biểu đồ 11: Tỷ trọng giá trị hàng hóa thương mại toàn cầu theo khu vực (2023)



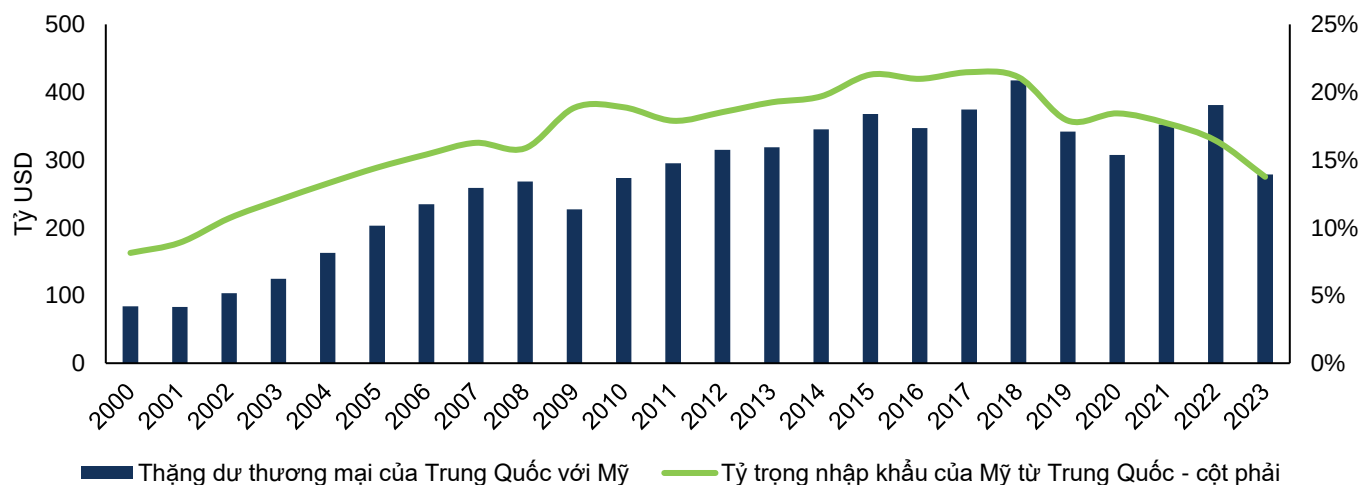
Nguồn: UNCTAD

Châu Âu, Đông Á và Bắc Mỹ là ba khu vực chiếm tỷ trọng thương mại cao nhất (37%, 22% và 13%) nhờ nhu cầu tiêu dùng mạnh mẽ của các nền kinh tế lớn tại đây.

Bên cạnh đó, Đông Nam Á cũng là thị trường chiếm tỷ trọng đáng kể (hơn 7%) nhờ việc ngày càng tham gia sâu vào chuỗi cung ứng toàn cầu, dần thay thế Trung Quốc trong một số lĩnh vực sản xuất như hàng dệt may, da giày, thiết bị điện tử,....

Chiến tranh thương mại Mỹ – Trung khiến chuỗi cung ứng dịch chuyển khỏi Trung Quốc tới các khu vực khác. Cuộc chiến thương mại Mỹ – Trung diễn ra từ năm 2018 trong bối cảnh thâm hụt thương mại giữa Mỹ và Trung Quốc ngày càng gia tăng. Tính đến năm 2017, Trung Quốc đã là đối tác nhập khẩu lớn nhất của Mỹ, chiếm 21% thị phần. Để chống lại điều này, Mỹ đã đánh thuế nhiều mặt hàng xuất xứ từ Trung Quốc, với mục tiêu ngăn chặn hành vi thương mại không công bằng và vi phạm quyền sở hữu trí tuệ. Mỹ cũng cấm vận công nghệ chip và bán dẫn, đồng thời thúc đẩy các quốc gia khác hạn chế phụ thuộc vào chuỗi cung ứng của Trung Quốc. Ngược lại, Trung Quốc cũng đáp trả bằng việc áp nhiều loại thuế quan lên hàng hóa của Mỹ.

Biểu đồ 12: Thặng dư thương mại (giá trị xuất khẩu – nhập khẩu) của Trung Quốc với Mỹ (2000 – 2023)

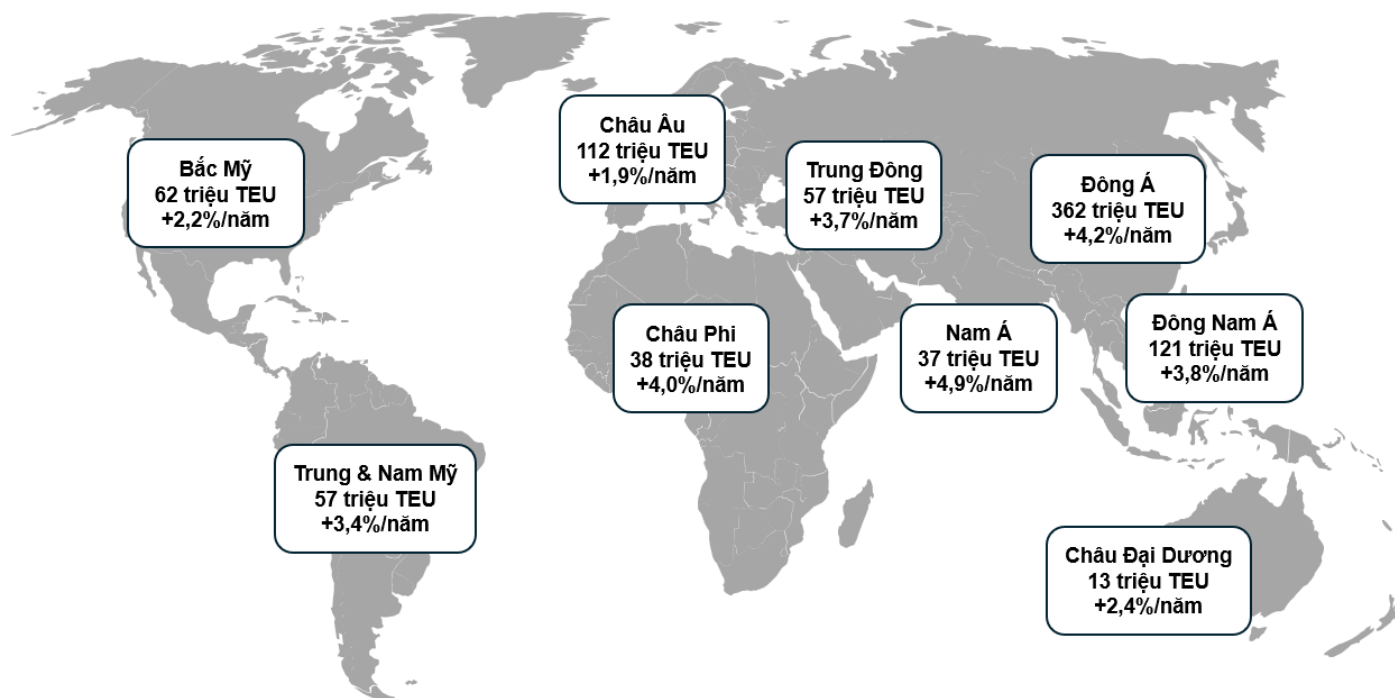


Nguồn: US Bureau of Economic Analysis

Do vậy, hoạt động thương mại giữa hai quốc gia này đã có sự suy giảm đáng kể khi các nhà sản xuất dịch chuyển nhà máy khỏi Trung Quốc sang các khu vực khác như Đông Nam Á và Nam Á nhằm tránh tác động thuế quan. Thị phần nhập khẩu của Mỹ từ Trung Quốc đã giảm mạnh, từ mức 21,1% (năm 2018) xuống còn 13,8% (năm 2023), trong khi thị phần của các nước như Ấn Độ và Việt Nam có mức tăng khoảng 0,5 – 1,5 đpt.

Ngành cảng biển bước vào giai đoạn bão hòa kể từ năm 2010 do hoạt động thương mại toàn cầu tăng trưởng chậm lại và xu hướng container hóa không còn phát triển mạnh mẽ như trước. Tuy nhiên, tốc độ tăng trưởng sản lượng hàng container thông qua cảng biển thế giới vẫn ở mức tích cực, với CAGR = +3,6%/năm giai đoạn 2010 – 2023 nhờ (1) các nước đang phát triển dần tham gia vào thị trường thương mại quốc tế và (2) phát triển các cảng trung chuyển và mô hình mạng lưới Trục bánh xe và nan hoa.

Biểu đồ 13: Sản lượng hàng container thông qua cảng biển (2023) và tốc độ tăng trưởng CAGR (2010 – 2023) theo khu vực



Nguồn: FPTs Research

Sản lượng hàng container thông qua cảng tại các quốc gia phát triển chiếm hơn 60% tổng sản lượng toàn cầu nhờ có hoạt động thương mại quốc tế sôi nổi thúc đẩy nhu cầu cảng biển. Tuy vậy, tốc độ tăng trưởng tại các nước này đã chậm do nhu cầu thương mại không còn mở rộng mạnh mẽ như trước. Các khu vực như châu Đại Dương, Bắc Mỹ và châu Âu có mức CAGR lần lượt đạt +2,4%/năm, +2,2%/năm và +1,9%/năm giai đoạn 2010 – 2023, thấp hơn trung bình thế giới.

Khu vực Đông Á có sản lượng hàng container thông qua cảng biển cao nhất (chiếm 42,2% thị phần toàn cầu) nhờ nhu cầu thương mại cao với các thị trường lớn như Mỹ và châu Âu, đặc biệt có Trung Quốc là công xưởng sản xuất của thế giới. Nhờ đóng vai trò chính yếu trong chuỗi cung ứng toàn cầu, khu vực này cũng có tốc độ tăng trưởng cao hơn trung bình thế giới với mức CAGR = +4,2%/năm giai đoạn 2010 – 2023.

Sản lượng khu vực Đông Nam Á và Nam Á được thúc đẩy nhờ tham gia vào thị trường thương mại quốc tế. Khu vực Đông Nam Á và Nam Á có thị phần lớn thứ hai, chiếm 18,4% sản lượng thế giới. Hai khu vực này có tốc độ tăng trưởng CAGR đạt lần lượt +3,8%/năm và 4,9%/năm nhờ (1) các quốc gia tại đây là các nước đang phát triển và dần tham gia vào thị trường thương mại quốc tế và (2) nằm tại vị trí chiến lược của tuyến vận tải Đông – Tây giúp thúc đẩy hoạt động trung chuyển hàng hóa.

Phát triển cảng trung chuyển góp phần thúc đẩy sản lượng hàng container qua cảng biển. Sản lượng hàng container trung chuyển đóng góp khoảng 30% tổng sản lượng hàng container thông qua cảng biển thế giới. Với xu hướng nâng kích cỡ tàu và phát triển mạng lưới vận tải toàn cầu theo mô hình Trục bánh xe và nan hoa, hoạt động trung chuyển ngày càng mở rộng với nhiều cảng biển tham gia khai thác thị trường này.

Xét 10 cảng biển khai thác hàng container lớn nhất thế giới, có 7 cảng nằm tại Trung Quốc, nơi có nhu cầu xuất nhập khẩu cao, và 3 cảng Singapore, Busan (Hàn Quốc) và Rotterdam (Hà Lan) đều là các cảng trung chuyển của khu vực.

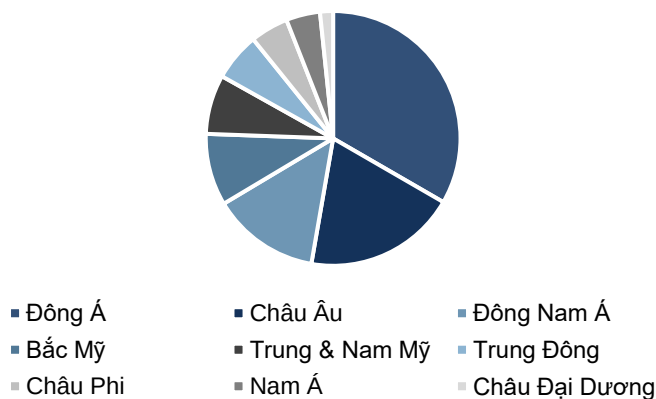
Bảng 5: Top 10 cảng biển khai thác hàng container lớn nhất thế giới (2023)

Tên cảng	Quốc Gia	Sản lượng (Triệu TEU)	Thị phần
Thượng Hải	Trung Quốc	49,2	5,7%
Singapore	Singapore	39,0	4,5%
Ninh Ba – Chu San	Trung Quốc	35,5	4,1%
Thâm Quyển	Trung Quốc	29,9	3,5%
Thanh Đảo	Trung Quốc	28,8	3,4%
Quảng Châu	Trung Quốc	25,4	3,0%
Busan	Hàn Quốc	23,0	2,7%
Thiên Tân	Trung Quốc	22,2	2,6%
Jebel Ali – Dubai	UAE	14,5	1,7%
Hồng Kông	Trung Quốc	14,4	1,7%

Nguồn: UNCTAD, World Shipping Council

1.2. Nguồn cung – Công suất cảng biển thế giới

Biểu đồ 14: Tỷ trọng công suất cảng biển container thế giới (2023)

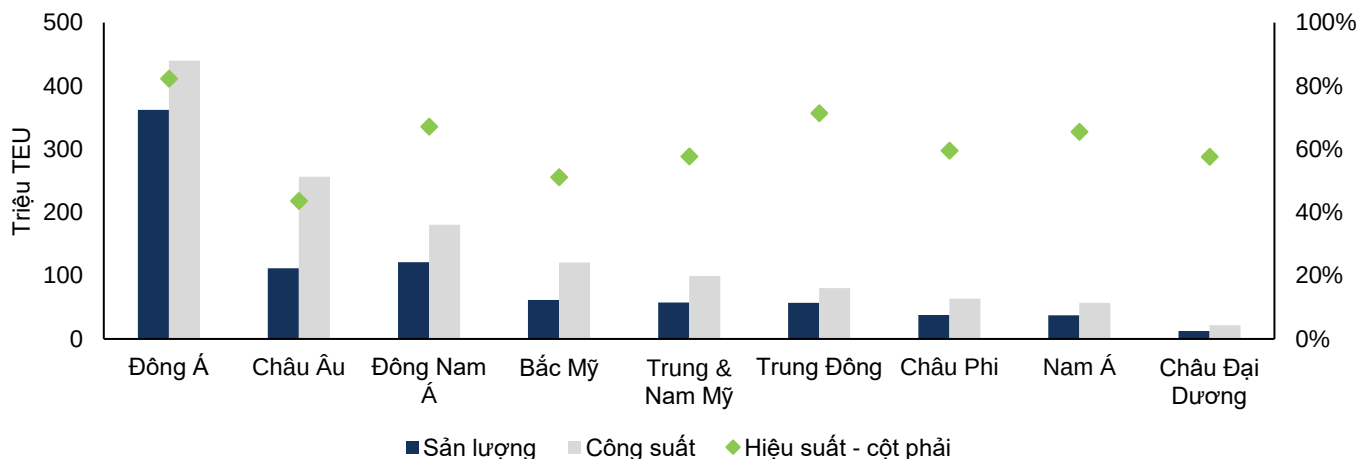


Nguồn: Drewry Maritime Research, FPTs Research

Sản lượng khai thác cảng biển cao tại các khu vực trọng điểm đã thúc đẩy việc liên tục nâng công suất. Trong đó, bốn khu vực có tỷ trọng công suất lớn nhất là Đông Á, châu Âu, Đông Nam Á và Bắc Mỹ chiếm hơn 75%.

Tổng công suất cảng biển container thế giới năm 2023 đạt hơn 1,3 tỷ TEU/năm, với hiệu suất khai thác đạt 65%. Trong đó, Đông Á, Trung Đông và Đông Nam Á có hiệu suất cao nhất nhờ sản lượng hàng container qua cảng liên tục tăng cao trong giai đoạn vừa qua.

Biểu đồ 15: Sản lượng và công suất cảng container thế giới theo khu vực (2023)



Nguồn: Drewry Maritime Research, FPTs Research

2. Đánh giá triển vọng và xu hướng ngành cảng biển thế giới

Sản lượng hàng container thông qua cảng biển toàn cầu dự báo sẽ có mức tăng trưởng thấp trong thời gian tới do (1) nhu cầu tiêu dùng tại các thị trường thương mại lớn tiếp tục tăng trưởng chậm và (2) rủi ro địa chính trị và chiến tranh thương mại hiện hữu. Hãng nghiên cứu thị trường hàng hải Drewry dự báo sản lượng giai đoạn 2023 – 2028 ghi nhận mức CAGR chỉ đạt +3,3%/năm, thấp hơn so với giai đoạn 2010 – 2023.

Xu hướng phát triển cảng nước sâu và M&A với các đối tác chiến lược gia tăng. Chúng tôi cho rằng với vị thế lớn mạnh của các đơn vị khai thác cảng và hãng tàu quốc tế, xu thế M&A trong ngành sẽ tiếp diễn mạnh mẽ trong tương lai với mục tiêu tối đa hóa hiệu quả mạng lưới logistics toàn cầu. Điều này sẽ thúc đẩy hãng tàu tiếp diễn xu hướng nâng kích cỡ tàu và cảng biển xây mới các cảng nước sâu quy mô lớn. Đồng thời, các đối tác này sẽ tham gia góp vốn đầu tư xây dựng thêm nhiều bến cảng và phát triển ngành cảng biển tại nhiều quốc gia trên thế giới.

Khu vực Đông Nam Á dự báo tăng trưởng +3,6%/năm giai đoạn 2023 – 2028 nhờ hưởng lợi từ xu hướng dịch chuyển chuỗi cung ứng khỏi Trung Quốc. Sản lượng hàng container thông qua cảng biển tại các khu vực Đông Nam Á dự báo sẽ tiếp tục duy trì mức tăng trưởng cao hơn trung bình thế giới (1) nhờ các nền kinh tế tại đây tiếp tục phát triển thúc đẩy nhu cầu xuất nhập khẩu và (2) hưởng lợi từ xu hướng dịch chuyển chuỗi cung ứng khỏi Trung Quốc khi nước này bị đánh thuế nhập khẩu cao nhất trong nhiệm kỳ thứ hai của tổng thống Mỹ Donald Trump. Qua đó, các quốc gia cũng đẩy mạnh đầu tư xây dựng thêm nhiều cảng biển, đồng thời hợp tác các đơn vị khai thác cảng và hãng tàu lớn của thế giới nhằm mở rộng mạng lưới khu vực với nhiều dự án mới như cảng Singapore; Tanjung Pelepas và Port Klang tại Malaysia; Lạch Huyện, Cái Mép – Thị Vải và Cần Giờ tại Việt Nam,....

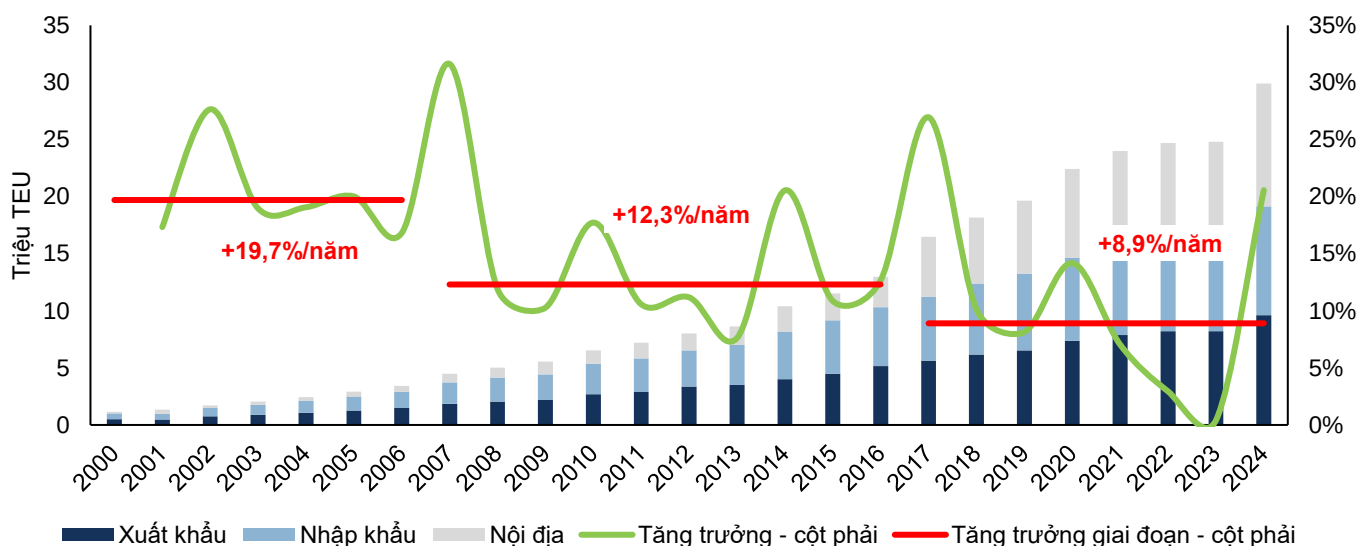
B. NGÀNH CẢNG BIỂN VIỆT NAM

I. Quá trình hình thành và phát triển ngành cảng biển Việt Nam

1. Quá trình phát triển ngành cảng biển Việt Nam

Sản lượng hàng container thông qua cảng biển Việt Nam năm 2024 đạt 29,9 triệu TEU (CAGR = +14,6%/năm giai đoạn 2000 – 2024). Trong đó, tốc độ tăng trưởng có xu hướng giảm dần theo từng giai đoạn. Cụ thể như sau:

Biểu đồ 16: Sản lượng hàng container thông qua cảng biển Việt Nam (2000 – 2024)



Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam

(*) Sản lượng từ năm 2017 được thay đổi phương pháp thống kê, bao gồm thêm sản lượng xếp dỡ cho tàu sà lan.

Giai đoạn trước năm 2007:

Đây là giai đoạn Việt Nam bắt đầu mở cửa kinh tế và đẩy mạnh hoạt động thương mại quốc tế, giúp sản lượng hàng container qua cảng biển tăng mạnh, với CAGR = +19,7%/năm giai đoạn 1995 – 2007. Hàng hóa xếp dỡ tại cảng chuyển dịch từ dạng hàng rời, đóng bao sang dạng được chứa trong container khi Việt Nam tham gia vào xu hướng container hóa trên thế giới. Hàng container chỉ chiếm 9% tổng sản lượng hàng hóa qua cảng biển Việt Nam năm 1995, đã tăng lên mức 27% năm 2007.

Trong giai đoạn này, cảng biển container của Việt Nam đều là các cảng feeder nhỏ, chuyển đổi công năng từ khai thác hàng rời sang nên có hạ tầng, thiết bị kém phù hợp và thiếu tính liên kết. Năng suất khai thác do đó thấp và chỉ đủ để khai thác tàu feeder cỡ 1.700 TEU. Các cảng đều thuộc sở hữu của doanh nghiệp nhà nước.

Giai đoạn từ năm 2007 đến năm 2017:

Sản lượng hàng container qua cảng biển vẫn tăng trưởng tích cực ở mức cao, với mức CAGR = +12,3%/năm giai đoạn 2007 – 2017 (không tính sản lượng từ tàu sà lan). Nhờ việc gia nhập WTO cùng các chính sách thu hút vốn đầu tư nước ngoài vào Việt Nam, kim ngạch xuất nhập khẩu duy trì đà tăng trưởng ở mức cao và nhu cầu đối với các dịch vụ logistics chuyên sâu được thúc đẩy.

Đây cũng là giai đoạn các doanh nghiệp tư nhân tham gia ngành và đẩy mạnh xây dựng thêm nhiều bến cảng, đặc biệt là cảng nước sâu Cái Mép – Thị Vải đáp ứng cỡ tàu 24.000 TEU thu hút các hãng tàu đưa tàu mẹ về cập cảng trong nước. Tuy nhiên, việc đầu tư ồ ạt đã gây dư thừa công suất nghiêm trọng, khiến các cảng biển đã phải cạnh tranh gay gắt bằng nhiều hình thức và chịu thua lỗ nặng nề. Bộ Giao thông vận tải vì vậy đã phải can thiệp bằng việc ban hành chính sách khung giá dịch vụ cảng biển từ năm 2013.

Giai đoạn từ năm 2017 đến nay:

Việt Nam vẫn tiếp tục duy trì chính sách mở cửa nền kinh tế, ký kết các Hiệp định thương mại tự do (Free Trade Agreement – FTA) nhằm thu hút đầu tư và thúc đẩy hoạt động xuất nhập khẩu. Sản lượng toàn ngành duy trì mức tăng trưởng tích cực với CAGR = +8,9%/năm giai đoạn 2017 – 2024. Trong giai đoạn này, ngành cảng biển Việt Nam chịu sự tác động của 2 sự kiện lớn:

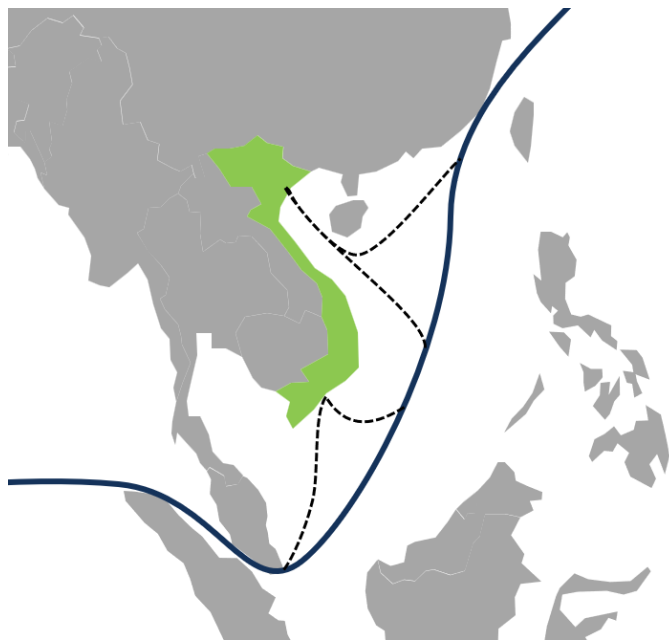
- Chiến tranh thương mại Mỹ - Trung và xu hướng dịch chuyển sản xuất sang các quốc gia khác: Chiến tranh thương mại Mỹ - Trung bắt đầu vào đầu năm 2018 với việc Mỹ đánh thuế nhiều loại mặt hàng xuất xứ từ Trung Quốc. Điều này đã khiến các nhà sản xuất tìm hướng dịch chuyển sang các quốc gia lân cận như Việt Nam, Ấn Độ, Indonesia,... để tránh ảnh hưởng thuế quan, góp phần thúc đẩy nhu cầu xuất nhập khẩu và sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển Việt Nam.
- Dịch Covid – 19 diễn ra vào cuối năm 2019 khiến hoạt động thương mại toàn cầu chững lại: Việc giãn cách xã hội khiến hoạt động xuất nhập khẩu và chi tiêu bị hạn chế. Các quốc gia do đó đã phải đẩy mạnh chính sách nới lỏng tiền tệ nhằm kích thích nền kinh tế nhưng gây lạm phát tăng cao, khiến cho nhu cầu tiêu dùng tại các nước đối tác thương mại của Việt Nam suy yếu và kéo giảm tốc độ tăng trưởng sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển Việt Nam.

Nhờ nhu cầu đối với hoạt động khai thác cảng biển tiếp tục tăng cao, hiệu suất tại nhiều nhóm cảng cũng đã có sự cải thiện đáng kể trong giai đoạn này. Việc đầu tư xây dựng cảng mới cũng được quy hoạch và phê duyệt kĩ càng hơn giúp hạn chế tình trạng dư thừa công suất như trước. Thêm nữa, cảng nước sâu với lợi thế đón được tàu mẹ cỡ lớn, đáp ứng xu hướng nâng kích cỡ tàu đã thúc đẩy sự phát triển của ngành cảng biển Việt Nam, từ việc khai thác các cảng feeder nhỏ dịch chuyển dần sang các cảng nước sâu có hạ tầng chuyên dụng và quy mô lớn hơn. Việt Nam có hai nhóm cảng nước sâu đang hoạt động là cảng Lạch Huyện tại Hải Phòng và Cái Mép – Thị Vải tại Bà Rịa – Vũng Tàu.

2. Đặc điểm ngành cảng biển Việt Nam

2.1. Vị trí địa lý cảng biển Việt Nam thuận lợi nhờ có đường bờ biển dài và gần tuyến hàng hải lớn

Biểu đồ 17: Vị trí địa lý của Việt Nam



Nguồn: FPT Research

Việt Nam nằm tại khu vực Đông Nam Á, phía đông giáp biển Đông, gần tuyến hàng hải quốc tế với khoảng 60% sản lượng hàng hóa vận tải đường biển toàn cầu lưu thông qua khu vực này. Hơn nữa, Việt Nam nằm gần các cảng trung chuyển lớn (như cảng Singapore và Trung Quốc) giúp hàng hóa của Việt Nam dễ dàng tham gia vào các tuyến vận tải quốc tế.

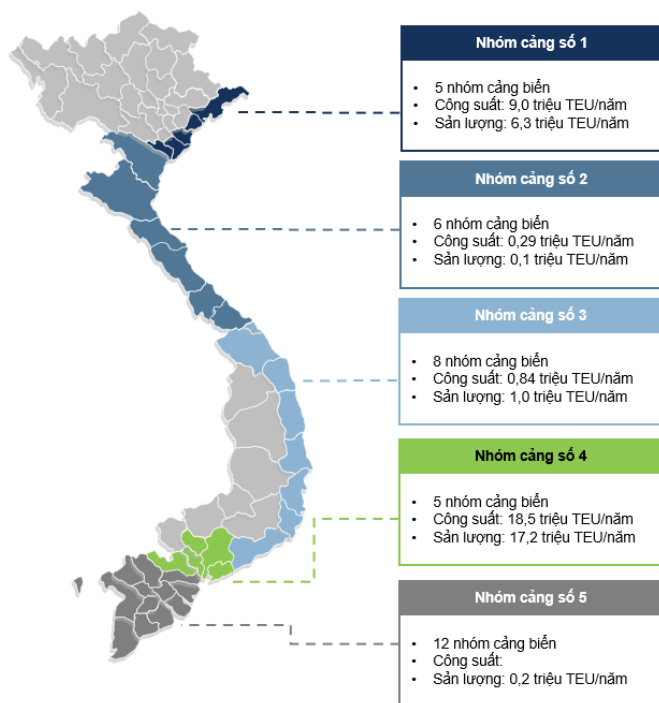
Việt Nam là quốc gia có đường bờ biển dài (với chiều dài đạt 3.260 km) và nhiều sông ngòi. Nhiều khu vực có không gian rộng và độ sâu tự nhiên phù hợp cho việc xây dựng các bến cảng đáp ứng cho tàu hàng đa dạng kích cỡ, từ những tàu feeder 1.700 TEU tới tàu mẹ 24.000 TEU.

Các cảng biển của Việt Nam trước đây chủ yếu nằm trên sông trong thành phố, giúp thuận tiện cho việc vận tải hàng hóa tới các trung tâm sản xuất và phân phối. Tuy nhiên, xu thế dần yêu cầu các cảng phải có quy mô lớn, mực nước sâu để đón tàu cỡ lớn và nằm ngoài vùng lõi đô thị nhằm hạn chế tắc giao thông. Vì vậy, nhiều cảng biển mới được xây dựng tại khu vực ở cửa sông, cửa biển ở cả ba miền để đáp ứng yêu cầu này.

Nhờ có những đặc điểm vị trí địa lý này, ngành cảng biển Việt Nam có nhiều cơ hội thuận lợi để phát triển và thu hút các hãng tàu quốc tế mở tuyến vận tải về cảng.

2.2. Hệ thống cảng biển phân tán và có đặc điểm khác biệt rõ rệt theo từng nhóm cảng

Biểu đồ 18: Hệ thống cảng biển container Việt Nam (2023)



Nguồn: Quyết định số 1579/QĐ-TTg, FPTs Research

Theo Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 (ban hành bởi Thủ tướng Chính phủ), hệ thống cảng biển Việt Nam được chia thành 5 nhóm cảng biển theo khu vực địa lý. Trong đó, công suất cảng và nhu cầu xếp dỡ hàng hóa của mỗi nhóm có sự khác biệt đáng kể, tùy thuộc vào đặc điểm địa hình, địa chất, hiện trạng phát triển kinh tế xã hội,.... Nhóm cảng số 1 (tại miền Bắc) và số 4 (tại Đông Nam Bộ) là khu vực có hoạt động khai thác cảng biển container mạnh nhất, chiếm đến gần 95% sản lượng toàn ngành.

Các cảng biển Việt Nam chủ yếu vẫn ở mức quy mô nhỏ và được đầu tư ồ ạt trong giai đoạn trước nên xảy ra tình trạng dư thừa công suất tại nhiều khu vực. Trong khi đó, tại các khu vực như thành phố Hồ Chí Minh và Bà Rịa – Vũng Tàu, hạ tầng logistics không phát triển theo kịp sự tăng trưởng nhu cầu nên các cảng biển tại đây thường xuyên trong tình trạng quá tải.

Ngoài ra, quy hoạch cũng phân loại nhóm cảng biển theo quy mô và phạm vi ảnh hưởng cho việc định hướng phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam, bao gồm:

- **Loại đặc biệt:** Hải Phòng và Bà Rịa – Vũng Tàu. Đóng vai trò là cảng trung chuyển và cửa ngõ quốc tế, nơi tập trung hàng hóa xuất nhập khẩu. Việc đầu tư xây dựng cảng biển thuộc loại này có quy mô trên 2.300 tỷ VND phải được chấp thuận chủ trương đầu tư của Thủ tướng Chính phủ – *Theo quy định của Luật Đầu tư.*
- **Loại I:** Cảng đầu mối của khu vực, phục vụ phát triển kinh tế - xã hội của cả nước hoặc liên vùng (như Quảng Ninh, Đà Nẵng, thành phố Hồ Chí Minh). Các cảng loại I có quy mô trên 2.300 tỷ VND phải được chấp thuận chủ trương đầu tư xây dựng của Thủ tướng Chính phủ.
- **Loại II:** Cảng địa phương, có chức năng phục vụ chủ yếu trong phạm vi địa phương (như Quảng Bình, Ninh Thuận, Hậu Giang).
- **Loại III:** Cảng chuyên phục vụ cho cơ sở công nghiệp tập trung (như cảng nhập khẩu than cho nhà máy nhiệt điện, xi măng,...), như Thái Bình, Bình Dương, An Giang.

2.3. Cảng biển Việt Nam chủ yếu là cảng feeder quy mô nhỏ

Tính đến năm 2024, 70% công suất cảng biển Việt Nam là cảng feeder cỡ nhỏ nằm trên sông. 30% còn lại là những cảng nước sâu, được đầu tư xây dựng từ đầu những năm 2010.

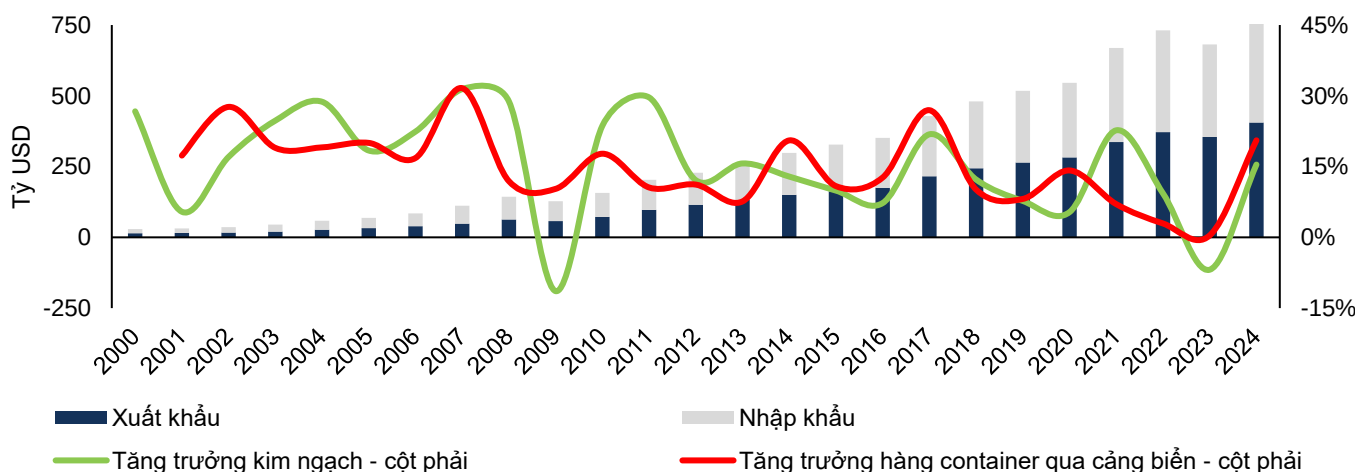
Trước đây, các cảng biển của Việt Nam bị giới hạn về chiều dài cầu bến và độ sâu trước bến, chỉ có thể đón tàu container feeder cỡ 2.500 TEU trở xuống, phù hợp để (1) kết nối tuyến ngắn vận chuyển nội địa và đi thẳng tới các thị trường nội Á và (2) chuyển tải tới các cảng trung chuyển nước sâu tại Singapore hoặc Trung Quốc cho tuyến xa tới châu Mỹ và châu Âu. Tuy nhiên, kể từ khi cảng nước sâu Lạch Huyện tại Hải Phòng và Cái

Mép – Thị Vải tại Bà Rịa – Vũng Tàu đi vào hoạt động có thể đón tàu mẹ cỡ 24.000 TEU, các hãng tàu quốc tế đã mở thêm nhiều tuyến xa tại Việt Nam, từ đó cắt giảm chi phí trung chuyển tại nước ngoài và thúc đẩy lượng hàng thông qua cảng biển Việt Nam.

3. Các yếu tố trọng yếu tác động tới ngành cảng biển Việt Nam

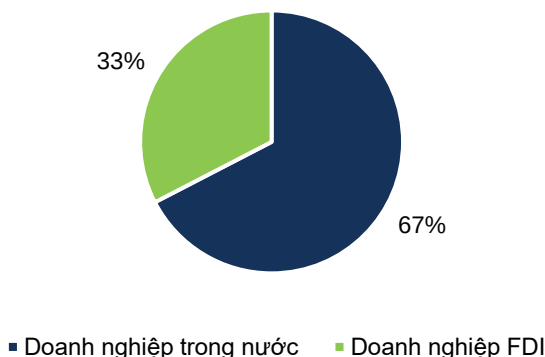
3.1. Kim ngạch xuất nhập khẩu và các chính sách thúc đẩy thương mại quốc tế

Biểu đồ 19: Giá trị kim ngạch xuất nhập khẩu của Việt Nam (2000 – 2024)



Nguồn: Tổng cục Hải quan, Tổng cục Thống kê

Biểu đồ 20: Tỷ trọng giá trị kim ngạch xuất nhập khẩu của Việt Nam phân theo khu vực kinh tế (2024)



Nguồn: Tổng cục Hải quan

Hàng hóa xuất nhập khẩu đóng vai trò lớn thúc đẩy hoạt động khai thác cảng biển Việt Nam, chiếm đến 66% sản lượng hàng container thông qua cảng. Tính đến năm 2024, tổng kim ngạch xuất nhập khẩu của Việt Nam đạt 786 tỷ USD (CAGR = +14,7%/năm giai đoạn 2000 – 2024). Trong đó, nhóm doanh nghiệp có vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (Foreign Direct Investment – FDI) đóng góp 68% kim ngạch xuất nhập khẩu nhờ việc Việt Nam theo đuổi các chính sách mở cửa nền kinh tế, đẩy mạnh thu hút vốn đầu tư nước ngoài cho hoạt động sản xuất. Các chính sách có thể kể đến như: ký kết 16 FTA, đầu tư cơ sở hạ tầng và bất động sản khu công nghiệp, miễn giảm nhiều loại thuế thuê đất, môi trường, hạ tầng,....

Việt Nam hưởng lợi nhờ xu hướng dịch chuyển sản xuất khỏi Trung Quốc từ cuộc chiến thương mại Mỹ – Trung. Nhằm tránh ảnh hưởng từ việc hàng hóa Trung Quốc xuất khẩu sang Mỹ bị đánh thuế từ năm 2018, nhiều nhà sản xuất đã chọn xây dựng nhà máy tại các quốc gia Nam Á và Đông Nam Á, trong đó có Việt Nam, do (1) vị trí gần Trung Quốc giúp dễ dàng tiếp cận được nguồn nguyên vật liệu từ đây, tránh đứt gãy chuỗi cung ứng và (2) chi phí nhân công rẻ. Theo báo cáo từ Dezan Shira & Associates, Việt Nam được đánh giá là thị trường tiềm năng đón nhận dòng vốn nhờ lợi thế về cơ sở hạ tầng, hệ thống logistics được đầu tư mạnh mẽ và tham gia nhiều FTA.

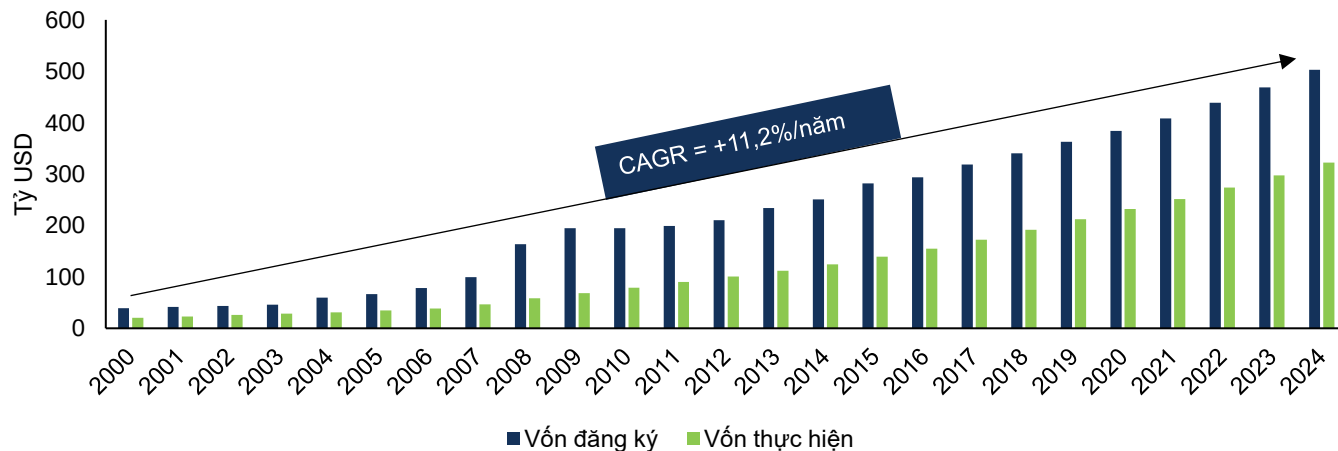
Bảng 6: Xếp hạng Chỉ số Sản xuất Châu Á năm 2025 (Asia Manufacturing Index)

Tiêu chí	Tổng	Triển vọng kinh tế	Rủi ro địa chính trị	Môi trường kinh doanh	Thương mại quốc tế	Chính sách thuế	Cơ sở hạ tầng	Lao động	Đổi mới & Sáng tạo
Trung Quốc	1	2	5	11	5	8	2	6	2
Việt Nam	2	3	7	7	4	6	3	4	8
Malaysia	3	7	4	3	6	2	1	7	5
Hàn Quốc	4	6	3	4	2	3	7	10	1
Singapore	5	10	1	1	1	1	10	9	4
Ấn Độ	6	1	8	5	10	11	5	1	6
Indonesia	7	5	6	10	7	4	6	5	9
Nhật Bản	8	11	2	2	3	7	9	11	3
Philippines	9	4	10	8	9	9	11	2	10
Thái Lan	10	8	9	9	8	5	4	8	7
Bangladesh	11	9	11	6	11	10	8	3	11

Nguồn: Dezan Shira & Associates

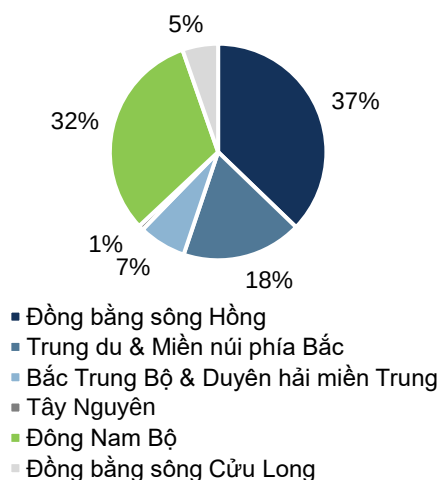
(*) Các quốc gia được xếp hạng theo mỗi tiêu chí với thứ tự 1 – 11, trong đó 1 là mức cao nhất.

Các yếu tố này kích thích doanh nghiệp trong nước và nước ngoài đầu tư mở rộng sản xuất tại Việt Nam, góp phần thúc đẩy hoạt động thương mại quốc tế và sản lượng hàng hóa qua cảng biển. Tổng giá trị lũy kế vốn FDI đăng ký vào Việt Nam tính đến hết năm 2024 đạt 503 tỷ USD (CAGR = +11,2%/năm giai đoạn 2000 – 2024). Trong đó, vốn đầu tư cho công nghiệp chế biến, chế tạo chiếm tới hơn 60%.

Biểu đồ 21: Lũy kế vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài vào Việt Nam (2000 – 2024)


Nguồn: Cục Đầu tư nước ngoài, Tổng cục Thống kê

Biểu đồ 22: Tỷ trọng xuất nhập khẩu hàng hóa của Việt Nam theo khu vực (2024)



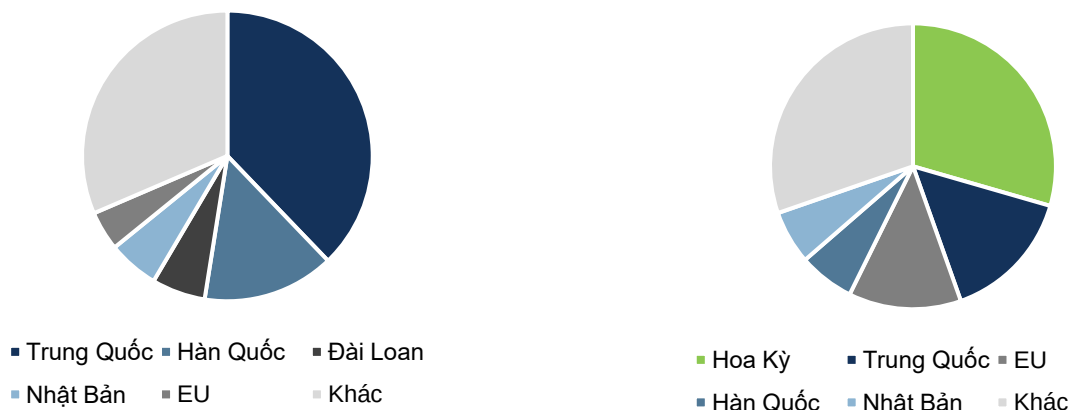
Nguồn: Tổng cục Hải quan

Hoạt động xuất nhập khẩu tập trung tại đồng bằng sông Hồng và Đông Nam Bộ, lần lượt chiếm 37% và 32% tổng kim ngạch xuất nhập khẩu năm 2024 nhờ các khu công nghiệp lớn được quy hoạch và phát triển tại hai khu vực này. Các tỉnh thành như Hải Phòng, Hải Dương, Bình Dương, Long An, ... tập trung nhiều khu công nghiệp chuyên phục vụ cho hoạt động công nghiệp chế biến, chế tạo, sản xuất các mặt hàng thành phẩm đóng trong container.

Do vậy, nhu cầu xếp dỡ hàng container tại các cảng biển ở khu vực miền Bắc và miền Nam luôn ở mức cao và tăng trưởng mạnh, trong khi khu vực miền Trung chủ yếu xếp dỡ cho các mặt hàng rời và lỏng như than, quặng, dầu khí,... nên chiếm tỷ trọng thấp, chỉ khoảng 5% tổng sản lượng hàng container.

Mỹ, EU và các nước Đông Á là đối tác thương mại lớn nhất của Việt Nam. Về đối tác nhập khẩu, Trung Quốc là đối tác lớn nhất, chiếm 38% năm 2024, do các nhà sản xuất phải nhập nguyên vật liệu đầu vào từ Trung Quốc, nơi đóng vai trò lớn trong chuỗi giá trị của nhiều ngành hàng trên thế giới. Thêm nữa, các nước như Hàn Quốc, Nhật Bản và Đài Loan cũng là đối tác nhập khẩu lớn do nhu cầu cao cho nguyên vật liệu máy móc và linh kiện điện tử, vốn là mặt hàng xuất khẩu lớn nhất của Việt Nam.

Biểu đồ 23: Tỷ trọng đối tác nhập khẩu (trái) và xuất khẩu (phải) của Việt Nam (2024)



Nguồn: Tổng cục Hải quan

Về xuất khẩu, các đối tác lớn của Việt Nam đều là các thị trường lớn và có nhu cầu tiêu dùng cao, trong đó, lớn nhất là Mỹ, chiếm 29% kim ngạch xuất khẩu năm 2024. Các đối tác lớn tiếp theo là Trung Quốc (15%) và EU (13%).

3.2. Khung giá dịch vụ cảng biển

Áp dụng khung giá dịch vụ cảng biển nhằm bình ổn giá do cạnh tranh gay gắt. Trong giai đoạn từ năm 2007, do nhu cầu xếp dỡ hàng hóa liên tục tăng trưởng mạnh, các doanh nghiệp cảng biển đã ồ ạt đầu tư xây dựng thêm cảng mới, gây nên tình trạng dư cung trầm trọng. Nhiều cảng đã có chiến lược hạ giá dịch vụ, thậm chí dưới mức hòa vốn, nhằm tạo lợi thế thu hút nguồn hàng. Vì vậy, trong bối cảnh các cảng biển chịu tình trạng thua lỗ nặng nề do cạnh tranh gay gắt, Chính phủ đã phải can thiệp bằng chính sách quy định khung giá cố định nhằm bình ổn giá dịch vụ.

Năm 2013, Quyết định 1661/QĐ-BTC được ban hành áp dụng giá dịch vụ bốc dỡ container thí điểm cho khu vực nhóm cảng nước sâu Cái Mép – Thị Vải. Sau đó, khung giá dịch vụ khai thác cảng biển được mở rộng và áp dụng cho tất cả các cảng biển Việt Nam, bắt đầu bằng Quyết định 3836/QĐ-BGTVT năm 2016 và được thay thế bởi Thông tư 54/2018/TT-BGTVT năm 2018, Thông tư 39/2023/TT-BGTVT năm 2023. Hiện nay, khung giá dịch vụ đang được quy định bởi Thông tư 12/2024/TT-BGTVT và theo quyết định của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.

4. Vòng đời ngành cảng biển Việt Nam

Chúng tôi cho rằng ngành cảng biển Việt Nam vẫn đang ở trong giai đoạn phát triển với các đặc điểm như sau:

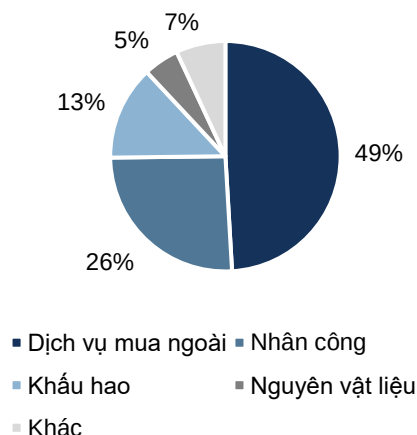
- **Động lực từ hoạt động thương mại quốc tế tăng trưởng:** Với những lợi thế trong thu hút vốn đầu tư và hưởng lợi từ xu hướng dịch chuyển chuỗi cung ứng khỏi Trung Quốc, chúng tôi cho rằng kim ngạch xuất nhập khẩu của Việt Nam sẽ tiếp tục tăng trưởng trong giai đoạn tới bất chấp nhiều yếu tố bất định từ chính sách thuế đối ứng của Mỹ, thúc đẩy sản lượng hàng container thông qua cảng biển Việt Nam.
- **Phát triển cảng nước sâu đáp ứng xu hướng nâng kích cỡ tàu:** Ngành cảng biển Việt Nam đang trong giai đoạn thay đổi cơ cấu, từ khai thác cảng feeder cỡ nhỏ đáp ứng tàu 1.700 TEU dần sang cảng nước sâu đáp ứng nhu cầu vận tải bằng tàu mẹ cỡ lớn. Các dự án xây dựng cảng biển mới tập trung nhiều vào bến cảng có quy mô lớn, đáp ứng cho tàu cỡ trên 4.000 TEU, đồng thời dần di dời các cảng biển lâu năm nằm sâu trong trung tâm nội đô.

Chúng tôi đánh giá triển vọng tích cực đối với ngành cảng biển Việt Nam trong giai đoạn tới, phụ thuộc vào yếu tố vị trí địa lý và phân loại của từng nhóm cảng.

II. Chuỗi giá trị ngành cảng biển Việt Nam

1. Đầu vào

Biểu đồ 24: Cơ cấu chi phí sản xuất cảng biển container (2024)



Nguồn: BCTC các doanh nghiệp cảng biển niêm yết

Chi phí đầu vào của cảng biển container chủ yếu là chi phí dịch vụ mua ngoài, nhân công và khấu hao tài sản cố định.

Chi phí dịch vụ mua ngoài chiếm tỷ trọng cao nhất, đạt khoảng 50%. Do hoạt động khai thác cảng chỉ cung cấp dịch vụ tại cảng (như lưu bãi và xếp dỡ), các cảng phải thuê ngoài các dịch vụ khác (như vận chuyển, sửa chữa, lưu kho depot, hoa tiêu,...) nhằm cung cấp một chuỗi dịch vụ trọn gói giúp cắt giảm thời gian và thủ tục cho khách hàng.

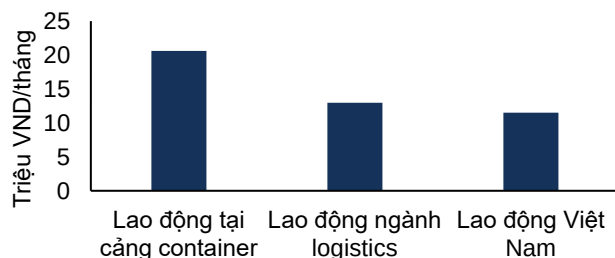
Thêm nữa, chi phí thuê ngoài cao một phần do cảng phải thuê lao động thời vụ và dịch vụ xếp dỡ tại cảng khác trong thời gian cao điểm. Nếu không bao gồm việc này, chi phí thuê ngoài thường chiếm khoảng 25% - 30% tổng chi phí vận hành cảng.

Giống với ngành cảng biển thế giới, hoạt động khai thác cảng biển Việt Nam sử dụng nhiều lao động và phải đầu tư thiết bị, hạ tầng quy mô lớn nên chi phí nhân công và khấu hao có tỷ trọng cao. Hai khoản chi phí này thường chiếm lần lượt khoảng 26% và 13% chi phí sản xuất.

Còn lại, nguyên vật liệu chiếm tỷ trọng thấp, chủ yếu là chi phí cho phụ tùng máy móc và xăng dầu, điện năng để vận hành thiết bị vận chuyển và bốc dỡ hàng hóa.

1.1. Nhân công

Biểu đồ 25: Thu nhập bình quân một tháng của người lao động (2022)



Nguồn: BCTC các doanh nghiệp cảng biển niêm yết, Tổng cục thống kê, FPT Research

(*) Lao động tại cảng đã loại trừ thu nhập của ban lãnh đạo.

Thiếu hụt lao động tại cảng do yêu cầu chuyên môn cao. Theo Báo cáo Dự báo kỹ năng ngành cảng biển Việt Nam giai đoạn 2024 – 2028, cảng thường thiếu hụt lao động trực tiếp với các lý do như: ứng viên thiếu kinh nghiệm, kiến thức và kỹ năng chuyên môn; thiếu chứng chỉ hành nghề; môi trường lao động khắc nghiệt; yêu cầu cam kết làm việc dài hạn;.... Vì vậy, mức thu nhập bình quân của lao động tại cảng thường cũng cao hơn so với trung bình ngành logistics và bình quân Việt Nam.

Cảng biển Việt Nam chưa áp dụng tự động hóa. Các cảng biển của Việt Nam đang dần áp dụng phần mềm quản lý cảng, giúp tăng tốc độ thông quan và xử lý hàng hóa tại cảng. Các công nghệ tự động hóa như cần cẩu xếp dỡ tự động, phương tiện vận tải tự hành vẫn chưa được ứng dụng ở quy mô lớn, nên áp lực cắt giảm lao động tại cảng thấp.

Do những yếu tố này, chúng tôi đánh giá nhu cầu đối với lao động tại cảng ở mức cao và rủi ro đình công trong ngành cảng biển Việt Nam là thấp.

1.2. Cơ sở hạ tầng và thiết bị tại cảng

Chi phí khấu hao cao trong những năm đầu xây dựng cảng và giảm dần sau khoảng 10 – 15 năm. Trong những năm đầu mới đi vào hoạt động, cảng biển phải đầu tư xây dựng hạ tầng và thiết bị hoàn chỉnh trong khi sản lượng xếp dỡ còn thấp khiến chi phí khấu hao chiếm đến 40% tổng chi phí đầu vào. Tỷ trọng của các chi phí biến đổi như nhân công và mua ngoài lúc này tương đối nhỏ. Tuy nhiên, sau khoảng 10 – 15 năm, tỷ trọng chi phí khấu hao có thể giảm xuống còn 12 – 15% nhờ (1) hiệu suất khai thác cảng ở mức cao kéo theo nhu cầu lao động lớn hơn, làm gia tăng tỷ trọng chi phí nhân công và (2) tài sản đầu tư ban đầu như cầu bến, bãi cảng và thiết bị xếp dỡ đã hết khấu hao. Trong dài hạn, các cảng có thể khai thác 40 – 50 năm, nên chi phí tài sản cố định phát sinh chủ yếu là bảo trì, sửa chữa với chi phí thấp hơn đáng kể so với giai đoạn đầu.

Hiện nay, các cảng biển container tại Việt Nam được chia làm 2 loại: (1) cảng feeder có khả năng đón tàu cỡ 2.500 TEU, hoạt động trên tuyến nội địa và nội Á (thường là các tuyến tàu feeder gom hàng cho tàu mẹ) và (2) cảng nước sâu đáp ứng tàu mẹ cỡ 13.000 – 24.000 TEU, hoạt động trên tuyến xa tới Mỹ và châu Âu.

Cơ sở hạ tầng của cả hai loại cảng feeder và cảng nước sâu giống nhau dù tiếp nhận các phân khúc tàu khác nhau. Sự khác biệt của hai loại cảng này nằm ở yếu tố kĩ thuật về hạ tầng và thiết bị, cụ thể như sau:

Bảng 7: So sánh hạ tầng và thiết bị của cảng feeder và cảng nước sâu tại Việt Nam

Hạ tầng & thiết bị	Cảng feeder	Cảng nước sâu
Cỡ tàu tiếp nhận	2.500 TEU trở xuống	13.000 – 24.000 TEU
Công suất khai thác	Công suất trải rộng trong khoảng 0,2 triệu – 1 triệu TEU/năm. Các cảng lâu năm thường có công suất nhỏ, còn cảng mới được đầu tư quy mô lớn hơn.	1,1 triệu – 1,5 triệu TEU/năm
Cầu bến xếp dỡ	Độ sâu trước bến yêu cầu đạt -10m. Chiều dài cầu bến đạt 150 – 650m, có thể đón 1 – 4 tàu feeder cùng lúc.	Độ sâu trước bến yêu cầu đạt tối thiểu -14m. Chiều dài cầu bến đạt 600 – 800m, có thể đón 1 – 2 tàu mẹ cùng lúc.
Cần cẩu tại cầu bến	Cần cẩu giàn STS tầm với 13 – 16 hàng container. Năng suất bốc dỡ mỗi cần cẩu đạt 20 – 25 container/giờ. Nhiều cảng cũng sử dụng cần cẩu chân đế hoặc cần cẩu di động có thể khai thác thêm hàng rời, năng suất đạt 18 container/giờ.	Cần cẩu giàn STS tầm với 23 – 26 hàng container. Năng suất bốc dỡ mỗi cần cẩu đạt 30 – 35 container/giờ. Các cảng thường khai thác 8 cần cẩu giàn.
Diện tích kho bãi	15 – 40 ha	32 – 48 ha
Phương tiện bốc dỡ tại bãi	Cầu RTG: 8 – 26 chiếc. Nhiều cảng lâu năm có diện tích kho bãi nhỏ không sử dụng cầu RTG. Xe nâng: 5 – 20 chiếc loại Forklift hoặc Reach Stacker.	Cầu RTG: 1 cầu STS cần 2 – 3 cầu RTG. Một cảng thường sử dụng 16 – 24 chiếc. Xe nâng: 5 – 10 chiếc loại Forklift hoặc Reach Stacker.
Chi phí đầu tư	2,0 – 3,2 triệu VND/TEU công suất	5,1 – 6,3 triệu VND/TEU công suất

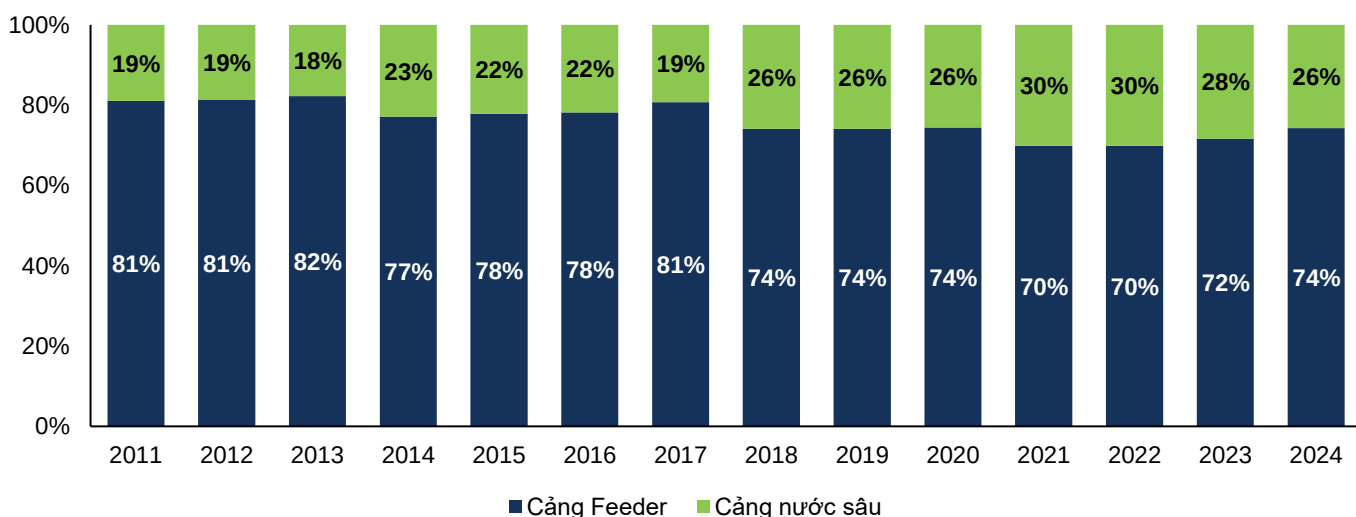
Nguồn: FPT Research

Thêm nữa, các thông tin và chi phí về hạ tầng cảng biển liên quan còn có:

- **Chủ trương đầu tư cảng biển:** Việc đầu tư xây dựng cảng biển phải tuân theo Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, với Bộ Giao thông vận tải là cơ quan quản lý quy hoạch. Thủ tướng Chính phủ có thẩm quyền phê duyệt chủ trương đầu tư đối với các dự án cảng biển loại đặc biệt và loại I với mức vốn đầu tư trên 2.300 tỷ VND. Còn lại, các dự án cảng biển khác phải xin chủ trương đầu tư từ UBND cấp tỉnh và xin ý kiến từ Bộ Giao thông vận tải (Theo Luật Đầu tư số 61/2020/QH14, Luật số 57/2024/QH15 và Nghị định 58/2017/NĐ-CP). Do đó, các doanh nghiệp không thể xây dựng cảng biển nếu quy hoạch không còn dư địa.
- **Chi phí thuê đất và hạ tầng:** Các doanh nghiệp cảng biển phải trả trước một lần cho tiền thuê đất hoặc hạ tầng khai thác cảng (như bến cảng, cầu cảng do Nhà nước đầu tư). Thời hạn thuê đất trong khoảng 40 – 50 năm. Chi phí này thường chiếm không quá 1% tổng chi phí đầu vào.
- **Kết cấu hạ tầng ngoài cảng:** bao gồm các cơ sở hạ tầng không thuộc phạm vi quản lý của cảng như đường vào cảng, luồng hàng hải,... do Nhà nước đầu tư. Việc thực hiện thường bị chậm trễ do thủ tục dài và không kịp bố trí vốn, tác động tiêu cực cho việc khai thác và kết nối logistics của các cảng.
- **Nạo vét và duy tu luồng hàng hải:** Nhiều luồng hàng hải thường bị bồi lắng dẫn đến độ sâu trước bến không đảm bảo đúng yêu cầu kỹ thuật, hạn chế tàu biển ra vào cảng. Hơn nữa, việc bố trí vốn và thủ tục thường mất nhiều thời gian, dẫn đến chậm trễ trong việc thực hiện nạo vét. Điều này khiến (1) doanh nghiệp phải chịu thêm chi phí nạo vét và (2) sụt giảm sản lượng khi không thể đón tàu đúng kế hoạch, ảnh hưởng tiêu cực tới hoạt động khai thác của cảng và không có phương án thay thế bù đắp.

Tỷ trọng công suất cảng nước sâu tại Việt Nam ngày càng tăng do đáp ứng xu thế nâng kích cỡ tàu. Tổng công suất khai thác cảng biển container Việt Nam năm 2024 đạt 31,6 triệu TEU/năm (CAGR = +5,7%/năm giai đoạn 2011 – 2024), chủ yếu tập trung ở nhóm cảng số 1 và 4, nơi có nhu cầu bốc dỡ hàng container cao. Thêm nữa, do tác động từ xu hướng nâng kích cỡ tàu trên thế giới, các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam cũng đẩy mạnh xây dựng cảng nước sâu nhằm đáp ứng nhu cầu xếp dỡ cho tàu mẹ. Tỷ trọng công suất cảng nước sâu giai đoạn này đã tăng từ 19% lên 26%.

Biểu đồ 26: Tỷ lệ công suất khai thác cảng container Việt Nam theo loại cảng (2011 – 2024)

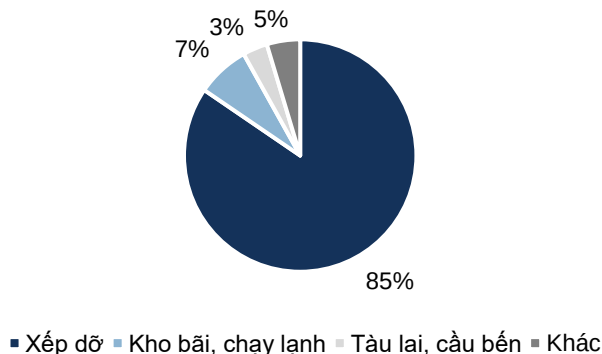


Nguồn: FPTs Research

2. Hoạt động đầu ra

2.1. Cơ cấu doanh thu và đặc thù kinh doanh dịch vụ cảng biển

Biểu đồ 27: Cơ cấu doanh thu cảng biển container Việt Nam (2024)



Nguồn: BCTC các doanh nghiệp cảng biển niêm yết

Doanh thu ngành cảng biển Việt Nam đến từ các hoạt động khai thác tại cảng như xếp dỡ, kho bãi, lai dắt, cầu bến,... Trong đó, hoạt động xếp dỡ container đóng góp chính với tỷ trọng chiếm 85%.

Hàng hóa container thông qua cảng biển Việt Nam được chia thành hai loại là hàng nội địa và hàng xuất nhập khẩu. Hàng nội địa là hàng hóa mà cảng biển gửi hàng và nhận hàng đều thuộc lãnh thổ Việt Nam. Hàng xuất nhập khẩu là hàng container được xếp dỡ và vận chuyển giữa cảng biển tại Việt Nam và tại nước ngoài.

Khách hàng của cảng biển Việt Nam là các hãng tàu nội địa và quốc tế. Các hãng tàu nội địa vận chuyển toàn bộ hàng container nội địa do được quy định về quyền bảo hộ vận tải biển nội địa – Theo Bộ luật Hàng hải Việt Nam số 95/2015/QH13. Đối với hàng container xuất nhập khẩu, các hãng tàu quốc tế đảm nhiệm đến hơn 90% thị phần nhờ có đội tàu mạnh và mạng lưới trải rộng trên thế giới giúp vận chuyển hàng hóa nhanh chóng với chi phí rẻ.

Tương tự với thế giới, các chủ hàng có nhu cầu vận tải đường biển sẽ làm việc trực tiếp với hãng tàu hoặc gián tiếp thông qua các công ty cung cấp dịch vụ giao nhận. Vì vậy, hãng tàu có quyền quyết định bến cảng cập bến xếp dỡ. Do cảng biển phụ thuộc nguồn hàng vào hãng tàu, các cảng sẽ ký hợp đồng khai thác với hãng tàu (thường vào khoảng tháng 9, 10 hàng năm) nhằm thiết lập tuyến dịch vụ vận tải cố định, giúp đảm bảo có hàng hóa khai thác ổn định.

Dịch vụ bốc dỡ của cảng biển có tính tương đồng cao và dễ bị các đối thủ cạnh tranh thu hút khách. Bởi vậy, các doanh nghiệp cảng thường cạnh tranh gay gắt nhằm giữ chân hãng tàu bằng các chiến lược như góp vốn với hãng tàu, mở rộng thêm các dịch vụ logistics ngoài cảng hay giảm giá dịch vụ xếp dỡ.

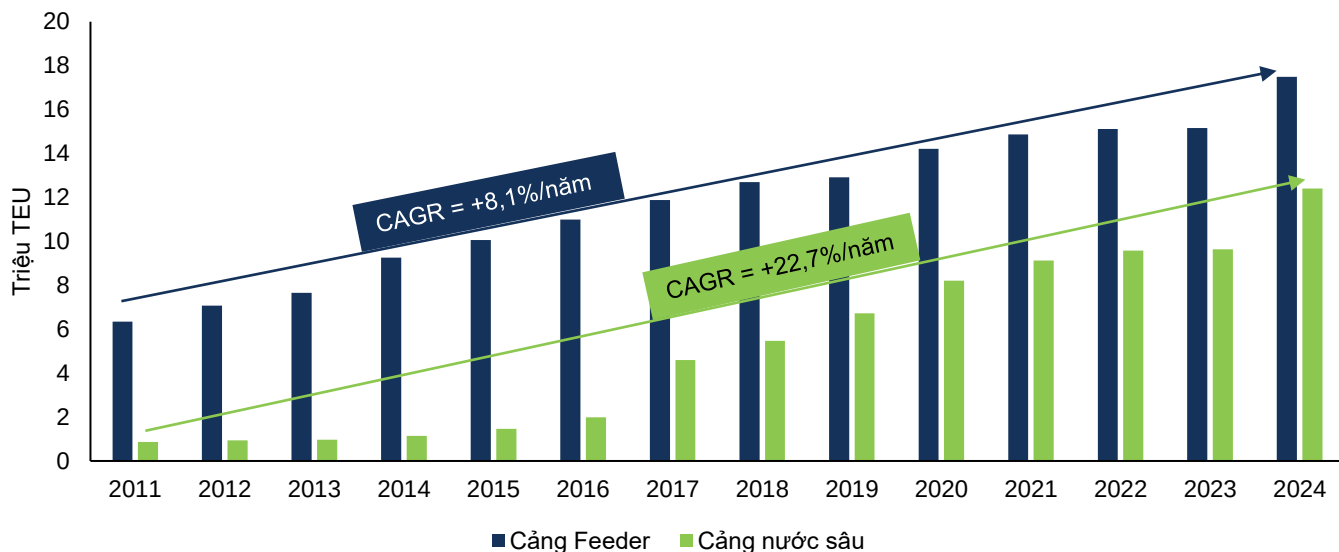
2.2. Cơ cấu sản lượng hàng container thông qua cảng biển Việt Nam

Hoạt động khai thác hàng container tập trung ở khu vực đồng bằng sông Hồng và Đông Nam Bộ. Sản lượng hàng container thông qua hai khu vực này chiếm 95% toàn ngành do là các vùng kinh tế trọng điểm và có các khu công nghiệp có nhu cầu xuất nhập khẩu cao. Các khu vực khác như miền Trung chủ yếu xếp dỡ cho hàng rời (than, quặng, sắt thép,...) và hàng lỏng (xăng, dầu,...) hoặc như vùng đồng bằng sông Cửu Long xếp dỡ cho tàu sà lan kết nối tới các cảng tại Đông Nam Bộ.

Mặt hàng container xuất nhập khẩu và nội địa là nguồn hàng của cảng biển Việt Nam, chiếm lần lượt 66% và 34% sản lượng thông qua. Hàng xuất nhập khẩu thường tập trung xếp dỡ ở các cảng nước sâu và cảng feeder có nhiều lợi thế cạnh tranh. Điều này là do (1) cảng nước sâu xếp dỡ cho phân khúc tàu mẹ đi các tuyến xa tới châu Mỹ và châu Âu và (2) hàng xuất nhập khẩu có sản lượng và giá dịch vụ xếp dỡ cao hơn hàng nội địa, khiến các doanh nghiệp cảng hướng tới phục vụ mặt hàng này nhằm nâng cao lợi nhuận. Vì vậy, các cảng biển cũng thường hợp tác liên kết với các hãng tàu nước ngoài, vốn chiếm thị phần lớn hàng container xuất nhập khẩu thông qua cảng biển Việt Nam. Ngoài ra, mặt hàng container trung chuyển của Việt Nam chiếm tỷ trọng thấp, chủ yếu là hàng xuất khẩu của Campuchia.

Cơ cấu sản lượng qua cảng dịch chuyển từ nhóm cảng feeder sang cảng nước sâu nhờ đáp ứng xu hướng nâng kích cỡ tàu. Với việc các hãng tàu quốc tế hướng tới phát triển đội tàu mẹ, nhu cầu xếp dỡ cho cỡ tàu này tại Việt Nam cũng tăng cao. Trong giai đoạn 2011 – 2024, sản lượng nhóm cảng nước sâu có tốc độ tăng trưởng CAGR = +22,7%/năm, trong khi nhóm cảng feeder có mức CAGR = +8,1%/năm. Nhờ đó, tỷ trọng sản lượng nhóm cảng nước sâu đã tăng từ 12% lên 41%.

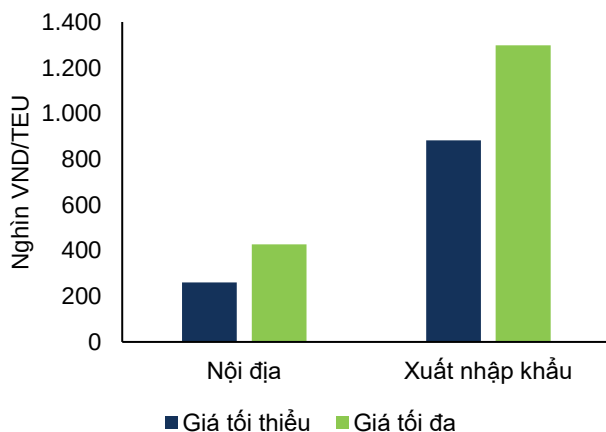
Biểu đồ 28: Sản lượng hàng container thông qua cảng biển Việt Nam theo loại cảng (2011 – 2024)



Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam, FPTs Research

2.3. Khung giá dịch vụ bốc dỡ hàng container

Biểu đồ 29: Khung giá bốc dỡ đối với container 20ft cho tàu – bãi cảng tại nhóm cảng số 1 (2024)



Nguồn: Quyết định 810/QĐ-BGTVT, FPTs Research

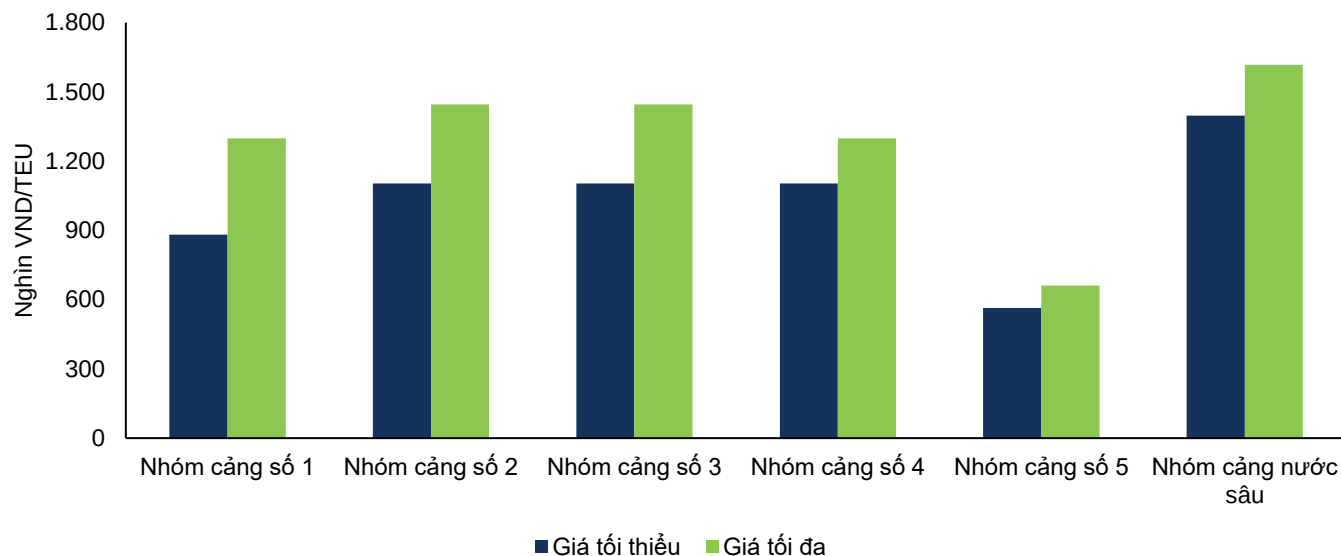
(*) Tỷ giá quy đổi là 24.500 VND/USD.

Do ngành cảng biển Việt Nam cạnh tranh gay gắt trong giai đoạn trước, Bộ Giao thông vận tải đã phải ban hành khung giá dịch vụ cảng biển cố định nhằm bình ổn giá cho các doanh nghiệp. Hiện nay, khung giá dịch vụ bốc dỡ container tại cảng biển Việt Nam đang được quy định bởi Thông tư 12/2024/TT-BGTVT và Quyết định 810/QĐ-BGTVT.

Cụ thể, hàng container nội địa chỉ có một khung giá xếp dỡ được áp dụng cho tất cả các cảng biển Việt Nam. Mức giá đối với hàng container nội địa thấp hơn đáng kể so với hàng xuất nhập khẩu. Ví dụ, tại nhóm cảng số 1, khung giá đối với hàng nội địa chỉ bằng khoảng 30% so với hàng xuất nhập khẩu.

Trong khi đó, hàng container xuất nhập khẩu có khung giá được chia theo từng nhóm cảng. Nhóm cảng nước sâu có mức khung giá cao nhất trong các nhóm cảng, còn nhóm cảng số 5 có mức khung giá thấp nhất.

Biểu đồ 30: Khung giá bốc dỡ đối với container 20ft xuất nhập khẩu cho tàu – bãi cảng (2024)



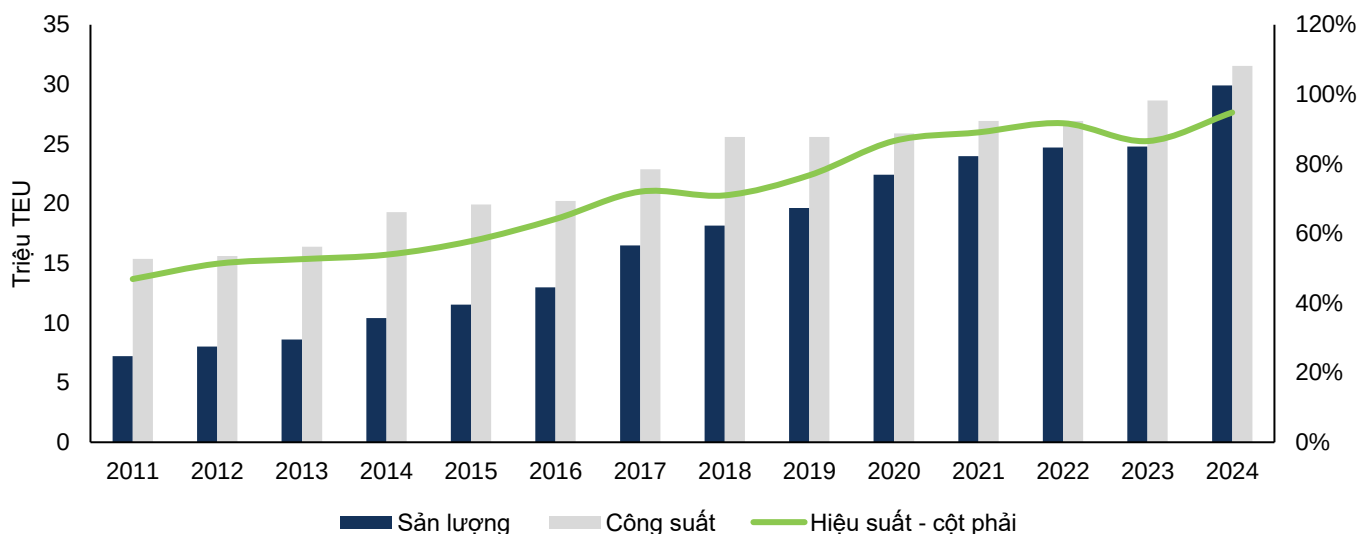
Nguồn: Quyết định 810/QĐ-BGTVT, FPT Research

(*) Tỷ giá quy đổi là 24.500 VND/USD.

III. Cung cầu ngành cảng biển Việt Nam

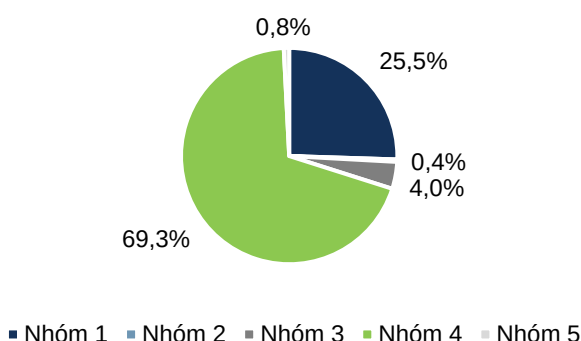
Sản lượng hàng container thông qua cảng biển Việt Nam năm 2024 đạt 29,9 triệu TEU (CAGR = +11,6%/năm giai đoạn 2011 – 2024), thúc đẩy bởi kim ngạch xuất nhập khẩu của Việt Nam duy trì mức tăng trưởng tích cực và phát triển các cảng nước sâu tại Lạch Huyện và Cái Mép – Thị Vải. Hiệu suất khai thác toàn ngành vì vậy cũng có sự cải thiện đáng kể, từ mức 46,9% (năm 2011) lên 94,8% (năm 2024).

Biểu đồ 31: Sản lượng và hiệu suất khai thác cảng biển container Việt Nam (2011 – 2024)



Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam, FPTs Research

Biểu đồ 32: Tỷ trọng hàng container thông qua nhóm cảng biển (2023)



Tính theo nhóm cảng, hoạt động khai thác hàng container tập trung tại nhóm cảng số 1 và số 4 do được quy hoạch định hướng làm cảng cửa ngõ, nơi tập trung xếp dỡ cho hàng container có nhu cầu xuất nhập khẩu cao từ các vùng kinh tế trọng điểm lân cận. Trong hai nhóm cảng này, sản lượng thông qua chủ yếu ở cảng biển Bà Rịa – Vũng Tàu, thành phố Hồ Chí Minh và Hải Phòng (chiếm lần lượt 34%, 33% và 26% thị phần cả nước).

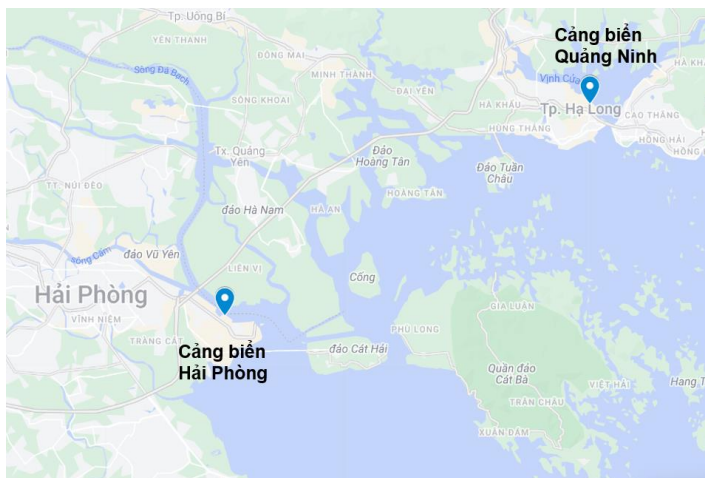
Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam

Dù có sự cải thiện về mặt hiệu suất và áp lực cạnh tranh giảm dần, tình trạng dư thừa công suất vẫn tiếp diễn ở nhiều cảng biển (như khu vực sông Cấm tại Hải Phòng và khu vực Hiệp Phước tại thành phố Hồ Chí Minh). Điều này là do (1) các doanh nghiệp tiếp tục xây thêm cảng mới nhằm đón đầu nhu cầu xuất nhập khẩu tăng cao và (2) các hãng tàu dịch chuyển sang nhóm cảng nước sâu đáp ứng được xu hướng nâng kích cỡ tàu.

Do hoạt động khai thác cảng biển có tính đặc thù cao, với mỗi nhóm cảng đều có những yếu tố tác động khác nhau, chúng tôi sẽ chia tách và phân tích thị trường của từng nhóm riêng biệt.

1. Nhóm cảng số 1: Cạnh tranh gay gắt tại sông Cẩm và xu hướng chuyển dịch sang cảng nước sâu Lạch Huyện

Ảnh 4: Vị trí các cảng container nhóm cảng số 1



Nguồn: Google Maps, FPTs Research

Nhóm cảng số 1 gồm các cảng Hải Phòng, Quảng Ninh, Thái Bình, Nam Định và Ninh Bình, chiếm 26% tổng sản lượng hàng container thông qua cả nước. Trong đó, Hải Phòng là nơi tập trung hoạt động khai thác hàng container của nhóm cảng này (với 99% thị phần) do được định hướng làm cảng cửa ngõ cho hàng xuất nhập khẩu của khu vực miền Bắc và Bắc Trung Bộ. Các cảng Thái Bình, Nam Định và Ninh Bình không khai thác hàng container.

1.1. Nhu cầu

Giá trị kim ngạch xuất nhập khẩu khu vực miền Bắc có mức tăng trưởng CAGR = +14,5%/năm giai đoạn 2012 – 2024, chiếm 55% tổng kim ngạch cả nước. Các khu công nghiệp lớn tập trung tại Bắc Ninh, Bắc Giang, Nam Định,... chuyên sản xuất cho các mặt hàng thành phẩm được đóng trong container như máy móc, thiết bị, linh kiện điện tử và hàng dệt may.

Biểu đồ 33: Giá trị kim ngạch xuất nhập khẩu khu vực miền Bắc (2012 – 2024)



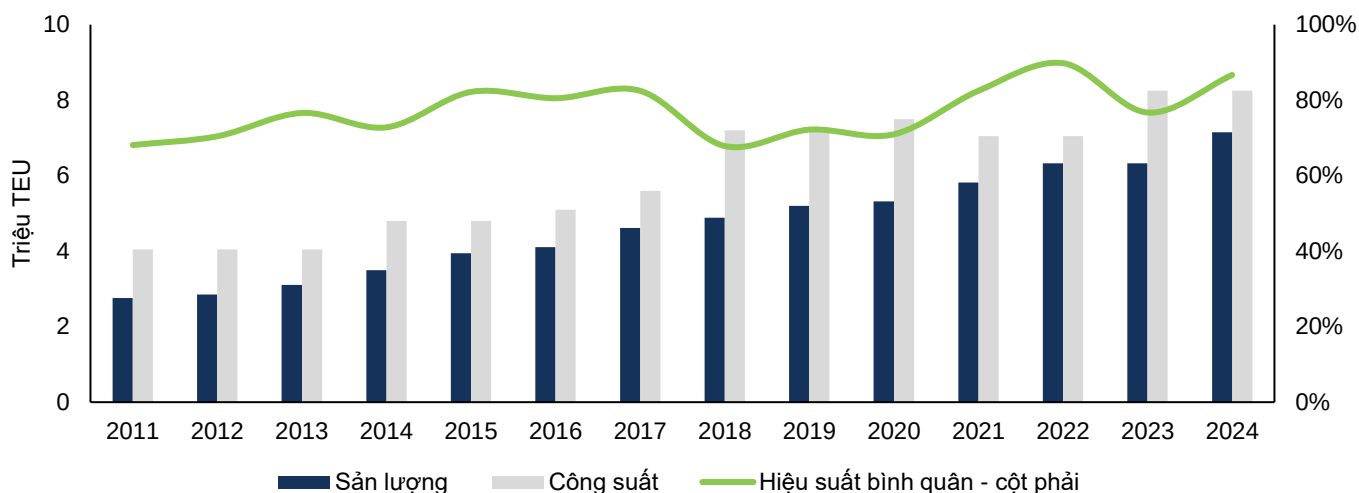
Nguồn: Tổng cục Hải quan, FPTs Research

Nhờ nhu cầu xuất nhập khẩu liên tục tăng cao, sản lượng hàng container thông qua nhóm cảng số 1 cũng có mức tăng trưởng tích cực, với CAGR = +7,6%/năm giai đoạn 2011 – 2024. Trong đó, hoạt động xếp dỡ container tăng ở cảng biển Hải Phòng, còn cảng biển Quảng Ninh giảm dần thị phần hàng container và chủ yếu xếp dỡ cho hàng rời.

1.2. Nguồn cung hệ thống cảng biển container nhóm cảng số 1

1.2.1. Cảng biển Hải Phòng

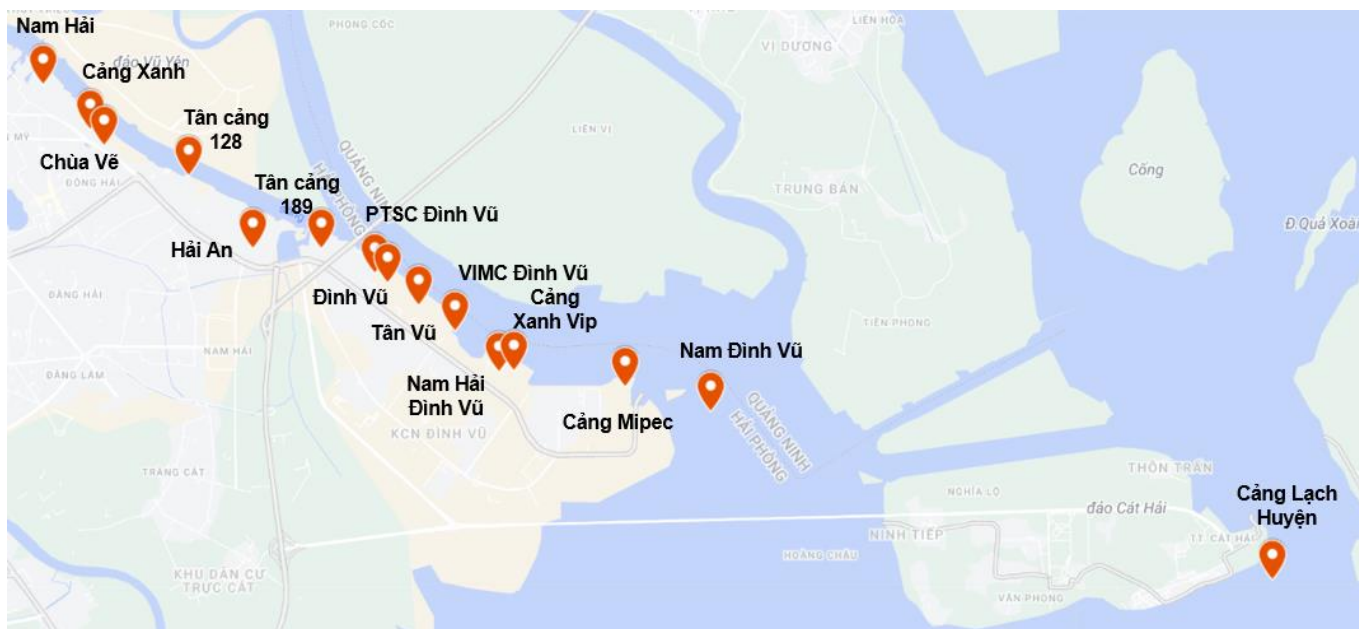
Biểu đồ 34: Sản lượng và hiệu suất khai thác hàng container khu vực Hải Phòng (2011 – 2024)



Nguồn: FPTs Research

Sản lượng hàng container thông qua khu vực Hải Phòng năm 2024 đạt 7,15 triệu TEU, hiệu suất khai thác đạt 87%. Trong đó, khu vực Hải Phòng được chia thành 2 nhóm cảng là nhóm cảng sông Cấm và nhóm cảng nước sâu Lạch Huyện (chiếm lần lượt 86,7% và 13,3% công suất), khai thác những cỡ tàu khác nhau. Đặc điểm hai nhóm cảng như sau:

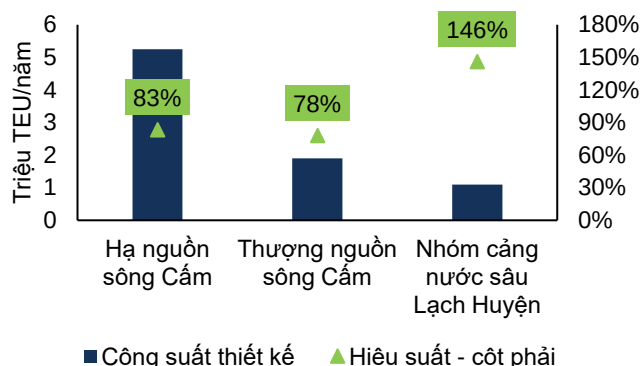
Ảnh 5: Vị trí các cảng container khu vực Hải Phòng



Nguồn: Google Maps, FPTs Research

Nhóm cảng sông Cẩm chịu nhiều áp lực cạnh tranh do dư thừa công suất. Nhóm cảng này bao gồm các cảng nằm trên sông Cẩm, có tổng công suất 7,15 triệu TEU/năm (chiếm 86,7% khu vực Hải Phòng) và độ sâu trước bến đạt dưới -9m, chỉ có thể đón tàu feeder cỡ 2.500 TEU hoạt động trên tuyến nội Á và nội địa. Hiệu suất của nhóm cảng này năm 2024 đạt 82%. Các cảng tại đây hiện đang trong giai đoạn cạnh tranh gay gắt do (1) các doanh nghiệp cảng biển trên sông liên tục đầu tư mở rộng công suất và (2) các hãng tàu dần dịch chuyển sang cảng nước sâu Lạch Huyện có vị trí địa lý và khả năng đón tàu cỡ lớn hơn.

Biểu đồ 35: Công suất và hiệu suất khu vực Hải Phòng (2024)



Nhóm cảng sông Cẩm được chia làm 2 khu vực nhỏ là thượng nguồn và hạ nguồn, ngăn cách bởi cầu Bạch Đằng.

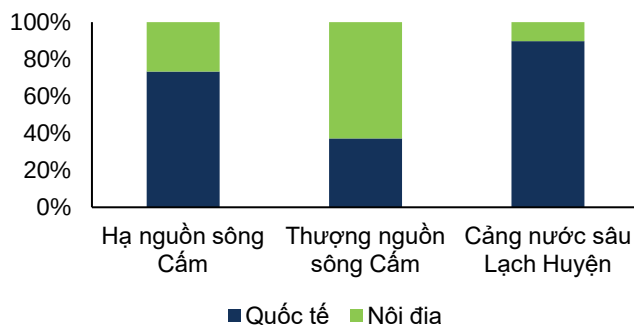
Các cảng tại thượng nguồn sông Cẩm là các cảng biển đã được đầu tư xây dựng từ lâu với công suất thấp, hiện không còn dư địa để mở rộng do nằm trong trung tâm thành phố. Hiệu suất khai thác hàng container của khu vực này thấp nhất Hải Phòng (chỉ đạt 78% năm 2024) do không có lợi thế cạnh tranh với khu vực hạ nguồn sông Cẩm và nhóm cảng nước sâu Lạch Huyện.

Nguồn: FPT Research

So sánh với khu vực hạ nguồn sông Cẩm cùng khai thác cỡ tàu 2.500 TEU, các cảng tại thượng nguồn khó cạnh tranh thu hút hãng tàu hơn do các yếu tố:

- **Lợi thế vị trí địa lý:** Các cảng hạ nguồn có thể đón tàu từ biển vào sớm hơn, giúp hãng tàu cắt giảm thời gian và chi phí vận chuyển so với việc cập bến tại thượng nguồn.
- **Lợi thế chiều dài cầu bến:** Cảng thượng nguồn hay gặp tình trạng trùng lịch tàu cập cảng do có ít cầu bến và chiều dài bến chỉ đủ để đón 1 tàu. Các cảng này vì thế khó duy trì nhiều tuyến dịch vụ cùng thời điểm và thường xuyên phải chịu thêm chi phí thuê ngoài xếp dỡ tại cảng khác. Trong khi đó, cầu bến tại các cảng hạ nguồn có thể đón 2 – 4 tàu cùng lúc.
- **Lợi thế dư địa mở rộng:** Do khu vực hạ nguồn sông Cẩm nằm ngoài trung tâm thành phố Hải Phòng, các cảng tại đây còn nhiều diện tích để phát triển kho bãi và hạ tầng khai thác cảng, trong khi các cảng thượng nguồn khá nhỏ và không còn dư địa mở rộng.

Biểu đồ 36: Tỷ trọng tàu biển cập cảng container khu vực Hải Phòng (2024)



Nguồn: Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng, FPT Research

Các cảng thượng nguồn sông Cẩm chủ yếu khai thác hàng nội địa khi không có lợi thế cạnh tranh. Nhiều cảng tại thượng nguồn đã phải kết hợp khai thác hàng container và hàng rời (như cảng Nam Hải, Chùa Vẽ) hoặc chuyển sang khai thác hàng rời hoàn toàn (như cảng Đoạn Xá và cảng Transvina) do không thể cạnh tranh với khu vực hạ nguồn. Hơn nữa, các cảng này chủ yếu làm hàng container nội địa cho các hãng tàu trong nước, với mức giá xếp dỡ chỉ bằng khoảng 35% so với hàng xuất nhập khẩu khi không có lợi thế thu hút tuyến tàu quốc tế.

Riêng cảng nước sâu Lạch Huyện có tỷ trọng đón tàu tuyến quốc tế cao nhất khu vực do tập trung bốc dỡ cho phân khúc tàu mẹ, chuyên vận tải hàng container xuất nhập khẩu trên tuyến xa tới Mỹ và châu Âu.

Do áp lực cạnh tranh gay gắt tại khu vực sông Cấm, các cảng thượng nguồn đều phải có chiến lược hợp tác với hãng tàu cùng thuộc công ty để có nguồn hàng khai thác (cảng Nam Hải, Hải An và Tân Cảng).

Bảng 8: Danh sách các cảng container tại sông Cấm (2024)

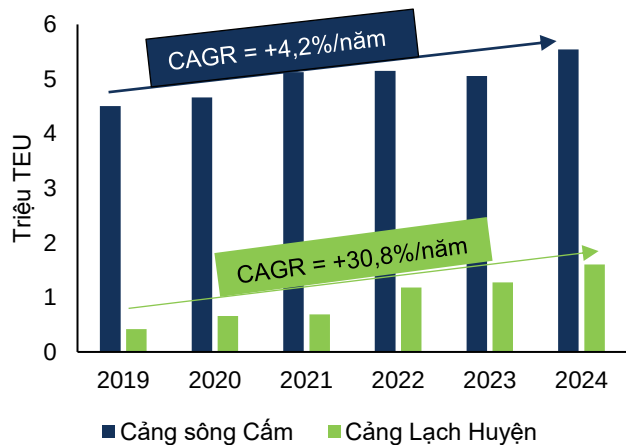
STT	Tên cảng	Chiều dài cầu bến	Công suất khai thác	Hiệu suất
Thượng nguồn sông Cấm				
1	Nam Hải	145m	0,15 triệu TEU/năm	113%
2	Cảng Xanh	303m	0,3 triệu TEU/năm	91%
3	Chùa Vẽ	848m	0,5 triệu TEU/năm	52%
4	Tân cảng 128	422m	0,5 triệu TEU/năm	8%
5	Hải An	150m	0,25 triệu TEU/năm	220%
6	Tân cảng 189	180m	0,2 triệu TEU/năm	93%
Tổng thượng nguồn		2.048m	1,90 triệu TEU/năm	78%
Hạ nguồn sông Cấm				
7	PTSC Đình Vũ	330m	0,3 triệu TEU/năm	98%
8	Đình Vũ	425m	0,6 triệu TEU/năm	95%
9	Tân Vũ	980m	1,0 triệu TEU/năm	101%
10	VIMC Đình Vũ	240m	0,5 triệu TEU/năm	28%
11	Nam Hải Đình Vũ	455m	0,55 triệu TEU/năm	48%
12	Cảng Xanh Vip	377m	0,8 triệu TEU/năm	81%
13	Cảng Mipec	380m	0,3 triệu TEU/năm	30%
14	Nam Đình Vũ	880m	1,2 triệu TEU/năm	112%
Tổng hạ nguồn		4.067m	5,25 triệu TEU/năm	84%
Tổng sông Cấm		6.095m	7,15 triệu TEU/năm	82%

Nguồn: FPTs Research

(*) Các cảng được sắp xếp theo thứ tự lợi thế vị trí địa lý tăng dần.

Nhóm cảng hạ nguồn sông Cấm dự thừa công suất do tiếp tục đầu tư mở rộng và áp lực cạnh tranh từ nhóm cảng nước sâu Lạch Huyện. Hiệu suất khai thác của nhóm cảng hạ nguồn sông Cấm năm 2024 đạt 83%. Nhóm cảng này cũng đang đối mặt với tình trạng dư thừa công suất khi các cảng tại đây tiếp tục mở rộng nhằm đón đầu nhu cầu tăng cao (như cảng Mipec năm 2020, VIMC Đình Vũ và Nam Đình Vũ giai đoạn 2 năm 2023). Đồng thời, các hãng tàu cũng dần chuyển sang nhóm cảng nước sâu Lạch Huyện do ảnh hưởng của xu hướng nâng kích cỡ tàu, góp phần làm trầm trọng áp lực dư cung. Vì vậy, các cảng hạ nguồn thường có các chiến lược riêng biệt nhằm thu hút các hãng tàu. Ví dụ như các cảng PTSC Đình Vũ, Đình Vũ và Xanh Víp hợp tác liên doanh, góp vốn cùng hãng tàu quốc tế; Tân Vũ và VIMC Đình Vũ giữ giá dịch vụ bốc dỡ thấp và hợp tác với hãng tàu cùng thuộc tổng công ty.

Biểu đồ 37: Sản lượng hàng container thông qua khu vực Hải Phòng theo nhóm cảng (2018 – 2024)



Nguồn: FPTs Research

Nhóm cảng nước sâu Lạch Huyện có nhu cầu và hiệu suất cao nhờ đáp ứng xu hướng nâng kích cỡ tàu. Nhóm cảng hiện chỉ có một cảng đang hoạt động là Tân Cảng Hải Phòng (TC – HICT) bắt đầu khai thác từ cuối năm 2018, có công suất thiết kế 1,1 triệu TEU/năm (chiếm 13,3% khu vực). Với độ sâu trước bến đạt khoảng -16m, cảng có thể đón tàu mẹ cỡ 13.000 TEU cho các tuyến xa đi Mỹ và châu Âu, đáp ứng xu hướng nâng kích cỡ tàu. Nhờ vậy, sản lượng cảng Lạch Huyện có tốc độ tăng trưởng cao với CAGR = +30,8%/năm giai đoạn 2019 – 2024 khi các hãng tàu dịch chuyển dần sang nhóm cảng này, trong khi nhóm sông Cấm chỉ tăng +4,2%/năm cho cùng giai đoạn. Hiệu suất năm 2024 đạt 146%.

Tiếp tục mở rộng công suất cảng nước sâu Lạch Huyện đáp ứng nhu cầu xếp dỡ. Với triển vọng tích cực khi các hãng tàu dần dịch chuyển từ nhóm cảng sông Cấm sang, cùng việc hiệu suất khai thác đã ở mức cao, nhóm cảng Lạch Huyện dự kiến mở rộng công suất lên 3,3 triệu TEU/năm vào năm 2025 và 4,4 triệu TEU/năm vào năm 2027, chiếm 35,6% tổng công suất khu vực Hải Phòng (tương đương +22,3 đpt so với năm 2024). Trong khi đó, kế hoạch mở rộng của nhóm cảng sông Cấm kém khả quan hơn do áp lực cạnh tranh trong khu vực và dư địa hạn chế. Nhóm thượng nguồn sông Cấm dự kiến dần được di dời nhằm chỉnh trang không gian đô thị, còn nhóm hạ nguồn thì chỉ có cảng Nam Đình Vũ có kế hoạch nâng công suất.

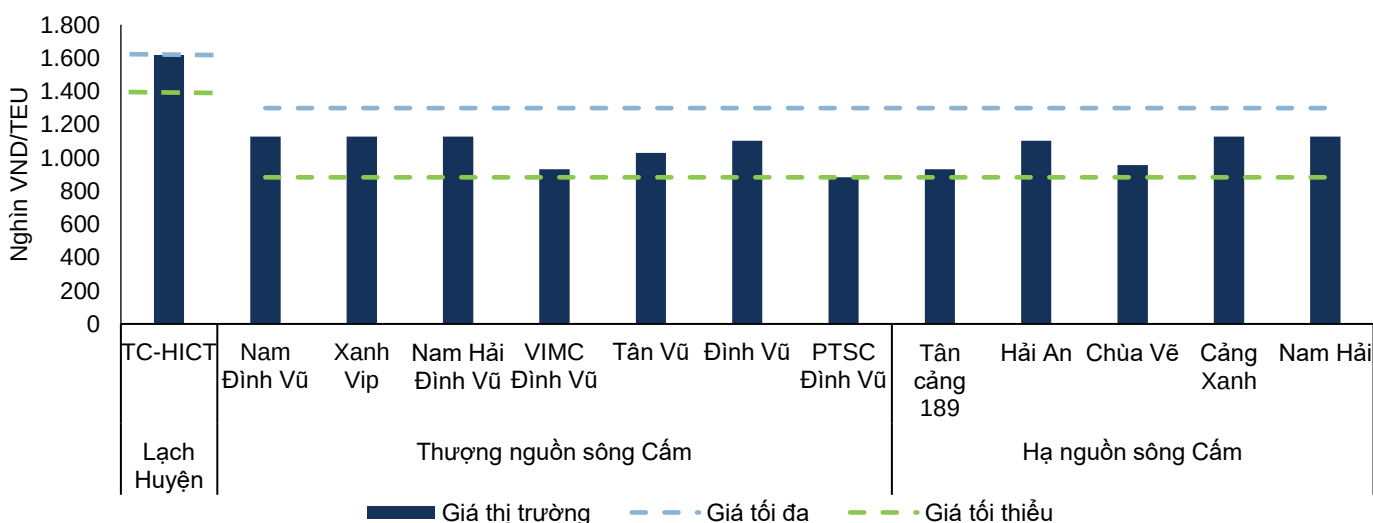
Ngoài ra, khác với nhóm cảng sông Cấm cạnh tranh bằng lợi thế vị trí địa lý trên sông, các cảng nước sâu lựa chọn chiến lược hợp tác với các hãng tàu quốc tế chuyên khai thác tàu mẹ, giúp cảng có được nguồn hàng ổn định từ đối tác và giảm áp lực cạnh tranh trong khu vực.

Bảng 9: Danh sách các bến cảng và nhà đầu tư tham gia cảng nước sâu Lạch Huyện

Bến cảng Lạch Huyện	Nhà đầu tư		Chiều dài cầu bến	Công suất khai thác	Thời gian hoạt động
	Trong nước	Nước ngoài			
Số 1 + 2	Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn	Hãng tàu MOL, Wan Hai, Tập đoàn Itochu Nhật Bản	750m	1,1 triệu TEU/năm	2018
Số 3 + 4	CTCP Cảng Hải Phòng	TIL (nhà khai thác cảng, cùng tập đoàn với hãng tàu MSC)	750m	1,1 triệu TEU/năm	2025
Số 5 + 6	CTCP Tập đoàn Hateco	APM Terminals (nhà khai thác cảng, cùng tập đoàn với hãng tàu Maersk)	800m	1,1 triệu TEU/năm	2025
Số 7 + 8	Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn		900m	1,1 triệu TEU/năm	2027 (dự kiến)

Nguồn: FPTs Research

Giá dịch vụ bốc dỡ container tại Lạch Huyện chạm trần khung giá nhờ nhu cầu ở mức cao, trong khi nhóm cảng sông Cẩm cạnh tranh giá gay gắt. Cảng nước sâu Lạch Huyện có khung giá cao hơn khoảng 25% so với các cảng trên sông Cẩm theo Quyết định 810/QĐ–BTGV. Dù vậy, giá dịch vụ bốc dỡ container tại Lạch Huyện hiện đã chạm trần khung giá nhờ (1) khai thác vượt công suất thiết kế và (2) không có sự cạnh tranh khi là cảng nước sâu duy nhất tại khu vực Hải Phòng.

Biểu đồ 38: Giá bốc dỡ container 20ft xuất nhập khẩu cho tàu – bãi cảng khu vực Hải Phòng (2024)


Nguồn: Quyết định 810/QĐ–BTGV, FPTs Research

(*) Tỷ giá quy đổi là 24.500 VND/USD.

Áp lực cạnh tranh cao khiến các cảng tại nhóm cảng sông Cẩm duy trì chiến lược giữ giá bốc dỡ ở mức thấp. Cảng Nam Đình Vũ hiện đang có mức giá dịch vụ cao nhất khu vực sông Cẩm nhờ có lợi thế vị trí địa lý khi nằm ở cửa ngõ sông và hiệu suất khai thác ở mức cao. Các cảng như Nam Đình Vũ, Xanh Víp, Đình Vũ và Hải An giữ được mức giá cao nhờ có nguồn hàng ổn định từ hãng tàu cùng hợp tác, giúp hạn chế áp lực cạnh tranh về giá. Còn lại, các cảng khác duy trì giá thấp (gần ở mức sàn khung giá) nhằm tạo lợi thế thu hút hãng tàu về làm hàng trong bối cảnh dư thừa công suất.

1.2.2. Cảng biển Quảng Ninh: Tập trung khai thác mặt hàng rời

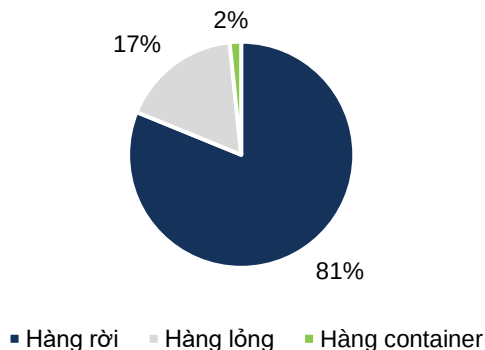
Khu vực Quảng Ninh chỉ có 2 cảng biển đang khai thác hàng container là cảng Quảng Ninh và cảng CICT, có thể đón được tàu cỡ 5.000 TEU với công suất khoảng 770 nghìn TEU/năm (chiếm khoảng 9% công suất nhóm cảng số 1).

Hoạt động khai thác hàng container tại Quảng Ninh hạn chế chủ yếu do luồng vào cảng thường xuyên bị bồi lắng nên không thể đảm bảo yêu cầu đón tàu container, khiến cho việc phát triển dịch vụ cho mặt hàng này không mạnh như tại cảng biển Hải Phòng. Thay vào đó, các cảng biển tại đây tập trung khai thác hàng rời như than, sắt phế liệu, dăm gỗ, thức ăn chăn nuôi,....

2. Nhóm cảng số 2: Tập trung khai thác hàng rời và hàng lỏng

Nhóm cảng số 2 bao gồm các cảng Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Bình, Quảng Trị và Thừa Thiên Huế. Hoạt động khai thác ở nhóm cảng này phân bố rời rạc với nhiều cảng quy mô nhỏ, chỉ có khả năng tiếp nhận tàu cỡ dưới 2.500 TEU.

Biểu đồ 39: Cơ cấu sản lượng hàng hóa thông qua nhóm cảng biển số 2 (2023)



Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam

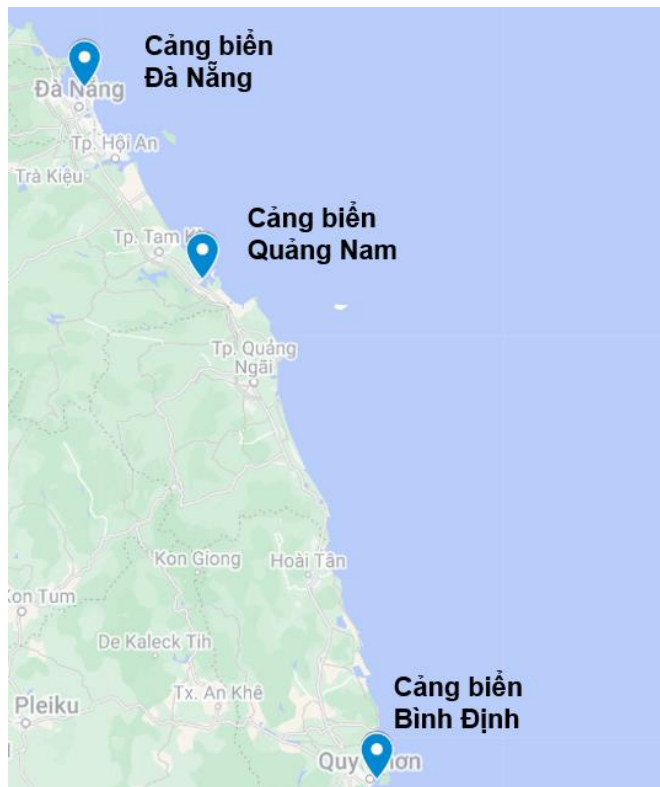
Hàng hóa thông qua nhóm cảng biển số 2 chủ yếu là hàng rời và hàng lỏng (như xi măng, than, quặng, sắt thép) phục vụ chuyên dụng cho các nhà máy xi măng, thép và nhiệt điện trên địa bàn. Các cảng tại nhóm này là cảng tổng hợp khai thác nhiều mặt hàng nên thường không có thiết bị bốc dỡ chuyên dụng cho hàng container. Tổng công suất khai thác hàng container tại nhóm cảng số 2 đạt khoảng 285 nghìn TEU/năm, tương đương hiệu suất năm 2023 đạt 31,6%.

Thị phần khai thác hàng container của nhóm cảng này thấp, chỉ chiếm 0,4% cả nước năm 2023 do (1) ít tập trung các khu công nghiệp chế biến, chế tạo cho hàng hóa thành phẩm đóng trong container trên địa bàn các tỉnh, thành phố tại đây nên nguồn hàng container còn hạn chế, (2) không có cảng container chuyên dụng. Do đó, các hãng tàu container ít lựa chọn mở tuyến tại đây. Hàng container có nhu cầu xuất nhập khẩu sẽ được vận chuyển đường bộ tới Hải Phòng hoặc Đà Nẵng do các cảng này có hạ tầng khai thác container tốt hơn và nhiều tuyến dịch vụ kết nối quốc tế.

3. Nhóm cảng số 3: Thị phần thấp tại cảng biển Đà Nẵng, Quảng Nam và Bình Định

Nhóm cảng số 3 bao gồm các cảng Đà Nẵng, Quảng Nam, Quảng Ngãi, Bình Định, Phú Yên, Khánh Hòa, Ninh Thuận và Bình Thuận. Tương tự với nhóm cảng số 2, các cảng tại nhóm cảng số 3 phân bố rời rạc với sản lượng hàng hóa qua cảng chủ yếu là hàng rời (như dăm gỗ, than, quặng sắt,...) và hàng lỏng cho các nhà máy và khu công nghiệp tại khu vực (chiếm gần 90% sản lượng nhóm cảng này).

Ảnh 6: Vị trí các cảng biển container nhóm cảng số 3

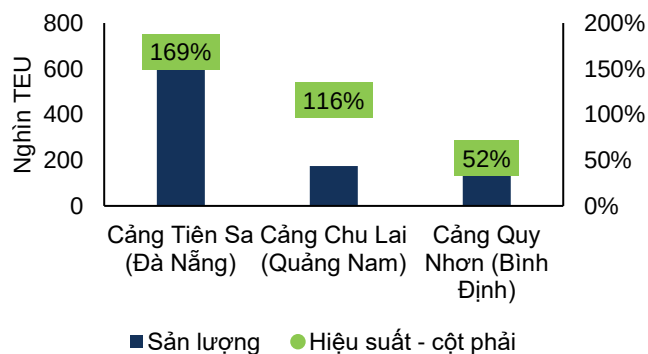


Nguồn: Google Maps, FPTs Research

Hàng container của nhóm cảng số 3 được xếp dỡ tại 3 khu vực là Đà Nẵng, Quảng Nam và Bình Định. Mỗi khu vực chỉ có một doanh nghiệp cảng đang khai thác lần lượt là cảng Tiên Sa, cảng Chu Lai và cảng Quy Nhơn nằm ở cửa biển, có thể đón tàu cỡ 4.000 TEU với tổng công suất đạt khoảng 840 nghìn TEU/năm. Các cảng này cũng kết hợp khai thác hàng rời do nhu cầu bốc dỡ cao.

Sản lượng hàng container thông qua nhóm cảng số 3 có mức tăng trưởng CAGR = +13,6%/năm giai đoạn 2011 – 2023 nhờ nhu cầu xuất nhập khẩu từ các khu công nghiệp trong khu vực Nam Trung Bộ tăng cao. Tuy nhiên, xét về tổng thể, hoạt động xuất nhập khẩu tại miền Trung chiếm tỷ trọng thấp (đạt 7%), nên thị phần khai thác hàng container của nhóm cảng số 3 chỉ đạt 4,0% năm 2023.

Biểu đồ 40: Sản lượng hàng container thông qua nhóm cảng số 3 (2023)

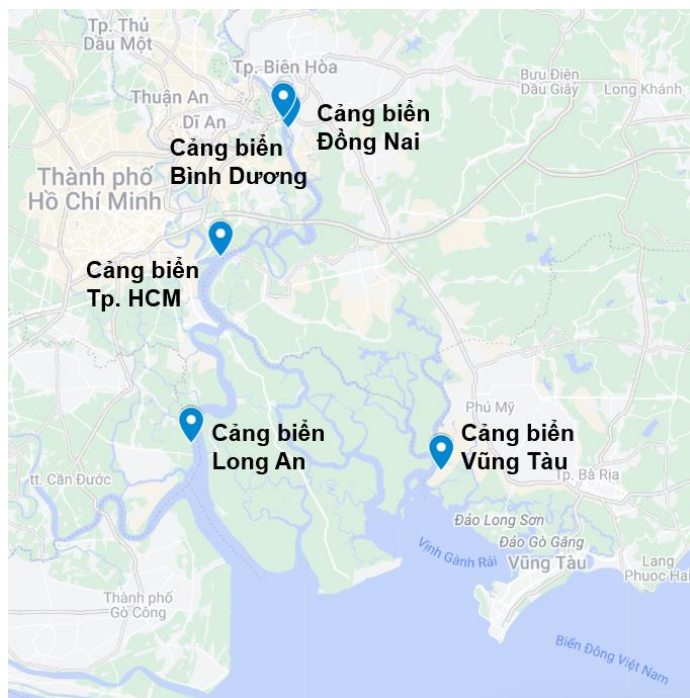


Nguồn: CDN, QNP, FPTs Research

Hiệu suất khai thác hàng container toàn nhóm cảng năm 2023 đạt 119%. Trong đó, cảng Tiên Sa có đóng góp lớn nhất, chiếm khoảng 67% sản lượng nhóm cảng này. Điều này là nhờ hàng hóa thành phẩm xuất nhập khẩu đóng trong container của khu vực được tập trung về cảng Tiên Sa, nơi sở hữu cơ sở hạ tầng và thiết bị chuyên dụng phục vụ tàu container. Trong khi đó, cảng Chu Lai và Quy Nhơn chủ yếu chỉ xếp dỡ cho hàng hóa từ khu công nghiệp tại địa phương.

4. Nhóm cảng số 4: Cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh quá tải và xu hướng chuyển dịch sang cảng nước sâu tại Bà Rịa – Vũng Tàu

Ảnh 7: Vị trí các cảng biển container nhóm cảng số 4



Nguồn: Google Maps, FPTs Research

Nhóm cảng số 4 là nhóm cảng có quy mô lớn nhất Việt Nam, bao gồm các cảng thành phố Hồ Chí Minh, Bà Rịa – Vũng Tàu, Đồng Nai, Bình Dương và Long An, chiếm gần 70% sản lượng hàng container thông qua cả nước. Trong đó, hàng hóa chủ yếu tập trung tại thành phố Hồ Chí Minh và Bà Rịa – Vũng Tàu (chiếm 93% thị phần nhóm này) do được định hướng làm cảng cửa ngõ của các tỉnh thành khu vực Đông Nam Bộ và Đồng bằng sông Cửu Long.

Nhóm cảng thành phố Hồ Chí Minh xếp dỡ cho các tàu feeder cỡ 2.500 TEU đi tuyến nội địa và nội Á, còn nhóm cảng nước sâu Cái Mép – Thị Vải tại Bà Rịa – Vũng Tàu xếp dỡ cho tàu mẹ cỡ 24.000 TEU cho các tuyến xa đi Mỹ và châu Âu. Hoạt động khai thác hàng container tại nhóm cảng số 4 cũng chịu tác động từ xu hướng nâng kích cỡ của hãng tàu thế giới, dịch chuyển dần từ các cảng feeder ra cảng nước sâu, góp phần thúc đẩy sản lượng hàng container qua cảng tăng cao.

Còn lại, các cảng biển Bình Dương, Đồng Nai chủ yếu xếp dỡ cho tàu sà lan, kết nối các khu công nghiệp lân cận với các cảng cửa ngõ để xuất, nhập khẩu hàng hóa, còn cảng Long An mới bắt đầu khai thác hàng container với cảng quốc tế Long An giai đoạn 1 từ năm 2023 nên thị phần các cảng này rất thấp.

Hoạt động vận tải container đường thủy bằng sà lan phát triển mạnh mẽ do hạ tầng đường bộ hạn chế.

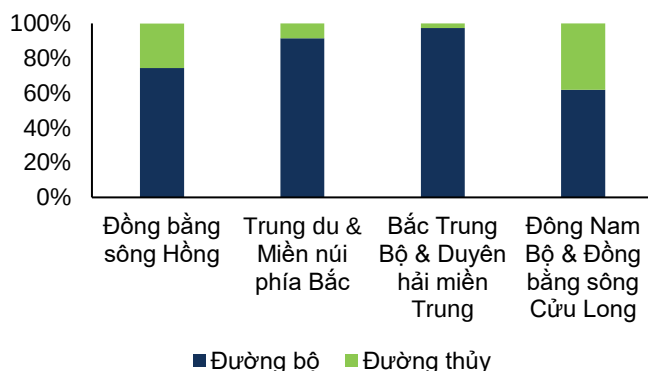
Chuỗi cung ứng tại miền Nam có sự khác biệt lớn so với khu vực miền Bắc và Trung, với hoạt động vận tải bằng sà lan đường thủy phát triển mạnh mẽ, chủ yếu do hạ tầng kết nối tại miền Nam không được đầu tư đồng nhất. Cụ thể hơn, so sánh hạ tầng đường bộ và đường thủy tại khu vực miền Bắc và miền Nam có đặc điểm:

- **Hạ tầng đường bộ:** tính đến cuối năm 2024, khu vực miền Bắc có tổng chiều dài đường quốc lộ và cao tốc đạt khoảng 11.500km, còn khu vực miền Nam chỉ có gần 5.800km. Điều này là do nền địa chất tại đồng bằng sông Cửu Long yếu, dễ sụt lún và cần nhiều cầu bắc qua sông và kênh rạch, khiến cho chi phí đầu tư đường bộ tại đây cao hơn 30 – 50% so với khu vực khác. Các chủ hàng tại miền Bắc vì vậy dễ dàng vận chuyển tới cảng bằng đường bộ, trong khi khu vực miền Nam thường xuyên trong tình trạng tắc nghẽn và quá tải.
- **Hạ tầng đường thủy:** khu vực miền Nam có hệ thống sông ngòi, kênh, rạch chằng chịt, với tổng chiều dài hành lang vận tải đạt hơn 3.100km kết nối vùng đồng bằng sông Cửu Long với các cảng biển tại Đông Nam Bộ. Hơn nữa, luồng tuyến tại miền Bắc chỉ đủ để khai thác tàu sà lan trọng tải 600 – 800 tấn, trong khi luồng tuyến tại miền Nam có thể khai thác tàu cỡ 5.000 tấn, giúp vận tải đường thủy tại miền Nam có hiệu quả cao, cắt giảm 10 – 30% chi phí logistics so với đường bộ – Theo Cục Đường thủy nội địa Việt Nam, thúc đẩy các chủ hàng chọn phương pháp vận tải này.

Biểu đồ 41: So sánh hạ tầng vận tải đường bộ và đường thủy tại khu vực miền Bắc và miền Nam (2024)

Tổng chiều dài (đơn vị: km)	Đồng bằng sông Hồng, Trung du & miền núi phía Bắc	Đông Nam Bộ & Đồng bằng sông Cửu Long
Đường quốc lộ	10.961	5.565
Đường cao tốc	580	219
Đường thủy	2.715	3.103

Nguồn: FPT Research

Biểu đồ 42: Tỷ trọng khối lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường bộ và đường thủy theo địa phương (2023)


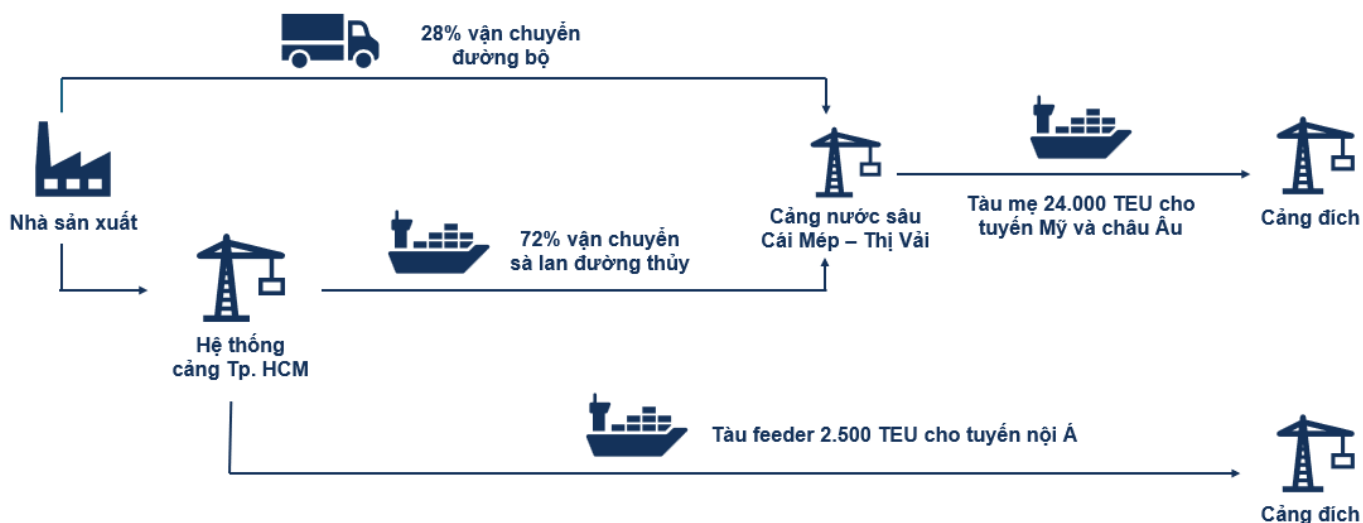
Nguồn: Tổng cục thống kê

Tại miền Bắc, phương thức vận tải đường bộ chiếm 97% lượng hàng container đi và đến cảng biển. Trong khi đó, các chủ hàng tại miền Nam thường vận chuyển hàng tới cảng cạn và ICD gần nhất. Hàng hóa sau đó tiếp tục được trung chuyển bằng tàu sà lan đường thủy tới các cảng biển cửa ngõ tại thành phố Hồ Chí Minh và Bà Rịa – Vũng Tàu để xuất, nhập khẩu.

Nhờ đó, hoạt động vận tải bằng sà lan đường thủy phát triển mạnh tại miền Nam, góp phần thúc đẩy hoạt động khai thác cảng cạn, ICD và bến thủy nội địa. Tỷ trọng hàng hóa vận chuyển bằng đường thủy tại khu vực Đông Nam Bộ & Đồng bằng sông Cửu Long năm 2023 cao nhất cả nước, đạt 38%.

Hạn chế về mặt hạ tầng của Bà Rịa – Vũng Tàu khiến hơn 70% hàng container xuất nhập khẩu phải được trung chuyển bằng sà lan qua thành phố Hồ Chí Minh. Dù 2 nhóm cảng khai thác các phân khúc tàu khác nhau, hàng hóa ở Bà Rịa – Vũng Tàu vẫn thường được thông quan tại thành phố Hồ Chí Minh do khu vực này có hạ tầng logistics tốt hơn. Theo Báo cáo kết quả chỉ số năng lực cạnh tranh logistics (LCI) cấp tỉnh năm 2022, chỉ số của thành phố Hồ Chí Minh và Bà Rịa – Vũng Tàu lần lượt xếp hạng 1 và 4.

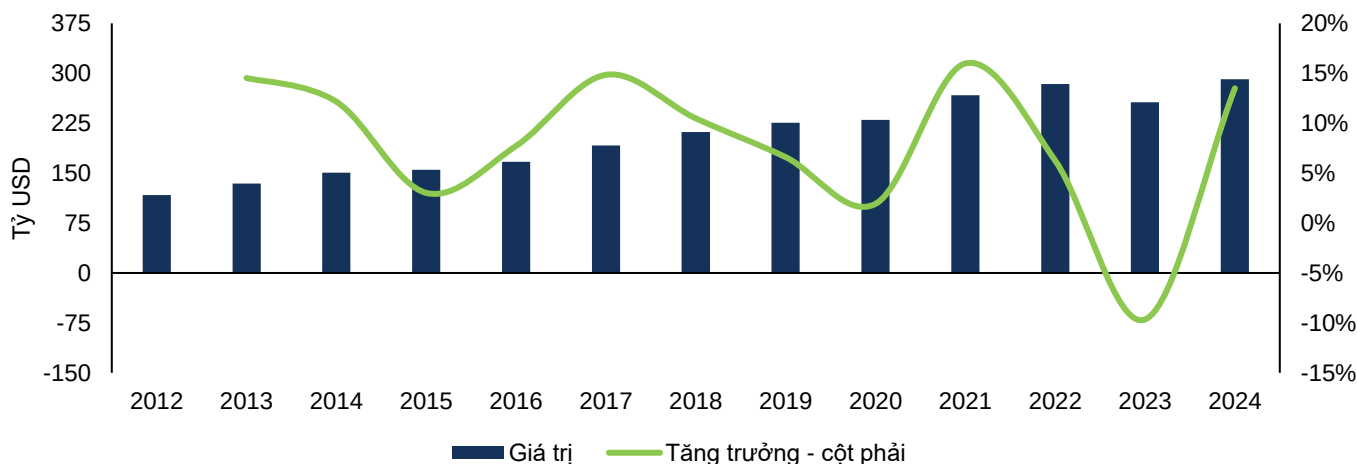
Cụ thể hơn, quốc lộ 51 là tuyến đường bộ duy nhất vào khu vực Cái Mép, hiện đang trong tình trạng quá tải với lưu lượng xe vượt gấp 4 lần công suất thiết kế. Cao tốc Biên Hòa – Vũng Tàu, được kỳ vọng sẽ giảm áp lực cho quốc lộ này, vẫn đang trong giai đoạn xây dựng và dự kiến thông xe vào năm 2026. Trong khi đó, hạ tầng kết nối và kho bãi tại thành phố Hồ Chí Minh đã được đầu tư hoàn thiện giúp giao nhận thuận tiện và rẻ hơn so với Bà Rịa – Vũng Tàu. Nhóm cảng Cái Mép – Thị Vải cũng nằm xa trung tâm sản xuất và tiêu thụ của khu vực miền Nam, buộc 70% sản lượng hàng container tại đây phải tiếp tục được trung chuyển bằng tàu sà lan đường thủy về thành phố Hồ Chí Minh để thu gom (và phân phối). Vậy nên, hàng container xuất nhập khẩu bốc xếp tại Bà Rịa – Vũng Tàu phụ thuộc nhiều vào hệ thống cảng thành phố Hồ Chí Minh.

Biểu đồ 43: Chuỗi cung ứng hàng container bằng đường biển tại khu vực miền Nam


Nguồn: FPTs Research

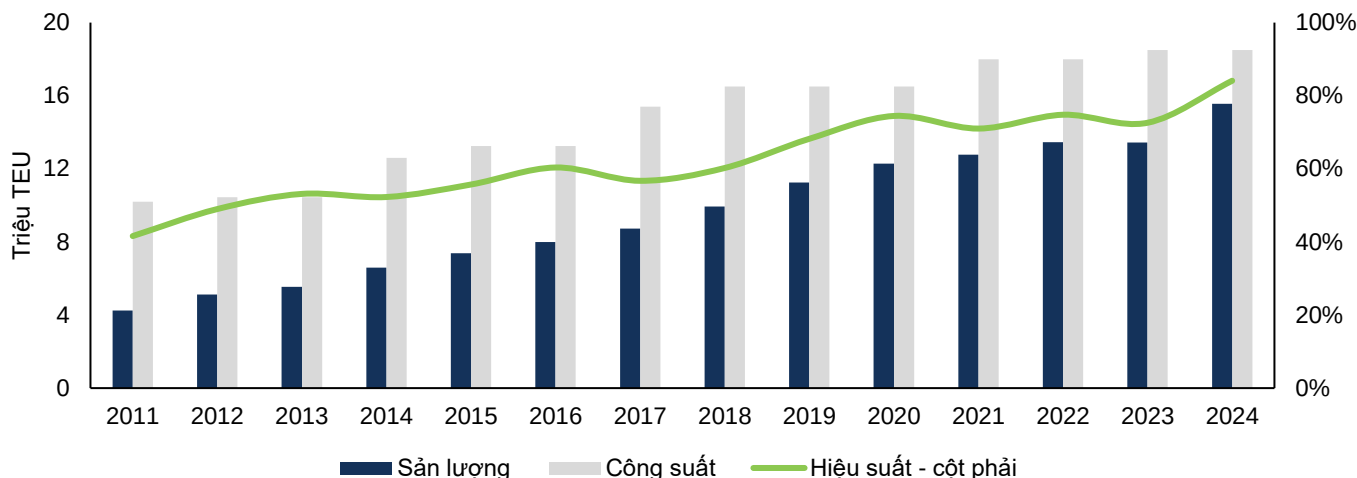
4.1. Nhu cầu

Tổng giá trị kim ngạch xuất nhập khẩu khu vực miền Nam chiếm 34,3% cả nước, chủ yếu là các mặt hàng may mặc, da giày, điện tử, chế biến gỗ,... từ các khu công nghiệp vùng Đông Nam Bộ và hàng hóa nông, thủy sản tại đồng bằng sông Cửu Long. Nhờ vậy, kim ngạch khu vực có mức tăng trưởng CAGR = +7,9%/năm, thúc đẩy nhu cầu xếp dỡ tại cảng biển tăng cao.

Biểu đồ 44: Giá trị kim ngạch xuất nhập khẩu khu vực miền Nam (2012 – 2024)


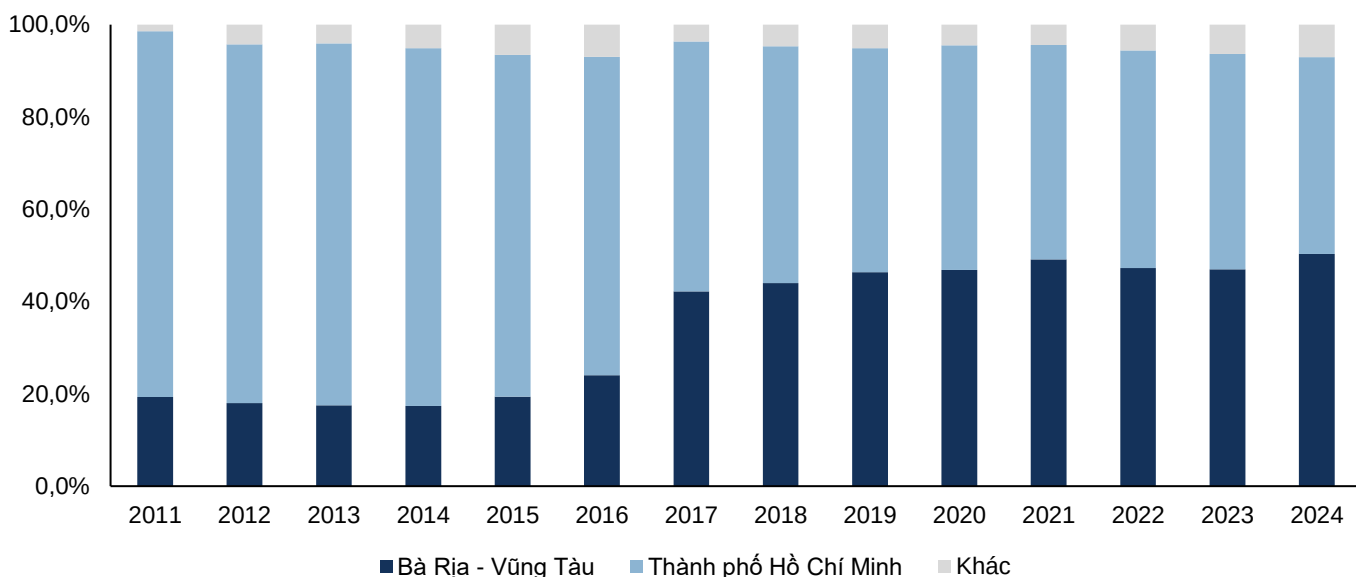
Nguồn: Tổng cục Hải quan, FPTs Research

Sản lượng hàng container thông qua cảng biển nhóm 4 bằng tàu biển (không bao gồm sản lượng xếp dỡ cho tàu sà lan) năm 2024 ước đạt 15,6 triệu TEU (CAGR = +10,5%/năm giai đoạn 2011 – 2024). Trong giai đoạn trước, các doanh nghiệp ồ ạt đầu tư xây dựng cảng biển khiến tình trạng dư cung trầm trọng, gây thua lỗ và cạnh tranh gay gắt. Tuy vậy, nhờ nhu cầu vận tải đường biển cho hàng container xuất nhập khẩu từ khu vực Đông Nam Bộ và đồng bằng sông Cửu Long tăng cao, hiệu suất nhóm cảng này đã dần có sự cải thiện và đạt 84,1% năm 2024, thúc đẩy các cảng biển tại đây tiếp tục mở rộng công suất.

Biểu đồ 45: Sản lượng và hiệu suất khai thác hàng container thông qua nhóm cảng số 4 bằng tàu biển (2011 – 2024)


Nguồn: FPT S Research

Xu hướng phát triển cảng nước sâu thúc đẩy sự chuyển dịch khai thác cảng biển từ thành phố Hồ Chí Minh sang Bà Rịa – Vũng Tàu. Với ảnh hưởng từ xu hướng nâng kích cỡ tàu, các hãng tàu dần dịch chuyển sang cập bến tại cảng nước sâu tại Bà Rịa – Vũng Tàu để cắt giảm chi phí trung chuyển tại nước ngoài. Nhờ đó, tỷ trọng khai thác hàng container tại nhóm cảng số 4 của cảng biển này đã tăng từ 19% (năm 2011) lên 50% (năm 2024), trong khi tỷ trọng tại cảng thành phố Hồ Chí Minh đã giảm từ 79% xuống còn 43% trong cùng giai đoạn.

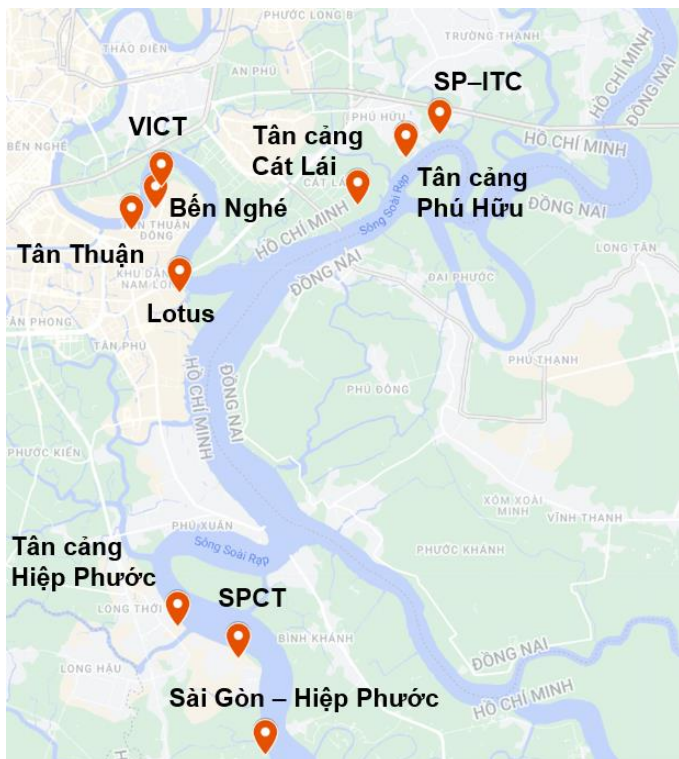
Biểu đồ 46: Tỷ trọng khai thác hàng container tại nhóm cảng số 4 (2011 – 2024)


Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam, FPT S Research

4.2. Nguồn cung hệ thống cảng biển nhóm cảng số 4

4.2.1. Cảng biển thành phố Hồ Chí Minh

Ảnh 8: Vị trí các cảng container trong khu vực thành phố Hồ Chí Minh



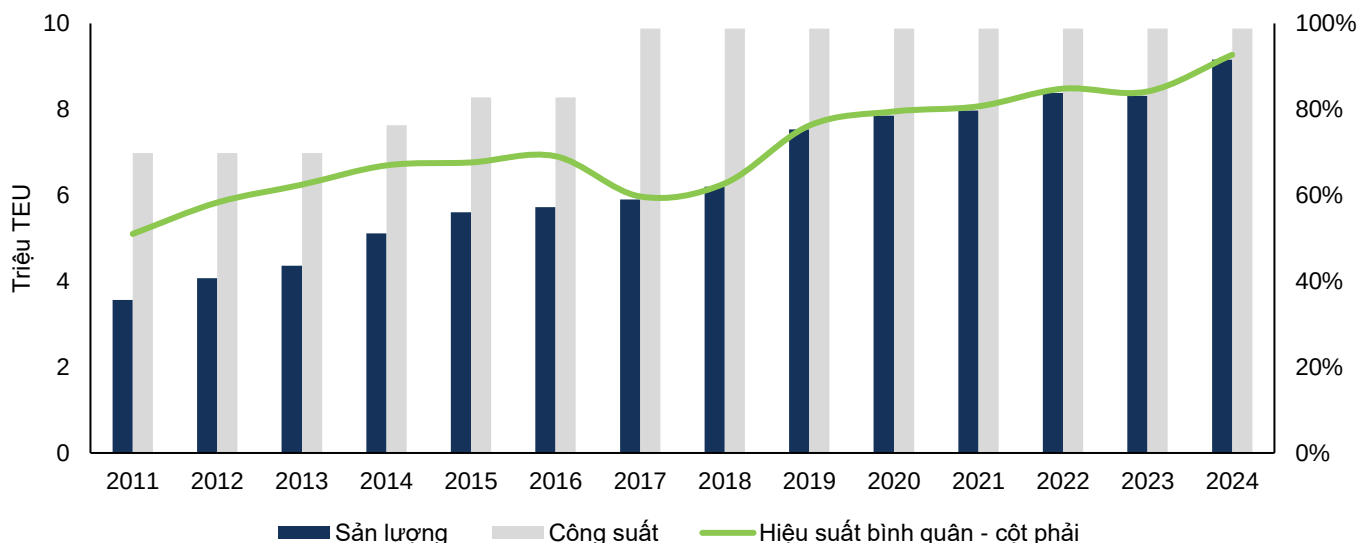
Nguồn: Google Maps, FPTs Research

Cảng biển thành phố Hồ Chí Minh là khu vực khai thác container sôi nổi nhất cả nước. Nhờ việc đầu tư mạnh cho hệ thống cảng biển và logistics, hàng hóa từ Đồng bằng sông Cửu Long và các khu công nghiệp tại miền Nam có nhu cầu xuất nhập khẩu đều tập trung xếp dỡ tại đây.

Hệ thống cảng container thành phố Hồ Chí Minh nằm trên khu vực sông Sài Gòn và sông Soài Rạp với độ sâu luồng hàng hải thấp. Do vậy, các cảng tại đây chỉ có thể đón được tàu container cỡ 2.500 TEU trở xuống, chuyên khai thác các tuyến nội địa và nội Á.

Sản lượng hàng container thông qua cảng biển thành phố Hồ Chí Minh năm 2024 đạt 9,16 triệu TEU (CAGR = +7,5%/năm giai đoạn 2011 – 2024) với hiệu suất đạt 93%. Trong đó, cảng Cát Lái là cảng lớn nhất và hoạt động sôi nổi nhất (chiếm 76% thị phần cảng biển thành phố Hồ Chí Minh) và luôn trong tình trạng quá tải kể từ năm 2014. Nếu không bao gồm cảng này, hiệu suất khai thác hàng container của khu vực chỉ đạt 59%.

Biểu đồ 47: Sản lượng và hiệu suất khai thác hàng container khu vực thành phố Hồ Chí Minh (2011 – 2024)



Nguồn: Hiệp hội cảng biển Việt Nam, FPTs Research

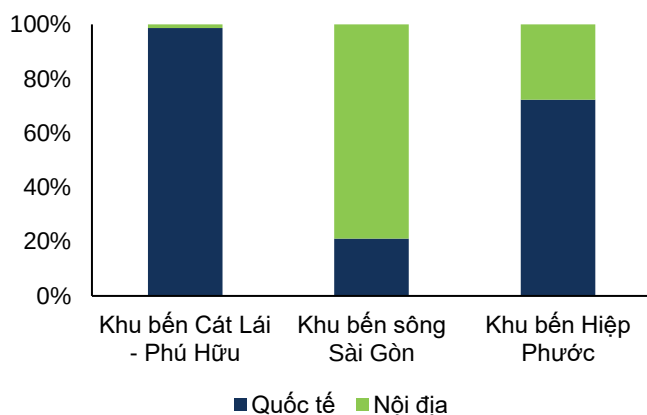
Cảng biển container tại thành phố Hồ Chí Minh được chia thành 3 khu bến, bao gồm:

Khu bến Cát Lái – Phú Hữu: gồm Tân Cảng – Cát Lái, Tân Cảng – Phú Hữu và SP–ITC nằm tại quận 2 và quận 9. Đây là khu bến khai thác hàng container chính chiếm 84% thị phần khu vực thành phố Hồ Chí Minh, với cảng Tân Cảng – Cát Lái là trung tâm. Cảng có lợi thế thu hút nhiều tuyến tàu cập cảng, chủ yếu xếp dỡ hàng container cho các tuyến quốc tế nhờ:

- **Cơ sở hạ tầng cảng biển quy mô lớn:** Cảng Cát Lái là cảng container chuyên dụng lớn nhất khu vực (với công suất khai thác đạt 4,2 triệu TEU/năm, chiếm 42,5% tổng công suất khu vực), có hạ tầng và thiết bị tập trung cho hoạt động bốc dỡ container. Trong khi đó, các cảng cạnh tranh khác chủ yếu là cảng tổng hợp, khai thác kết hợp với hàng rời nên khả năng đáp ứng tàu container thấp hơn.
- **Mạng lưới logistics trải rộng:** Công ty mẹ của cảng Cát Lái là Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn đã đầu tư xây dựng thêm nhiều cảng cạn và ICD xung quanh, đồng thời mở rộng các dịch vụ logistics ngoài cảng nhằm giảm áp lực cho Cát Lái và kết nối sâu hơn tới chủ hàng tại các khu công nghiệp trong khu vực, giúp khách hàng cắt giảm thủ tục và thời gian vận chuyển hàng hóa.

Tuy vậy, cảng Cát Lái không còn nhiều dư địa tăng trưởng khi đã hoạt động ở mức quá tải kể từ năm 2014 và không thể mở rộng thêm do hạn chế diện tích tại trung tâm thành phố. Hiệu suất khai thác cảng năm 2024 đạt 138%.

Biểu đồ 48: Tỷ trọng tàu biển cập cảng container khu vực thành phố Hồ Chí Minh (2024)



Nguồn: Cảng vụ Hàng hải Thành phố Hồ Chí Minh, FPT Research

Khu bến sông Sài Gòn: gồm các cảng Tân Thuận, Bến Nghé, VICT và Lotus nằm tại quận 7, chiếm khoảng 14% thị phần khu vực. Các cảng tại đây chủ yếu xếp dỡ hàng container nội địa và hàng rời (như clinker, phân bón, sắt thép,...) do không có lợi thế cạnh tranh thu hút tuyến quốc tế với cảng Cát Lái. Hiệu suất khu bến này do đó cũng chỉ đạt 60%. Hơn nữa, do khu bến nằm trong thành phố, các cảng này được quy hoạch sẽ không nâng cấp mở rộng và dần di dời, chuyển đổi công năng nhằm chỉnh trang đô thị và giảm tình trạng ùn tắc giao thông nội đô.

Khu bến Hiệp Phước: gồm Tân cảng Hiệp Phước, SPCT và Sài Gòn – Hiệp Phước nằm trên sông Soài Rạp, đoạn qua huyện Nhà Bè. Khu bến được định hướng phát triển phục vụ hàng hóa dịch chuyển từ các cảng tại nội đô thành phố Hồ Chí Minh do có nhiều dư địa mở rộng và có thể đón tàu container cỡ 4.000 TEU (trong khi 2 khu bến còn lại chỉ có thể đón tàu 2.500 TEU). Tuy nhiên, khu vực này đến nay vẫn khai thác hàng rời, trong khi hoạt động xếp dỡ hàng container ở mức rất thấp (hiệu suất năm 2024 chỉ đạt 6,5%), chủ yếu do luồng Soài Rạp bị bồi lắng, làm giảm độ sâu tuyến nên tàu biển khó ra vào bến cảng. Dù tuyến luồng thường xuyên được nạo vét nhằm đảm bảo độ sâu trước bến theo thiết kế, tình trạng bồi lắng tiếp tục tái diễn khiến các hãng tàu ít duy trì tuyến dịch vụ cố định về khu bến Hiệp Phước. Ngoài ra, hệ thống và hạ tầng logistics tại đây, với nhiều tuyến đường bộ ùn tắc và thiếu sự đầu tư hoàn chỉnh, chưa phát triển mạnh cũng góp phần khiến khu bến này kém hấp dẫn so với hai khu bến còn lại.

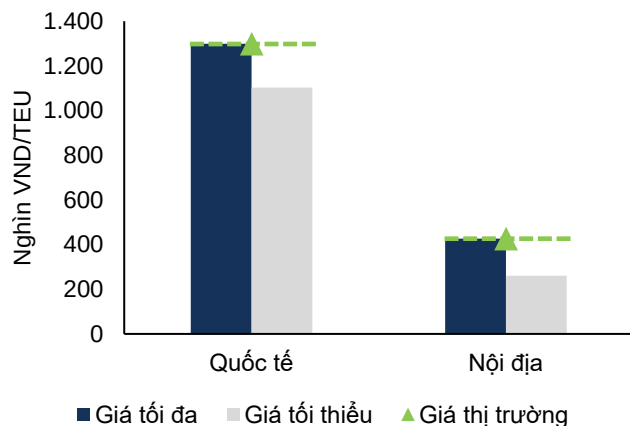
Bảng 10: Danh sách các cảng container khu vực thành phố Hồ Chí Minh (2024)

STT	Tên cảng	Chiều dài cầu bến	Công suất khai thác	Hiệu suất
Khu bến Cát Lái – Phú Hữu				
1	Tân Cảng – Cát Lái & Phú Hữu	1.732m	4,2 triệu TEU/năm	138%
2	SP-ITC	790m	1,6 triệu TEU/năm	37%
Tổng khu bến		2.522m	5,8 triệu TEU/năm	110%
Khu bến sông Sài Gòn				
3	Tân Thuận	995m	0,3 triệu TEU/năm	83%
4	Bến Nghé	816m	0,48 triệu TEU/năm	72%
5	VICT	678m	0,8 triệu TEU/năm	58%
6	Lotus (Bông Sen)	330m	0,2 triệu TEU/năm	2%
Tổng khu bến		2.819m	1,78 triệu TEU/năm	60%
Khu bến Hiệp Phước				
7	Tân Cảng – Hiệp Phước	660m	0,65 triệu TEU/năm	23%
8	SPCT	500m	1 triệu TEU/năm	0%
9	Sài Gòn – Hiệp Phước	800m	0,65 triệu TEU/năm	0%
Tổng khu bến		1.960m	2,3 triệu TEU/năm	6%
Tổng khu vực thành phố Hồ Chí Minh		7.301m	9,88 triệu TEU/năm	92%

Nguồn: Hiệp hội cảng biển Việt Nam, FPTs Research

Ngoài ra, khu vực thành phố Hồ Chí Minh cũng có nhiều bến phao giúp tàu thuyền neo đậu và hỗ trợ xếp dỡ hàng hóa khi không được cập cảng. Tuy nhiên, các bến phao chủ yếu đón tàu khai thác hàng rời, và được định hướng dần di dời toàn bộ.

Biểu đồ 49: Giá dịch vụ xếp dỡ container 20ft tác nghiệp tàu – bãi cảng tại thành phố Hồ Chí Minh (2024)



Nguồn: Quyết định 810/QĐ-BGTVT, FPTs Research

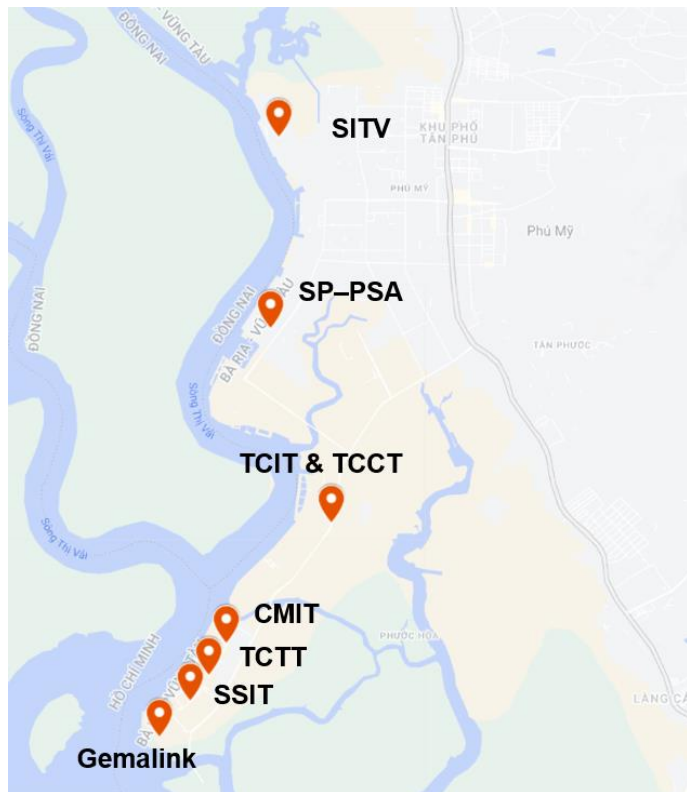
(*) Tỷ giá quy đổi là 24.500 VND/USD.

Giá dịch vụ xếp dỡ hàng container khu vực thành phố Hồ Chí Minh hiện đã ở mức trần khung giá. Hàng container xuất nhập khẩu tập trung ở cảng Tân Cảng – Cát Lái và Tân Cảng – Hiệp Phước (chủ yếu được điều từ cảng Cát Lái sang khi cảng này không có bến trống). Do có lợi thế đáng kể trong việc xếp dỡ hàng container và đã hoạt động vượt công suất, cảng Cát Lái có thể áp mức giá tối đa theo khung giá. Đối với hàng container nội địa, các cảng tại đây cũng đều đang áp dụng mức trần quy định tại Quyết định 810/QĐ-BGTVT.

Thành phố Hồ Chí Minh thu phí hạ tầng cảng biển góp phần kéo giảm thị phần khu vực. Từ tháng 04/2022, thành phố Hồ Chí Minh bắt đầu áp dụng thu phí hạ tầng cảng biển cho hàng container xuất nhập khẩu và quá cảnh tại khu vực này. Mức phí đối với hàng container 20ft và 40ft xuất nhập khẩu lần lượt là 250 nghìn và 500 nghìn VND/TEU (tương đương 18% và 24% mức giá cước xếp dỡ). Việc áp dụng thu phí giúp (1) bổ sung nguồn vốn cho việc nạo vét, duy tu cơ sở hạ tầng cảng biển thành phố Hồ Chí Minh và (2) giảm áp lực cho hạ tầng khi các chủ hàng chuyển sang cảng lân cận tại Đồng Nai và Bình Dương. Điều này khiến thị phần cảng biển thành phố Hồ Chí Minh năm 2024 tại nhóm cảng số 4 sụt giảm xuống còn 42,6% (-3,8 đpt so với năm 2021, trước khi áp dụng thu phí), trong khi thị phần tại các cảng lân cận tăng lên 7,1% (+2,7 đpt trong cùng giai đoạn).

4.2.2. Cảng biển Bà Rịa – Vũng Tàu

Ảnh 9: Vị trí các cảng container khu vực Bà Rịa – Vũng Tàu



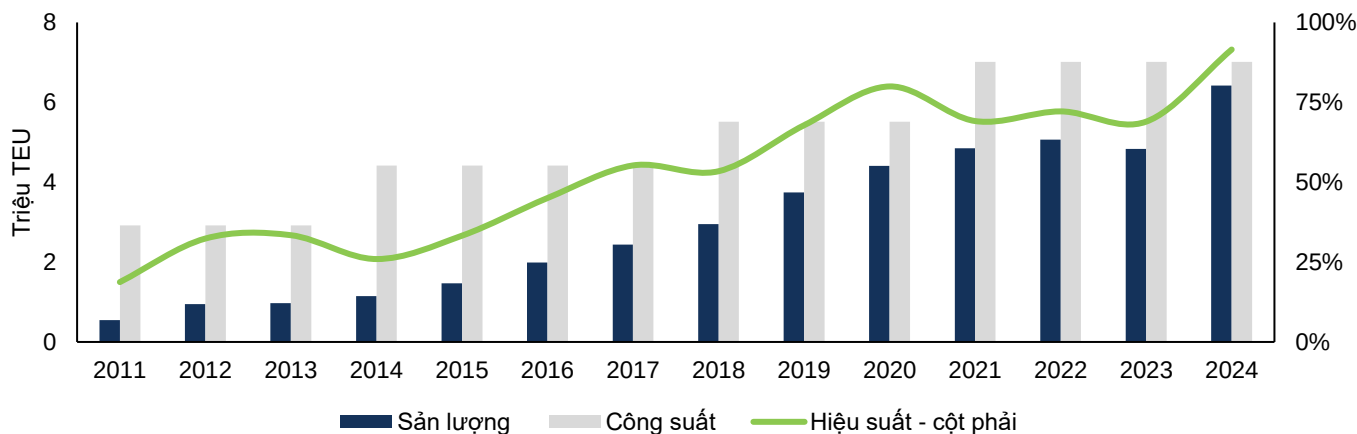
Nguồn: Google Maps, FPTs Research

Cảng biển Bà Rịa – Vũng Tàu chỉ có một khu vực khai thác hàng container là cảng nước sâu Cái Mép – Thị Vải, nằm ở cửa sông Thị Vải, nơi ít bị bồi lắng và có độ sâu trước bến tự nhiên đạt -16,5m. Nhờ vậy, các cảng tại đây xếp dỡ hàng container xuất nhập khẩu cho tàu mẹ cỡ 24.000 TEU đi tuyến xa tới Mỹ và châu Âu.

Giai đoạn 2011 – 2024, sản lượng hàng container thông qua cảng biển Bà Rịa – Vũng Tàu (bao gồm sản lượng bốc dỡ cho tàu sà lan và tàu biển) có mức tăng trưởng CAGR = +21,4%/năm nhờ (1) kim ngạch xuất nhập khẩu tại miền Nam tăng cao và (2) tiếp nhận nguồn hàng dịch chuyển từ thành phố Hồ Chí Minh khi đáp ứng xu hướng nâng kích cỡ tàu của các hãng tàu quốc tế.

Sản lượng hàng container thông qua khu vực Bà Rịa – Vũng Tàu bằng tàu biển năm 2024 đạt 6,4 triệu TEU (CAGR = +20,9%/năm giai đoạn 2011 – 2024). Nếu không bao gồm cảng SITV và SP-PSA, hiệu suất khai thác hàng container của nhóm cảng này năm 2024 đạt 91,5%.

Biểu đồ 50: Sản lượng và hiệu suất hàng container thông qua khu vực Bà Rịa – Vũng Tàu bằng tàu biển (2011 – 2024)



Nguồn: FPTs Research

(*) Công suất khu vực không bao gồm SITV và SP-PSA do không bốc dỡ cho tàu container.

Các cảng nước sâu tại Cái Mép – Thị Vải đều có quy mô lớn, với công suất thiết kế mỗi cảng đạt hơn 1 triệu TEU/năm. Cảng SITV và SP-PSA nằm sâu trong sông Thị Vải nên có độ sâu trước bến khá nông, chỉ có thể đón tàu cỡ 3.000 TEU và không thể cạnh tranh khai thác hàng container với các cảng còn lại. Hai cảng này vì vậy cũng đã phải chuyển sang khai thác hàng rời.

Bảng 11: Các cảng biển container tại khu vực Cái Mép – Thị Vải (2024)

Tên Cảng	Khả năng tiếp nhận tàu (TEU)	Độ sâu trước bến (m)	Chiều dài cầu bến (m)	Công suất (nghìn TEU/năm)	Sản lượng * (nghìn TEU)
SITV	3.000	-12,1	730	1.100	0
SP – PSA	3.000	-12,0	600	1.100	0
TCIT & TCCT	16.000	-16,3	890	1.800	1.961
CMIT	16.000	-15,5	600	1.115	989
TCTT	16.000	-16,0	600	1.500	1.086
SSIT	21.000	-16,5	600	1.100	683
Gemalink	21.000	-16,5	800	1.500	1.750

Nguồn: FPTs Research

(*) Sản lượng khai thác không bao gồm sản lượng bốc dỡ cho tàu sà lan.

Tại khu vực Cái Mép – Thị Vải, các doanh nghiệp cảng không chỉ cạnh tranh về vị trí địa lý, mà còn về khả năng kết nối và cung cấp các dịch vụ logistics cho các chủ hàng và hãng tàu để thiết lập thêm nhiều tuyến dịch vụ, đảm bảo nguồn hàng ổn định. Cụ thể hơn:

- **Cung cấp hệ thống logistics dày và trải rộng kết nối với thành phố Hồ Chí Minh:** do đặc tính hạ tầng miền Nam còn hạn chế, cảng Cái Mép – Thị Vải phải kết nối tới thành phố Hồ Chí Minh và các khu công nghiệp lân cận để có hàng hóa khai thác. Các doanh nghiệp cảng tại đây phải mở rộng dịch vụ logistics ngoài cảng nhằm khép kín chuỗi cung ứng, cắt giảm thủ tục và thời gian vận chuyển, giúp thu hút và duy trì tệp khách hàng. Các cảng đều thuộc 3 doanh nghiệp lớn trong ngành cảng biển là Tổng công ty Tân cảng Sài Gòn, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam và CTCP Gemadept, có mạng lưới phân bố rộng rãi và cung cấp đầy đủ dịch vụ logistics như kho bãi, vận tải đường bộ, đường thủy,....

Ảnh 10: Mạng lưới logistics tại thành phố Hồ Chí Minh của các doanh nghiệp khai thác cảng Cái Mép – Thị Vải



Nguồn: Google Maps, FPTs Research

- Góp vốn với các đối tác chiến lược quốc tế:** các cảng tại Cái Mép – Thị Vải đều có vốn góp từ hãng tàu và nhà khai thác cảng lớn trên thế giới làm đối tác chiến lược. Việc hợp tác này giúp cảng được ưu tiên thiết lập tuyến dịch vụ, hoặc có thêm kinh nghiệm và mô hình hợp tác với các hãng tàu, cung cấp nguồn hàng ổn định và giảm áp lực cạnh tranh trong khu vực. Các hãng tàu quốc tế tham gia khai thác cảng Cái Mép – Thị Vải đều là hãng tàu lớn thuộc top 10 thế giới, chuyên khai thác phân khúc tàu mẹ cho cảng nước sâu, còn các đơn vị khai thác cảng tham gia cũng là những doanh nghiệp lớn nhất trong ngành, với mạng lưới vận tải kết nối toàn cầu.

Bảng 12: Danh sách các nhà đầu tư tại cảng nước sâu Cái Mép – Thị Vải (2024)

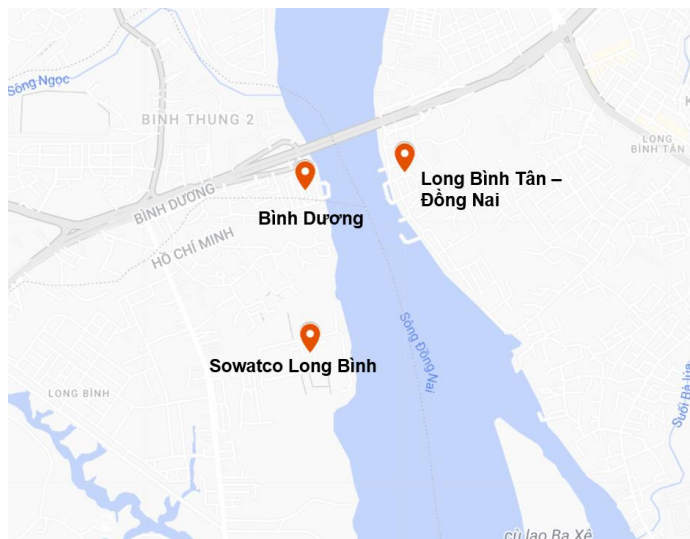
Tên cảng	Nhà đầu tư trong nước	Nhà đầu tư nước ngoài	Số tuyến dịch vụ	Hiệu suất
SITV	Cty TNHH Đầu tư Xây dựng Thương mại Sài Gòn	Hutchison Ports (đơn vị khai thác cảng)	0	0%
SP – PSA	CTCP Cảng Sài Gòn, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam	PSA Singapore (đơn vị khai thác cảng)	0	0%
TCIT & TCCT	Tổng công ty Tân cảng Sài Gòn	MOL, Wan Hai, Hanjin (hãng tàu)	11	109%
CMIT	Cảng Sài Gòn, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam	APM Terminals (đơn vị khai thác cảng, cùng tập đoàn với hãng tàu Maersk)	9	89%
TCTT	Tổng công ty Tân cảng Sài Gòn	MOL, Wan Hai (hãng tàu)	8	72%
SSIT	CTCP Cảng Sài Gòn, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam	SSA Marine (đơn vị khai thác cảng)	7	62%
Gemalink	CTCP Gemadept	CMA – CGM (hãng tàu)	8	117%

Nguồn: FPT S Research

Giá cước xếp dỡ nhóm cảng Cái Mép – Thị Vải chạm trần khung giá nhờ nhu cầu tăng cao. Trong giai đoạn trước, các doanh nghiệp đầu tư xây dựng cảng biển ồ ạt gây nên tình trạng dư cung, buộc các cảng phải hạ giá cước nhằm thu hút hãng tàu. Nhờ sản lượng hàng container thông qua khu vực duy trì đà tăng trưởng +21%/năm, các cảng đã có cơ sở để nâng mức giá cước bốc dỡ mà không còn chịu áp lực cạnh tranh gay gắt như trước. Hiện nay, giá dịch vụ bốc dỡ container của các cảng tại Cái Mép – Thị Vải đều đã chạm trần khung quy định.

4.2.3. Cảng biển Đồng Nai, Bình Dương và Long An

Ảnh 11: Vị trí các cảng container khu vực Đồng Nai và Bình Dương



Nguồn: Google Maps, FPT Research

Hoạt động khai thác hàng container của nhóm cảng Đồng Nai và Bình Dương tập trung tại khu vực ngã ba Đồng Nai, Bình Dương và thành phố Hồ Chí Minh. Khu vực này có 3 bến cảng là Bình Dương, Long Bình Tân và Sowatco Long Bình, với tổng công suất khoảng 1,1 triệu TEU/năm.

Đây là khu vực có độ sâu luồng nông (khoảng -6m), nên chỉ có thể đón tàu sà lan cỡ nhỏ về khai thác. Các bến cảng tại đây chủ yếu đóng vai trò kết nối hàng hóa giữa các khu công nghiệp lân cận tại Đồng Nai và Bình Dương với các cảng biển thành phố Hồ Chí Minh và Bà Rịa – Vũng Tàu cho hoạt động xuất nhập khẩu.

Sản lượng hàng container thông qua khu vực này có tốc độ tăng trưởng cao, với CAGR = +27,4%/năm giai đoạn 2011 – 2024, nhờ (1) nhu cầu xếp dỡ hàng hóa cho các khu công nghiệp lân cận tăng cao và (2) nhận nguồn hàng dịch chuyển từ thành phố Hồ Chí Minh sang nhằm tránh khoản phí hạ tầng cảng biển áp dụng từ năm 2022. Tuy nhiên, với vai trò làm điểm trung chuyển và chỉ có thể đón tàu sà lan, hoạt động khai thác tại đây vẫn chiếm tỷ trọng nhỏ, chỉ khoảng 7% thị phần của nhóm cảng số 4.

Ngoài ra, các cảng container khác tại nhóm cảng số 4 còn có cảng Long An nằm tại hạ lưu sông Soài Rạp, thuộc huyện Cần Giuộc, tỉnh Long An và cảng Phước An tại thượng nguồn sông Thị Vải. Đây là 2 cảng mới bắt đầu hoạt động từ năm 2023 và 2024, có thể đón được tàu container cỡ 4.000 TEU với công suất khai thác lần lượt là 510 nghìn TEU/năm và 2,2 triệu TEU/năm.

5. Nhóm cảng số 5: Khai thác sà lan kết nối tới nhóm cảng số 4

Nhóm cảng số 5 bao gồm các cảng Cần Thơ, Đồng Tháp, Tiền Giang, Vĩnh Long, Bến Tre, An Giang, Hậu Giang, Sóc Trăng, Trà Vinh, Cà Mau, Bạc Liêu và Kiên Giang thuộc khu vực Đồng bằng sông Cửu Long.

Đây là khu vực có lợi thế trong sản xuất nông nghiệp và nuôi trồng thủy sản và có nhu cầu xuất khẩu hàng container cao. Tuy nhiên, các cảng biển ở đây chủ yếu khai thác hàng rời và không có bến cảng container chuyên dụng (chỉ có 6 khu bến kết hợp khai thác hàng container ở quy mô nhỏ). Điều này là do các cảng hoạt động trên sông (sông Hậu và sông Tiền), tuyến luồng hàng hải tại cửa sông thường xuyên bị bồi lắng do phù sa, khiến tàu biển khó lưu thông ra vào bến cảng và thiết lập tuyến vận tải cố định. Vậy nên, hàng hóa container tại khu vực này chủ yếu được vận chuyển bằng đường bộ hoặc sà lan đường thủy cỡ dưới 250 TEU và trung chuyển tới các cảng tại thành phố Hồ Chí Minh và Bà Rịa – Vũng Tàu để xuất khẩu. Thị phần sản lượng hàng container thông qua nhóm cảng biển số 5 năm 2023 vì vậy chỉ đạt 0,8%.

IV. Môi trường kinh doanh ngành cảng biển Việt Nam

1. Cơ quan & hiệp hội tham gia quản lý ngành cảng biển trong nước

- Bộ Giao thông vận tải: www.mt.gov.vn
- Cục Hàng hải Việt Nam: <https://vinamarine.gov.vn/>
- Hiệp hội cảng biển Việt Nam: www.vpa.org.vn
- Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải miền Bắc: <https://vms-north.vn/>
- Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải miền Nam: <https://www.vms-south.vn/>

Các cảng vụ tại cảng biển như:

- Cảng vụ hàng hải Hải Phòng: <https://cangvuhaiphong.gov.vn/>
- Cảng vụ hàng hải thành phố Hồ Chí Minh: <https://cangvuhanghaitphcm.gov.vn/>
- Cảng vụ hàng hải Vũng Tàu: <https://cangvuhanghaivungtau.gov.vn/>

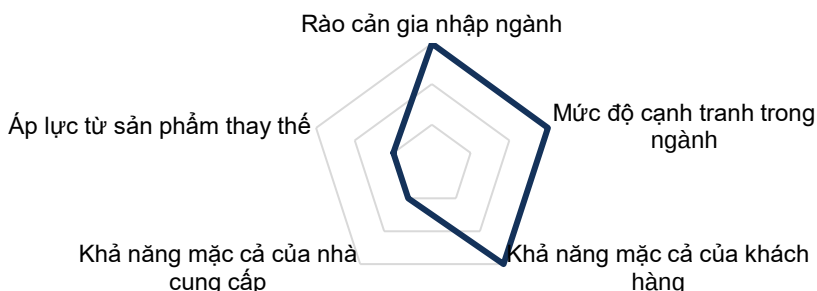
2. Một số văn bản pháp lý & quy định ảnh hưởng lớn tới ngành cảng biển

- Bộ Luật Hàng hải Việt Nam số 95/2015/QH13: Ban hành các điều khoản và quy định về cảng biển và hàng hải.
- Nghị định 58/2017/NĐ-CP: Quy định chi tiết một số điều của Bộ Luật Hàng hải Việt Nam về quản lý hoạt động hàng hải.
- Quyết định số 1579/QĐ-TTg: Ban hành Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050.
- Quyết định số 140/QĐ-TTg: Phê duyệt Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển, bến cảng, cầu cảng, bến phao, khu nước, vùng nước thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050.
- Nghị định 76/2021/NĐ-CP: Quy định tiêu chí phân loại cảng biển.
- Luật Đầu tư số 61/2020/QH14: Quy định thẩm quyền chấp thuận chủ trương đầu tư đối với các dự án xây dựng mới cảng biển.
- Luật số 57/2024/QH15: Sửa đổi, bổ sung thẩm quyền chấp thuận chủ trương đầu tư cảng biển.
- Thông tư 12/2024/TT-BGTVT: Quy định cơ chế, chính sách quản lý giá dịch vụ tại cảng biển Việt Nam.
- Quyết định 810/QĐ-BGTVT: Ban hành khung giá dịch vụ bốc dỡ container tại cảng biển Việt Nam.

V. Môi trường cạnh tranh ngành cảng biển Việt Nam

Mức độ cạnh tranh của ngành cảng biển được xem xét dựa trên mô hình Five-Forces của Michel Porter. Mức độ cạnh tranh trong một ngành phụ thuộc vào năm yếu tố cơ bản: (1) rào cản gia nhập ngành, (2) mức độ cạnh tranh trong ngành, (3) khả năng mặc cả của khách hàng, (4) khả năng mặc cả của nhà cung cấp và (5) áp lực từ sản phẩm thay thế.

Biểu đồ 51: Đánh giá môi trường cạnh tranh ngành cảng biển Việt Nam



Nguồn: FPTs Research

Nhìn chung, môi trường cạnh tranh trong ngành cảng biển Việt Nam ở mức cao. Rào cản gia nhập ở mức cao do ngành cảng biển có yêu cầu vốn và chính sách đầu tư xây dựng cao. Trong khi đó, số lượng doanh nghiệp trong ngành lớn cùng dịch vụ xếp dỡ hàng hóa giữa các doanh nghiệp không có nhiều sự khác biệt khiến các cảng phải cạnh tranh bằng nhiều chiến lược nhằm nâng cao thị phần.

Bảng 13: Bảng đánh giá môi trường cạnh tranh trong ngành cảng biển container

Yếu tố	Mức độ	Nhận định
Rào cản gia nhập ngành	Cao	Chi phí đầu tư cao: Cảng biển phải có cơ sở hạ tầng phải hoàn thiện và đầy đủ chức năng ngay từ giai đoạn đầu để đáp ứng yêu cầu tối ưu từ hãng tàu. Ước tính, mức đầu tư cho 1 cảng feeder với công suất 500 nghìn TEU/năm đạt khoảng 1.500 tỷ VND, còn cảng nước sâu công suất 1,1 triệu TEU/năm đạt 6.500 tỷ VND. Quy đất phát triển cảng hạn chế: Quy hoạch cảng đang dần thu hẹp cảng nhỏ tại khu vực nội đô và hướng tới phát triển quy mô lớn. Điều này khiến chỉ các nhà đầu tư có vốn lớn và năng lực tài chính mạnh có thể tham gia ngành. Rào cản pháp lý cao: Việc xây dựng phải tuân theo quy hoạch cảng biển. Hơn nữa, chủ đầu tư của các dự án xây dựng mới cảng biển đặc biệt và loại I quy mô trên 2.300 tỷ VND phải xin chấp thuận chủ trương đầu tư từ Thủ tướng Chính phủ và cấp phép bởi nhiều cơ quan, ban ngành khác.
Mức độ cạnh tranh trong ngành	Cao	Thị phần tập trung ở các doanh nghiệp lớn: Số lượng doanh nghiệp trong ngành lớn do mỗi doanh nghiệp quản lý một cảng biển riêng biệt. Tuy nhiên, nhiều doanh nghiệp sở hữu cổ phần của các cảng nhỏ nên thị phần tập trung vào các tập đoàn cảng lớn, với 3 doanh nghiệp lớn nhất có tổng thị phần chiếm 80% toàn ngành.

Yếu tố	Mức độ	Nhận định
		Cạnh tranh gay gắt tại nhiều khu vực: Dù hiệu suất toàn ngành đang liên tục cải thiện, nhiều khu vực vẫn đang dư cung trầm trọng do các bến cảng mới được xây dựng và mở rộng. Các doanh nghiệp thường phải cạnh tranh bằng việc giữ giá xếp dỡ thấp.
Khả năng mặc cả của khách hàng	Cao	Hãng tàu có nhiều lợi thế đàm phán: Các cảng biển phải cung cấp nhiều điều khoản hấp dẫn để thu hút hãng tàu do (1) hãng tàu chủ động cung cấp nguồn hàng ổn định lâu dài và (2) hợp tác với một hãng tàu giúp tăng cơ hội đón thêm nhiều hãng tàu khác cùng thuộc liên minh.
Khả năng mặc cả của nhà cung cấp	Thấp	Nhiều đơn vị cung cấp thiết bị và dịch vụ với mức giá tương đồng: Các thiết bị khai thác cảng được nhập khẩu từ nhiều nhà sản xuất tại Đức hay Trung Quốc. Thêm nữa, các dịch vụ logistics ngoài cảng cũng có nhiều nhà cung cấp, hoặc doanh nghiệp cảng có thể tự kinh doanh với mức giá không chênh lệch nhiều.
Áp lực từ sản phẩm thay thế	Thấp	Khó bị thay thế bởi các cảng chuyên dụng khác: Cảng container có thiết bị và hạ tầng chuyên dụng phục vụ xếp dỡ hàng hóa đóng trong container. Các loại cảng khác thường không có khả năng xếp dỡ mặt hàng này (như cảng hàng lỏng, cảng khách), hoặc có năng suất xếp dỡ thấp hơn và chi phí cao hơn (cảng hàng rời, cảng tổng hợp). Khó bị thay thế bởi các hình thức vận tải khác: Ngành vận tải hàng hóa đường biển chiếm tới 60% tổng giá trị xuất nhập khẩu của Việt Nam do có thể xử lý hàng hóa với khối lượng lớn và chi phí rẻ. Vì vậy, các hình thức vận tải khác khó có thể thay thế nhu cầu vận tải biển và nhu cầu xếp dỡ cho tàu biển.

Nguồn: FPT S Research

C. TRIỂN VỌNG NGÀNH CẢNG BIỂN VIỆT NAM

I. Tiềm năng tăng trưởng ngành cảng biển

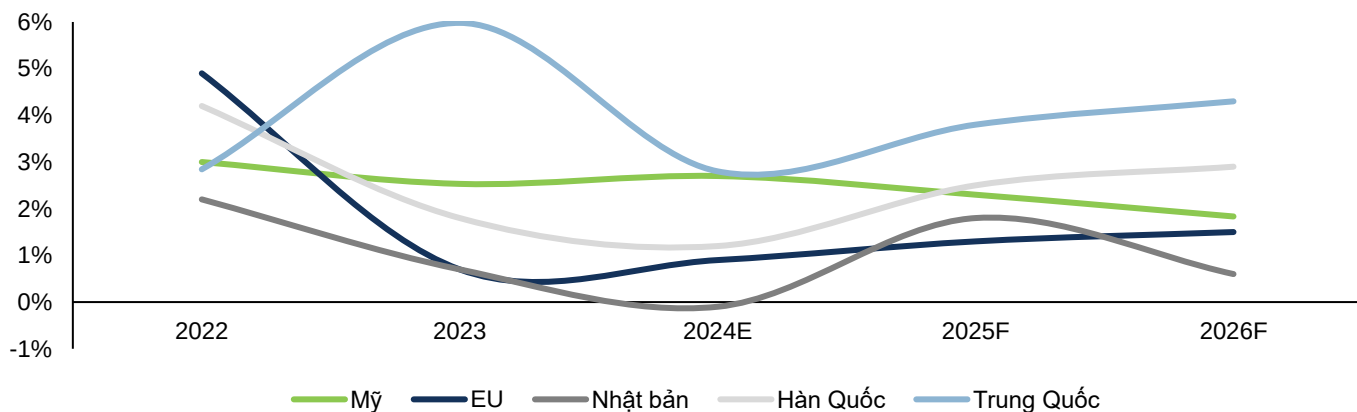
1. Sản lượng hàng container thông qua cảng biển kỳ vọng tiếp tục tăng cao nhờ đáp ứng nhu cầu tiêu dùng hồi phục và xu hướng dịch chuyển chuỗi cung ứng

Kim ngạch xuất nhập khẩu của Việt Nam năm 2024 hồi phục đáng kể thúc đẩy sản lượng hàng container thông qua cảng biển tăng cao. Kim ngạch xuất nhập khẩu năm 2024 đạt 786 tỷ USD (+15,4% YoY) nhờ nhu cầu tiêu dùng tại các nước đối tác thương mại lớn của Việt Nam hồi phục. Trong đó, kim ngạch với Mỹ +21,4% YoY, Trung Quốc +19,3% YoY, EU +16,8% YoY.

Nhờ vậy, sản lượng hàng container thông qua cảng biển Việt Nam năm 2024 tăng mạnh, đạt 29,9 triệu TEU (+20,6% YoY). Nhóm cảng Hải Phòng có mức tăng +13% YoY, với cảng nước sâu Lạch Huyện và cảng sông Cấm tăng lần lượt +26,1% YoY và +9,6% YoY. Nhóm cảng Cái Mép – Thị Vải đạt +34% YoY nhờ hoạt động xuất nhập khẩu phục hồi cùng với việc nhận thêm các tuyến ad – hoc (tuyến vận tải ngoài lịch trình cố định) từ Singapore khi cảng này gặp tình trạng quá tải vào Q2/2024.

Trong ngắn hạn, hoạt động xuất nhập khẩu của Việt Nam dự báo sẽ tiếp tục tăng trưởng nhờ nhu cầu tiêu dùng tại nhiều quốc gia tăng cao. Fitch Solutions dự báo kim ngạch của Việt Nam sẽ có mức tăng hơn +20% YoY trong năm 2025 nhờ nhu cầu tiêu dùng tại các nước đối tác thương mại của Việt Nam cải thiện, thúc đẩy áp lực lạm phát hạ nhiệt. Tuy nhiên, chúng tôi cho rằng kim ngạch sẽ có mức tăng trưởng thấp dự báo hơn khi các đơn hàng sụt giảm trong bối cảnh Mỹ (đối tác xuất khẩu lớn nhất của Việt Nam) áp thuế đối ứng lên hàng hóa nhập khẩu và gây tác động tiêu cực tới sức mua người tiêu dùng tại đây.

Biểu đồ 52: Dự phóng tăng trưởng chi tiêu cá nhân tại các nước đối tác thương mại lớn của Việt Nam



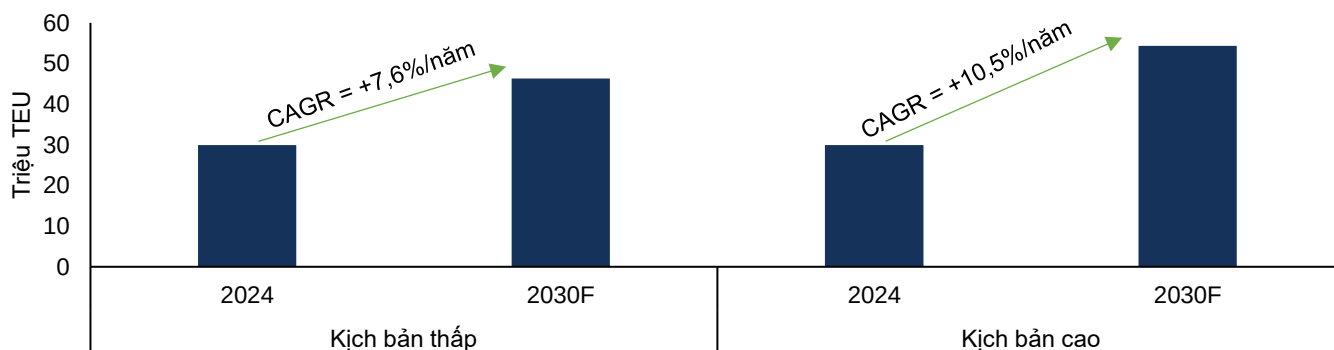
Nguồn: OECD

(*) Dự phóng của Trung Quốc là chi tiêu nội địa, bao gồm chi tiêu cá nhân, chính phủ và đầu tư.

Trong trung và dài hạn, chúng tôi dự phóng kim ngạch xuất nhập khẩu của Việt Nam có triển vọng kém khả quan khi chịu mức thuế xuất khẩu cao vào Mỹ. Chúng tôi cho rằng với mức thuế cao 46% đối với hàng hóa xuất khẩu của Việt Nam vào Mỹ, chỉ thấp hơn Lào và Campuchia tại khu vực Đông Nam Á và Nam Á, kim ngạch xuất nhập khẩu dự kiến sẽ có triển vọng kém khả quan do hàng hóa trở nên kém cạnh tranh hơn. Tuy vậy, chúng tôi vẫn kỳ vọng các lợi thế từ chính sách thu hút đầu tư, phát triển cơ sở hạ tầng và ưu thế thuế quan từ nhiều hiệp định thương mại tự do với các khu vực khác sẽ giúp kim ngạch của Việt Nam có mức tăng trưởng dương trong giai đoạn tới.

Kỳ vọng sản lượng hàng container thông qua cảng biển Việt Nam có mức tăng thấp do hoạt động xuất nhập khẩu chịu áp lực thuế quan. Tại quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam, Bộ Giao thông vận tải dự phóng sản lượng hàng container thông qua cảng biển Việt Nam năm 2030 đạt 46,3 – 54,3 triệu TEU (tương đương mức tăng trưởng CAGR = +7,6% – +10,5%/năm giai đoạn 2024 – 2030). Trong đó, nhóm cảng biển số 1 và số 4 dự phóng sẽ tiếp tục là động lực tăng trưởng nhờ đảm nhận vai trò cửa ngõ của khu vực miền Bắc và miền Nam. Dù vậy, chúng tôi cho rằng mức tăng trưởng sản lượng của cảng biển Việt Nam sẽ thấp hơn dự báo trong bối cảnh việc áp thuế của Mỹ khiến triển vọng thu hút FDI và xuất nhập khẩu kém tích cực.

Biểu đồ 53: Dự phóng sản lượng hàng container thông qua cảng biển Việt Nam



Nguồn: Bộ Giao thông vận tải, Cục Hàng hải Việt Nam

(*) Dự phóng chưa tính đến kịch bản Việt Nam bị áp thuế đối ứng 46% khi xuất khẩu vào Mỹ.

2. Quy hoạch cảng biển tập trung phát triển cảng nước sâu

Việt Nam tiếp tục phát triển phân khúc cảng nước sâu đáp ứng xu hướng nâng kích cỡ tàu. Nhóm cảng nước sâu được dự báo sẽ có mức tăng trưởng nhanh hơn trung bình với CAGR = +9,1% – +12,7%/năm giai đoạn 2024 – 2030 nhờ kỳ vọng hưởng lợi từ xu hướng nâng kích cỡ tàu tiếp diễn. Điều này thúc đẩy sự quan tâm đầu tư tập trung vào nhóm cảng nước sâu, vốn đã hoạt động ở mức hiệu suất 99,5% năm 2024.

Quy hoạch tổng thể phát triển cảng biển tạo địa điểm cho phân khúc này tại Hải Phòng, Đà Nẵng và Bà Rịa – Vũng Tàu, trong khi di dời dần các cảng feeder trong nội đô thành phố Hải Phòng và thành phố Hồ Chí Minh nhằm phát triển không gian đô thị. Dự kiến tới năm 2027, công suất nhóm cảng nước sâu Việt Nam (chưa bao gồm cảng trung chuyển quốc tế Cần Giờ) sẽ đạt 12 triệu TEU/năm, tương đương mức tăng +48,1% so với năm 2024, nâng thị phần công suất từ mức 25,7% lên 32,9%.

2.1. Nhóm cảng số 1: Đẩy mạnh phát triển cảng nước sâu Lạch Huyện, di dời nhóm cảng thượng nguồn sông Cấm

Tại nhóm cảng số 1, quy hoạch định hướng phát triển hệ thống cảng container tại Hải Phòng, tập trung nguồn lực cho nhóm cảng nước sâu Lạch Huyện để đáp ứng xu hướng nâng kích cỡ tàu. Các cảng biển Quảng Ninh, Thái Bình, Nam Định và Ninh Bình không phát triển thêm cảng container trong giai đoạn tới năm 2030.

Kỳ vọng sản lượng cảng biển Hải Phòng duy trì đà tăng thúc đẩy bởi nhu cầu xuất nhập khẩu tăng cao và xu hướng dịch chuyển sang nhóm cảng nước sâu Lạch Huyện tiếp diễn. Dự báo sản lượng hàng container thông qua cảng biển Hải Phòng sẽ có mức tăng trưởng CAGR = +8,5 – +12,3%/năm giai đoạn 2024 – 2030, thúc đẩy bởi nhu cầu xuất nhập khẩu của khu vực tăng cao. Trong đó, nhóm cảng nước sâu Lạch Huyện được kỳ vọng sẽ tiếp tục duy trì đà tăng trưởng cao, với CAGR = +19,6% – +28,2%/năm nhờ xu hướng nâng kích cỡ tàu tiếp tục thúc đẩy việc dịch chuyển từ các cảng sông Cấm sang cùng động lực từ nhu cầu kết nối hàng hóa xuất nhập khẩu với các thị trường xa.

Bảng 14: Hiện trạng và quy hoạch cảng container khu vực Hải Phòng

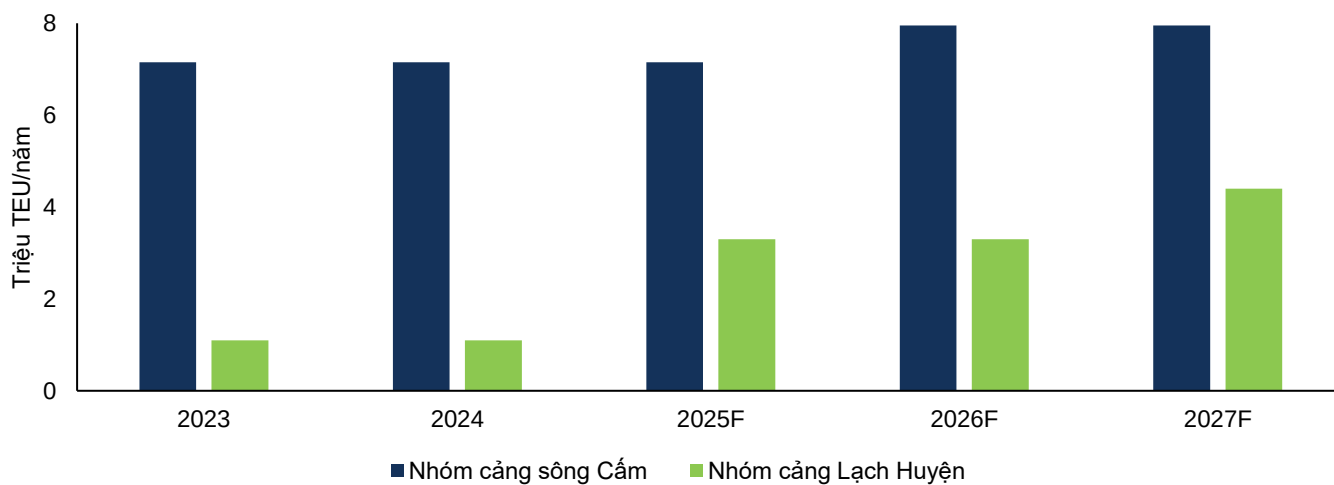
Khu bến	Hiện trạng (2024)		Quy hoạch (2030)		Tỷ lệ HT/QH	
	Cầu bến (m)	Công suất (Nghìn TEU/năm)	Cầu bến	Công suất	Cầu bến	Công suất
Thượng nguồn sông Cấm	2.378	1.900	0	0		
Hạ nguồn sông Cấm	3.822	5.250	4.733	5.800 – 5.970	80,7%	87,9 – 90,5%
Lạch Huyện	750	1.100	4.200 – 5.100	5.800 – 8.400	14,7 - 17,9%	13,1 – 19,0%
Nam Đồ Sơn – Văn Úc	0	0	450 – 900	900 – 1.800	0%	0%

Nguồn: Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, FPTs Research

(*) Chiều dài cầu bến bao gồm cầu bến của cảng container đã chuyển đổi công năng sang khai thác hàng rời.

Đối với nhóm cảng sông Cấm, chúng tôi cho rằng việc cạnh tranh với nhóm cảng nước sâu Lạch Huyện sẽ tạo áp lực tới giá dịch vụ xếp dỡ của các cảng tại đây. Dù vậy, sản lượng nhóm cảng này được kỳ vọng sẽ tăng trưởng CAGR = +4,2% – 5,0%/năm nhờ hưởng lợi từ nhu cầu xuất nhập khẩu với các đối tác thương mại tại thị trường nội Á, được kết nối bằng các tuyến tàu feeder mà nhóm cảng sông Cấm có thể khai thác.

Nhóm cảng sông Cấm thu hẹp hoạt động tại thượng nguồn và hạn chế dự địa mở rộng khu vực hạ nguồn. Theo định hướng quy hoạch, các cảng container tại thượng nguồn sông Cấm sẽ dần được di dời toàn bộ để nhường không gian cho việc phát triển thành phố Hải Phòng. Trong khi đó, tại khu vực hạ nguồn, dự địa mở rộng không còn nhiều. Hiện tại chỉ còn cảng Nam Đình Vũ dự kiến mở rộng giai đoạn 3 vào năm 2026, nâng chiều dài cầu bến thêm +620m và công suất thêm 800 nghìn TEU/năm (+15,2% công suất khu vực hạ nguồn). Còn lại, các cảng khác tại đây chưa có kế hoạch xây thêm trong bối cảnh chịu áp lực dự cung và cạnh tranh gay gắt từ khu vực và cảng nước sâu Lạch Huyện.

Biểu đồ 54: Dự phóng công suất cảng biển container tại Hải Phòng (2023 – 2027F)


Nguồn: FPTs Research

Nhóm cảng nước sâu Lạch Huyện đẩy mạnh xây dựng thêm nhiều bến cảng nhờ triển vọng xuất nhập khẩu tăng cao và xu hướng nâng kích cỡ tàu. Với triển vọng tích cực từ lợi thế cảng nước sâu, cùng việc hiệu suất khai thác đã ở mức cao (đạt 146% năm 2024), nhóm cảng Lạch Huyện tiếp tục được đẩy mạnh xây dựng thêm nhiều bến cảng. Tổng công suất nhóm cảng Lạch Huyện năm 2027 dự kiến đạt 4,4 triệu TEU/năm (+300% so với năm 2024), năng lực phân công suất từ 13,3% lên 35,6%.

Ngoài ra, quy hoạch cũng tạo dư địa cho việc phát triển khu bến Nam Đồ Sơn – Văn Úc, có thể đón tàu cỡ 18.000 TEU, nhằm tiếp nhận hàng hóa từ các cảng thượng nguồn sông Cấm và giảm áp lực cho hạ nguồn khi dư địa hạn chế. Tuy nhiên, chúng tôi cho rằng việc đưa khu bến này vào khai thác năm 2030 có tính khả thi thấp do chưa có chủ trương đầu tư hạ tầng và nhà đầu tư đề xuất tham gia.

2.2. Nhóm cảng số 2: Định hướng phát triển tập trung khai thác hàng rời

Các cảng biển nhóm cảng số 2 định hướng tiếp tục phát triển các bến cảng tổng hợp tập trung khai thác hàng rời và hàng lỏng, kết hợp khai thác hàng container với tỷ trọng thấp. Giai đoạn tới năm 2030, nhóm cảng không quy hoạch phát triển bến cảng container chuyên dụng.

2.3. Nhóm cảng số 3: Phát triển bến Liên Chiểu tại Đà Nẵng làm cảng cửa ngõ khu vực miền Trung

Ảnh 12: Vị trí dự án khu bến Liên Chiểu



Nguồn: Google Maps, FPTs Research

Các cảng biển tại nhóm cảng số 3 tiếp tục phát triển cảng tổng hợp cho hoạt động khai thác hàng rời. Riêng cảng biển Đà Nẵng quy hoạch xây dựng thêm bến cảng container nước sâu Liên Chiểu đáp ứng cỡ tàu 8.000 TEU trở lên. Khu bến này được định hướng làm cảng cửa ngõ cho khu vực miền Trung, kết nối hành lang kinh tế Đông Tây. Dự kiến đến năm 2030, cảng Liên Chiểu sẽ có công suất thiết kế khoảng 1,0 triệu TEU/năm (+119% công suất nhóm cảng số 3) với chiều dài cầu bến đạt 750m. Sau giai đoạn này, khu bến tiếp nhận nguồn hàng container từ cảng Tiên Sa khi cảng này chuyển đổi công năng thành bến cảng du lịch quốc tế chuyên đón khách, đồng thời xây dựng thêm nhiều bến khai thác hàng rời và hàng container.

Hiện nay, dự án cảng Liên Chiểu vẫn đang trong giai đoạn thủ tục lựa chọn nhà đầu tư. Hai đơn vị đã nộp hồ sơ đề nghị chấp thuận chủ trương đầu tư là CTCP Cảng Đà Nẵng (HNX: CDN) và liên danh Tổng công ty Đầu tư xây dựng và Thương mại Anh Phát – Tập đoàn Adani (Ấn Độ).

2.4. Nhóm cảng số 4: Phát triển cảng nước sâu đáp ứng xu hướng nâng kích cỡ tàu và các cảng biển ngoài thành phố Hồ Chí Minh để giảm áp lực quá tải

Sản lượng hàng container thông qua nhóm cảng số 4 dự báo có mức tăng trưởng đạt CAGR = +6,5% – +8,8%/năm giai đoạn 2023 – 2030 nhờ nhu cầu xuất nhập khẩu tăng cao. Quy hoạch định hướng giảm áp lực hạ tầng cảng biển tại thành phố Hồ Chí Minh và đẩy mạnh phát triển hệ thống cảng nước sâu tại Bà Rịa – Vũng Tàu giúp đáp ứng xu hướng nâng kích cỡ tàu. Dẫu vậy, chúng tôi cho rằng nhóm cảng thành phố Hồ Chí Minh tiếp tục đóng vai trò trung tâm trung chuyển của khu vực Đông Nam Bộ trong giai đoạn tới nhờ có hệ thống logistics được đầu tư mạnh mẽ và hoàn thiện hơn, giúp duy trì vị thế bất chấp xu hướng dịch chuyển.

Bảng 15: Hiện trạng và quy hoạch cảng container khu vực thành phố Hồ Chí Minh

Khu bến	Hiện trạng (2024)		Quy hoạch (2030)		Tỷ lệ HT/QH	
	Cầu bến (m)	Công suất (Nghìn TEU/năm)	Cầu bến	Công suất	Cầu bến	Công suất
Cát Lái – Phú Hữu	2.432	5.800	2.632	6.720 – 7.420	92,4%	78,2 – 86,3%
Sông Sài Gòn	1.494	1.780	0	0		
Hiệp Phước	920	2.300	2.870	3.790 – 4.250	32,1%	54,1 – 60,7%
Long Bình	0	0	1.200	930 – 1.030	0%	0%
Cần Giờ	0	0	800 – 1.200	2.400 – 4.800	0%	0%

Nguồn: Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, FPTTS Research

(*) Chiều dài cầu bến không bao gồm cầu bến kết hợp khai thác hàng rời.

Hạn chế phát triển khu bến Cát Lái – Phú Hữu và di dời khu bến sông Sài Gòn sang khu bến Hiệp Phước cho việc mở rộng không gian đô thị. Nhằm giảm tải áp lực cho hạ tầng nội đô thành phố Hồ Chí Minh, quy hoạch định hướng chỉ mở rộng thêm một cầu bến dài 200m (+8,0%) tại khu bến Cát Lái để đáp ứng tình trạng quá tải và di dời khu bến trên sông Sài Gòn cho phát triển không gian đô thị. Dự kiến luồng sông Soài Rạp sẽ tiếp tục được nạo vét, duy tu tuyến để đón tàu cỡ trên 4.000 TEU.

Tuy nhiên, chúng tôi cho rằng việc dịch chuyển của hai khu bến sẽ diễn ra chậm hơn quy hoạch dự báo và khó thu hút hãng tàu mở tuyến tại Hiệp Phước do (1) tình trạng luồng sông Soài Rạp thường xuyên bị bồi lắng làm gia tăng chi phí nạo vét, duy tu và (2) hạ tầng logistics chưa được đầu tư tốt như các khu bến hiện tại.

Kỳ vọng sản lượng cảng biển Bà Rịa – Vũng Tàu tăng mạnh nhờ nhu cầu xuất nhập khẩu với thị trường Mỹ và châu Âu tăng cao và đáp ứng xu hướng nâng kích cỡ tàu. Nhu cầu xếp dỡ tại cảng nước sâu Cái Mép – Thị Vải kỳ vọng được thúc đẩy nhờ (1) nhu cầu tiêu dùng tại Mỹ và EU tăng cao, (2) hưởng lợi từ các hiệp định FTA (như EVFTA, UKVFTA,...) giúp hàng hóa của Việt Nam có lợi thế thuế quan khi xuất khẩu tới các khu vực này và (3) đáp ứng xu hướng nâng kích cỡ tàu. Sản lượng tại cảng biển Bà Rịa – Vũng Tàu dự báo có mức tăng CAGR = +7,0% – +9,1%/năm giai đoạn 2024 – 2030.

Bảng 16: Hiện trạng và quy hoạch cảng container khu vực Bà Rịa – Vũng Tàu

Khu bến	Hiện trạng (2024)		Quy hoạch (2030)		Tỷ lệ HT/QH	
	Cầu bến (m)	Công suất (Nghìn TEU/năm)	Cầu bến	Công suất	Cầu bến	Công suất
Cái Mép (hiện hữu)	3.490	7.015	3.985	8.215	87,6%	85,4%
Cái Mép Hạ	0	0	1.900 – 2.660	3.285 – 5.235	0%	0%

Nguồn: Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, FPTTS Research

(*) Không bao gồm cảng SITV và SP – PSA do không khai thác hàng container.

Phát triển thêm khu bến Cái Mép Hạ đáp ứng xu hướng nâng kích cỡ tàu. Cái Mép – Thị Vải chỉ còn dư địa tại cảng Gemalink và cảng CMIT, trong đó, cảng Gemalink đang có kế hoạch mở rộng giai đoạn 2, dự kiến tăng thêm +350m chiều dài cầu bến và nâng công suất thêm 900 nghìn TEU/năm (+11,4% công suất khu vực) vào năm 2028. Do đó, quy hoạch định hướng phát triển thêm bến cảng Cái Mép Hạ đáp ứng việc mở rộng công suất khu vực trong giai đoạn tới.

Bến cảng Cái Mép Hạ nằm tại hạ lưu sông Thị Vải, cạnh cảng Gemalink. Khu bến này được định hướng mở rộng cho toàn khu vực Cái Mép – Thị Vải, vốn đã không còn nhiều dư địa để đáp ứng nhu cầu tăng cao. Dự kiến theo quy hoạch, khu bến này sẽ nâng công suất khai thác thêm khoảng 3,3 triệu TEU/năm – 5,2 triệu TEU/năm (tương đương +40% – +65% công suất so với khu bến Cái Mép – Thị Vải hiện hữu). Khu bến Cái Mép Hạ đến nay vẫn đang trong giai đoạn đề xuất với nhiều nhà đầu tư quan tâm như CTCP Cảng Cái Mép Gemadept – Terminal Link, Tổng công ty Tân cảng Sài Gòn và liên danh SCIC – Geleximco – ITC.

Chúng tôi cho rằng việc phát triển các dự án đường bộ như tuyến cao tốc Biên Hòa – Vũng Tàu dự kiến sẽ chỉ có thể giảm áp lực hạ tầng mà không thay đổi tính ưu thế trong việc kết nối tới cảng thành phố Hồ Chí Minh bằng tàu sà lan đường thủy. Đồng thời, hạ tầng logistics tại Cái Mép – Thị Vải dự kiến chưa thể thay thế thành phố Hồ Chí Minh trong mạng lưới kết nối với các nhà sản xuất và điểm tiêu thụ. Vì vậy, chúng tôi cho rằng nhóm cảng thành phố Hồ Chí Minh sẽ tiếp tục đóng vai trò trung tâm trung chuyển logistics cho toàn khu vực miền Nam trong giai đoạn tới.

Phát triển các khu bến ngoài thành phố Hồ Chí Minh nhằm giảm áp lực hạ tầng nội đô. Chúng tôi kỳ vọng các khu vực khác như khu bến Hiệp Phước, nhóm cảng Bình Dương, Đồng Nai, Long An sẽ được hưởng lợi một phần khi nhận lượng hàng hóa chuyển từ thành phố Hồ Chí Minh trong bối cảnh thành phố có nhiều chính sách di dời cảng biển và hạn chế tình trạng quá tải hạ tầng. Quy hoạch cũng định hướng phát triển các khu bến này giúp đáp ứng nhu cầu dịch chuyển.

Ngoài ra, quy hoạch cũng định hướng phát triển khu bến cảng trung chuyển quốc tế Cần Giờ cho mặt hàng trung chuyển giai đoạn tới.

2.5. Nhóm cảng số 5: Phát triển khu bến cho tàu sà lan và khởi động khu bến ngoài khơi Trần Đề

Nhóm cảng biển số 5 được quy hoạch phát triển khu bến và nạo vét tuyến luồng phục vụ cho tàu sà lan và tàu feeder cỡ 1.800 TEU, kết nối với nhóm cảng thành phố Hồ Chí Minh và Bà Rịa – Vũng Tàu do đặc tính địa hình khu vực chỉ có thể khai thác tàu nhỏ cùng ưu thế sẵn có về hạ tầng logistics của nhóm cảng số 4. Riêng cảng biển Sóc Trăng được định hướng giai đoạn tới năm 2030 sẽ đầu tư hạ tầng công cộng, chuẩn bị cho việc khai thác bến cảng ngoài khơi Trần Đề.

Cảng nước sâu Trần Đề được đề xuất xây dựng ngoài khơi vùng biển tỉnh Sóc Trăng, cách bờ khoảng 18km. Cảng được định hướng làm cảng cửa ngõ xuất nhập khẩu cho vùng đồng bằng sông Cửu Long, giúp hàng hóa tại đây rút ngắn quãng đường trung chuyển khoảng 50% so với tuyến kết nối với cảng biển thành phố Hồ Chí Minh và Bà Rịa – Vũng Tàu. Cảng có năng lực tiếp nhận tàu container cỡ 8.500 TEU và tàu hàng rời cỡ 160.000 tấn. Khu bến Trần Đề đến năm 2030 quy hoạch có cầu bến 800m cho tàu container và bến phao cho tàu hàng rời, đáp ứng khoảng 1,0 triệu – 1,2 triệu TEU/năm.

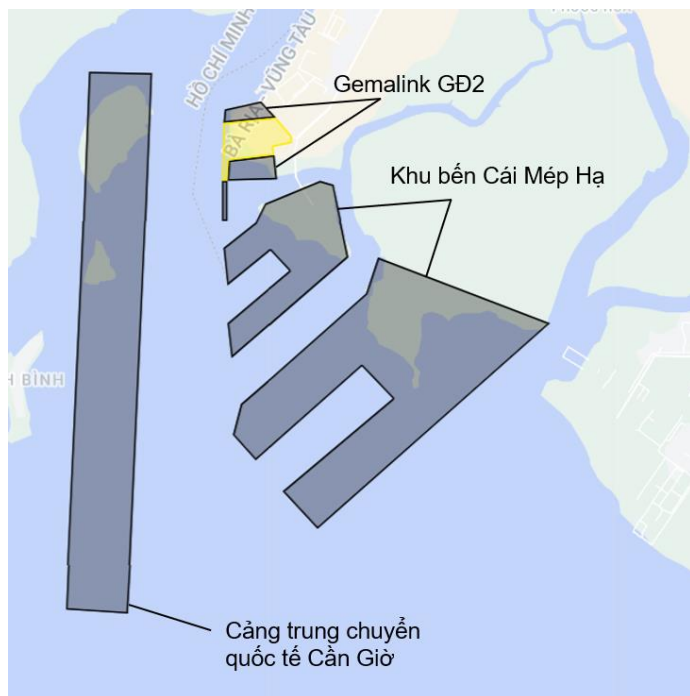
Hiện nay, dự án cảng Trần Đề vẫn đang trong giai đoạn trình báo cáo nghiên cứu tiền khả thi và chờ xin chấp thuận chủ trương đầu tư từ Thủ tướng Chính phủ.

3. Dự án cảng trung chuyển quốc tế Cần Giờ

Cảng trung chuyển quốc tế Cần Giờ được định hướng trở thành cảng biển trung chuyển quốc tế đầu tiên của Việt Nam, đáp ứng nhu cầu trung chuyển hàng container cho các hãng tàu quốc tế và các quốc gia trong khu vực Đông Nam Á. Hiện nay, dự án đã được chấp thuận chủ trương đầu tư từ Thủ tướng Chính phủ.

3.1. Vị trí dự án

Ảnh 13: Vị trí dự án cảng trung chuyển quốc tế Cần Giờ

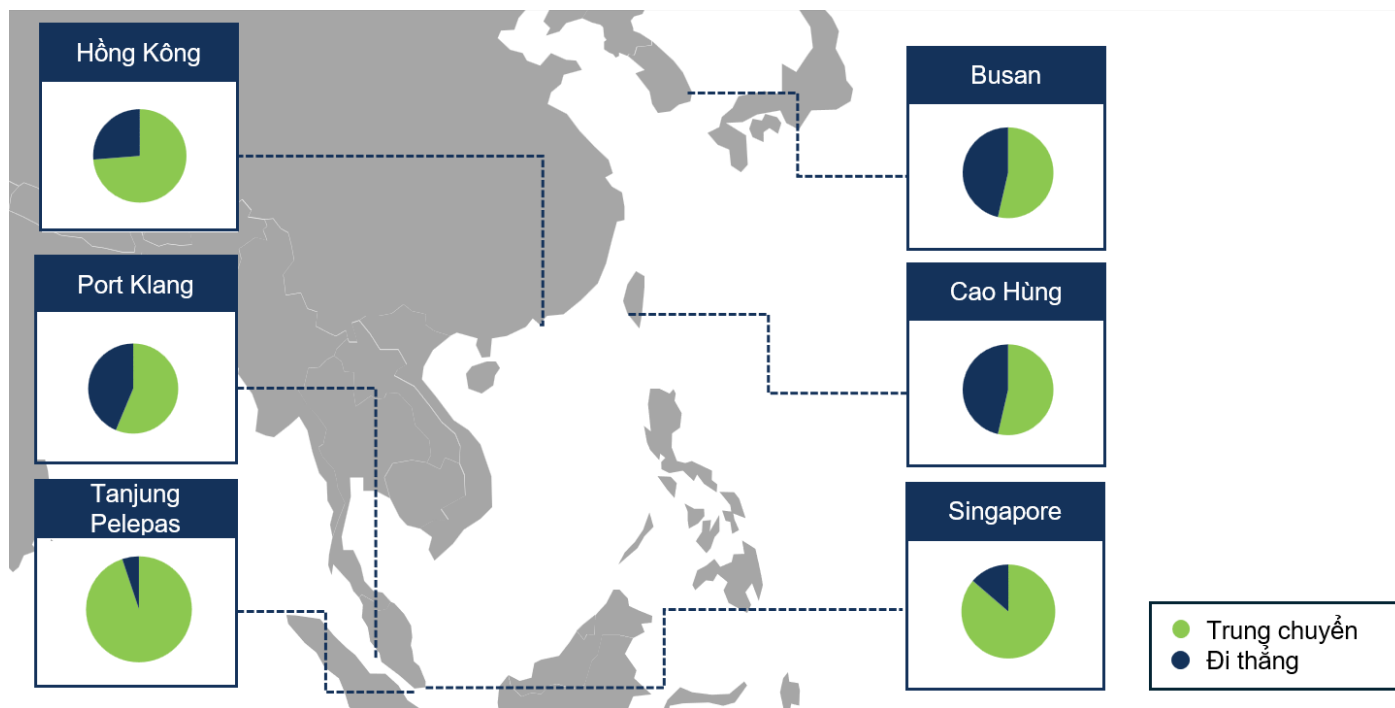


Nguồn: Google Maps, FPTs Research

Dự án nằm tại cửa sông Thị Vải, đối diện nhóm cảng nước sâu Cái Mép – Thị Vải. Đây là khu vực cửa biển, có lợi thế không gian rộng để xây dựng cảng biển quy mô lớn, cùng độ sâu tự nhiên khoảng -15,5m, đảm bảo có thể đón được các tàu cỡ 16.000 TEU trở lên. Dù vậy, cảng Cần Giờ sẽ không cạnh tranh với nhóm cảng Cái Mép – Thị Vải do nhóm cảng này vốn đóng vai trò làm cảng cửa ngõ, chủ yếu khai thác mặt hàng container xuất nhập khẩu của Việt Nam, trong khi cảng Cần Giờ khai thác mặt hàng container trung chuyển từ các nước trong khu vực. Hơn nữa, vị trí cảng Cần Giờ cũng nằm gần tuyến hàng hải quốc tế Đông – Tây, đáp ứng yêu cầu về vị trí nhằm hạn chế thời gian và chi phí cập cảng.

Khu vực Đông Nam Á là nơi có hoạt động vận tải và khai thác cảng biển sôi nổi, chiếm thị phần lớn thứ hai thế giới. Khu vực này có hoạt động trung chuyển phát triển mạnh mẽ với 3 cảng trung chuyển quốc tế đang hoạt động là cảng Singapore, cảng Tanjung Pelepas và cảng Klang, đều là những cảng lớn của thế giới. Ngoài ra, một vài cảng trung chuyển lớn khác tại khu vực Đông Á kể đến như cảng Hồng Kông, cảng Cao Hùng, cảng Busan,....

Biểu đồ 55: Vị trí một vài cảng trung chuyển tại khu vực châu Á – Thái Bình Dương



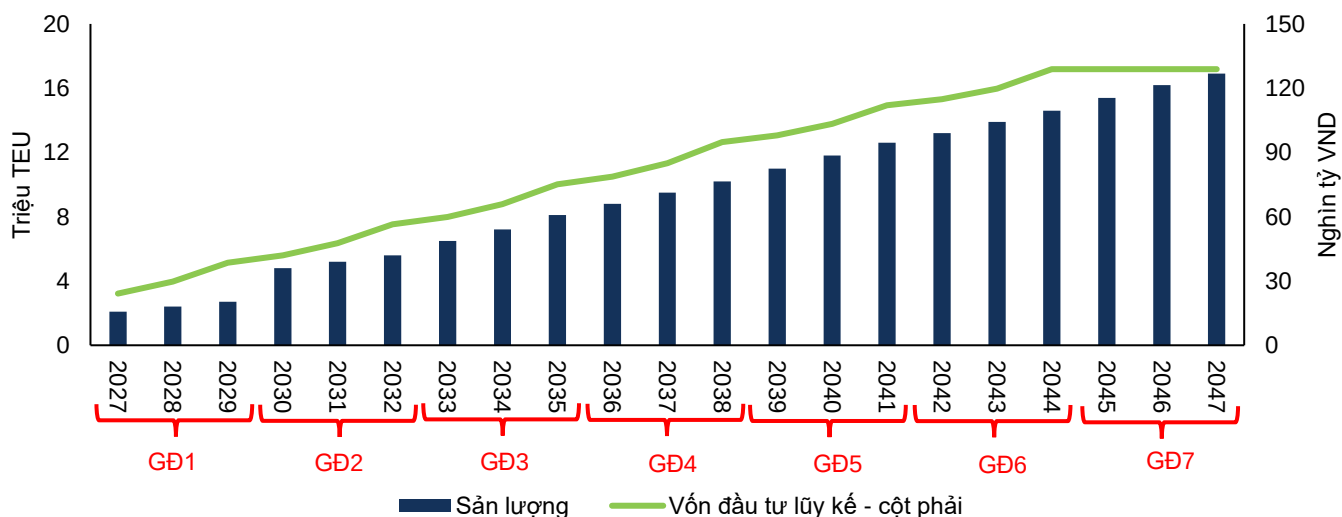
Nguồn: FPTs Research

3.2. Năng lực khai thác của dự án

Cảng trung chuyển quốc tế Cần Giờ sẽ được đầu tư theo 7 giai đoạn với thời gian xây dựng kéo dài 20 năm. Cảng có tổng công suất đạt 16,9 triệu TEU/năm, với chiều dài bến chính và bến sà lan lần lượt là 6.800m và 1.900m, có khả năng tiếp nhận tàu mẹ cỡ 24.000 TEU. Tổng vốn đầu tư của dự án đạt gần 130 nghìn tỷ VND.

Giai đoạn 1 dự kiến đi vào vận hành trước năm 2030 với công suất 2,7 triệu TEU/năm (chiếm 7% tổng công suất cảng container Việt Nam và 3,7% công suất khu vực), vốn đầu tư ước đạt 20,8 nghìn tỷ VND.

Biểu đồ 56: Dự phóng sản lượng và vốn đầu tư của cảng trung chuyển quốc tế Cần Giờ (2027F – 2047F)



Nguồn: Sở Giao thông vận tải thành phố Hồ Chí Minh, Portcoast Consultant

3.3. Nhà đầu tư tham gia

Cảng Cần Giờ được thực hiện bởi liên danh CTCP Cảng Sài Gòn (UPCoM: SGP) và Terminal Investment Limited Holding S.A (TiLH – đơn vị thành viên thuộc hãng tàu container lớn nhất thế giới MSC), đều là các doanh nghiệp ngành cảng biển và vận tải biển.

CTCP Cảng Sài Gòn là công ty con thuộc Tổng công ty hàng hải Việt Nam (VIMC – UPCoM: MVN). SGP hiện đang khai thác mặt hàng rời và hàng container tại thành phố Hồ Chí Minh và Bà Rịa – Vũng Tàu, với tổng công suất khu vực đạt gần 3,2 triệu TEU/năm (chiếm 11,2% tổng công suất cảng container Việt Nam).

VIMC là doanh nghiệp nhà nước, với Ủy ban Quản lý Vốn Nhà nước tại Doanh nghiệp nắm giữ 99,47% cổ phần. VIMC chiếm thị phần số 1 về tải trọng đội tàu biển (tương đương 25% tổng tải trọng) và thị phần số 2 về khai thác cảng container (ước đạt 20%), sở hữu nhiều cảng trải dài tại các tỉnh thành Việt Nam.

Hãng tàu MSC là hãng tàu container lớn nhất thế giới với thị phần công suất đạt hơn 20%. MSC có thể mạnh khai thác phân khúc tàu mẹ, hoạt động trên các tuyến đi xa như trên hành lang Đông – Tây. Hãng tàu cũng sở hữu nhiều cảng cửa ngõ và trung chuyển tại các khu vực lớn thông qua TiLH, giúp thiết lập mạng lưới logistics trải rộng, đảm bảo hàng hóa được lưu thông thuận lợi trên các tuyến vận tải toàn cầu. Nhờ đó, TiLH cũng là đơn vị khai thác cảng lớn thứ 7 thế giới, chiếm gần 5% thị phần sản lượng hàng container thông qua cảng biển toàn cầu.

Biểu đồ 57: Mạng lưới cảng container của MSC/TiLH



Nguồn: MSC, FPTs Research

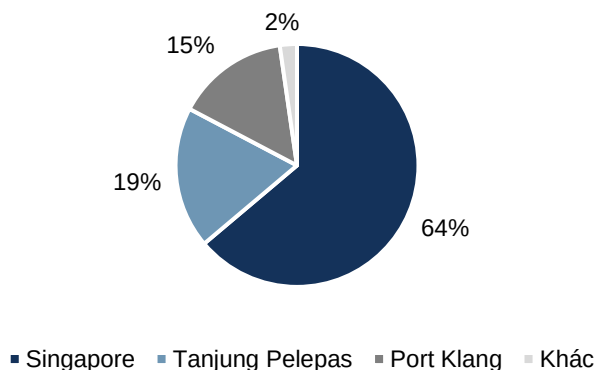
Chúng tôi đánh giá việc có hãng tàu quốc tế MSC hợp tác đầu tư cảng Cần Giờ đóng vai trò thiết yếu trong giai đoạn đầu hoạt động của cảng trung chuyển quốc tế. MSC tham gia khai thác sẽ tạo điều kiện dịch chuyển các tuyến trung chuyển của chính hãng tàu về cảng Cần Giờ, giúp đảm bảo nguồn hàng ổn định và hạn chế cạnh tranh với các cảng trung chuyển khác trong khu vực. Thêm nữa, TiLH, với nhiều kinh nghiệm vận hành cảng trung chuyển, sẽ có các chiến lược giúp thu hút thêm các hãng tàu khác mở tuyến tại đây.

3.4. Triển vọng dự án

Ngành cảng biển thế giới dần tối ưu mạng lưới kết nối toàn cầu và nâng kích cỡ tàu, giúp đẩy mạnh phát triển mô hình vận tải bằng tuyến trung chuyển. Trong đó, Đông Nam Á là khu vực sôi nổi nhất, nơi lưu thông của 25% lượng hàng container trung chuyển toàn cầu.

Sản lượng hàng container trung chuyển tại Đông Nam Á có tốc độ tăng trưởng CAGR = +4,6%/năm giai đoạn 2000 – 2023 nhờ nhu cầu thương mại với các thị trường xa như Mỹ và châu Âu tăng cao khi dần hội nhập với thế giới, trong khi hệ thống cảng biển tại nhiều quốc gia khu vực này chưa thể đón tàu mẹ, buộc phải chuyển tải tại cảng lớn như Singapore. Do đó, hàng trung chuyển chiếm đến 44% thị phần hàng container thông qua cảng biển khu vực Đông Nam Á.

Biểu đồ 58: Thị phần khai thác hàng container trung chuyển khu vực Đông Nam Á (2023)



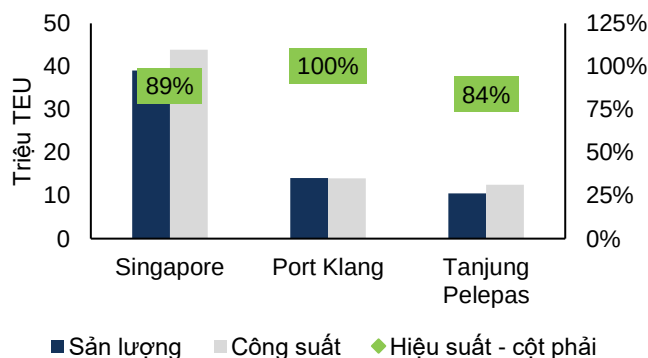
Nguồn: FPTs Research

Hoạt động khai thác hàng container trung chuyển tại Đông Nam Á tập trung tại 3 cảng là Singapore (Singapore), Tanjung Pelepas và Klang (Malaysia). Trong đó, cảng Singapore đóng vai trò trung tâm trung chuyển cho toàn khu vực, chiếm thị phần lớn nhất, đạt 64% năm 2023 nhờ vị trí chiến lược tại eo biển Malacca và hoạt động khai thác cảng biển được phát triển sớm.

Thị phần cảng Tanjung Pelepas tăng lên từ mức 2% (năm 2000) lên 19% (năm 2023) nhờ (1) đẩy mạnh các chính sách ưu đãi cho cảng biển và logistics và (2) hợp tác với hãng tàu Maersk (hãng tàu lớn thứ 2 thế giới) mở tuyến trung chuyển đầu tiên, từ đó thu hút thêm các hãng tàu khác về cảng.

Trong khi đó, hoạt động khai thác hàng container trung chuyển tại Việt Nam còn tương đối thấp, với tỷ trọng chỉ chiếm dưới 5% tổng sản lượng hàng container thông qua cảng biển Việt Nam và 1% khu vực Đông Nam Á. Nguồn hàng này chủ yếu là hàng hóa xuất nhập khẩu của Campuchia. Điều này là do Việt Nam chưa có các chính sách ưu đãi và quy định pháp lý thúc đẩy hoạt động trung chuyển hàng hóa, khiến các hãng tàu quốc tế không có kế hoạch mở tuyến trung chuyển.

Biểu đồ 59: Hiệu suất khai thác của các cảng trung chuyển tại Đông Nam Á (2023)



Nguồn: FPTs Research

Nhờ hợp tác với hãng tàu MSC, cảng Cần Giờ sẽ có nguồn hàng container trung chuyển ổn định khi MSC điều chỉnh các tuyến tàu từ các cảng trung chuyển khác trong khu vực về đây. Bên cạnh đó, tình trạng tắc nghẽn tại các cảng lân cận ngày càng nghiêm trọng do hoạt động gần mức tối đa công suất đang khiến các hãng tàu mất thêm thời gian và chi phí neo đợi. Vì vậy, cảng Cần Giờ được kỳ vọng sẽ trở thành lựa chọn hấp dẫn cho nhiều hãng tàu khác, mang lại lịch trình thông suốt và giảm áp lực tắc nghẽn trong khu vực.

Tuy nhiên, Việt Nam còn nhiều hạn chế trong việc phát triển cảng Cần Giờ do chưa có kinh nghiệm vận hành và chính sách ưu đãi cho cảng trung chuyển quốc tế. Một vài đặc điểm khiến cảng Cần Giờ kém hấp dẫn hơn các cảng cạnh tranh như chưa có quy định pháp lý thành lập Khu Thương mại tự do (Free Trade Zone – FTZ) tại cảng, hạ tầng logistics khu vực chưa hoàn thiện, chưa tự động hóa nhiều công đoạn khai thác cảng, thiếu hụt lao động chuyên môn cao ngành logistics,....

Chúng tôi cho rằng việc hãng tàu MSC tham gia hợp tác tại cảng Cần Giờ sẽ là lợi thế giúp đưa ra nhiều ý kiến tư vấn chiến lược nhằm giải quyết những hạn chế này, góp phần thúc đẩy hoạt động khai thác hàng container trung chuyển của Việt Nam trong giai đoạn tới.

II. Khuyến nghị đầu tư vào ngành

1. Khuyến nghị đầu tư vào ngành

- **Trong ngắn hạn (dưới 12 tháng) – TRUNG LẬP**

Chúng tôi đưa ra khuyến nghị trung lập cho ngành cảng biển Việt Nam trong ngắn hạn do kỳ vọng kim ngạch xuất nhập khẩu của Việt Nam tăng chậm do nhu cầu của các đối tác thương mại cải thiện nhẹ trong khi các đơn hàng giảm do Việt Nam bị Mỹ áp thuế đối ứng. Trong đó, động lực tăng chính đến từ nhóm cảng nước sâu Lạch Huyện và Cái Mép – Thị Vải nhờ đáp ứng xu hướng nâng kích cỡ tàu, trong khi các cảng feeder dự kiến tăng trưởng chậm hơn do áp lực cạnh tranh gia tăng.

- **Trung và dài hạn (2 – 5 năm và trên 5 năm) – TRUNG LẬP**

Chúng tôi đưa ra khuyến nghị trung lập đối với ngành cảng biển Việt Nam giai đoạn này do triển vọng thu hút vốn đầu tư FDI và kim ngạch xuất nhập khẩu dự kiến kém khả quan trước mức thuế mới của Mỹ đối với Việt Nam. Đồng thời, tình trạng cạnh tranh gay gắt tại nhiều khu vực cảng biển dự kiến vẫn sẽ tiếp diễn cùng rào cản gia nhập cao khiến chỉ một vài doanh nghiệp có lợi thế cạnh tranh mới có thể duy trì triển vọng tích cực.

2. Rủi ro đầu tư vào ngành

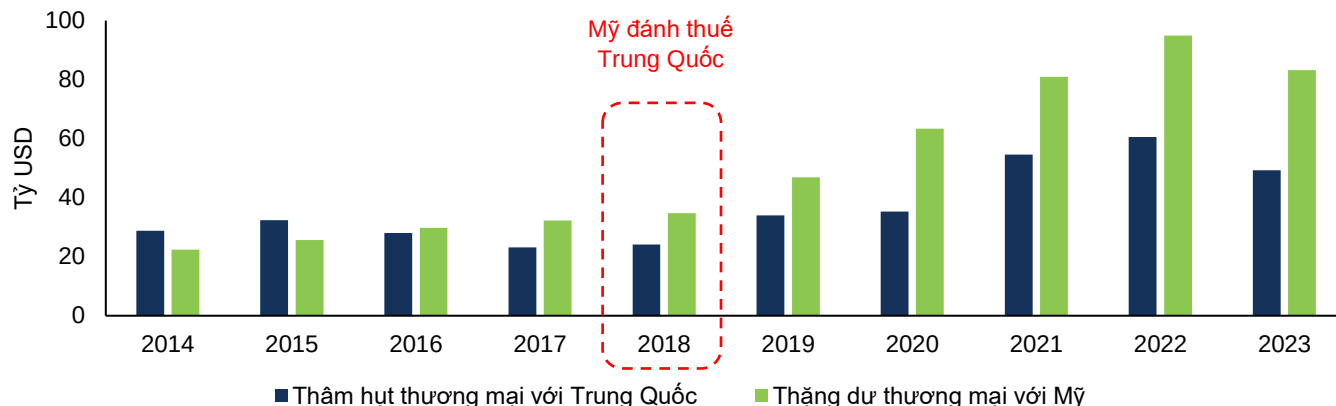
- **Áp lực dư thừa công suất khi các doanh nghiệp tiếp tục xây dựng thêm cảng biển**

Chúng tôi cho rằng việc triển vọng tích cực của ngành cảng biển sẽ thúc đẩy mở rộng công suất và làm gia tăng áp lực dư thừa công suất tại nhiều khu vực như sông Cấm tại Hải Phòng và các cảng trên sông Sài Gòn và Soài Rạp tại thành phố Hồ Chí Minh. Việc này sẽ buộc các cảng phải cạnh tranh giữ giá thấp hoặc chuyển sang khai thác hàng rời nhằm thu hút nguồn hàng về cảng trong giai đoạn tới.

- **Rủi ro dịch chuyển chuỗi cung ứng khỏi Việt Nam khi chịu thuế xuất khẩu cao vào Mỹ do thách thức thương mại kéo dài**

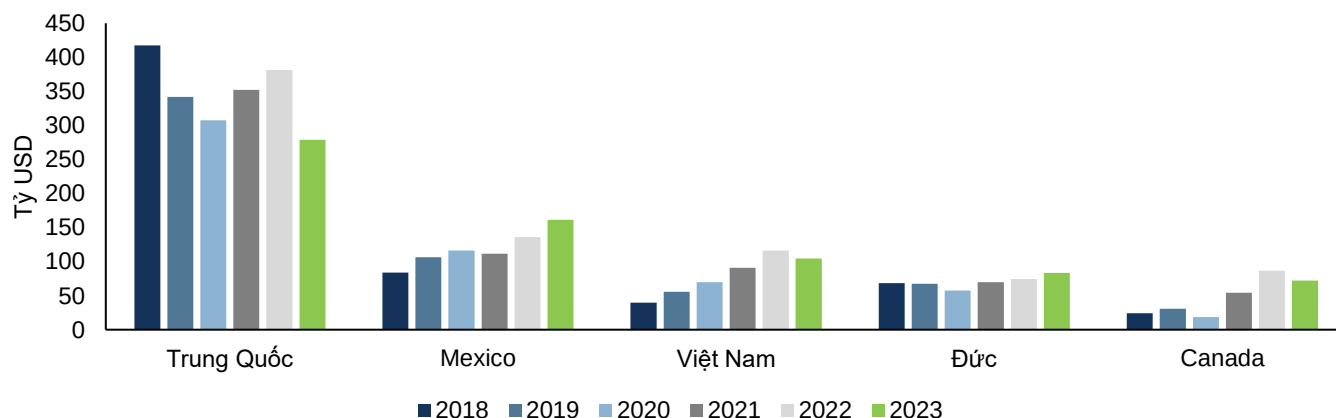
Chính sách đánh thuế hàng hóa nhập khẩu của tổng thống Mỹ Donald Trump làm giảm đáng kể thách thức và thị phần thương mại của Trung Quốc với thị trường này. Ông Trump đã nhiều lần lên án việc Mỹ đang phải chịu thâm hụt thương mại đáng kể, cho rằng điều này gây thiệt hại cho nền kinh tế và đánh thuế các nước có thặng dư thương mại lớn với Mỹ. Việc Mỹ đánh thuế đối với hàng hóa nhập khẩu từ Trung Quốc từ năm 2018 đã làm giảm 7,3 đpt thị phần của nước này (đạt 13,8% năm 2023) và giảm 33% giá trị thâm hụt thương mại của Mỹ với Trung Quốc (tương đương giảm 138 tỷ USD).

Thặng dư thương mại của Việt Nam với Mỹ tăng cao khiến hàng hóa của Việt Nam trở thành mục tiêu chịu thuế cao. Nhờ những lợi thế và ưu đãi chính sách cho hoạt động thương mại quốc tế, cùng việc Trung Quốc bị đánh thuế trong cuộc chiến thương mại Mỹ – Trung đã khiến các nhà sản xuất dịch chuyển nhà máy khỏi Trung Quốc sang Việt Nam. Điều này làm xu hướng nhập siêu nguyên vật liệu từ Trung Quốc và xuất siêu thành phẩm sang các nước như Mỹ và EU tăng mạnh.

Biểu đồ 60: Giá trị thâm hụt thương mại với Trung Quốc và thặng dư thương mại với Mỹ của Việt Nam (2014 – 2023)


Nguồn: Tổng cục Hải quan

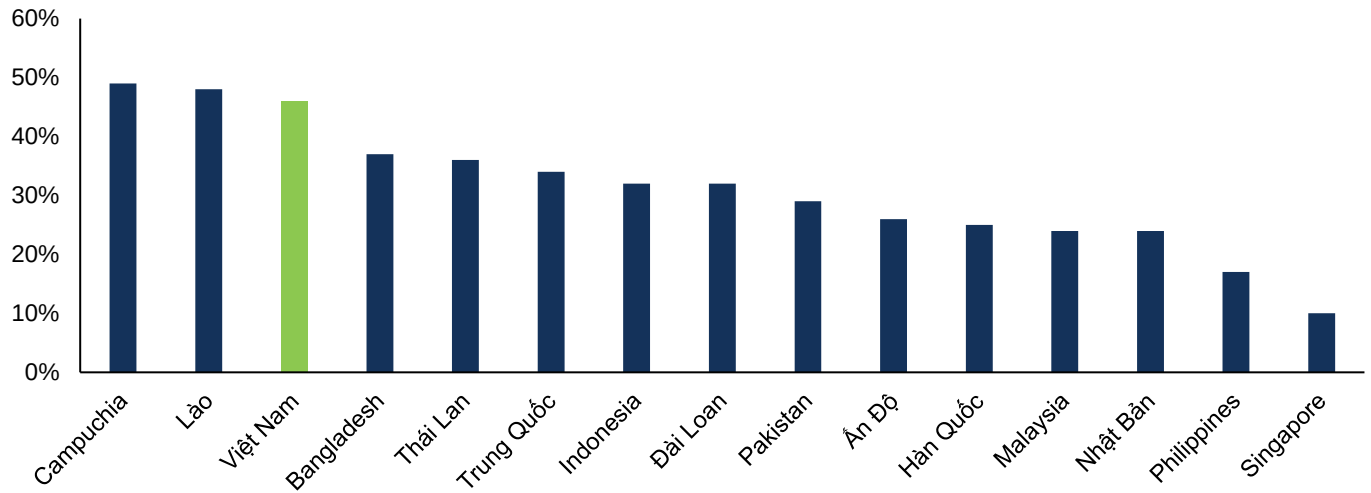
Việt Nam là nước có thặng dư thương mại lớn thứ 3 của Mỹ, với mức thặng dư năm 2023 đạt 105 tỷ USD, chỉ xếp sau Trung Quốc (279 tỷ USD) và Mexico (161 tỷ USD). Việc duy trì mức thặng dư thương mại cao này khiến Việt Nam trở thành mục tiêu đánh thuế cao đối với hàng xuất khẩu sang Mỹ (vốn là đối tác xuất khẩu lớn thứ hai của Việt Nam, chiếm 29% kim ngạch) theo như những quan điểm và chính sách trong nhiệm kỳ thứ hai của tổng thống Donald Trump.

Biểu đồ 61: Top 5 nước có thặng dư thương mại hàng hóa lớn nhất với Mỹ (2018 – 2023)


Nguồn: US BEA

Theo công bố từ ông Trump vào đầu tháng 4/2025, hàng hóa từ Việt Nam sẽ chịu mức thuế đối ứng 46%, cao hơn nhiều so với các quốc gia cạnh tranh trong khu vực. Việc này sẽ khiến hàng hóa xuất khẩu từ Việt Nam trở nên kém cạnh tranh hơn, làm mất đi lợi thế thu hút FDI và gia tăng nguy cơ dịch chuyển chuỗi cung ứng tới các quốc gia khác, tương tự như Trung Quốc trong giai đoạn năm 2018 – 2023. Điều này có tác động tiêu cực tới triển vọng tăng trưởng kim ngạch và triển vọng ngành cảng biển Việt Nam.

Biểu đồ 62: Mức thuế xuất khẩu vào Mỹ đối với các quốc gia tại khu vực Đông Á, Nam Á và Đông Nam Á (2025)



Nguồn: FPT S Research

(*) Mức thuế đối với Trung Quốc chưa bao gồm các khoản đã chịu từ trước đó và thuế trả đũa bổ sung thêm.

D. CẬP NHẬT CÁC DOANH NGHIỆP TRONG NGÀNH

I. Quy mô các doanh nghiệp ngành cảng biển

Ngành cảng biển Việt Nam có đặc thù hoạt động độc lập từng cảng nên mỗi cảng sẽ có một doanh nghiệp quản lý. Tuy nhiên, do sự phát triển của hệ thống logistics nói chung và ngành cảng biển nói riêng, các doanh nghiệp cảng thường mua bán, hợp nhất hay sáp nhập lại thành tổng công ty, tập đoàn với nhiều cảng thành viên.

Nhìn chung, thị phần khai thác trong ngành cảng biển Việt Nam có tính cô đặc, với 3 doanh nghiệp cảng biển lớn nhất là Tổng công ty Tân cảng Sài Gòn, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam và CTCP Gemadept chiếm hơn 80% thị phần khai thác hàng container.

Hiện tại, trên ba sàn chứng khoán Việt Nam là HSX, HNX và UPCoM có 16 doanh nghiệp cảng biển khai thác hàng container niêm yết với tổng giá trị vốn hóa (tính đến ngày 10/04/2025) đạt 137 nghìn tỷ VND, chiếm 2,1% vốn hóa thị trường. Tuy nhiên, các doanh nghiệp cảng niêm yết cũng thường kinh doanh thêm các dịch vụ logistics ngoài cảng hoặc khai thác thêm hàng rời và hàng thiết bị, không phản ánh thuần hoạt động khai thác cảng container trên thị trường chứng khoán. Vì vậy, chúng tôi lấy danh mục 6 doanh nghiệp là GMD, PHP, VSC, SGP, PDN và CDN làm đại diện cho nhóm doanh nghiệp cảng biển container niêm yết, với tổng giá trị vốn hóa đạt hơn 45 nghìn tỷ VND, chiếm 0,7% vốn hóa thị trường.

Bảng 17: Danh sách các doanh nghiệp cảng biển khai thác hàng container tại Việt Nam (2024)

STT	Sàn Mã niêm yết	Doanh nghiệp	Sản lượng (nghìn TEU)	Vốn hóa (04/2025)	Doanh thu	Tổng tài sản
Doanh nghiệp mẹ và các cảng thành viên						
1		Công ty TNHH MTV Tổng công ty Tân cảng Sài Gòn	10.811			
2		Công ty TNHH Cảng Quốc tế Tân Cảng Cái Mép – Thị Vải (TCIT)	1.961			
3		CTCP Tân Cảng Cái Mép (TCCT)				
4		Công ty TNHH Cảng Container Quốc tế Tân Cảng Hải Phòng (TC – HICT)	1.605			
5		Công ty TNHH MTV Tân Cảng Cái Mép Thị Vải (TCTT)	1.087			
6		CTCP Tân Cảng – 189 Hải Phòng	173			
7		CTCP Tân Cảng Hiệp Phước	150			
8		CTCP Tân Cảng 128 – Hải Phòng	42			
9	UPCoM – PNP	CTCP Tân Cảng Phú Hữu		338	357	342
10	UPCoM – MVN	Tổng công ty Hàng hải Việt Nam – CTCP	4.883	75.157	16.970	30.425
11	UPCoM – PHP	CTCP Cảng Hải Phòng	1.273	9.809	2.595	8.494
12		Công ty TNHH Cảng Quốc tế Cái Mép (CMIT)	989			
13	HNX – CDN	CTCP Cảng Đà Nẵng	762	3.109	1.452	2.460
14		Công ty Liên doanh Dịch vụ Container Quốc tế Cảng Sài Gòn – SSA (SSIT)	683			
15	HSX – DVP	CTCP Đầu tư và phát triển Cảng Đình Vũ	573	3.024	694	1.639
16	UPCoM – SGP	CTCP Cảng Sài Gòn	249	4.650	1.106	5.757
17	HSX – QNP	CTCP Cảng Quy Nhơn	175	1.400	1.165	1.324
18		CTCP Cảng VIMC Đình Vũ	139			
19	HNX – NAP	CTCP Cảng Nghệ Tĩnh	39	224	208	315

STT	Sàn Mã niêm yết	Doanh nghiệp	Sản lượng (nghìn TEU)	Vốn hóa (04/2025)	Doanh thu	Tổng tài sản
20	UPCoM – CCT	CTCP Cảng Cần Thơ	1	325	156	361
21		Công ty TNHH Cảng Container Quốc tế Cái Lân (CICT)	0			
22		CTCP Cảng Sài Gòn – Hiệp Phước	0			
23	HSX - GMD	CTCP Gemadept	4.435	18.972	4.832	17.998
24		CTCP Cảng Cái Mép Gemadept – Terminal Link	1.750			
25		CTCP Cảng Nam Đình Vũ	1.347			
26		CTCP Cảng Bình Dương	838			
27		Công ty TNHH Cảng Phước Long	500			
28	HSX – VSC	CTCP Container Việt Nam	1.183	4.463	2.788	7.795
29	UPCoM – VGR	CTCP Cảng Xanh Víp	590	4.181	1.093	1.193
30		Công ty TNHH MTV Dịch vụ Cảng Xanh	247			
31		Công ty TNHH Cảng Nam Hải Đình Vũ	227			
Cảng độc lập						
32	HSX – PDN	CTCP Cảng Đồng Nai	1.404	4.445	1.337	1.549
33		CTCP Vận tải và Thương mại Quốc tế (SP – ITC)	592			
34	HSX – HAH	CTCP Vận tải và Xếp dỡ Hải An	549	5.849	3.992	7.290
35		Công ty Liên doanh Phát triển Tiếp vận số 1 (VICT)	468			
36		Công ty TNHH MTV Cảng Bến Nghé	346			
37	UPCoM – PSP	CTCP Cảng dịch vụ Dầu khí Đình Vũ	295	572	240	533
38		CTCP Cảng Nam Hải	170			
39		CTCP Cảng Mipéc	90			
40	UPCoM – CMP	CTCP Cảng Chân Mây	8	262	383	693
41		Công ty Liên Doanh Bông Sen (Lotus)	4			
42		Công ty Cảng Container Trung tâm Sài Gòn (SPCT)	0			
43		CTCP Cảng Long An	0			
44		Công ty TNHH Cảng biển quốc tế Chu Lai				

Nguồn: BCTC các doanh nghiệp niêm yết, Hiệp hội cảng biển Việt Nam, FPTs Research.

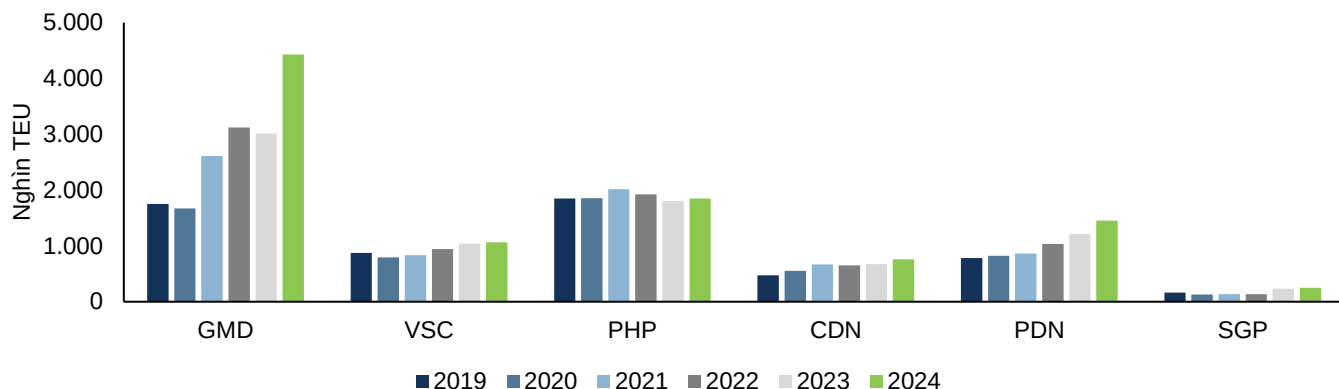
(*) Đơn vị: Tỷ VND. Riêng sản lượng dùng đơn vị nghìn TEU.

(**) Sản lượng các cảng tại Cái Mép – Thị Vải không bao gồm xếp dỡ cho tàu sà lan.

II. Tình hình hoạt động của nhóm các doanh nghiệp dẫn đầu ngành

1. Sản lượng hàng container qua cảng của các doanh nghiệp niêm yết

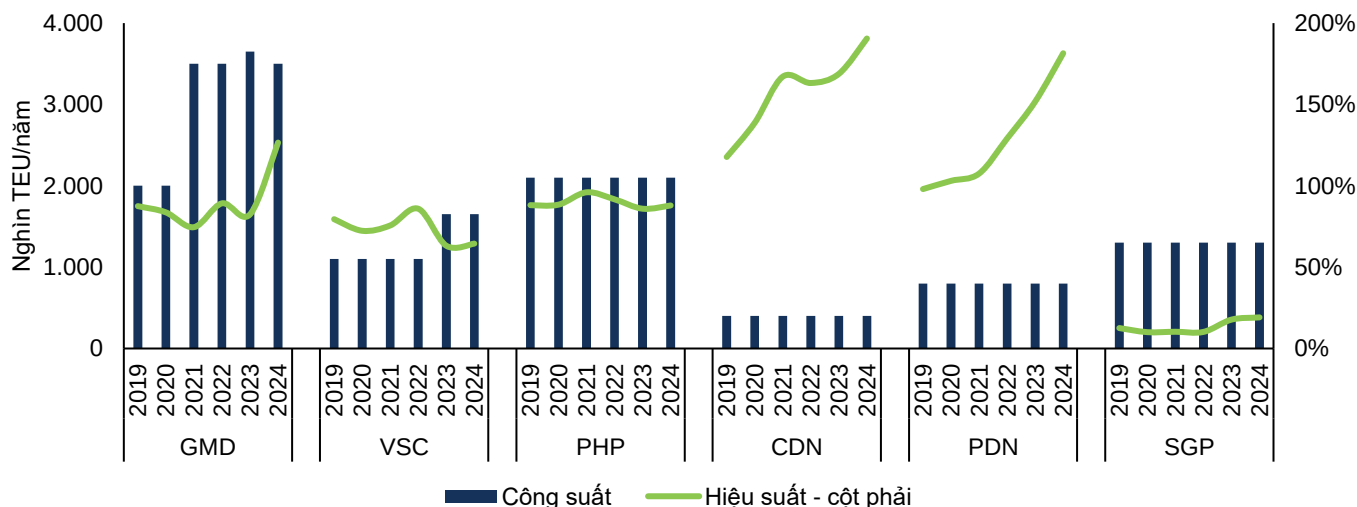
Sản lượng hàng container thông qua cảng biển của các doanh nghiệp niêm yết đều có mức tăng trưởng tích cực giai đoạn 2019 – 2024, thúc đẩy bởi nhu cầu xuất nhập khẩu tăng cao (riêng PHP đi ngang do các cảng của doanh nghiệp đã khai thác ở mức tối đa). GMD có mức tăng trưởng đáng kể so với các doanh nghiệp khác nhờ đưa cảng nước sâu Gemalink đi vào hoạt động từ năm 2021.

Biểu đồ 63: Sản lượng hàng container thông qua cảng của các doanh nghiệp niêm yết (2019 – 2024)


Nguồn: FPTs Research

2. Công suất và hiệu suất khai thác cảng của các doanh nghiệp niêm yết

Tổng công suất khai thác container của các doanh nghiệp cảng biển niêm yết năm 2024 là 9,8 triệu TEU/năm (chiếm 34% công suất cả nước). Trong đó, công suất của GMD tăng mạnh do cảng nước sâu Gemalink bắt đầu khai thác từ 2021. Đồng thời, doanh nghiệp cũng bán cảng Nam Hải Đình Vũ cho VSC vào năm 2023, dẫn đến sự tăng trưởng công suất của doanh nghiệp này. Còn lại, các doanh nghiệp khác không mở rộng giai đoạn 2019 – 2024.

Biểu đồ 64: Công suất và hiệu suất khai thác cảng container của các doanh nghiệp niêm yết (2019 – 2024)


Nguồn: FPTs Research

Hiệu suất các doanh nghiệp đều ở mức cao, trên 85%, nhờ sản lượng hàng container liên tục tăng cao. Chỉ riêng SGP có mức hiệu suất thấp do cảng Sài Gòn – Hiệp Phước của doanh nghiệp tại luồng Soài Rạp hiện vẫn chưa khai thác hàng container. Do đó, các doanh nghiệp này đều đang đầu tư mở rộng. GMD đang xây dựng cảng Nam Đình Vũ giai đoạn 3 và Gemalink giai đoạn 2A; PHP đang xây dựng bến 3, 4 cảng nước sâu Lạch Huyện; CDN và PDN mở rộng thêm bến cảng hiện hữu và SGP đã được chấp thuận chủ trương đầu tư xây dựng cảng trung chuyển quốc tế Cần Giờ. Dự kiến tổng công suất cảng container của các doanh nghiệp niêm yết năm 2027 (không bao gồm cảng Cần Giờ) sẽ đạt 12,4 triệu TEU/năm (+25,3%).

III. Hoạt động kinh doanh và tình hình tài chính

1. Cập nhật kết quả kinh doanh 2024 của một số doanh nghiệp cảng biển niêm yết

Biểu đồ 65: Kết quả kinh doanh năm 2024 của các doanh nghiệp cảng biển container niêm yết

Doanh nghiệp	Doanh thu thuần	%YoY	Lợi nhuận gộp	%YoY	LNST công ty mẹ	%YoY
GMD	4.832	+26%	2.162	+22%	1.459	-35%
VSC	2.788	+28%	843	+29%	336	+172%
PHP	2.595	+20%	990	+31%	807	+42%
CDN	1.458	+18%	518	+14%	301	+9%
PDN	1.337	+16%	499	+16%	347	+18%
SGP	1.106	+17%	326	+2%	180	-39%

Nguồn: BCTC các doanh nghiệp niêm yết.

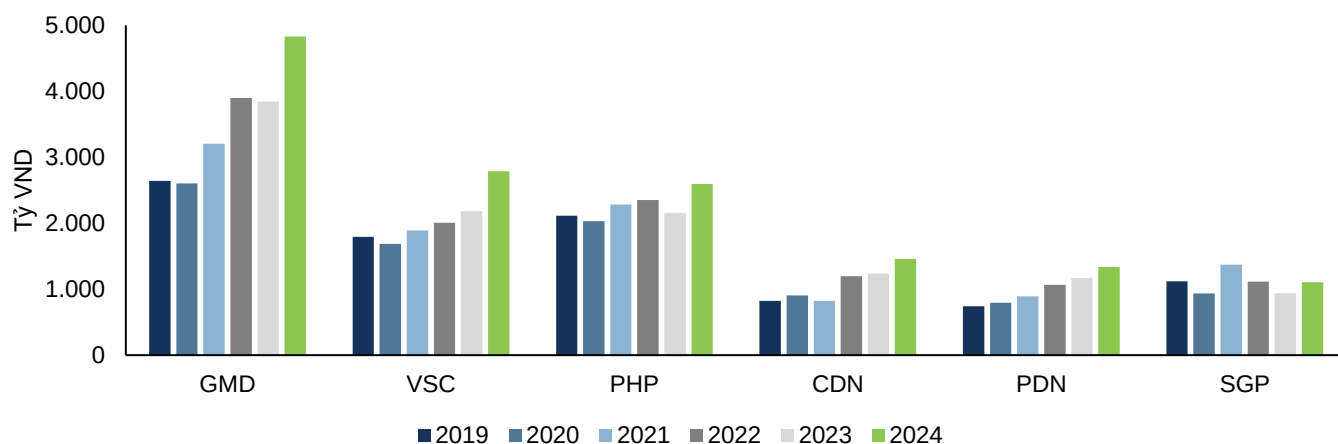
(*) Đơn vị: Tỷ VND.

2. Một số chỉ tiêu tài chính

2.1. Quy mô doanh thu thuần: Tăng trưởng tích cực nhờ sản lượng qua cảng tăng cao và giá dịch vụ ổn định

Đa số các doanh nghiệp cảng biển đều có doanh thu tăng trưởng tích cực trong giai đoạn 2019 – 2024, nhờ (1) sản lượng hàng container qua cảng tăng cao khi kim ngạch xuất nhập khẩu của Việt Nam tăng và (2) giá dịch vụ xếp dỡ tăng do không còn áp lực cạnh tranh gay gắt như giai đoạn trước. Nhóm 6 doanh nghiệp cảng biển có mức tăng trưởng doanh thu bình quân đạt CAGR = +8,8%/năm.

Biểu đồ 66: Doanh thu thuần các doanh nghiệp cảng biển container niêm yết (2019 – 2024)

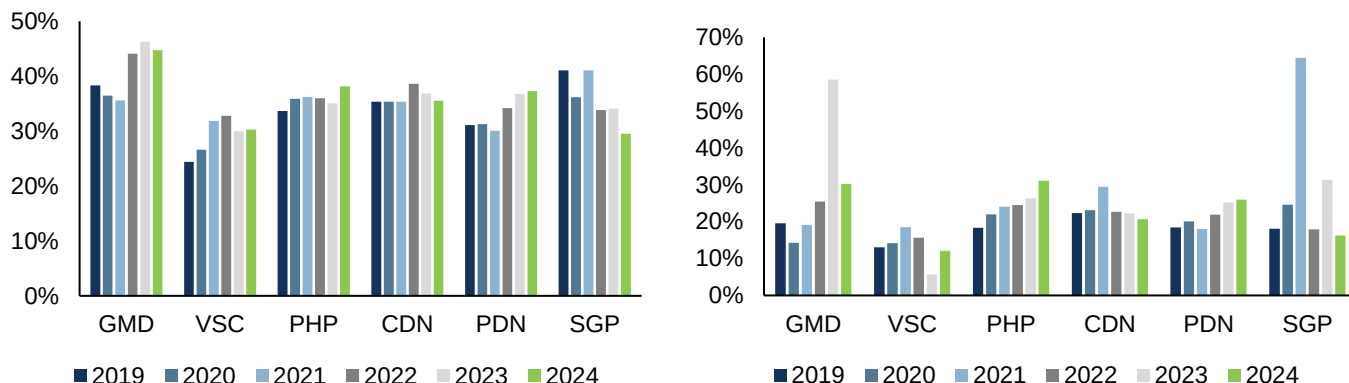


Nguồn: BCTC các doanh nghiệp niêm yết

2.2. Tỷ suất lợi nhuận: Ổn định do ít có sự biến động đáng kể trong chi phí vận hành

Biên lợi nhuận gộp của các doanh nghiệp cảng biển ổn định khi đã khai thác ở mức hiệu suất cao, đạt khoảng 30 – 40%. Điều này là do chi phí khấu hao và nhân công là các khoản phí ít có sự biến động đáng kể.

Biểu đồ 67: Biên lợi nhuận gộp (trái) và lợi nhuận sau thuế (phải) của các doanh nghiệp cảng biển container niêm yết (2019 – 2024)



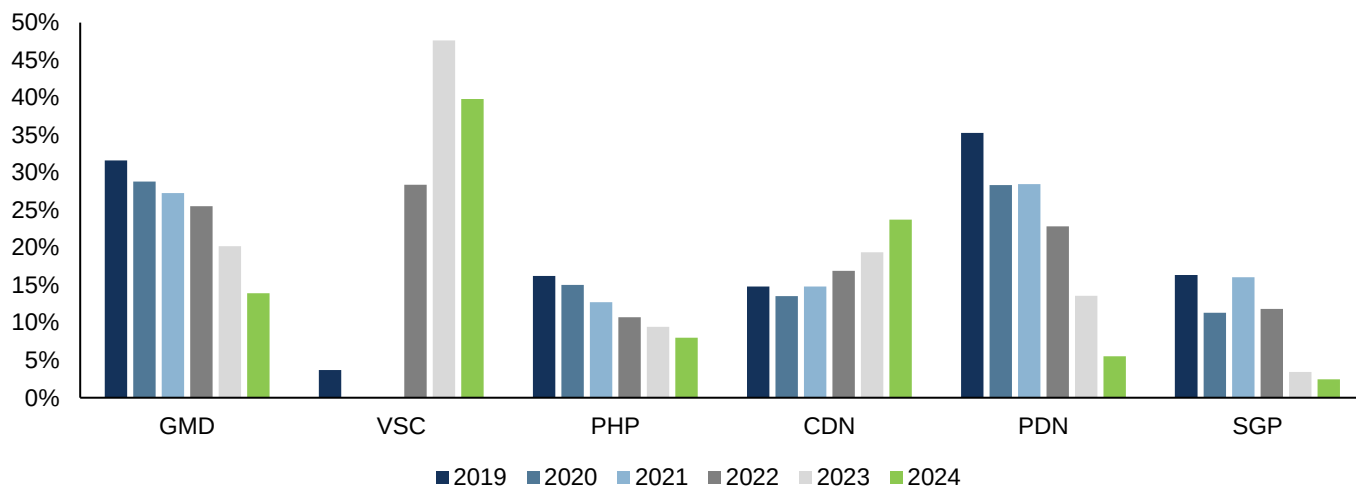
Nguồn: BCTC các doanh nghiệp niêm yết

Tuy nhiên, tỷ suất lợi nhuận sau thuế lại biến động mạnh và không tương đương nhau giữa các doanh nghiệp do nhiều yếu tố tác động khác nhau. Ví dụ, trong giai đoạn 2019 – 2024, GMD có biên lợi nhuận sau thuế tăng đều mỗi năm và đột biến trong năm 2023 nhờ giá cước cho thuê tàu biển tăng cao và ghi nhận lợi nhuận lớn từ việc thoái vốn khỏi cảng Nam Hải Đình Vũ. Cũng vì vậy, biên lợi nhuận của VSC sụt giảm đáng kể khi tăng nợ vay để mua lại cảng này từ GMD và góp vốn cho dự án khách sạn. Trong khi đó, SGP ghi nhận biên lợi nhuận năm 2021 và 2023 tăng mạnh khi tái cơ cấu nợ vay và hoàn nhập các khoản phải thu khó đòi.

2.3. Cơ cấu tài sản và nguồn vốn: Nợ vay lớn giai đoạn đầu để xây dựng cảng và giảm dần khi hoạt động ổn định

Các doanh nghiệp cảng biển thường phải dùng nhiều vốn đầu tư cơ sở hạ tầng và thiết bị khi bắt đầu khai thác cảng, khiến cơ cấu tài sản cố định chiếm tỷ trọng cao trong giai đoạn đầu (khoảng 60 – 75% tổng tài sản) và dần tăng đầu tư ngắn hạn khi đã có dòng tiền ổn định từ hoạt động kinh doanh. Khoản tiền này sẽ được (1) trả cổ tức hàng năm, (2) đầu tư ngắn hạn giúp gia tăng lợi nhuận hoặc (3) mở rộng các dự án mới.

Các doanh nghiệp cảng biển có đặc thù vay nợ nhiều khi mới đi vào hoạt động để đầu tư cơ sở hạ tầng và thiết bị khai thác. Trong khi đó, nhu cầu vốn lưu động không cao do việc cung cấp dịch vụ logistics thu tiền trong thời gian ngắn và không tích trữ hàng tồn kho. Do đó, các doanh nghiệp chủ yếu huy động vốn vay dài hạn với thời gian 10 – 15 năm và tỷ lệ vay nợ cho dự án ở mức khoảng 70%.

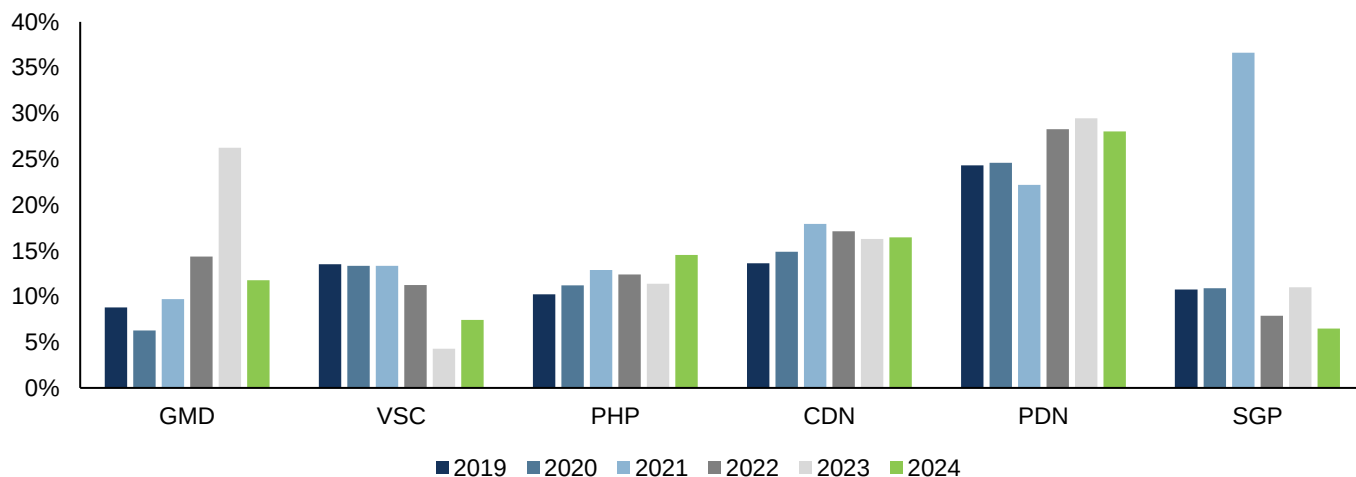
Biểu đồ 68: Tỷ lệ Nợ vay/Vốn chủ sở hữu của các doanh nghiệp cảng biển container niêm yết (2019 – 2024)


Nguồn: BCTC các doanh nghiệp niêm yết

Hầu hết các doanh nghiệp đều có tỷ lệ nợ vay/vốn chủ sở hữu giảm và ở mức thấp do đã trả dần khoản nợ vay dài hạn khi hoạt động khai thác cảng đi vào ổn định. Chỉ riêng hai doanh nghiệp tăng vay nợ là CDN để mở rộng công suất cho cảng Tiên Sa và VSC để mua lại cảng Nam Hải Đình Vũ và đầu tư dự án khách sạn.

2.4. Hiệu quả sử dụng vốn: Cải thiện theo thời gian và ổn định ở mức 15 – 20%

Nhờ việc hoạt động khai thác cảng đi vào ổn định giúp đảm bảo dòng tiền duy trì đều mỗi năm, các doanh nghiệp cảng thường có hiệu quả sử dụng vốn tăng cao theo thời gian, với chỉ số ROE ở mức 15 – 20%. Khi áp lực nợ vay giảm dần và đã dư vốn, các doanh nghiệp thường (1) duy trì cổ tức hằng năm và (2) mở rộng hoạt động như xây dựng cảng mới, cung cấp thêm dịch vụ logistics hay đầu tư vào các dự án khác. Tuy nhiên, hiệu quả sử dụng vốn có phần khác nhau giữa các doanh nghiệp cảng niêm yết. Đáng kể nhất là VSC liên tục huy động vốn cho nhiều dự án nhưng không mang lại hiệu quả, khiến chỉ số ROE giảm mạnh từ 13% xuống còn 4% và hồi phục trở lại ở mức 7% năm 2024.

Biểu đồ 69: Tỷ suất lợi nhuận trên vốn chủ (ROE) của các doanh nghiệp cảng biển container niêm yết (2019 – 2024)


Nguồn: BCTC các doanh nghiệp niêm yết

IV. Cập nhật thông tin một số doanh nghiệp cảng biển niêm yết

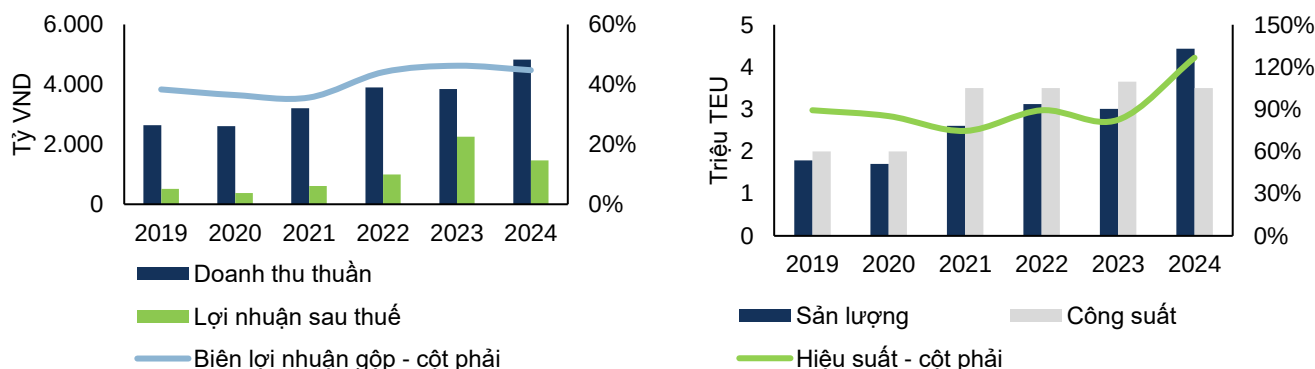
1. Công ty cổ phần Gemadept (HSX: GMD)

Thông tin giao dịch (10/04/2025)		Cơ cấu cổ đông (10/04/2025)	
Giá hiện tại (VNĐ/cp)	45.150	Công ty TNHH Ssj Consulting	7,17%
Giá cao nhất 52 tuần (VNĐ/cp)	72.043	Quỹ ETF DCFVMVN DIAMOND	5,43%
Giá thấp nhất 52 tuần (VNĐ/cp)	42.200		
KLGD b/quân 30 ngày (cp/phiên)	1.388.960		
EPS trailing (VNĐ/cp)	4.213		
P/E trailing	10,72x	Cổ đông khác	87,40%

Hoạt động kinh doanh

GMD kinh doanh trong mảng khai thác cảng biển và các dịch vụ logistics như kho bãi, trung tâm phân phối, vận tải,... GMD sở hữu cảng container Nam Đình Vũ tại hạ nguồn sông Cấm, Hải Phòng; khối cảng Bình Dương/ICD Phước Long tại thành phố Hồ Chí Minh và cảng nước sâu Gemalink tại Bà Rịa – Vũng Tàu, với tổng công suất đạt 3,5 triệu TEU/năm và cảng hàng rời tại Quảng Ngãi với công suất 2 triệu tấn/năm.

Biểu đồ 70: Tình hình kinh doanh (trái), sản lượng và công suất cảng container của GMD (phải) (2019 – 2024)



Nguồn: GMD, FPTs Research

Sản lượng hàng container qua cảng của GMD đạt mức tăng trưởng CAGR = +19,9%/năm giai đoạn 2019 – 2024 nhờ sở hữu nhiều lợi thế cạnh tranh. Cảng Nam Đình Vũ nằm tại vị trí cửa sông Cấm tại Hải Phòng, có lợi thế đón được tàu sớm nhất giúp hãng tàu cắt giảm thời gian và chi phí vận chuyển. Cảng Gemalink tại Cái Mép – Thị Vải được hợp tác góp vốn cùng hãng tàu CMA – CGM giúp đảm bảo nguồn hàng ổn định. Thêm nữa, GMD cũng khai thác nhiều dịch vụ logistics hỗ trợ cho cảng biển giúp khép kín chuỗi cung ứng và duy trì tệp khách hàng. Nhờ đó, sản lượng của GMD liên tục tăng cao và đã vượt công suất tại cả ba khu vực.

GMD đang trong giai đoạn mở rộng công suất cảng Nam Đình Vũ giai đoạn 3 trong năm 2026 và cảng Gemalink giai đoạn 2A năm 2027 do hiệu suất đã ở mức cao. Công suất của GMD dự kiến đạt 4,6 triệu TEU/năm sau khi hoàn thành hai dự án.

Doanh thu thuần năm 2024 đạt 4.832 tỷ VND (CAGR = +12,8%/năm giai đoạn 2019 – 2024) nhờ sản lượng tăng cao và ký được các hợp đồng cho thuê tàu biển giá cao. Các cảng của GMD luôn có mức tăng trưởng sản lượng cao cùng giá dịch vụ xếp dỡ ở mức cao nhất trong khu vực nhờ duy trì được lợi thế cạnh tranh hấp

dẫn. Đồng thời, việc ký được hợp đồng cho thuê tàu container giá cao giúp thúc đẩy doanh thu và biên lợi nhuận gộp tăng cao. Tuy vậy, mức biên đã giảm 1,5 đpt trong năm 2024 khi các hợp đồng dần kết thúc.

Lợi nhuận tăng cao và đột biến nhờ thoái vốn khỏi các cảng không còn nhiều lợi thế. Lợi nhuận sau thuế của GMD liên tục tăng cao nhờ sản lượng tăng cao, trong đó năm 2023 và 2024 ghi nhận lợi nhuận đáng kể từ việc bán hai cảng Nam Hải Đình Vũ và Nam Hải tại sông Cấm có vị trí địa lý kém cạnh tranh trong bối cảnh áp lực dư thừa công suất tại khu bến này ngày càng trầm trọng. Nếu không bao gồm khoản lợi nhuận thoái vốn, LNST của GMD có mức tăng trưởng CAGR = +18,6%/năm giai đoạn 2019 – 2024.

Các yếu tố cần theo dõi:

- **Áp lực cạnh tranh với cảng nước sâu Lạch Huyện tại Hải Phòng:** Xu hướng nâng kích cỡ tàu tiếp diễn khiến nhiều hàng tàu dịch chuyển từ khu bến sông Cấm sang cảng nước sâu Lạch Huyện, gây áp lực cho cảng Nam Đình Vũ dù có lợi thế vị trí tốt.
- **Dư địa tăng trưởng hạn chế do cả ba nhóm cảng đã hoạt động vượt công suất:** Các cảng của GMD hoạt động vượt công suất thiết kế khiến doanh nghiệp khó duy trì mức tăng trưởng sản lượng cao trong năm 2025 và 2026.
- **Doanh thu mảng logistics giảm mạnh do kết thúc các hợp đồng cho thuê tàu giá cao:** Doanh thu mảng logistics của GMD chiếm 13% doanh thu thuần năm 2024 và đã sụt giảm -33% YoY do các hợp đồng cho thuê tàu hết hạn và chưa có thông tin tái ký lại ở mức giá cao hơn.

2. Công ty cổ phần Container Việt Nam (HSX: VSC)

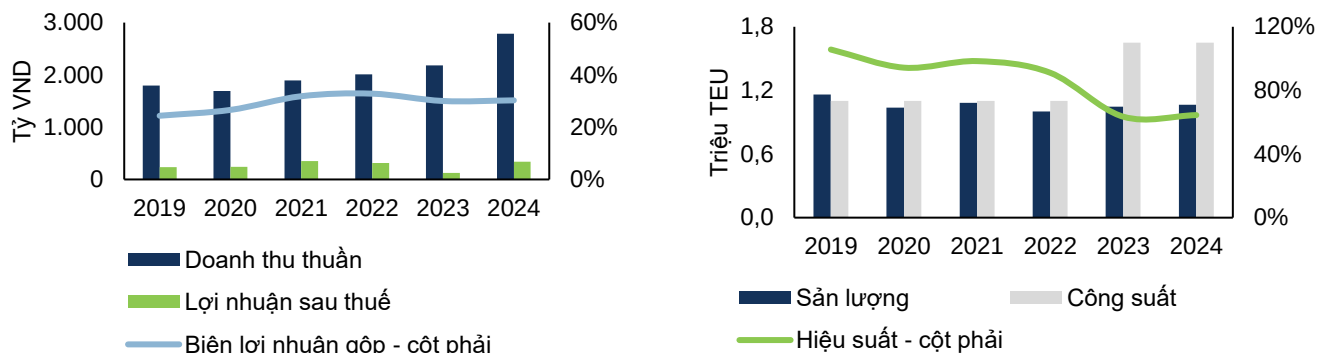
Thông tin giao dịch (10/04/2025)		Cơ cấu cổ đông (10/04/2025)	
Giá hiện tại (VNĐ/cp)	14.900	Công ty Quản lý quỹ VietinBank Capital	19,00%
Giá cao nhất 52 tuần (VNĐ/cp)	22.063	Lê Thị Thu Trang	6,21%
Giá thấp nhất 52 tuần (VNĐ/cp)	13.950	Đàm Văn Huy	5,84%
KLGD b/quân 30 ngày (cp/phiên)	1.474.713		
EPS trailing (VNĐ/cp)	1.393		
P/E trailing	10,70x	Cổ đông khác	68,95%

Hoạt động kinh doanh

VSC nắm giữ 3 cảng container và 1 cảng liên kết tại khu bến sông Cấm, Hải Phòng. Tổng công suất khai thác (không bao gồm cảng liên kết) đạt 1,65 triệu TEU/năm, bao gồm:

- **Cảng Xanh:** Nằm tại thượng nguồn sông Cấm, hoạt động với công suất 300 nghìn TEU/năm.
- **Cảng Xanh Vip:** Nằm tại hạ nguồn sông Cấm, hoạt động với công suất 800 nghìn TEU/năm.
- **Cảng Nam Hải Đình Vũ:** Nằm cạnh cảng Xanh Vip tại hạ nguồn sông Cấm với công suất 550 nghìn TEU/năm. Cảng được VSC mua lại từ GMD năm 2023 nhằm kết hợp với cảng Xanh Vip thành một khối cảng lớn giúp gia tăng khả năng tiếp nhận tàu.
- **Cảng VIMC Đình Vũ:** Nằm tại hạ nguồn sông Cấm với công suất 500 nghìn TEU/năm. VSC nắm giữ 36% cổ phần tại cảng này.

Biểu đồ 71: Tình hình kinh doanh (trái), sản lượng và công suất cảng container của VSC (phải) (2019 – 2024)



Nguồn: VSC, FPTs Research

Sản lượng của VSC sụt giảm -8,5% YoY giai đoạn 2019 – 2024 do áp lực cạnh tranh gay gắt tại cảng biển Hải Phòng. VSC chịu áp lực cạnh tranh ngày càng gay gắt từ cảng Nam Đình Vũ của GMD có lợi thế vị trí tốt nhất tại sông Cấm và cảng nước sâu Lạch Huyện trong xu hướng nâng kích cỡ tàu. VSC đã mở rộng công suất thông qua việc mua lại cảng Nam Hải Đình Vũ năm 2023 nhằm mở rộng quy mô cho cảng Xanh Víp. Tuy nhiên, VSC vẫn chưa thu hút được các hãng tàu về cảng do không có lợi thế cạnh tranh hấp dẫn. Hiệu suất của VSC năm 2024 chỉ đạt 64%.

Doanh thu tăng trưởng CAGR = +9,2%/năm nhờ mở rộng hoạt động logistics ngoài cảng và nâng giá dịch vụ xếp dỡ. VSC mở rộng hoạt động kinh doanh các dịch vụ ngoài cảng như kho bãi, vận tải, chuyển tiếp, giúp tỷ trọng mảng này tăng ước tăng từ 31% lên gần 50%. Đồng thời, VSC nâng giá xếp dỡ tại cảng tăng khoảng 10% trong năm 2024 giúp doanh thu năm này tăng +27,8% YoY. Tuy nhiên, biên lợi nhuận gộp chỉ tăng nhẹ đạt 30,3% (+0,3 đpt YoY) do VSC ghi nhận thêm chi phí khấu hao của cảng Nam Hải Đình Vũ.

Lợi nhuận sụt giảm do vay nợ và huy động vốn cho các dự án kém hiệu quả và hồi phục trở lại năm 2024. LNST của VSC trước đây tương đối ổn định do hoạt động khai thác cảng đã ở mức cao và trả hết nợ vay. Tuy vậy, VSC thực hiện phát hành và vay nợ đáng kể từ năm 2022 để đầu tư vào các dự án mới nhưng chưa mang hiệu quả. Điều này đã khiến lợi nhuận năm 2023 sụt giảm mạnh -60,7% YoY trước khi hồi phục trở lại +172% YoY vào năm 2024 nhờ nâng giá dịch vụ xếp dỡ tại cảng và ghi nhận lợi nhuận bất thường từ việc đánh giá lại khoản đầu tư vào cảng Nam Hải Đình Vũ.

Các yếu tố cần theo dõi:

- **Áp lực cạnh tranh gia tăng tại cảng biển Hải Phòng:** Các cảng của VSC tại sông Cấm đứng trước áp lực sụt giảm sản lượng và thị phần do không có nhiều lợi thế cạnh tranh thu hút hãng tàu.
- **Rủi ro lãi suất tăng khi gia tăng nợ vay:** VSC thực hiện vay nợ hơn 1.650 tỷ VND nhằm huy động vốn cho các dự án mới của doanh nghiệp. Tỷ lệ Nợ vay/ Vốn chủ của VSC năm 2024 đạt 32,9% gây áp lực gia tăng chi phí lãi vay.
- **Giảm hiệu quả sử dụng vốn từ hoạt động phát hành:** Ngoài việc vay nợ, VSC đã thực hiện phát hành cổ phiếu, nâng vốn góp chủ sở hữu tăng gấp 5 lần lên mức 2.868 tỷ VND trong giai đoạn 2019 – 2024 để tăng huy động vốn. Tuy vậy, các dự án của VSC vẫn chưa mang lại hiệu quả tích cực đã làm giảm mạnh chỉ số ROE và giảm giá trị cổ phiếu của doanh nghiệp.

3. Công ty cổ phần Cảng Hải Phòng (UPCoM: PHP)

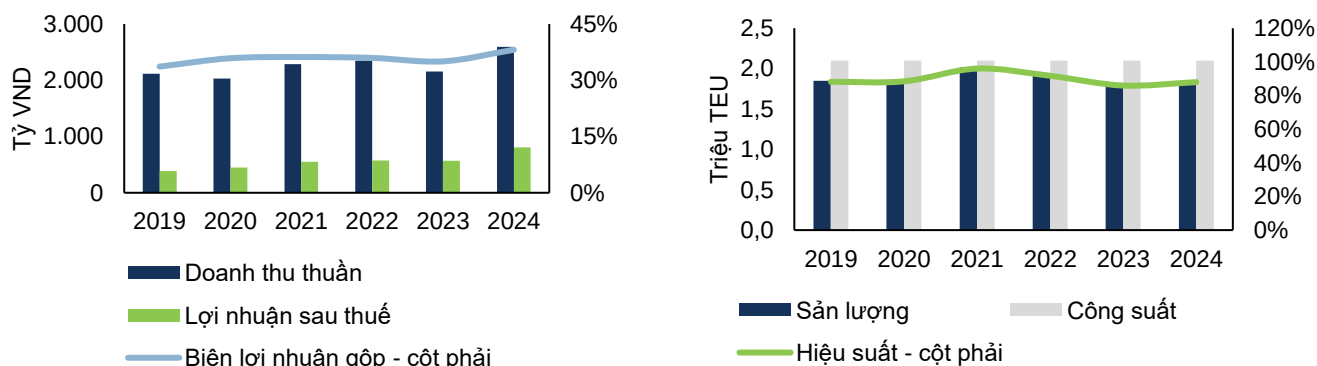
Thông tin giao dịch (10/04/2025)		Cơ cấu cổ đông (10/04/2025)	
Giá hiện tại (VNĐ/cp)	30.000	Tổng công ty Hàng hải Việt Nam – CTCP	92,56%
Giá cao nhất 52 tuần (VNĐ/cp)	54.600		
Giá thấp nhất 52 tuần (VNĐ/cp)	20.154		
KLGD b/quân 30 ngày (cp/phiên)	225.606		
EPS trailing (VNĐ/cp)	2.469		
P/E trailing	12,15x	Cổ đông khác	7,44%

Hoạt động kinh doanh

PHP sở hữu 4 cảng biển container tại Hải Phòng với tổng công suất đạt 3,2 triệu TEU/năm, lần lượt là:

- **Chùa Vẽ:** Nằm tại thượng nguồn sông Cấm, hoạt động với công suất 500 nghìn TEU/năm.
- **Tân Vũ:** Nằm tại hạ nguồn sông Cấm, đang hoạt động với công suất 1 triệu TEU/năm.
- **Đình Vũ:** Nằm tại hạ nguồn sông Cấm, đang hoạt động với công suất 600 nghìn TEU/năm. PHP nắm giữ 51% cổ phần cảng này.
- **Bến cảng 3, 4 Lạch Huyện:** Cảng nước sâu tại Lạch Huyện với công suất 1,1 triệu TEU/năm, đang trong giai đoạn xây dựng và dự kiến đi vào hoạt động trong năm 2025.

Biểu đồ 72: Tình hình kinh doanh (trái), sản lượng và công suất cảng container của PHP (phải) (2019 – 2024)



Nguồn: PHP, FPTs Research

Doanh thu PHP ổn định nhờ hiệu suất khai thác ở mức cao, với mức tăng trưởng CAGR = +4,2%/năm giai đoạn 2019 – 2024. PHP giữ vững được hiệu suất cao (đạt khoảng 88 – 96%) trong bối cảnh cạnh tranh gay gắt tại khu vực hạ nguồn sông Cấm nhờ giữ mức giá dịch vụ xếp dỡ thấp và hợp tác cùng hãng tàu SITC tại cảng Đình Vũ. Biên lợi nhuận gộp nhờ đó cũng cải thiện dần từ mức 33,7% lên 38,1% khi các chi phí cố định như khấu hao giảm dần.

Lợi nhuận tăng cao nhờ giảm dần chi phí khấu hao và lãi vay và đẩy mạnh đầu tư tài chính khi cảng đã hoạt động ổn định. Nhờ việc các cảng đã hoạt động ổn định và trả dần nợ vay, PHP đẩy mạnh gửi tiền giúp gia tăng doanh thu tài chính. Doanh nghiệp cũng ghi nhận lợi nhuận bất thường trong năm 2023 và 2024 do được đền bù sự cố chịu thiệt hại tại cảng Đình Vũ và di dời cảng Hoàng Diệu, góp phần khiến lợi nhuận tăng cao. Nếu không bao gồm khoản lợi nhuận bất thường này, LNST của PHP tăng trưởng CAGR = +10,2%/năm giai đoạn 2019 – 2024.

Các yếu tố cần theo dõi:

- **Áp lực cạnh tranh gia tăng tại cảng biển Hải Phòng:** Với xu hướng nâng kích cỡ tàu mang lại nhiều lợi ích cho hãng tàu, các cảng của PHP tại sông Cấm khó có thể duy trì sản lượng khi cảng nước sâu Lạch Huyện nâng công suất bất chấp chiến lược giữ giá dịch vụ xếp dỡ thấp.
- **Chậm tiến độ tại dự án cảng nước sâu Lạch Huyện:** PHP dự kiến đưa bến cảng 3, 4 Lạch Huyện đi vào hoạt động trong Q1/2025. Tuy vậy, PHP mới chỉ hoàn thành được 55% tiến độ dự án và dự kiến triển khai vào tháng 3/2025. Trong khi đó, Hateco Group (chủ sở hữu bến 5, 6 Lạch Huyện) đã đưa vào khai thác giai đoạn 1 dự án, khiến PHP chậm trễ hơn trong việc mở rộng nguồn hàng tại khu vực.

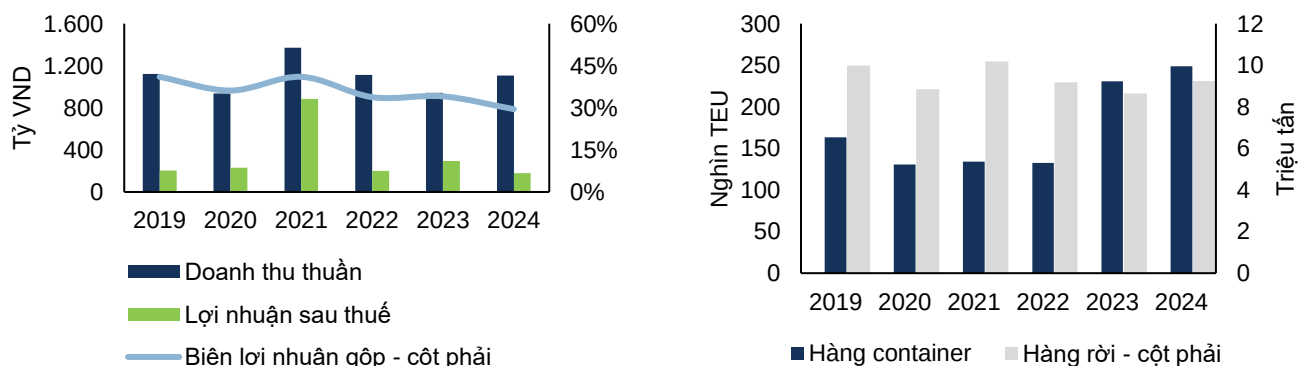
4. Công ty cổ phần Cảng Sài Gòn (UPCoM: SGP)

Thông tin giao dịch (10/04/2025)		Cơ cấu cổ đông (10/04/2025)	
Giá hiện tại (VNĐ/cp)	21.500	Tổng công ty Hàng hải Việt Nam – CTCP	65,45%
Giá cao nhất 52 tuần (VNĐ/cp)	40.200	Công ty TNHH Phát triển Dịch vụ Thương mại Toàn Thắng	9,83%
Giá thấp nhất 52 tuần (VNĐ/cp)	18.000	Ngân hàng TMCP Công thương Việt Nam	9,07%
KLGD b/quân 30 ngày (cp/phiên)	235.221	Ngân hàng TMCP Việt Nam Thịnh Vượng	7,44%
EPS trailing (VNĐ/cp)	791		
P/E trailing	27,18x	Cổ đông khác	8,21%

Hoạt động kinh doanh

SGP khai thác mặt hàng rời và container tại cảng Tân Thuận và Sài Gòn – Hiệp Phước tại khu vực thành phố Hồ Chí Minh, với công suất khai thác hàng container đạt lần lượt 300 nghìn TEU/năm và 650 nghìn TEU/năm. SGP cũng có 3 cảng liên kết đang hoạt động tại khu vực Cái Mép – Thị Vải là cảng SP – PSA, CMIT và SSIT với công suất khai thác (không tính SP – PSA) đạt 2,2 triệu TEU/năm. Doanh nghiệp mới được chấp thuận chủ trương đầu tư dự án cảng trung chuyển quốc tế Cần Giờ cùng hãng tàu quốc tế MSC.

Biểu đồ 73: Tình hình kinh doanh (trái), sản lượng và công suất cảng container của SGP (phải) (2019 – 2024)



Nguồn: SGP, VPA, FPTs Research

Doanh thu đi ngang giai đoạn 2019 – 2024 do sản lượng sụt giảm dần khi áp dụng phí cơ sở hạ tầng cảng biển. Sản lượng hàng rời của SGP sụt giảm -7% trong giai đoạn 2019 – 2024, chủ yếu do thành phố Hồ Chí Minh áp dụng thu phí hạ tầng cảng biển đã khiến các chủ hàng và hãng tàu dịch chuyển về Long An, Đồng Nai nhằm tránh đóng phí. SGP xếp dỡ hàng container nội địa tại cảng Tân Thuận với hiệu suất đạt 83%, trong

khi cảng Sài Gòn – Hiệp Phước không khai thác hàng rời do cầu bến bị bồi lắng khiến tàu hàng khó vào cảng. Biên lợi nhuận gộp sụt giảm từ mức 41% xuống 30% chủ yếu do nhu cầu thuê lao động tại cảng tăng cho hoạt động khai thác hàng rời.

Lợi nhuận biến động mạnh do ghi nhận lãi/lỗ bất thường. SGP thường ghi nhận lãi bất thường từ việc hoàn nhập các khoản phải thu khó đòi và tái cơ cấu nợ vay tại cảng SP – PSA và SSIT, vốn chịu áp lực cạnh tranh gay gắt tại khu vực Cái Mép – Thị Vải trong giai đoạn trước khiến các cảng lỗ nặng nề. Nếu loại trừ các khoản lợi nhuận bất thường, LNST năm 2024 của SGP đi ngang trong giai đoạn 2019 – 2024.

Các yếu tố cần theo dõi:

- **Áp lực sụt giảm sản lượng do chịu thu phí hạ tầng cảng biển tiếp diễn:** SGP chịu áp lực từ việc các chủ hàng và hãng tàu tiếp tục dịch chuyển ra khỏi cảng biển thành phố Hồ Chí Minh nhằm tránh khoản thu phí hạ tầng cảng biển.
- **Tình trạng bồi lắng tại khu bến Hiệp Phước chưa được giải quyết:** Cảng Sài Gòn – Hiệp Phước được định hướng sẽ đáp ứng nguồn hàng cho cảng Tân Thuận khi cảng này sẽ bị di dời để phát triển không gian đô thị. Tuy nhiên, khu bến Hiệp Phước vẫn xảy ra tình trạng bồi lắng trong khi việc nạo vét vẫn thường chậm trễ do thủ tục và không bố trí được vốn, ảnh hưởng tiêu cực tới việc thu hút các hãng tàu về cảng này.

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, FPTTS nắm giữ 0 cổ phiếu GMD, VSC, PHP, SGP, CDN và PDN, chuyên viên phân tích và người phê duyệt báo cáo không nắm giữ cổ phiếu của doanh nghiệp này.

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 <http://ezsearch.fpts.com.vn> hoặc sẽ được cung cấp khi có yêu cầu chính thức.

Bản quyền © 2010 Công ty chứng khoán FPT

Công ty Cổ phần Chứng khoán FPT Trụ sở chính	Công ty Cổ phần Chứng khoán FPT Chi nhánh Tp. Hồ Chí Minh	Công ty Cổ phần Chứng khoán FPT Chi nhánh Tp. Đà Nẵng
Số 52 Lạc Long Quân, Phường Bưởi, Quận Tây Hồ, Hà Nội, Việt Nam.	Tầng 3 Tòa nhà 136-138 Lê Thị Hồng Gấm, Phường Nguyễn Thái Bình, Quận 1, TP. Hồ Chí Minh, Việt Nam.	Số 100 Quang Trung, Phường Thạch Thang, Quận Hải Châu, Tp. Đà Nẵng, Việt Nam.
ĐT: 1900 6446 Fax: (84.24) 3773 9058	ĐT: 1900 6446 Fax: (84.28) 6291 0607	ĐT: 1900 6446 Fax: (84.23) 6355 3888