

Tháng 2, 2023

Ngành LOGISTIC

Cuộc cách mạng mới

[Chuyên viên phân tích]

Lê Đức Tiến

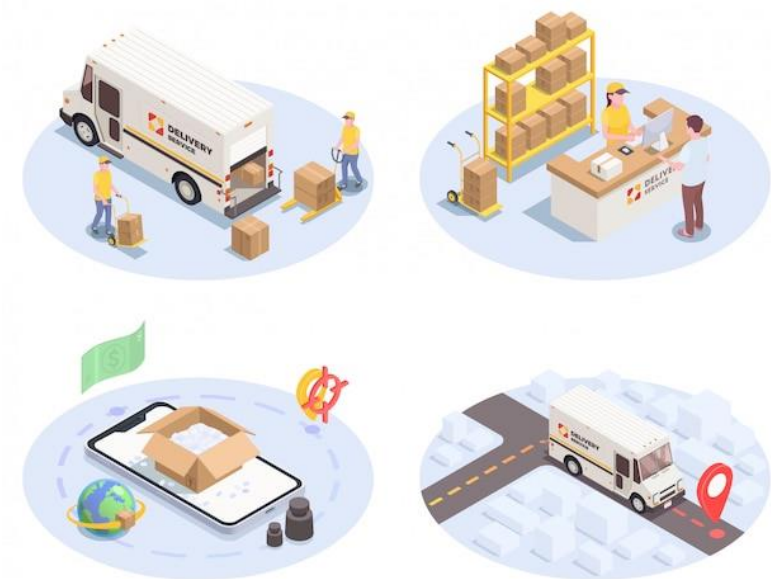
☎(84-28) 3763 - 1443

✉tien.ld@shinhan.com



NỘI DUNG

- I. Tổng quan ngành logistic
- II. Cơ hội ngành logistic
- III. Những vấn đề và rủi ro trong ngành
- IV. Doanh nghiệp nổi bật



Vị trí địa lý của Việt Nam

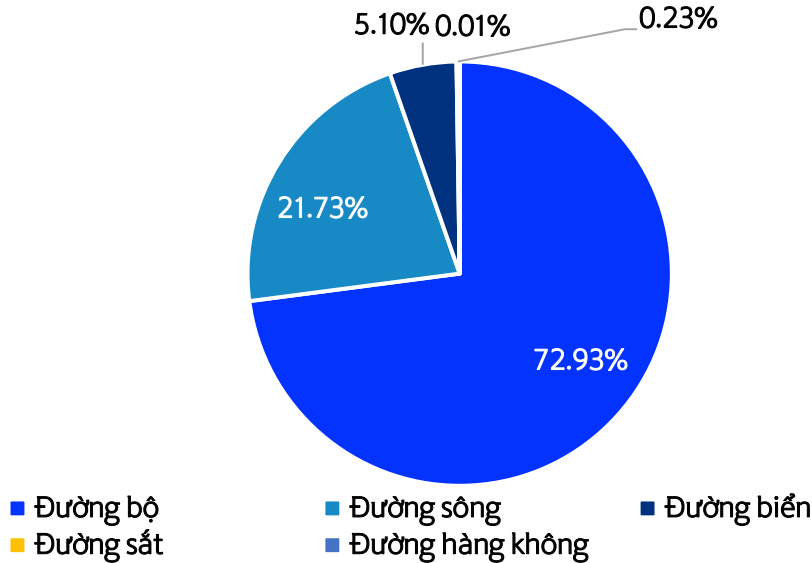


Việt Nam sở hữu vị trí đặc địa để phát triển ngành logistic

- Việt Nam có vị trí nằm ngay cạnh Biển Đông, là cầu nối quan trọng trong tuyến đường hàng hải quốc tế, giúp vận chuyển hàng hóa từ Châu Á đến các khu vực khác trên thế giới. Do đó Việt Nam có tiềm năng to lớn trong việc phát triển vận tải biển, trong đó có 2 tuyến hàng hải quan trọng là khu vực Đông Nam Á (chiếm 14% lượng hàng hóa vận tải thế giới) và Châu Á Thái Bình Dương (chiếm 56% lượng hàng hóa vận tải thế giới).
- Việt Nam sở hữu đường bờ biển dài 3,260 km với nhiều vùng vịnh nước sâu gần tuyến đường hàng hải quốc tế, phù hợp để phát triển cảng biển, góp phần thúc đẩy vận tải biển. Dựa theo chỉ số Liner shipping connectivity index (chỉ số kết nối hàng hải quốc gia của World Bank), Việt Nam hiện đang đứng vị trí thứ 13 trên thế giới. Do đó, Việt Nam có tiềm năng to lớn trong việc phát triển vận tải biển.
- Việt Nam cũng là một trong những quốc gia mở cửa nhất thế giới với tỷ trọng giá trị xuất nhập khẩu/GDP vào khoảng 184.7% vào năm 2021 (đứng thứ 2 trong ASEAN và thứ 4 Thế giới). Tỷ lệ này vẫn duy trì ở mức cao với 179% trong năm 2022.

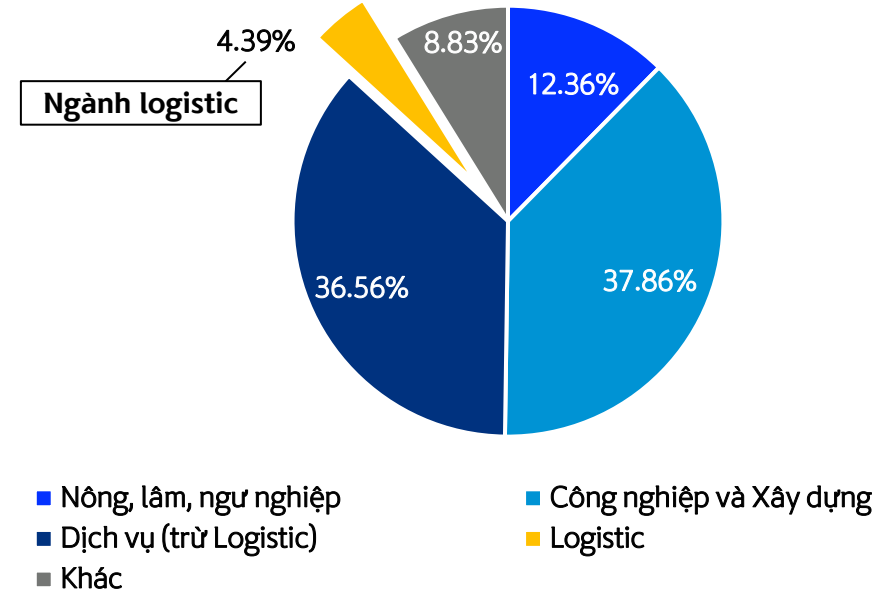
Đóng góp của ngành Logistics Việt Nam

Tỷ trọng vận tải theo phương tiện giao thông



Nguồn: Tổng cục thống kê

Tỷ trọng đóng góp GDP theo ngành năm 2021



Nguồn: Tổng cục thống kê

Phần lớn hàng hóa được vận chuyển qua thông qua đường bộ và đường sông

- Ngành Logistic của Việt Nam có tổng giá trị 368 nghìn tỷ đồng vào năm 2021 và chiếm 4.39% GDP.
- Trong năm 2021, Ngành Logistic vận chuyển 1,620 nghìn tỷ tấn hàng hóa, chủ yếu qua đường bộ và đường sông. Tốc độ tăng trưởng tổng lượng hàng hóa vận chuyển bình quân giai đoạn 2015 – 2021 khoảng 6%/năm.
- Hàng hóa vận chuyển bằng đường bộ chiếm tỷ trọng lớn nhất trong ngành logistic, với 1,290,578 nghìn tấn vào năm 2021. Đường thủy nội địa vận chuyển 265,835 nghìn tấn hàng hóa, đứng thứ 2 với 21.73%. Còn lại là đường biển với 78,141 tấn, đường sắt 5,660 tấn và đường hàng không 284 tấn.
- Chính phủ kỳ vọng đến năm 2025, đóng góp GDP của ngành dịch vụ logistics đạt từ 8% đến 10%, tốc độ tăng trưởng từ 15% đến 20%.S

Cơ sở hạ tầng tại Việt Nam

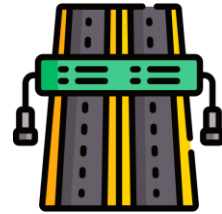
Hạ tầng đường bộ



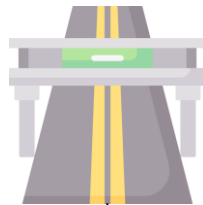
Dân số: 97 triệu người



Tổng diện tích: 331 nghìn km²



Quốc lộ
25,079 km / 125 tuyến

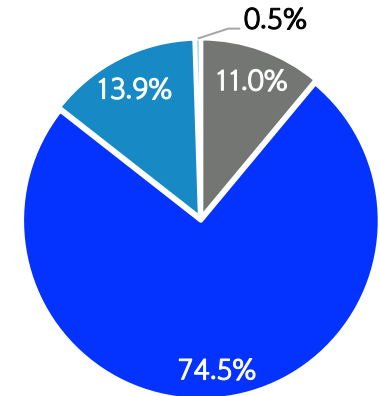


Cao tốc - 1,163 km



Đang thi công 916 km

Loại đường xá tại VN



- Đường 1 làn xe
- Đường 2 làn xe
- Đường 4 làn xe
- Đường 6 - 10 làn xe

Nguồn: Bộ Công Thương

Đường bộ đóng vai trò chính trong việc kết nối đất nước

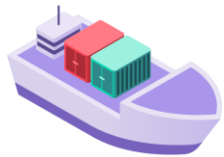
- Toàn bộ đất nước được bao phủ bởi một mạng lưới hạ tầng đường bộ, kết nối các vùng miền đất nước, sân bay, cảng biển, biên giới và các đầu mối giao thông quan trọng. Tổng chiều dài đường bộ của cả nước đạt khoảng 595,125 km, trong đó 25,484 km là đường Cao tốc và Quốc lộ.

Cơ sở hạ tầng tại Việt Nam

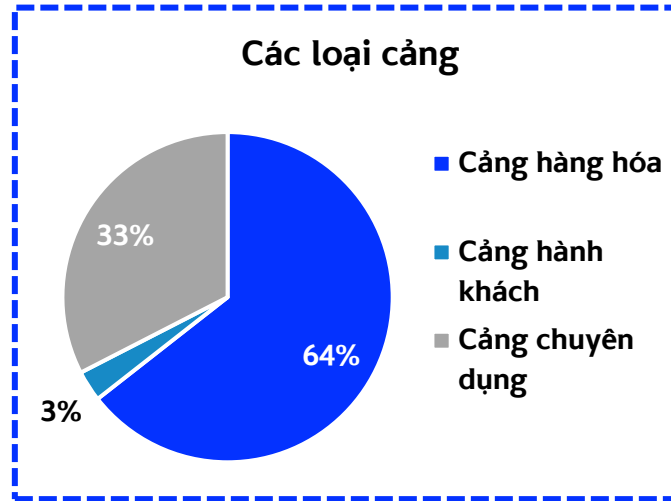
Hạ tầng thủy nội địa



298 cảng sông



235,000 phương tiện
thủy nội địa



Tổng trọng tải: 19.6
triệu tấn



Tổng lượng hành khách >
515,000 người

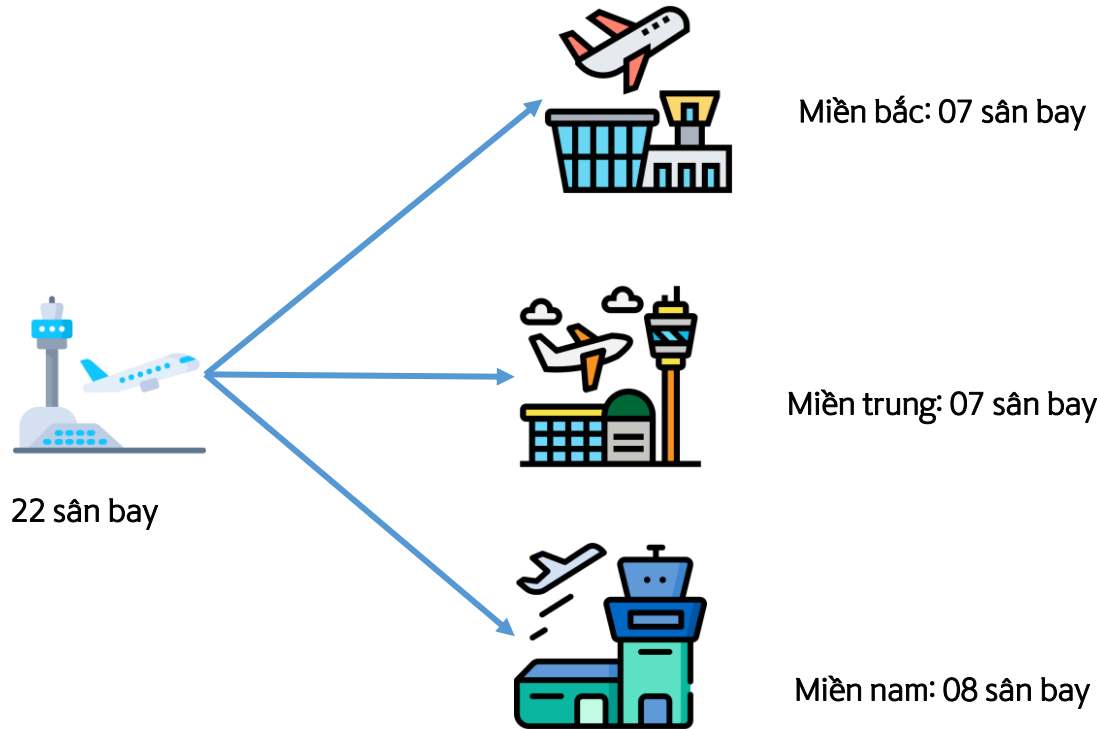
Việt Nam có lợi thế phát triển đường thủy nội địa, tuy nhiên hệ thống hiện nay chưa thể khai thác hiệu quả

- Việt Nam hiện có 2,360 con sông dài trên 10 km, trong đó 93% là sông ngắn và nhỏ.
- Tổng chiều dài đường thủy nội địa cả nước đang quản lý, khai thác là 17,253 km, chiếm 41.2% tổng chiều dài sông, kênh, rạch trong cả nước.
- Phần lớn vận tải sông tập trung chủ yếu ở miền Bắc và miền Nam nơi tập trung nhiều sông lớn và đồng bằng châu thổ.
- Tốc độ tăng trưởng khối lượng vận tải bằng đường thủy nội địa hàng năm đạt khoảng 5%.
- Mặc dù có lợi thế về giá thành, khối lượng vận chuyển lớn, an toàn, và hạn chế phát thải ra môi trường nhưng đến nay mức độ khai thác của vận tải đường thủy nội địa hiện nay còn rất khiêm tốn so với tiềm năng. Cảng, bến thủy nội địa có quy mô hạn chế, trang thiết bị xếp dỡ lạc hậu, thời gian xếp dỡ lâu. Sự kết nối giữa vận tải đường thủy nội địa với các phương thức vận tải khác, nhất là đường bộ, cảng biển chưa thuận lợi là nguyên nhân chính khiến vận tải đường thủy nội địa có tốc độ tăng trưởng thấp.

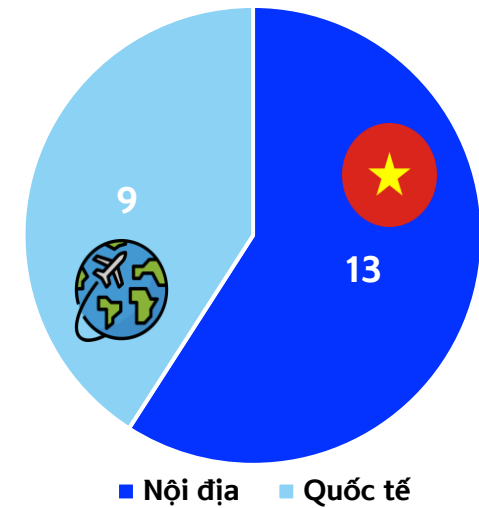
Nguồn: Bộ Công Thương

Cơ sở hạ tầng tại Việt Nam

Hạ tầng đường hàng không



Số lượng sân bay quốc tế và nội địa tại Việt Nam



Nguồn: Bộ Công Thương

Ngành hàng không có bước tăng trưởng vượt bậc trước giai đoạn Covid-19

- Giai đoạn 2012-2019 ghi nhận sự tăng trưởng bùng nổ của thị trường vận tải hàng không từ hạ tầng cảng hàng không đến hãng hàng không. Giai đoạn 2012 - 2019, tốc độ tăng trưởng hàng hóa qua sân bay bình quân đạt 18%/năm. Dịch Covid-19 đã ảnh hưởng tiêu cực đến toàn bộ nền kinh tế, đặc biệt là ngành hàng không trong hai năm 2020 - 2021. So với năm 2019, lượng hành khách vận chuyển năm 2020 giảm 54.1%, trong khi sản lượng hàng hóa vận chuyển giảm 39%.

Cơ sở hạ tầng tại Việt Nam

Hạ tầng đường sắt



Mạng lưới đường sắt có 7 tuyến đi qua 34 tỉnh thành



277 Nhà ga đường sắt



Mạng lưới đường sắt có tổng chiều dài 3,143 km



Có 4 dự án đường sắt sắp hoàn thành (tổng mức đầu tư 7,000 tỷ đồng).



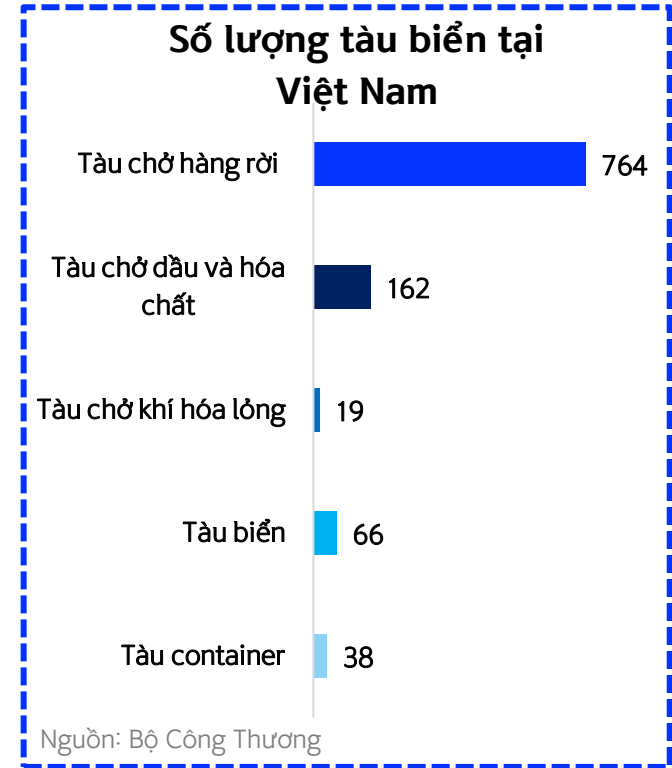
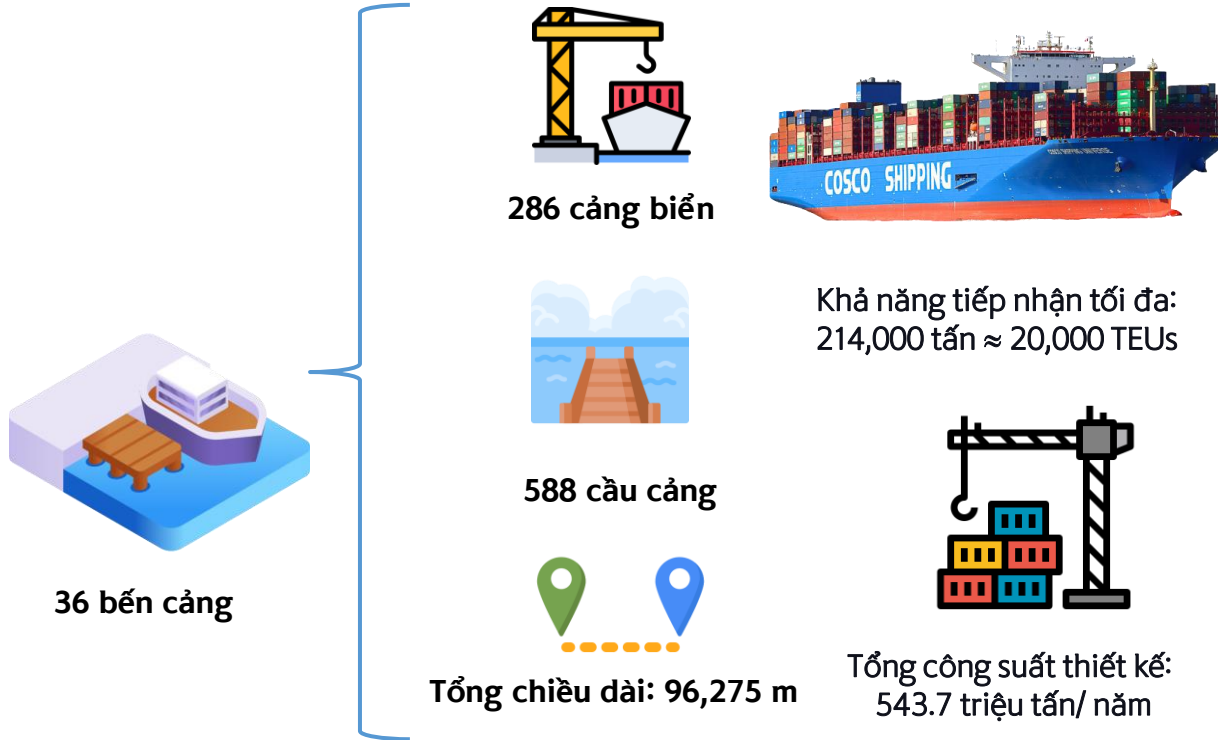
Mật độ đường sắt hiện nay là 9.5 km/1000 km², đạt mức trung bình của ASEAN và thế giới, xếp thứ 58/141 về mật độ mạng lưới.

Hạ tầng đường sắt còn thiếu sự đầu tư và thiếu tính cạnh tranh

- Hiện nay, các nước phát triển đang sử dụng công nghệ thứ ba - công nghệ điện khí hóa và công nghệ thứ tư - điện tử, trong khi Việt Nam vẫn đang sử dụng công nghệ thứ hai, đó là công nghệ diesel.
- Mặc dù đã có những cải tiến nhưng nhìn chung hệ thống đường sắt vẫn chưa được đầu tư đúng mức. Đầu máy, toa xe lạc hậu dẫn đến năng suất thấp, giá thành cao, làm cho hệ thống đường sắt mất khả năng cạnh tranh. Hệ thống đường sắt của Việt Nam được đánh giá là kém hiệu quả khi so sánh với ngành hàng không và đường bộ.
- Chính phủ đã có kế hoạch phát triển ngành đường sắt Việt Nam nhằm nâng cao khả năng cạnh tranh và tối ưu chi phí

Cơ sở hạ tầng tại Việt Nam

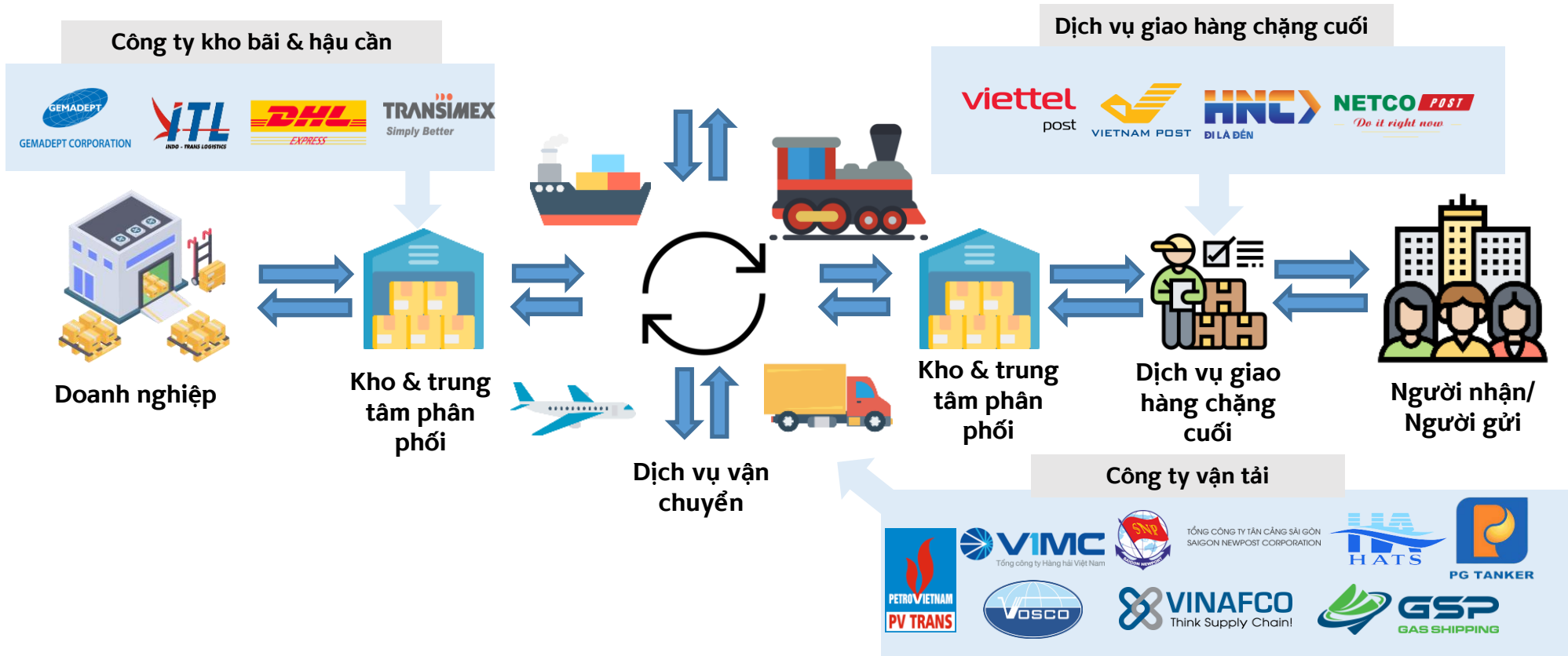
Hạ tầng đường biển



Đường biển có tốc độ tăng trưởng đáng kể nhờ tận dụng lợi thế từ hệ thống cảng biển

- Cảng biển Việt Nam đóng vai trò là cảng trung chuyển hàng hóa đi các tuyến vận tải quốc tế nhờ lợi thế về vị trí. Việt Nam là một trong những nước có tốc độ tăng trưởng hàng hóa trung chuyển qua cảng biển cao nhất Đông Nam Á, với tốc độ tăng trưởng trung bình 9% từ năm 2010 đến 2019 (so với mức trung bình 5% của các nước ASEAN khác). Việt Nam đứng thứ tư trong số các nước ASEAN với 13.7 triệu TEU hàng hóa thông qua cảng biển.
- Theo thống kê từ Hội nghị Liên hợp quốc về Thương mại và Phát triển (2020), đội tàu biển Việt Nam hiện đứng thứ 4 khu vực ASEAN (sau Singapore, Indonesia, Malaysia) và thứ 30 thế giới. Đội tàu biển Việt Nam hiện đang có độ tuổi trung bình thấp hơn đội tàu biển thế giới gần 5 năm.

Chuỗi giá trị ngành logistic tại Việt Nam



Chuỗi giá trị ngành logistic bao gồm nhiều công ty khác nhau với những vai trò quan trọng

- Chuỗi giá trị bắt đầu từ việc doanh nghiệp sản xuất sản phẩm cho khách hàng. Sau đó, hàng hóa được gửi đến các kho bãi hoặc trung tâm hậu cần để tập kết và vận chuyển. Sản phẩm có thể được vận chuyển bằng đường bộ, đường hàng không, đường sắt hoặc đường biển đến các trung tâm hậu cần khác hoặc giao trực tiếp (tùy thuộc vào khoảng cách và đặc điểm của hàng hóa). Sau đó, các dịch vụ giao hàng chặng cuối sẽ gom hàng và gửi cho khách hàng. Thông qua giao hàng chặng cuối, khách hàng cũng có thể gửi hàng hóa của mình cho người khác, quy trình sẽ giống như các doanh nghiệp gửi hàng hóa của họ cho khách hàng.

Kho & trung tâm phân phối

Nhu cầu về kho bãi tại Việt Nam ngày càng lớn cùng với xu hướng tăng trưởng thương mại



Kho lạnh

- Cả nước có 48 kho lạnh với sức chứa 600,000 pallet. Trong đó, miền Nam có 36 kho lạnh với tổng sức chứa 526,364 pallet. Miền Trung có 1 kho lạnh sức chứa 21,000 pallet và miền Bắc có 11 kho lạnh sức chứa 54,780 pallet. Khoảng 80% kho lạnh có hiệu suất sử dụng cao.
- Cả nước có hơn 700 xe tải đông lạnh và 450 toa tàu vận chuyển container lạnh.
- Trước Covid-19, tốc độ tăng trưởng hàng năm ở phân khúc này ở mức 11%-12%.



Kho ngoại quan

- Kho ngoại quan là khu vực tập kết hàng hóa đã làm thủ tục hải quan để xuất khẩu, hoặc hàng hóa từ nước ngoài đưa vào tập kết để nhập khẩu vào Việt Nam. Cả nước có tổng cộng 180 kho ngoại quan.
- Kho ngoại quan chủ yếu tập trung tại các địa điểm có lượng hàng hóa lớn như cảng biển (Hải Phòng, Bà Rịa - Vũng Tàu, TP.HCM...), biên giới (Quảng Ninh, Lạng Sơn).
- Kho ngoại quan cũng tập trung chủ yếu ở các khu công nghiệp nhằm phục vụ doanh nghiệp trong khu công nghiệp.



Một số cty niêm yết



Mã: BSC
Sàn giao dịch: HNX
Vốn hóa: VND 41 tỷ



Mã: ILB
Sàn giao dịch: HOSE
Vốn hóa: VND 808 tỷ

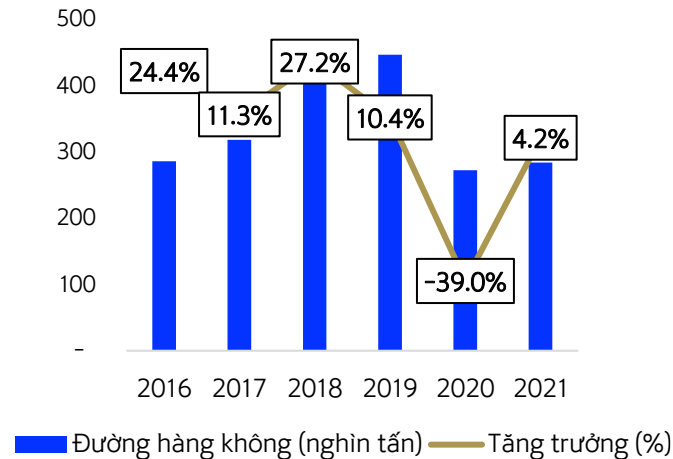
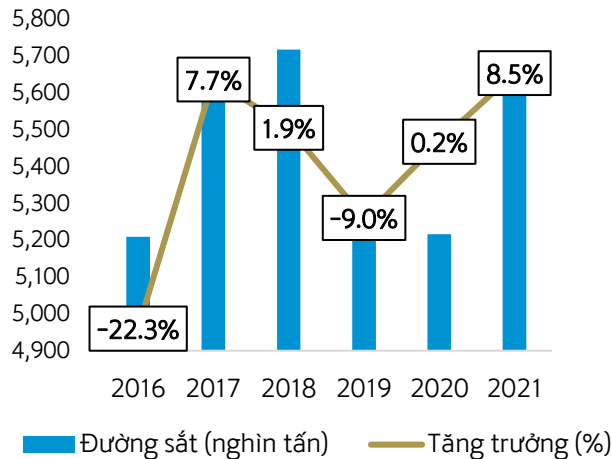
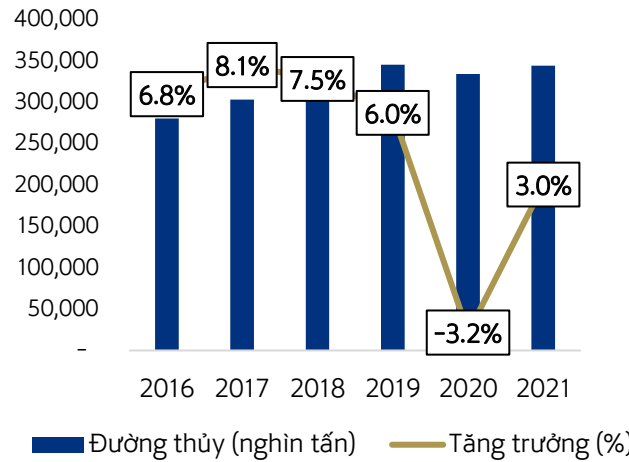
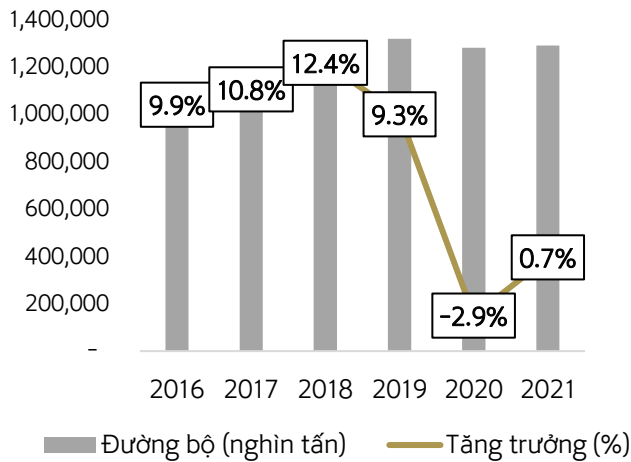


Mã: STG
Sàn giao dịch: HOSE
Vốn hóa: VND 3,782 tỷ

Nguồn: Bloomberg

Tổng quan tình hình vận tải qua các năm

Sản lượng hàng hóa vận chuyển bằng các loại phương tiện từ năm 2016 - 2021



Tiềm năng hấp dẫn của ngành vận tải sau Covid-19

- Trước thời kỳ Covid-19, lĩnh vực vận tải tăng trưởng nhanh và ổn định. Tuy nhiên, Covid-19 đã gây áp lực lên nhu cầu hàng hóa cũng như mạng lưới giao thông. Ngoài ra, nó buộc chính phủ phải áp đặt các hạn chế và giãn cách xã hội, điều này gây tổn hại nghiêm trọng đến nền kinh tế và ngành vận tải.
- Chính phủ đã đầu tư đáng kể vào cơ sở hạ tầng đồng thời ký kết nhiều Hiệp định thương mại tự do thúc đẩy tiềm năng tăng trưởng của ngành giao thông vận tải sau Covid-19.
- Ba phương thức vận tải có tiềm năng lớn nhất trong tương lai là **đường hàng không, đường thủy và đường bộ** nhờ hưởng lợi từ nền kinh tế mở và nhận được phần lớn đầu tư trong tương lai.
- Lĩnh vực đường sắt vẫn không thay đổi nhiều do mạng lưới hiện tại không được kết nối tốt với các phương thức vận tải khác. Ngoài ra, ngành đường sắt cần đầu tư đáng kể vì công nghệ hiện tại không hiệu quả và đắt đỏ.

Tổng quan các doanh nghiệp vận tải niêm yết

Cty vận tải đường bộ



Mã: PJC
Sàn giao dịch: HNX
Vốn hóa: VND 169 tỷ



Mã: HHG
Sàn giao dịch: HNX
Vốn hóa: VND 59 tỷ

Doanh nghiệp niêm yết có dịch vụ đường bộ, đường thủy & kho bãi



Mã: TMS
Sàn giao dịch: HOSE
Vốn hóa: VND 6,549 tỷ



Mã: GMD
Sàn giao dịch: HOSE
Vốn hóa: VND 16,937 tỷ



Mã: HAH
Sàn giao dịch: HOSE
Vốn hóa: VND 2,779 tỷ



Mã: VSC
Sàn giao dịch: HOSE
Vốn hóa: VND 3,607 tỷ

Cty hỗ trợ vận tải đường bộ



Mã: DL1
Sàn giao dịch: HNX
Vốn hóa: VND 382 tỷ



Mã: WCS
Sàn giao dịch: HNX
Vốn hóa: VND 408 tỷ

Cty vận tải đường thủy



Mã: PVT
Sàn giao dịch: HOSE
Vốn hóa: VND 6,198 tỷ



Mã: VOS
Sàn giao dịch: HOSE
Vốn hóa: VND 1,491 tỷ

Cty hỗ trợ vận tải đường thủy



Mã: PHP
Sàn giao dịch: Upcom
Vốn hóa: VND 5,623 tỷ



Mã: CDN
Sàn giao dịch: HNX
Vốn hóa: VND 2,851 tỷ

Cty hàng không



Mã: HVN
Sàn giao dịch: HOSE
Vốn hóa: VND 26,904 tỷ



Mã: VJC
Sàn giao dịch: HOSE
Vốn hóa: VND 57,360 tỷ

Cty hỗ trợ hàng không



Mã: SCS
Sàn giao dịch: HOSE
Vốn hóa: VND 7,178 tỷ



Mã: NCT
Sàn giao dịch: HOSE
Vốn hóa: VND 2,284 tỷ



Mã: ACV
Sàn giao dịch: HOSE
Vốn hóa: VND 183,971 tỷ

Các công ty dịch vụ chặng cuối



- Việt Nam đứng thứ 8 trong Báo cáo Chỉ số Logistic Thị trường Mới nổi năm 2021 của Agility

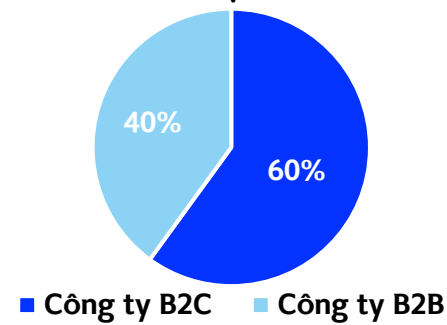


- Theo báo cáo do Allied Market Research công bố năm 2021, thị trường dịch vụ chuyển phát nhanh Việt Nam có doanh thu 632.6 triệu USD năm 2019 và ước đạt 2.19 tỷ USD năm 2027, với tốc độ tăng trưởng kép hàng năm là 22.4% giai đoạn 2020 - 2027



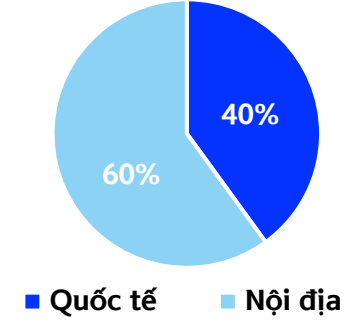
- Hơn 4/5 doanh thu thị trường chuyển phát nhanh tại Việt Nam đến từ lĩnh vực thương mại điện tử, lĩnh vực hiện đang chiếm thị phần lớn nhất và dự kiến sẽ tiếp tục giữ vị trí đầu bảng trong những năm tới.

Loại hình công ty giao nhận



Nguồn: Bộ Công Thương

Tỷ lệ thu nhập theo phân khúc giao hàng



- Hầu hết các công ty giao hàng phục vụ khách hàng B2C. Mạng chuyển phát trong nước đóng góp tỷ trọng doanh thu lớn nhất. Tuy nhiên, phân khúc chuyển phát quốc tế dự kiến sẽ đạt tốc độ CAGR là 23.7% từ năm 2020 đến năm 2027.

Các công ty tiêu biểu tại Việt Nam



Các công ty niêm yết giao hàng chặng cuối



Mã: VTP
Sàn giao dịch: UPCOM
Vốn hóa: VND 3,068 tỷ

Nguồn: Bloomberg

NỘI DUNG

I. Tổng quan ngành logistic

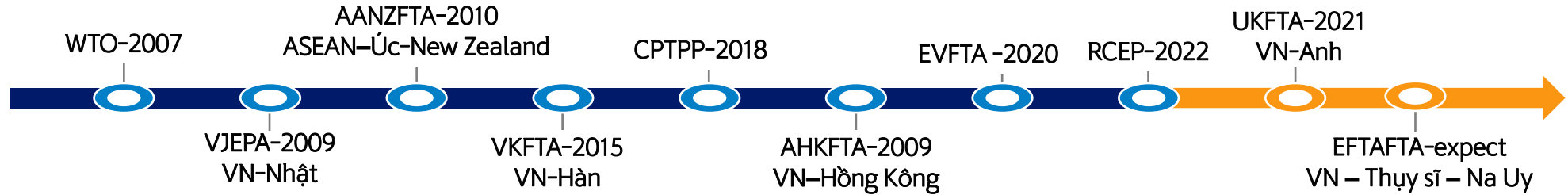
II. Cơ hội ngành logistic

III. Những vấn đề và rủi ro trong ngành

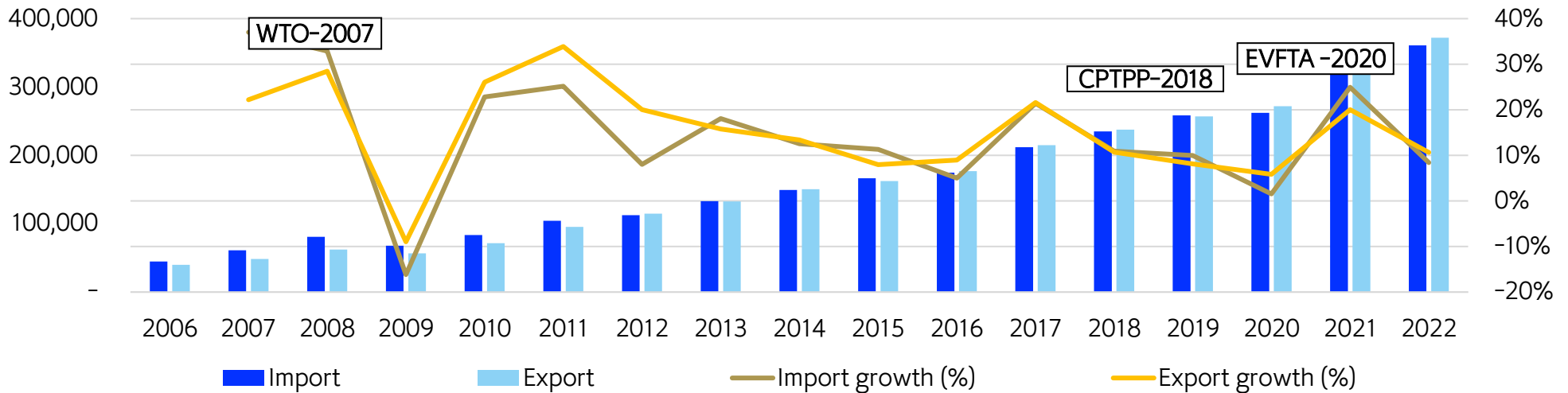
IV. Doanh nghiệp nổi bật



Hiệp định thương mại thúc đẩy ngành logistic



Xuất nhập khẩu Việt Nam 2006 - 2022 (triệu USD)

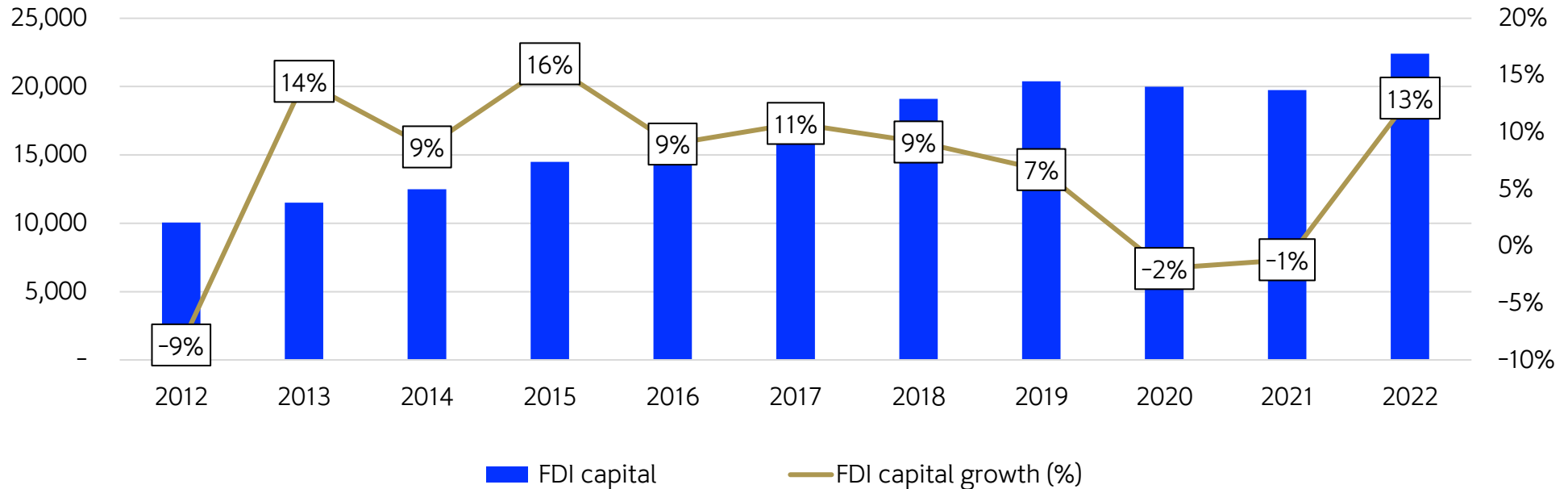


Nguồn: Tổng cục thống kê

- Ngành logistic phụ thuộc rất nhiều vào khối lượng hàng hóa xuất nhập khẩu nội địa. Với chính sách mở cửa nền kinh tế, Việt Nam đã ký kết nhiều hiệp định kinh tế quan trọng trong những năm qua, góp phần thúc đẩy tăng trưởng xuất nhập khẩu. Năm 2021, một năm sau hiệp định hợp tác kinh tế với các nước châu Âu - EVFTA, tổng kim ngạch thương mại hai chiều tăng 12%, đạt 54.6 tỷ USD. Trong năm 2022, nhập khẩu ghi nhận mức tăng 8.4%, trong khi xuất khẩu ghi nhận mức tăng 10.6%.

Hiệp định thương mại thúc đẩy ngành logistic

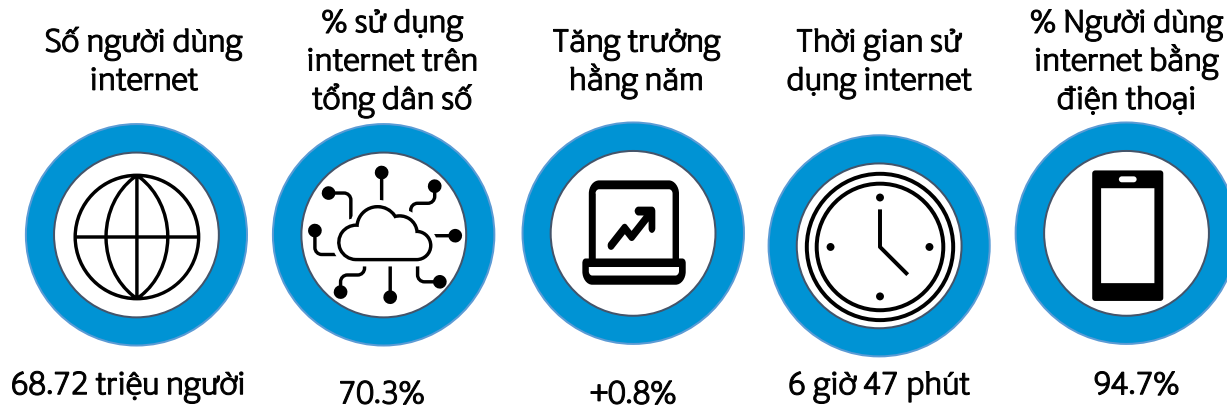
Giải ngân FDI tại Việt Nam 2008 – 2022 (triệu USD)



Nguồn: Tổng cục thống kê

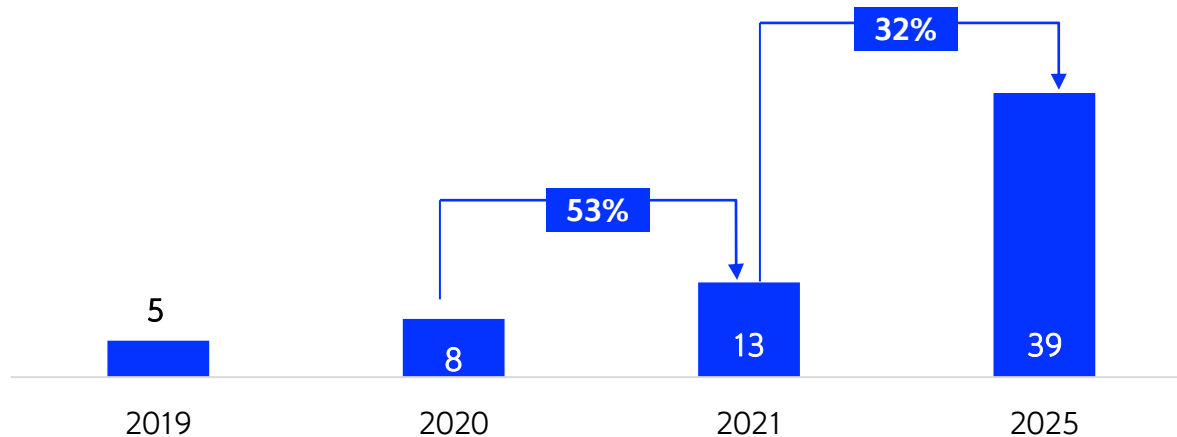
- Các hiệp định kinh tế giữa các nước đóng vai trò quan trọng đối với đầu tư FDI vào Việt Nam, qua đó góp phần tăng trưởng xuất nhập khẩu. Các doanh nghiệp FDI đầu tư vào Việt Nam sẽ góp phần tăng nhập khẩu bằng cách nhập nguyên liệu từ các nước khác và tăng xuất khẩu bằng cách xuất khẩu sản phẩm ra nước ngoài. Lượng vốn FDI giải ngân vào Việt Nam tăng trưởng hàng năm khoảng 10% nhưng năm 2020 do tình hình dịch Covid-19 ảnh hưởng đến các hoạt động kinh tế thế giới nên lượng vốn FDI giải ngân giảm nhẹ khoảng 2%.
- Vốn FDI được kỳ vọng tiếp tục tăng trưởng tốt trong tương lai sau khi tình hình dịch bệnh được kiểm soát và nhu cầu tiêu dùng phục hồi. Theo thống kê của Tổng cục thống kê, vốn FDI giải ngân vào Việt Nam năm 2022 tăng 13% lên USD 22.4 tỷ.

Ngành logistic hưởng lợi từ sự bùng nổ của thương mại điện tử



Nguồn: WeAreSocial & Hootsuite, 2021

Doanh thu E-Commerce từ 2019 đến 2025

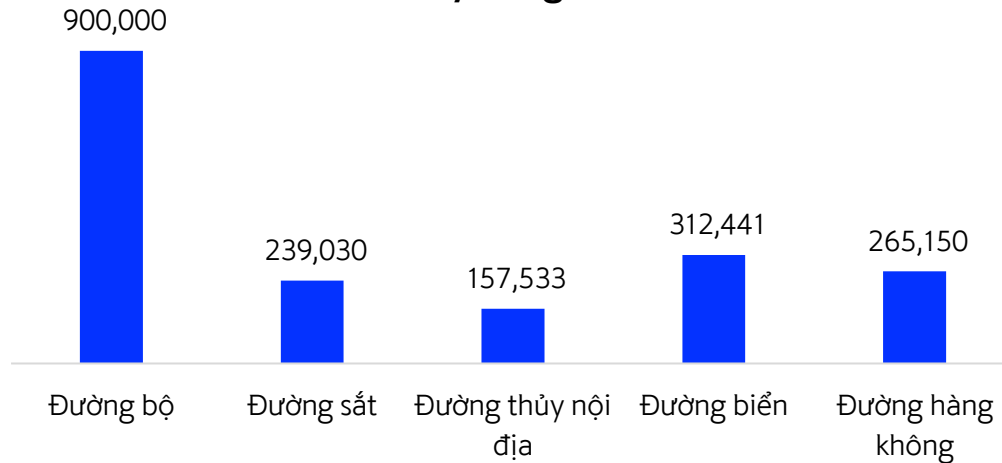


Nguồn: Bain analysis, 2021

- Lĩnh vực logistic bị ảnh hưởng nhiều bởi thương mại điện tử. Thương mại điện tử tạo ra nhu cầu vận chuyển hàng hóa và kho bãi. Hơn nữa, Thương mại điện tử cũng thúc đẩy thương mại quốc tế giữa các quốc gia.
- Việt Nam có 70.3% người dân sử dụng Internet và 94.7% người dân truy cập Internet thông qua điện thoại di động. Đây là cơ sở để Thương mại điện tử phát triển trong tương lai.
- Trong thời gian diễn ra dịch Covid-19, việc cách ly và giữ khoảng cách an toàn đã thay đổi cách hành xử của khách hàng. Lượng người mua hàng online tăng rất nhiều trong thời gian covid. Điều này dẫn đến sự bùng nổ cả về hoạt động thương mại điện tử và thanh toán kỹ thuật số.
- Giao dịch thương mại điện tử cũng tăng đáng kể trong năm qua với tổng doanh thu đạt 16.4 tỷ USD vào năm 2022 (tăng 20% so với năm trước).

Ngành logistic nhận được đầu tư lớn theo kế hoạch chính phủ

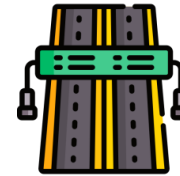
Kế hoạch đầu tư của Chính phủ từ 2021 đến 2030
(tỷ đồng)



Nguồn: Bộ Công Thương

- Tổng cộng 1,874 nghìn tỷ đồng sẽ được chính phủ đầu tư trong giai đoạn 2021 – 2030 cho ngành logistic, trong đó 48% sẽ đến từ ngân sách nhà nước và 52% từ các nguồn bên ngoài. Hạ tầng trọng điểm được tập trung đầu tư là đường bộ, đường biển và đường hàng không.
- Việc đẩy mạnh đầu tư cơ sở hạ tầng sẽ đặt nền móng cho ngành logistic phát triển. Các công ty trong lĩnh vực logistic sẽ hoạt động hiệu quả hơn nhờ hạ tầng lưu thông phát triển, giúp tiết kiệm thời gian và chi phí vận chuyển.

Kế hoạch chính phủ đến năm 2030



Quốc lộ: Tổng chiều dài đạt 32,000 km/174 tuyến
Cao tốc đạt: 5,000 km



Hệ thống cảng biển: công suất đạt từ 1,140 đến 1,423 triệu tấn



Hệ thống đường sắt: Xây thêm 9 tuyến đường sắt với tổng chiều dài 2,362 km



Hệ thống sân bay: Đạt 28 sân bay, trong đó có 14 sân bay quốc tế và 14 sân bay nội địa



Hệ thống đường thủy nội địa: Đầu tư nâng cấp 19 tuyến

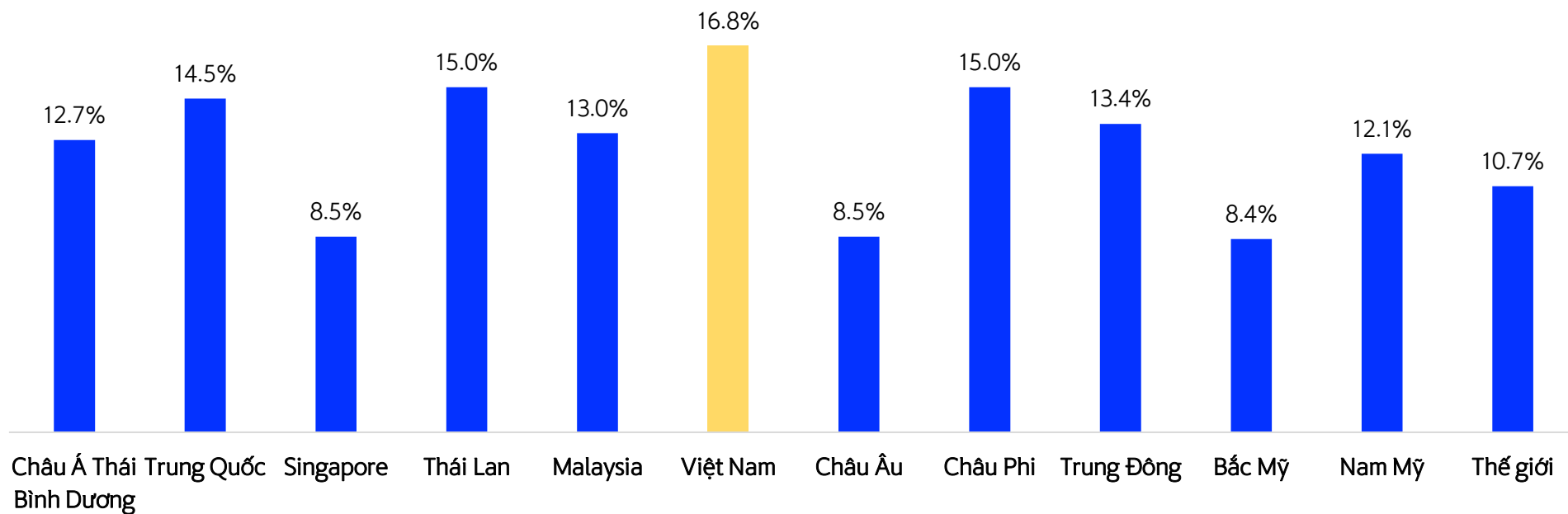
NỘI DUNG

- I. Tổng quan ngành logistic
- II. Cơ hội ngành logistic
- III. Những vấn đề và rủi ro trong ngành**
- IV. Doanh nghiệp nổi bật



Chi phí cho ngành logistic ở Việt Nam vẫn còn cao

Chi phí Logistic / GDP (%) trong năm 2020

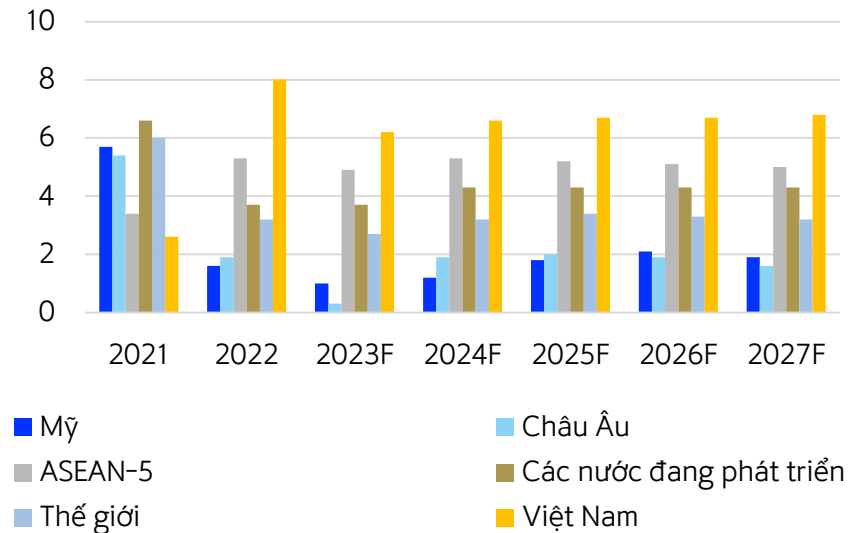


Nguồn: Armstrong and Associates

- So với các quốc gia khác, Việt Nam có chi phí logistic chiếm đáng kể. Tại Việt Nam, trong số 4,000 doanh nghiệp có tới 97% là doanh nghiệp nhỏ và siêu nhỏ, chất lượng dịch vụ kém, quy mô hạn chế, ít kinh nghiệm. Ngoài ra, do điều kiện FOB và CIF là những điều kiện phổ biến để mua và bán sản phẩm, chiếm tới 91% kim ngạch xuất nhập khẩu của Việt Nam, do đó khách hàng nước ngoài là những người quản lý các dịch vụ vận tải. Kết quả là các công ty Việt Nam không thể tối ưu hóa và kiểm soát chi phí. Thủ tục hải quan đối với hàng hóa xuất nhập khẩu mất nhiều thời gian và làm tăng chi phí logistic. Cơ sở hạ tầng và khả năng kết nối của các phương thức vận tải khác nhau chưa tốt cũng làm tăng chi phí logistic. Ngoài ra, chỉ có khoảng 70–75% công suất quay lại được sử dụng bởi đội xe tải chờ hàng, thể hiện sự dưới công suất trong khai thác vận tải.

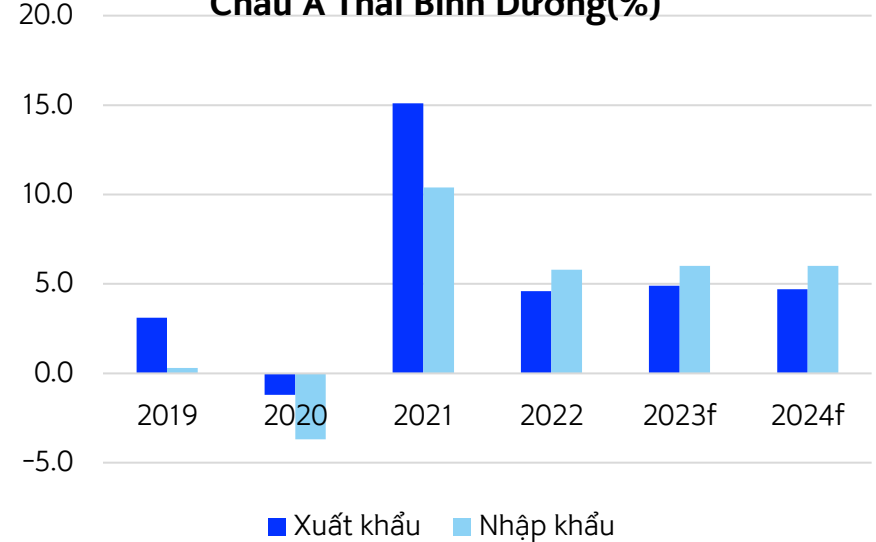
Tình hình kinh tế thế giới tác động đến ngành logistic

Tốc độ tăng trưởng GDP (%)



Nguồn: IMF data

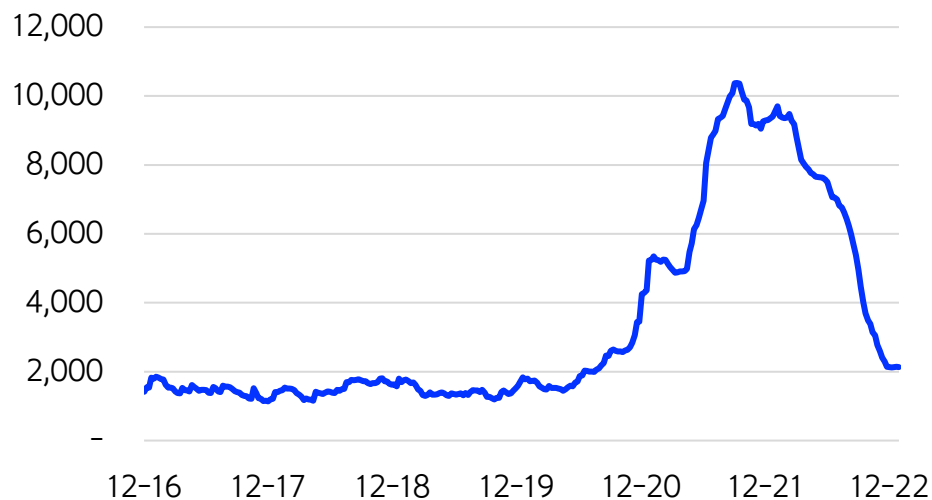
Tốc độ tăng trưởng xuất nhập khẩu khu vực Châu Á Thái Bình Dương (%)



- Ngành logistic phụ thuộc rất lớn vào sự phát triển kinh tế của các nước trên thế giới. Tốc độ tăng trưởng GDP có ảnh hưởng lớn đến nhu cầu của các nước, qua đó, gia tăng xuất nhập khẩu và ảnh hưởng trực tiếp đến lĩnh vực logistic. Những yếu tố ảnh hưởng đến tốc độ tăng trưởng kinh tế như chiến tranh Nga - Ukraine hay tình hình dịch bệnh tiếp diễn là những rủi ro có thể ảnh hưởng đến phát triển kinh tế.
- Quỹ Tiền tệ Quốc tế (IMF) đã hạ dự báo tăng trưởng GDP toàn cầu năm 2022 xuống 3.2% và năm 2023 xuống 2.7% do các yếu tố liên quan đến tăng trưởng kinh tế như chiến tranh, dịch bệnh. Trong năm 2022, tốc độ tăng trưởng GDP đạt trường 8.02%, dự báo GDP Việt Nam đạt 6.2% vào năm 2023. Việt Nam được dự báo sẽ có mức tăng trưởng cao nhất trong ASEAN-5.

Tình hình kinh tế thế giới tác động đến ngành logistic

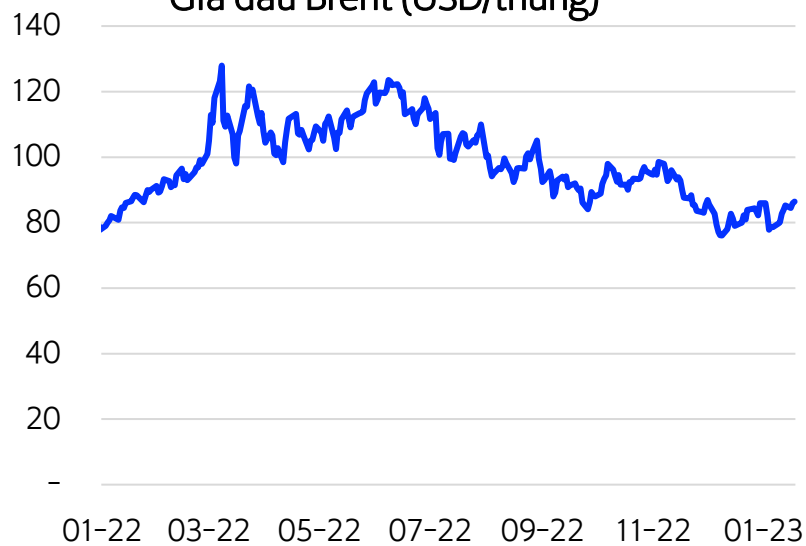
Giá cước vận tải biển thế giới (USD/40 ft)



Nguồn: Bloomberg

- Giá cước vận tải đường biển có ảnh hưởng trực tiếp đến lợi nhuận của ngành logistic. Tình hình dịch bệnh và sự khác biệt trong phục hồi kinh tế trên thế giới đã gây ra sự gián đoạn chuỗi cung ứng, dẫn đến giá cước vận tải đường biển tăng gần 10 lần so với thời điểm trước khi dịch bệnh xảy ra. Tuy nhiên, khi dịch bệnh được kiểm soát, giá cước đã giảm mạnh kể từ tháng 1/2022. Nguồn cung tàu mới sản xuất trong năm 2023 cũng sẽ ảnh hưởng đến nguồn cung tàu ra thị trường, góp phần giảm giá cước vận tải biển quốc tế.

Giá dầu Brent (USD/thùng)

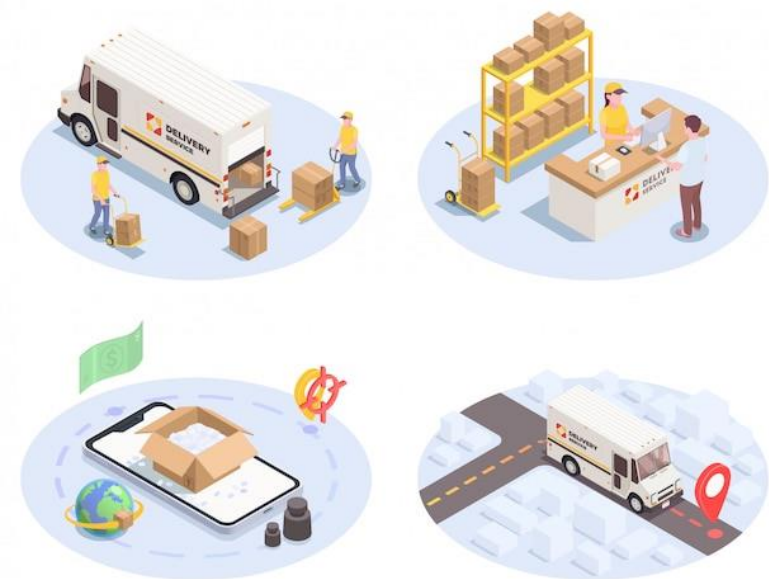


Nguồn: Bloomberg

- Chi phí nhiên liệu chiếm 40% chi phí đầu vào của các công ty vận tải đường bộ và 50% của các công ty vận tải biển. Do đó, lợi nhuận của các công ty vận tải bị ảnh hưởng lớn bởi giá dầu. Giá dầu tăng có thể tác động đáng kể đến chi phí của các công ty vận tải. Khi đó các công ty vận tải sẽ phải tăng giá vận chuyển đối với các mặt hàng xuất nhập khẩu. Điều này có thể làm giảm nhu cầu đối với hàng hóa xuất nhập khẩu. Các lĩnh vực logistic khác cũng có thể suy giảm do thương mại hàng hóa trong các quốc gia thấp hơn.

NỘI DUNG

- I. Tổng quan ngành logistic
- II. Cơ hội ngành logistic
- III. Những vấn đề và rủi ro trong ngành
- IV. Doanh nghiệp nổi bật**



No	Mã	Ngành	Vốn hóa (tỷ VND)	DT 2022	LN 2022	Tăng trưởng DT (YoY%)	Tăng trưởng EPS (YoY%)	Biên LNG (%)	ROE (%)	ROA (%)	D/E	P/E	P/B
1	VJC	Hàng không	57,360	39,342	-2,171	206%	-3012%	-6%	-14%	-4%	1.23	-27.21	4.16
2	HVN	Hàng không	26,904	70,579	-10,369	153%	-19%	-15%	216%	-17%	-2.77	-2.63	
3	VTP	Chuyển phát	3,068	21,638	258	1%	-7%	1%	19%	5%	0.93	11.98	2.22
4	TMS	Logistics đường bộ & đường biển	6,549	3,636	723	-43%	23%	20%	18%	12%	0.21	10.15	1.70
5	STG	Kho bãi	3,782	2,639	258	-9%	6%	10%	12%	9%	0.09	15.86	1.91
6	PVT	Logistic đường biển	6,197	9,048	1,161	21%	36%	13%	11%	6%	0.46	7.25	1.04
7	VOS	Logistic đường biển	1,491	2,420	488	70%	0%	20%	38%	18%	0.00	3.04	0.97
8	VSC	Logistics đường bộ & đường biển	3,607	2,008	393	6%	-13%	20%	10%	8%	0.28	11.57	1.30
9	PHP	Logistics đường bộ & đường biển	5,623	2,350	714	3%	10%	30%	11%	9%	0.11	9.82	1.20
10	CDN	Logistic đường biển	2,851	1,195	271	11%	24%	23%	18%	14%	0.17	10.03	1.72
11	GMD	Logistics đường bộ & đường biển	16,937	3,916	1,157	22%	73%	30%	13%	8%	0.26	16.54	2.38
12	HAH	Logistics đường bộ & đường biển	2,778	3,206	1,051	64%	34%	33%	34%	20%	0.45	3.34	1.14
13	ACV	Hỗ trợ hãng hàng không	183,971	13,834	7,127	191%	915%	52%	17%	12%	0.26	25.86	4.21
14	SCS	Hỗ trợ hãng hàng không	7,179	851	646	1%	-31%	76%	48%	43%	0.00	11.72	4.90

* Công ty âm VCSH

Cập nhật đến ngày 06/02/2023

Mua

(Báo cáo cập nhật)

Giá mục tiêu (12 months) VND 50,200

Giá hiện tại (06/02/2023) VND 39,500

Suất sinh lời(%) 27%

VNINDEX 1,1089

HNXINDEX 214

Vốn hóa (nghìn tỷ VND) 2,779

SLCP lưu hành (triệu CP) 70

Tự do giao dịch (triệu CP) 42

52-tuần cao (VND) 92,900

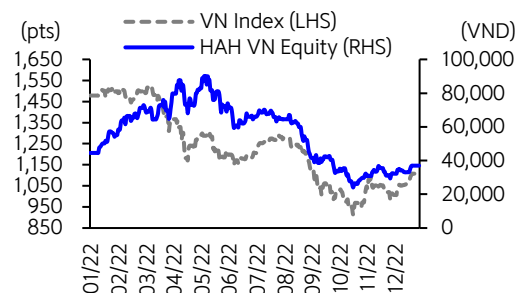
52-tuần thấp (VND) 22,400

KLGD bình quân 90 ngày (triệu CP) 2.08

GTGD bình quân 90 ngày (tỷ VND) 63

Cổ đông (%)	CTCP Đầu tư và Vận tải Hải Hà	12%
	CTCP Đầu tư Sao Á D.C	9%

Biến động giá	3M	6M	12M
Tuyệt đối (%)	8.8	-42.5	-13.8
Tg đổi với VN-Index (%)	3.3	-36.1	10.0



Doanh nghiệp vận tải tàu container hàng đầu Việt Nam

Luận điểm đầu tư

➤ Xuất nhập khẩu tăng trưởng thúc đẩy ngành vận tải biển

Động lực chính cho xuất nhập khẩu của Việt Nam trong tương lai là các hiệp định kinh tế như EVFTA và RCEP cũng như nguồn vốn FDI tăng trưởng. Trong năm 2022, nhập khẩu tăng 8.4% và xuất khẩu tăng 10.6%. Chính phủ cũng đặt kế hoạch tăng trưởng xuất khẩu 7.5% trong giai đoạn 2023-2025 và 4.5-5.5% trong giai đoạn 2025-2030.

➤ Đầu tư mạnh mẽ đội tàu container

Hải An tiếp tục có sự đầu tư đáng kể cho đội tàu của mình với 5 tàu giai đoạn 2023 – 2025 tăng từ 10 lên 15 tàu. Tàu mới sẽ có trọng tải lớn hơn, tuổi tàu thấp hơn, qua đó nâng cao hiệu quả đáng kể.

➤ Hợp tác với hãng tàu top 10 thế giới

Việc hợp tác với hãng tàu top 10 - Zim sẽ giúp Hải An khai thác hiệu quả các tuyến vận tải quốc tế. Hơn nữa, Hải An có thể tận dụng cơ hội này để cho thuê tàu của họ và tăng hiệu quả sử dụng tàu.

Cập nhật khuyến nghị MUA với giá mục tiêu VND 50,200 dựa trên phương pháp DCF và P/E

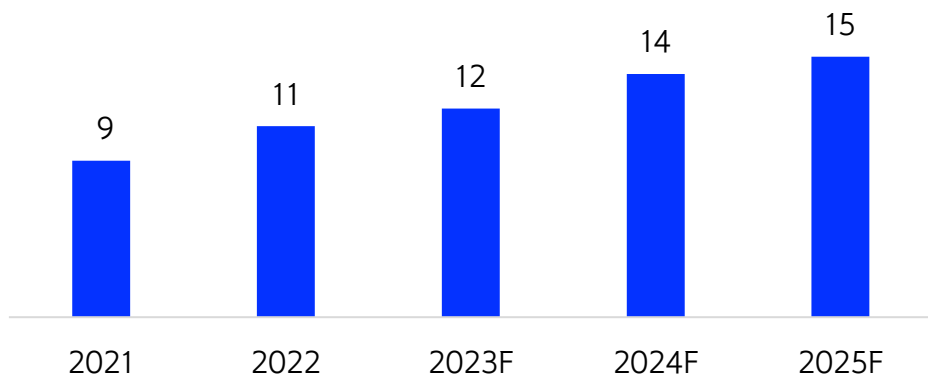
Rủi ro đầu tư: (1) Rủi ro liên quan đến tình hình kinh tế thế giới (yếu tố như chiến tranh, dịch bệnh),

(2) Giá cước vận tải đường biển thế giới giảm,

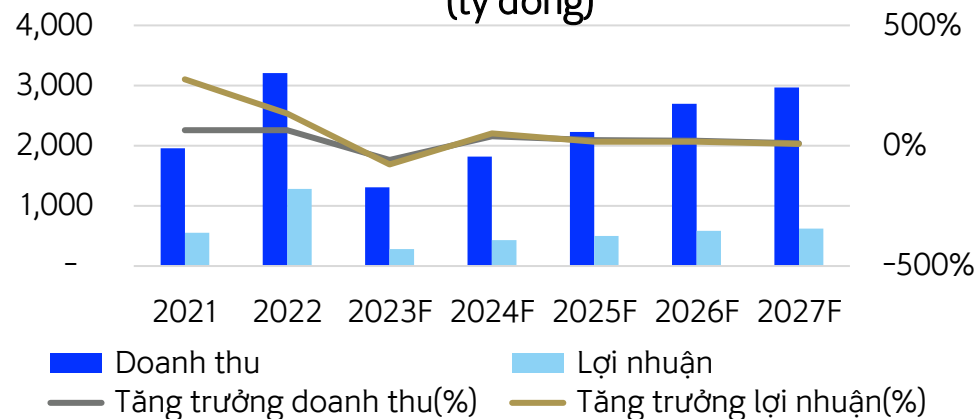
(3) Giá dầu tăng mạnh khiến chi phí vận chuyển tăng.

Năm	2022	2023F	2024F	2025F	2026F
Doanh thu (tỷ VND)	3,206	1,306	1,820	2,229	2,696
LN HKKD (tỷ VND)	1,308	272	452	538	636
LNST (tỷ VND)	1,282	284	430	501	582
EPS (đồng)	14,750	3,262	4,944	5,760	6,692
BPS (đồng)	41,769	44,032	47,975	52,736	58,427
Biên LN HKKD (%)	41%	21%	25%	24%	24%
Biên LNST (%)	40%	22%	24%	22%	22%
ROE (%)	35%	7%	10%	11%	11%
PER (x)	2.43	11.43	7.54	6.48	5.57
PBR (x)	0.79	0.85	0.78	0.71	0.64
EV/EBITDA (x)	2.32	4.23	3.23	2.74	2.45

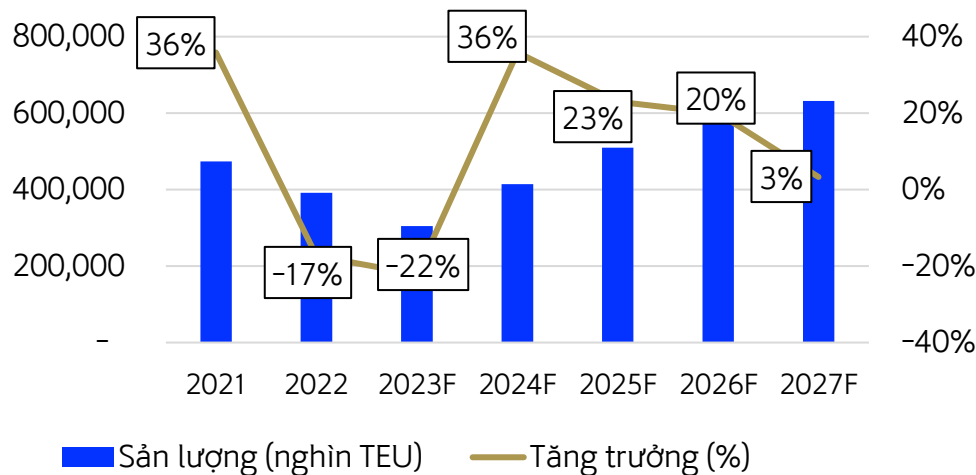
Dự phóng sản lượng số lượng tàu HAH



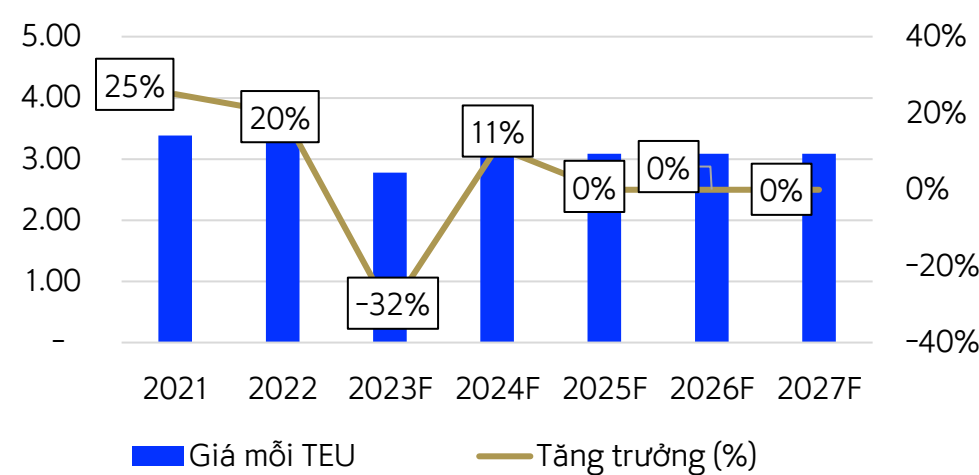
Dự phóng doanh thu và lợi nhuận HAH (tỷ đồng)



Dự phóng sản lượng vận tải HAH



Dự phóng giá 1 TEU (triệu đồng)



Nguồn: Báo cáo HAH & Chứng khoán Shinhan Việt Nam

Định giá HAH

Phương pháp	Tỷ trọng	Giá
FCFF	80%	58,500
P/E	20%	17,000
Giá mục tiêu		50,200
Giá hiện tại		39,500
Tăng trưởng (%)		27%

Biến	Giá trị
D/E	50%
Beta	0.95
Lãi suất phi rủi ro	5.00%
Chi phí VCSH	18.40%
Chi phí lãi vay	6.00%
Thuế	20.00%
WACC	13.84%
Tỷ lệ chiết khấu	13.84%

	2019	2020	2021	2022
P/E	4.71	6.17	7.24	2.43
Trung bình	5.14			
P/E mục tiêu	5.14			
EPS forward	3,300			
Giá mục tiêu (VND/cp)	17,000			

Đơn vị: Tỷ đồng	2023F	2024F	2025F	2026F	2027F
EBIT*(1-Tax rate)	334	463	542	631	677
Khấu hao	417	514	612	653	690
Trừ: Thay đổi vốn lưu động	495	40	(70)	(10)	44
Trừ: Vốn đầu tư	(1,347)	(1,369)	(696)	(345)	(363)
Dòng tiền tự do (FCFF)	(101)	(352)	387	929	1,048
Tốc độ tăng trưởng dài hạn	-	-	-	-	-
Lãi suất chiết khấu	-	-	-	-	-
Giá trị cuối cùng	-	-	-	-	7,570
Giá trị hiện tại của dòng tiền tự do	(78)	(238)	230	486	4,507
Giá trị doanh nghiệp	4,907	-	-	-	-
- Nợ	1,322	-	-	-	-
+ Tiền và tương đương tiền	485	-	-	-	-
Giá trị vốn chủ sở hữu	4,070	-	-	-	-
Giá mục tiêu (VND/cp)	58,500				

Năm giữ

(Báo cáo cập nhật)

Giá mục tiêu (12 months) VND 59,700

Giá hiện tại (06/02/2023) VND 56,200

Suất sinh lời (%) 6%

VNINDEX 1,1089

HNXINDEX 214

Vốn hóa (nghìn tỷ VND) 15,642

SLCP lưu hành (triệu CP) 301

Tự do giao dịch (triệu CP) 289

52-tuần cao (VND) 62,200

52-tuần thấp (VND) 36,400

KLGD bình quân 90 ngày (triệu CP) 0.67

GTGD bình quân 90 ngày (tỷ VND) 26

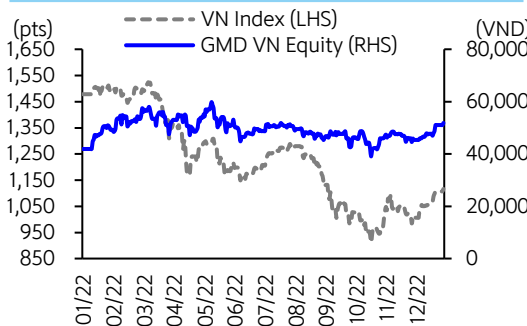
VI FUND II, L.P 14.22%

Cổ đông (%)
 Công ty TNHH
 SSJ Consulting
 (Việt Nam) 9.85%

Biến động giá 3M 6M 12M

Tuyệt đối (%) 13.1 3.8 22.7

Tg đối với VN-Index (%) 7.5 10.3 46.5



Công ty logistic hàng đầu Việt Nam

Luận điểm đầu tư

➤ **Xuất nhập khẩu tăng trưởng kéo theo nhu cầu tăng trưởng ngành cảng biển**

Xuất nhập khẩu của Việt Nam sẽ được thúc đẩy bởi các hiệp định kinh tế như EVFTA và RCEP, cũng như tăng trưởng vốn FDI. Hoạt động xuất nhập khẩu sẽ làm tăng nhu cầu đối với hoạt động bốc xếp hàng hóa tại bến cảng.

➤ **Sở hữu mạng lưới cảng biển tại các vị trí chiến lược khắp cả nước**

Gemadept sở hữu 8 cảng, chủ yếu tại Hải Phòng và Bà Rịa Vũng Tàu. Kết hợp với kinh nghiệm nhiều năm và công nghệ vượt trội, Gemadept có lợi thế cạnh tranh đáng kể trong lĩnh vực khai thác cảng. Gemadept vận hành 19 trung tâm phân phối logistic trên cả nước, là đơn vị dẫn đầu trong lĩnh vực logistic.

➤ **Kế hoạch đầu tư mạnh mẽ vào các cảng mới giúp tăng đáng kể công suất hiện tại**

Gemadept tiếp tục khẳng định vị thế với các dự án được đầu tư mạnh mẽ như dự án cảng quốc tế Gemalink giai đoạn 2 giúp nâng tổng công suất lên 3 triệu TEU và dự án cảng Nam Đình Vũ giai đoạn 2 và 3 nâng tổng công suất lên 1.5 triệu TEU. Hai dự án này được kỳ vọng sẽ tăng gấp đôi công suất hiện tại của Gemadept trong tương lai.

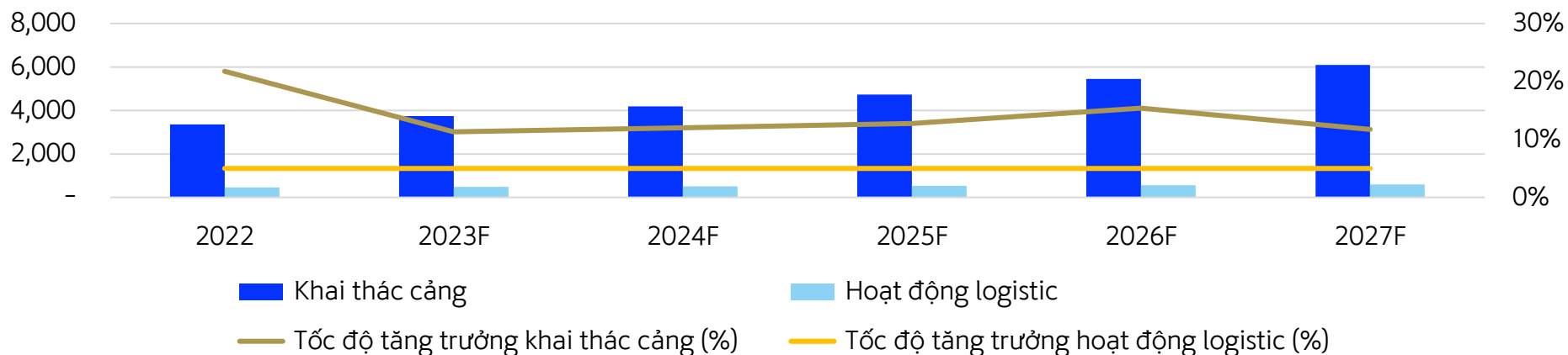
Cập nhật khuyến nghị MUA với giá mục tiêu 59,700 đồng dựa trên phương pháp DCF và P/E

Rủi ro đầu tư: (1) Rủi ro liên quan đến tình hình kinh tế thế giới

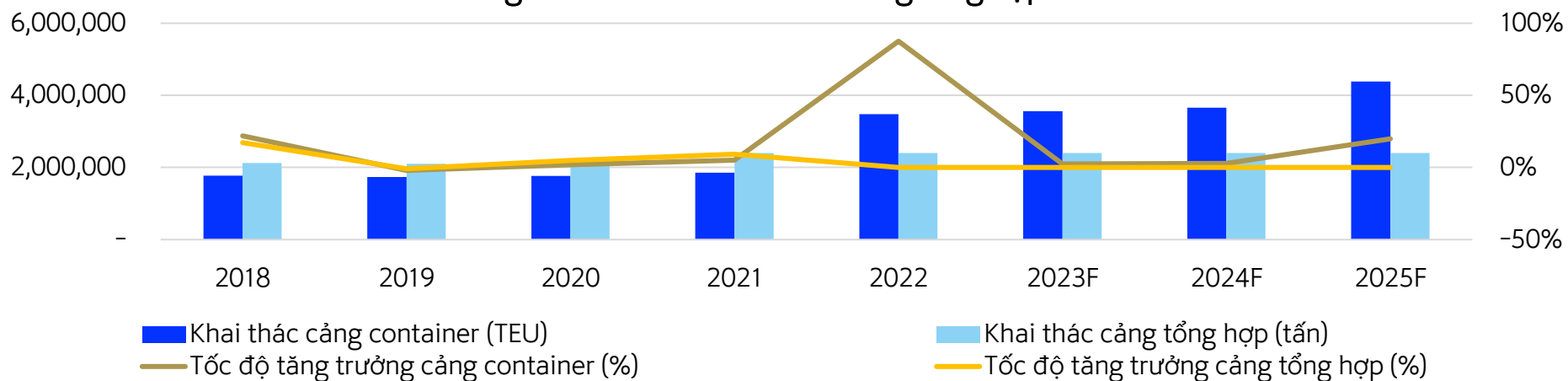
(2) Nhu cầu xuất nhập khẩu giảm

Năm	2022	2023F	2024F	2025F	2026F
Doanh thu (tỷ VND)	3,916	4,233	4,707	5,268	6,024
LN HỖKD (tỷ VND)	1,357	1,564	1,655	2,023	2,858
LNST (tỷ VND)	1,157	1,309	1,382	1,695	2,412
EPS (đồng)	3,037	3,735	3,945	4,838	6,883
BPS (đồng)	24,246	35,560	38,305	41,942	47,625
Biên LN HỖKD (%)	35%	37%	35%	38%	47%
Biên LNST (%)	30%	31%	29%	32%	40%
ROE (%)	13%	11%	10%	12%	14%
PER (x)	23.28	13.07	12.37	10.09	7.09
PBR (x)	2.01	1.37	1.27	1.16	1.02
EV/EBITDA (x)	12.46	8.48	7.29	6.98	5.65

Doanh thu mảng Khai thác cảng và Logistic của GMD (tỷ đồng)

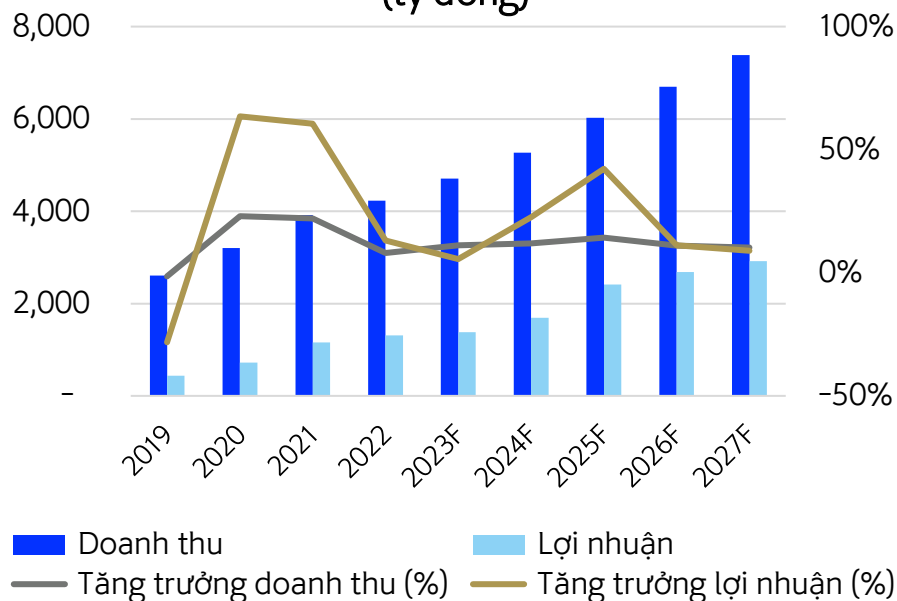


Cảng container và Khai thác cảng tổng hợp của GMD



Nguồn: GMD report & Chứng khoán Shinhan Việt Nam

Dự báo doanh thu và lợi nhuận của GMD
(tỷ đồng)



Phương pháp	Tỷ trọng	Giá
Cộng từng phần	80%	59,000
P/E	10%	67,100
P/B	10%	57,500
Giá mục tiêu		59,700
Giá hiện tại		56,200
Tăng trưởng		6%

	2023F	2024F	2025F	2026F	2027F
EBIT*(1-Tax rate)	1,031	1,190	1,265	1,483	1,676
Khấu hao	474	477	611	658	698
Trừ: Thay đổi vốn lưu động	-389	-118	-139	-239	-294
Trừ: Vốn đầu tư	-676	-1,257	-717	-460	-514
Dòng tiền tự do (FCFF)	441	292	1,020	1,441	1,566
Tốc độ tăng trưởng dài hạn	0%	-	-	-	-
Lãi suất chiết khấu	13%	-	-	-	-
Giá trị cuối cùng	-	-	-	-	18,309
Giá trị hiện tại của dòng tiền tự do	391	231	713	895	7,163
Giá trị doanh nghiệp	9,487	-	-	-	-
- Nợ	2,050	-	-	-	-
+ Tiền và tương đương tiền	1,378	-	-	-	-
Giá trị vốn chủ sở hữu (chưa bao gồm Gemalink và cty liên doanh liên kết)	8,815	-	-	-	-
Giá trị vốn cổ phần tại Gemalink	3,776				
Giá trị vốn cổ phần tại SCS	2,826				
Giá trị vốn cổ phần tại các công ty khác	803				
Giá trị vốn cổ phần mảng cao su và bất động sản	1,558				
Tổng giá trị vốn chủ sở hữu	17,778				
Giá mục tiêu (VND/cp)	59,000				

Công ty	Mã	Vốn hóa (tỷ VND)	P/E	P/B	ROE	ROA
CTCP GEMADEPT	GMD	16,937	18.15	2.16	13%	8%
CTCP CẢNG HẢI PHÒNG	PHP	5,623	9.99	1.28	13%	9%
CTCP CẢNG ĐÀ NẴNG	CDN	2,851	9.82	1.68	18%	13%
CTCP CẢNG ĐỒNG NAI	PDN	2,574	13.55	3.14	25%	16%
CTCP ĐẦU TƯ CẢNG ĐÌNH VŨ	DVP	1,904	7.42	1.63	22%	20%
CTCP ĐẠI LÝ GIAO NHẬN VẬN TẢI XẾP DỠ TÂN CẢNG	TCL	1,040	10.17	2.21	21%	13%
CTCP CẢNG CÁT LÁI	CLL	945	10.67	1.67	16%	13%
CTCP VẬN CHUYỂN CONTAINER VIỆT NAM	VSC	3,607	10.87	1.56	16%	13%
CTCP CẢNG SÀI GÒN	SGP	2,811	4.77	1.75	39%	17%
Trung bình		4,255	10.60	1.90	20%	14%
Median		2,811	9.66	1.86	21%	14%
P/E và P/B mục tiêu			17.00	1.50		
GMD EPS Forward			3,945	38,305		
Giá mục tiêu (VND/cp)			67,100	57,500		



Thông báo tuân thủ

- Tôi/chúng tôi, với tư cách là chuyên viên/các chuyên viên chuẩn bị bản báo cáo này, cam kết nội dung trình bày ở trên phản ánh chính xác quan điểm của tôi/chúng tôi về các chủ đề chứng khoán và tổ chức phát hành được thảo luận trong bài nghiên cứu. Hơn nữa, tôi/chúng tôi cũng xác nhận rằng bài báo cáo này được soạn thảo mà không phải chịu bất kỳ áp lực hoặc sự can thiệp bất hợp lý nào từ bên ngoài.
- Bản báo cáo này là tài liệu tham khảo cho đầu tư dựa trên các dữ liệu trong quá khứ, vì thế những biến động giá cổ phiếu trong tương lai có thể khác với các xu hướng đã được hình thành.
- Các dữ liệu này phản ánh chính xác quan điểm của người phụ trách nghiên cứu và phân tích về chứng khoán của doanh nghiệp, nhưng các quan điểm và những ước tính này có thể có sai sót. Vì vậy, việc lựa chọn cổ phiếu và đưa ra quyết định đầu tư cuối cùng nên phụ thuộc vào chính mỗi nhà đầu tư.
- Các dữ liệu nghiên cứu và phân tích chỉ được gửi tới cho khách hàng của chúng tôi, do đó không được phép sao chép, chuyển tiếp, hay gửi lại cho các đơn vị khác trong mọi trường hợp mà chưa được sự cho phép của chúng tôi.

Miễn trừ trách nhiệm

- Báo cáo phân tích này và các tài liệu marketing dành cho thị trường / chứng khoán Việt Nam được thực hiện và phát hành bởi Phòng Phân Tích của Công ty Chứng Khoán Shinhan Việt Nam, công ty được cấp giấy phép đầu tư của Ủy ban Chứng khoán Nhà nước Việt Nam. Chuyên viên phân tích, người thực hiện và phát hành báo cáo phân tích này và các tài liệu marketing, được cấp chứng chỉ hành nghề và được quản lý bởi UBCKNN Việt Nam. Báo cáo này không được sao chụp, nhân bản hoặc xuất bản (toàn bộ hoặc từng phần) hoặc tiết lộ cho bất kỳ người nào khác mà không được sự chấp thuận bằng văn bản của Công ty Chứng Khoán Shinhan Việt Nam.
- Báo cáo này được viết nhằm mục đích chỉ cung cấp thông tin. Bản báo cáo này không nên và không được diễn giải như một đề nghị mua hoặc bán hoặc khuyến khích mua hoặc bán bất cứ khoản đầu tư nào. Khi xây dựng bản báo cáo này, chúng tôi hoàn toàn đã không cân nhắc về các mục tiêu đầu tư, tình hình tài chính hoặc các nhu cầu cụ thể của các nhà đầu tư. Cho nên khi đưa ra các quyết định đầu tư cho riêng mình, các nhà đầu tư nên dựa vào đánh giá cá nhân hoặc tư vấn của chuyên gia tư vấn tài chính độc lập của mình và tùy theo tình hình tài chính cá nhân, mục tiêu đầu tư và các quan điểm thích hợp khác trong từng hoàn cảnh. Công ty Chứng Khoán Shinhan Việt Nam không đảm bảo nhà đầu tư sẽ đạt được lợi nhuận hoặc được chia sẻ lợi nhuận từ các khoản đầu tư. Công ty Chứng Khoán Shinhan Việt Nam, hoặc các bên liên quan, và các nhân sự cấp cao, giám đốc và nhân viên tuyên bố miễn trừ trách nhiệm với các khoản lỗ hoặc tổn thất liên quan đến việc sử dụng toàn bộ hoặc một phần báo cáo này. Thông tin và nhận định có thể thay đổi bất cứ lúc nào mà không cần báo trước và có thể khác hoặc ngược với quan điểm được thể hiện trong các mảng kinh doanh khác của Công ty Chứng Khoán Shinhan Việt Nam. Quyết định đầu tư cuối cùng phải dựa trên các đánh giá cá nhân của khách hàng, và báo cáo phân tích này và các tài liệu marketing không thể được sử dụng như là chứng cứ cho các tranh chấp pháp lý liên quan đến các quyết định đầu tư.
- Bản quyền © 2020 của Công ty Chứng Khoán Shinhan Việt Nam. Báo cáo này không được sao chụp, nhân bản hoặc xuất bản (toàn bộ hoặc từng phần) hoặc tiết lộ cho bất kỳ người nào khác mà không được sự chấp thuận bằng văn bản của Công ty Chứng Khoán Shinhan Việt Nam.



Shinhan
Securities