

NGÀNH VẬN TẢI BIỂN

Đà tăng chứng lại

Triển vọng: **Trung lập**

Khuyến nghị: **Tích cực**



Trải nghiệm ngay ứng
dụng ABS invest



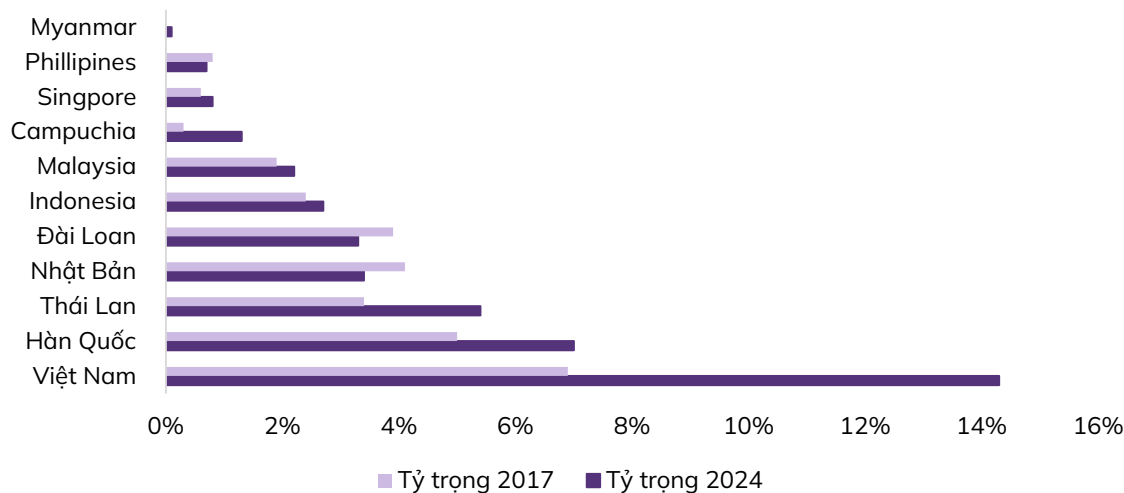
Trải nghiệm ngay bằng giá
ABS Web Trading



➤ NGÀNH VẬN TẢI BIỂN TRONG NĂM 2024 TĂNG TRƯỞNG TÍCH CỰC

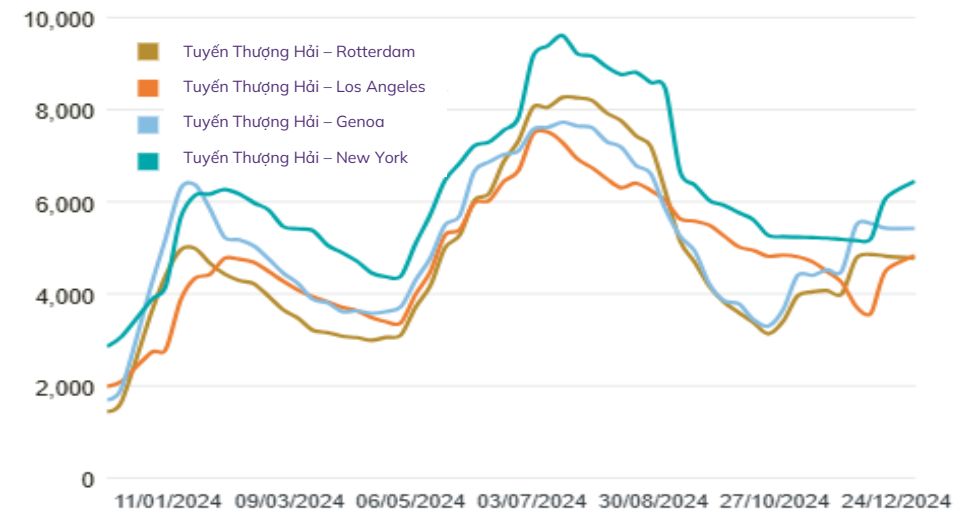
- **Sản lượng vận tải trong năm 2024 tăng trưởng tích cực.** Theo Cục Hàng hải Việt Nam, khối lượng hàng hóa thông qua cảng biển Việt Nam do đội tàu biển Việt Nam vận chuyển năm 2024 ước đạt 140,9 triệu tấn, tăng 3% so với cùng kỳ năm 2023. Trong đó, riêng hàng container đạt 3,04 triệu TEU, tăng 11% svck.
- **Giá cước vận tải neo cao ở hầu hết các mảng vận tải, đặc biệt là mảng container, do ảnh hưởng bởi biến động địa chính trị, gián đoạn chuỗi cung ứng.** Từ đầu tháng 5 đến giữa tháng 7 năm 2024, giá cước vận tải biển đã tăng 119% do các cuộc tấn công của phiến quân Houthis vào các tàu thương mại và tàu chở dầu di chuyển qua biển Đỏ và kênh đào Suez. Điều này buộc nhiều công ty vận tải biển tuyến Á - Âu phải thay đổi lộ trình, đi vòng qua Mũi Hảo Vọng ở Nam Phi, dẫn đến việc tăng khoảng cách và thời gian vận chuyển.
- **Đội tàu biển Việt Nam mở rộng tích cực trong năm 2024.** Số lượng tàu biển tính đến hết năm 2024 đạt 1.490 tàu (+3% svck), tổng tải trọng khoảng 11,4 triệu DWT (+6,5% svck). Đội tàu hiện đang xếp hạng thứ 3 trong khu vực ASEAN và thứ 22 trên thế giới.
- **Tuy nhiên, thị phần vận tải của doanh nghiệp Việt Nam vẫn cần được cải thiện.** Về hàng xuất nhập khẩu, thị phần của đội tàu biển Việt Nam đảm nhận từ năm 2019 đến 2024 chỉ dao động từ 5- 8,25%, trung bình đạt 6,4%/năm. Các hãng tàu nước ngoài đảm nhận hơn 90% thị phần hàng hóa xuất nhập khẩu. Về hàng nội địa, đội tàu mang cờ quốc tịch Việt Nam đã đảm nhận được gần 100% lượng hàng vận tải nội địa bằng đường biển (trừ một số tàu chuyên dụng như LPG, xi măng rời).

Lượng container vận chuyển từ châu Á sang Mỹ theo quốc gia (không bao gồm Trung Quốc)



Nguồn: Lynerlytica, ABS Research

Giá cước vận tải container WCI trong năm 2024 (USD/cont40ft)



Nguồn: Drewry, ABS Research

➤ NHU CẦU VẬN TẢI BIỂN CÓ KHẢ NĂNG TĂNG TRƯỞNG

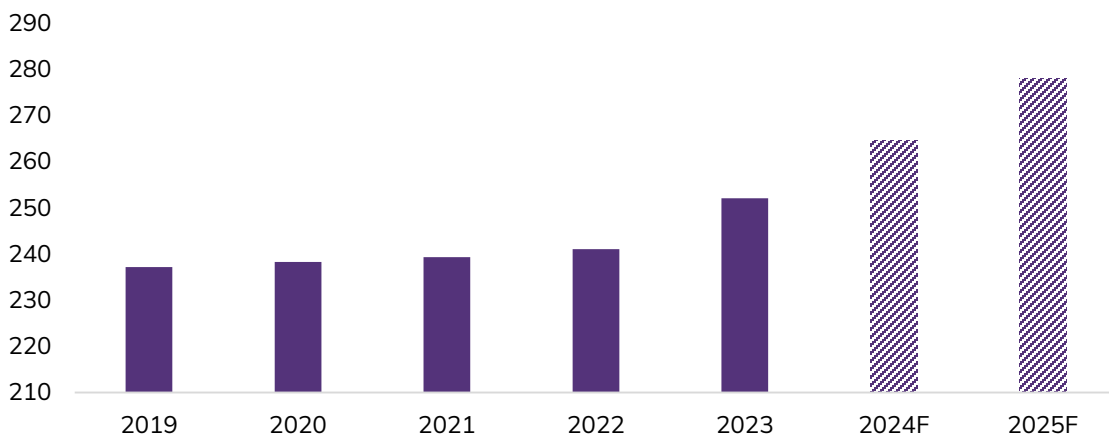
CHÚNG TÔI CHO RẰNG NGÀNH VẬN TẢI BIỂN NĂM 2025 SẼ TIẾP TỤC ĐÀ TĂNG TRƯỞNG DO DỰ BÁO SẢN LƯỢNG VẬN CHUYỂN VÀ GIÁ CƯỚC TIẾP TỤC GIA TĂNG, NHƯNG TỐC ĐỘ TĂNG SẼ CÓ PHẦN CHỮNG LẠI.

➤ Các yếu tố hỗ trợ gia tăng sản lượng hàng hóa vận tải bao gồm:

- Về thị trường nội địa: Kinh tế Việt Nam phấn đấu tăng trưởng 8% trong năm 2025. Đặc biệt, giải ngân vốn đầu tư công và phát triển hạ tầng tiếp tục được chú trọng với hàng loạt dự án đường cao tốc, sân bay, cảng biển, v.v; gia tăng nhu cầu vận tải nguyên vật liệu, hàng rời.
- Về thị trường xuất nhập khẩu: Các nền kinh tế lớn phục hồi, trong đó tỷ lệ tăng trưởng GDP tại Mỹ, Châu Âu và Trung Quốc dự báo đạt lần lượt là 2,2%, 1,2% và 4,5% theo IMF; hỗ trợ tăng trưởng nhu cầu hàng hóa. Ngoài ra, tăng trưởng dòng vốn FDI, với giá trị giải ngân trong năm 2025 dự báo vượt 30 tỷ USD, theo đó tiếp tục thúc đẩy hoạt động xuất nhập khẩu.
- Xu hướng tích trữ hàng tồn kho trước khi chính sách Thuế quan Trump 2.0 được áp dụng.

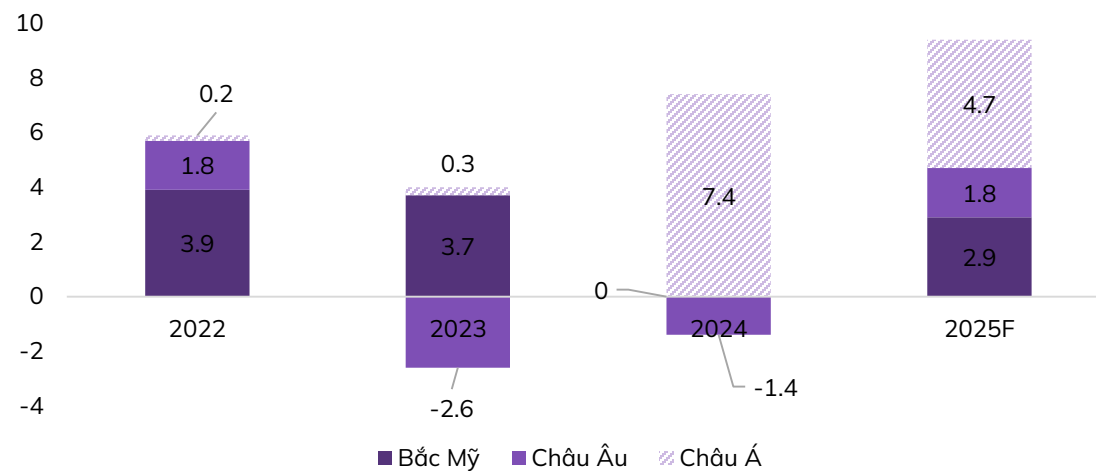
➤ Theo Tổ chức Thương mại thế giới WTO, khối lượng thương mại hàng hóa toàn cầu sẽ tăng trưởng 3,0% vào năm 2025. Trong đó, dự báo tăng trưởng xuất khẩu từ các nước châu Á tăng trưởng đạt 4,7%. Với sự tham gia ngày càng sâu rộng trong chuỗi cung ứng thế giới, ngành vận tải biển Việt Nam sẽ hưởng lợi nhờ gia tăng nhu cầu vận chuyển hàng hóa toàn cầu.

Sản lượng container thông cảng Việt Nam theo năm (triệu tấn)



Nguồn: Cục Hàng hải, ABS Research

Dự báo tăng trưởng hàng hóa xuất khẩu theo khu vực (%)

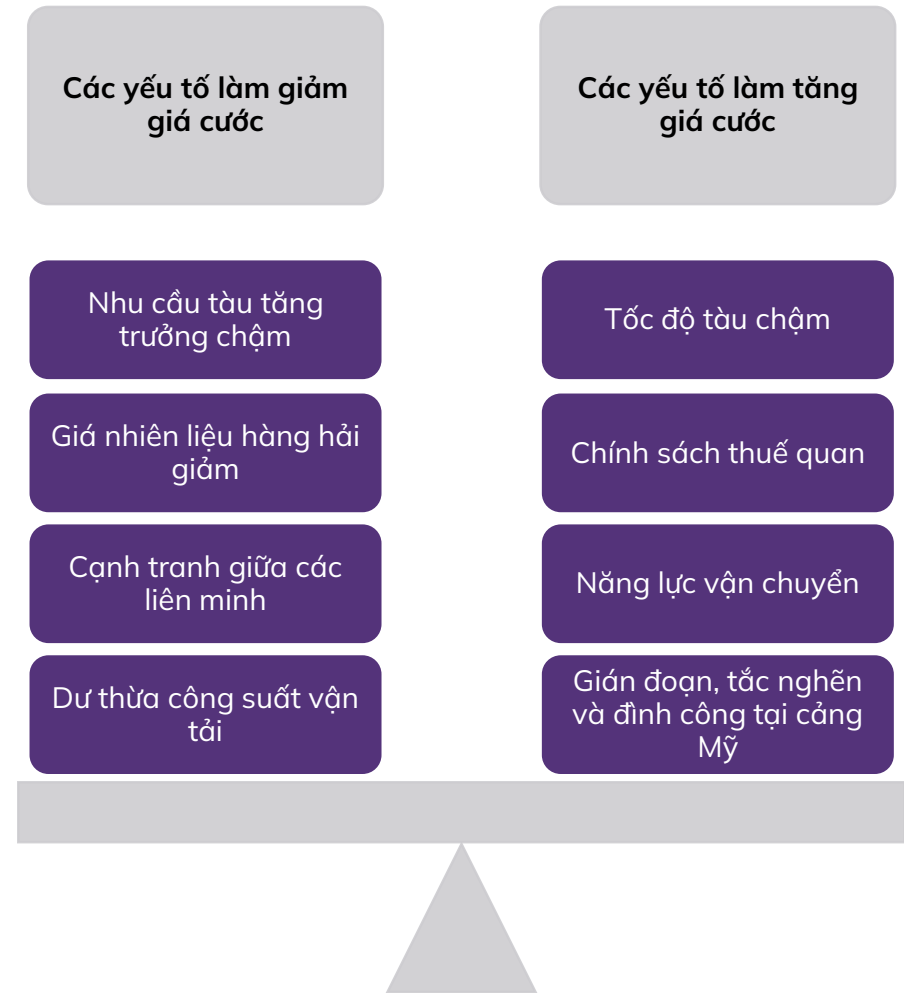


Nguồn: WTO, ABS Research 2

➤ GIÁ CƯỚC VẬN TẢI KHÓ CÓ KHẢ NĂNG TĂNG TRƯỞNG MẠNH

- Theo nhận định từ Hiệp hội Logistics TP. Hồ Chí Minh vào tháng 11/2024, giá cước vận tải khó có khả năng tăng mạnh trong năm 2025 nhưng vẫn có thể tăng trong một số thời điểm nhất định, đặc biệt trong mùa cao điểm hoặc xảy ra gián đoạn chuỗi cung ứng.
- Các yếu tố chính gây ảnh hưởng đến giá cước vận tải biển bao gồm:
 - **Áp lực dư cung.** Việc mua thêm hàng tàu mới giúp các công ty gia tăng công suất, tuy nhiên cũng gây áp lực nguồn cung và gia tăng cạnh tranh mạnh mẽ giữa các hãng vận tải. Trong năm 2025, theo nhận định mới nhất từ BIMCO, dự báo tăng trưởng nguồn cung đội tàu thế giới đạt 6%, trong khi nhu cầu chỉ tăng 3%.
 - **Rủi ro gián đoạn chuỗi cung ứng do đình công và xung đột địa chính trị.** Cuộc đình công ba ngày của Hiệp hội Longshoremen Quốc tế (ILA) vào tháng 10 đã đẩy lên lo ngại về các gián đoạn tiếp theo, với khả năng sẽ có thêm các cuộc đình công vào tháng 1. Những sự kiện này có thể gây ra áp lực lên các mức giá giao ngay trên nhiều tuyến vận tải đến bờ Đông nước Mỹ. Ngoài ra, những căng thẳng chưa được giải quyết tại các khu vực như Biển Đỏ và Vịnh Persia khiến các tàu phải di chuyển quãng đường dài hơn, làm gia tăng giá cước.
 - **Chính sách thuế quan.** Các chính sách về thuế quan, đặc biệt là của Hoa Kỳ áp đặt lên hàng hóa Trung Quốc, có thể khiến các nhà vận chuyển phải đẩy nhanh việc nhập khẩu, làm tăng tạm thời giá vận tải, nhất là đối với các tuyến xuyên Thái Bình Dương.
 - **Thay đổi liên minh các hãng tàu.** Sự xuất hiện của liên minh vận tải biển mới (Gemini Cooperation) và chiến lược hợp tác của hãng tàu MSC sẽ tạo ra những thay đổi đáng kể trong mạng lưới dịch vụ vận tải biển.

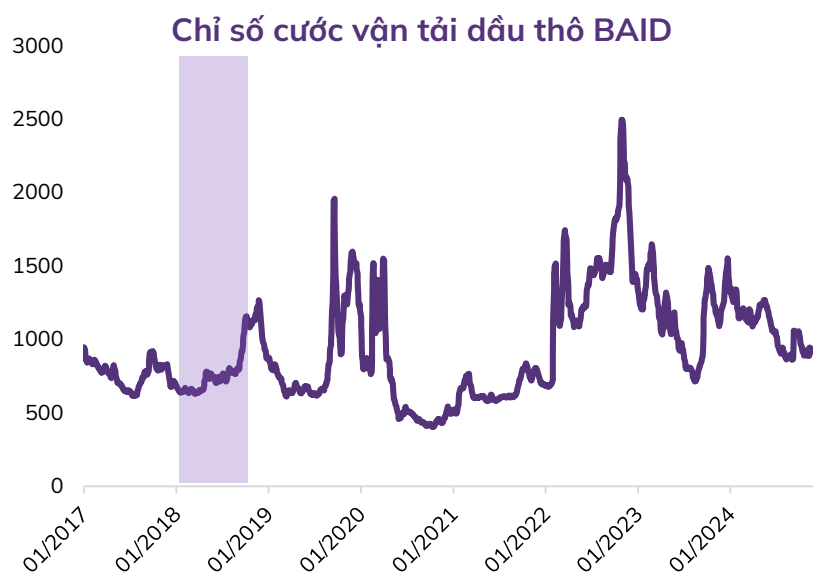
Các yếu tố tác động lên giá cước vận tải trong năm 2025



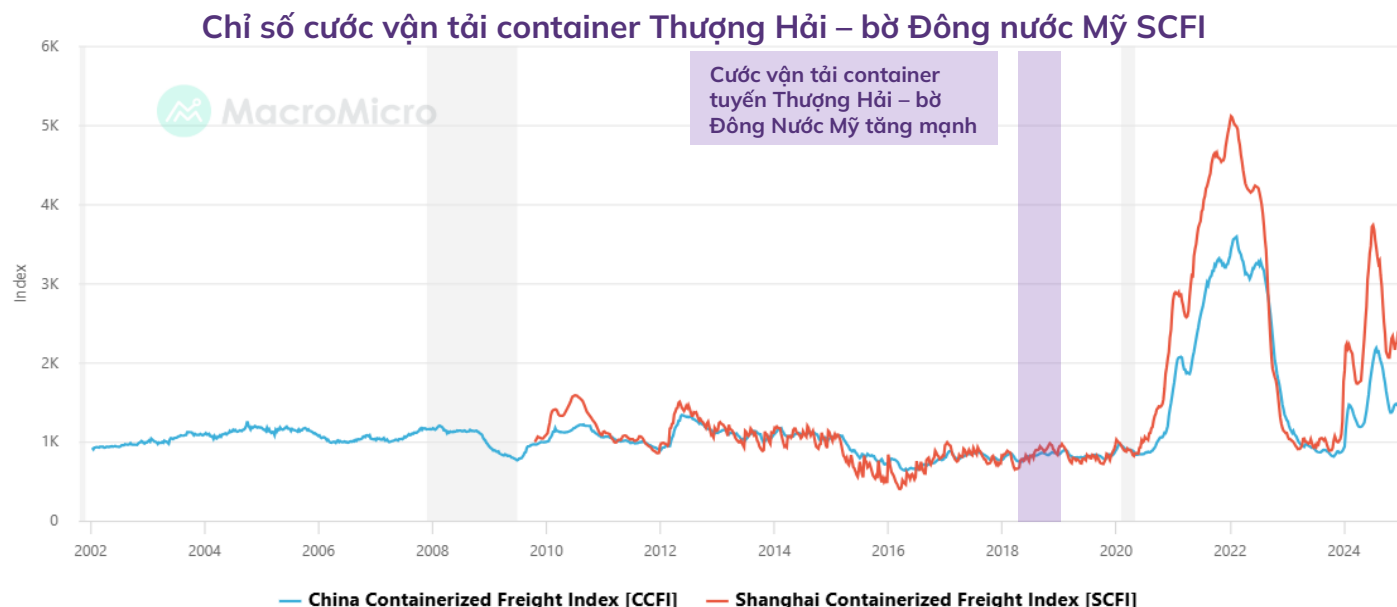
Nguồn: Drewry, ABS Research

➤ CHÍNH SÁCH THUẾ QUAN TRUMP 2.0 ẢNH HƯỞNG TRONG NGẮN HẠN

- Giá cước vận tải container có thể tăng trong ngắn hạn dưới tác động từ chính sách thuế quan của tổng thống Donald Trump nhờ xu hướng tích trữ hàng tồn kho trước khi các chính sách thuế được áp dụng.
- Trong nhiệm kỳ lần I, bắt đầu từ năm 2018, tổng thống Donald Trump đã áp mức thuế bổ sung 10-20% cho hàng hóa nhập khẩu từ Trung Quốc. Dữ liệu lịch sử cho thấy, cũng kể từ đầu năm 2018, giá cước vận chuyển container xuất khẩu từ Thượng Hải SCFI đến bờ Đông Mỹ đã tăng mạnh xấp xỉ 52% vào tháng 11/2018 so với mức thấp nhất vào tháng 3/2018.
- Trong nhiệm kỳ mới, Trump đề xuất mức thuế quan rất cao 60-100% cho hàng hóa Trung Quốc và mức thuế 10-20% cho mọi mặt hàng nhập khẩu. Chúng tôi cho rằng giá cước vận tải container sẽ có xu hướng tăng trong nửa đầu năm 2025 nhờ gia tăng cả hoạt động xuất khẩu và nhập khẩu từ Trung Quốc để tránh mức thuế quan cao trước khi các chính sách thuế được áp dụng. Ngoài ra, thời gian định hạn cho thuê tàu cũng được dự báo sẽ kéo dài hơn nhằm giảm thiểu rủi ro, dẫn đến nguồn cung tàu giảm, gia tăng giá cước. Do đó, các hãng vận chuyển sẽ có nhiều lợi thế hơn khi đàm phán được mức giá định hạn cao trong năm 2025.
- Chính sách Trump 2.0 dự báo có thể tác động tích cực nhẹ lên giá dầu: Ở nhiệm kỳ mới, Trump đẩy mạnh khai thác nhiên liệu hóa thạch và tăng xuất khẩu dầu thô của Mỹ, do đó dự kiến nâng nhu cầu vận chuyển tấn-dặm. Tuy nhiên, giá dầu dự báo suy yếu do cung vượt cầu có thể gây rủi ro cho các hãng vận tải dầu thô và dầu thành phẩm.



Nguồn: Investing, ABS Research



Nguồn: MacroMicro, ABS Research

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

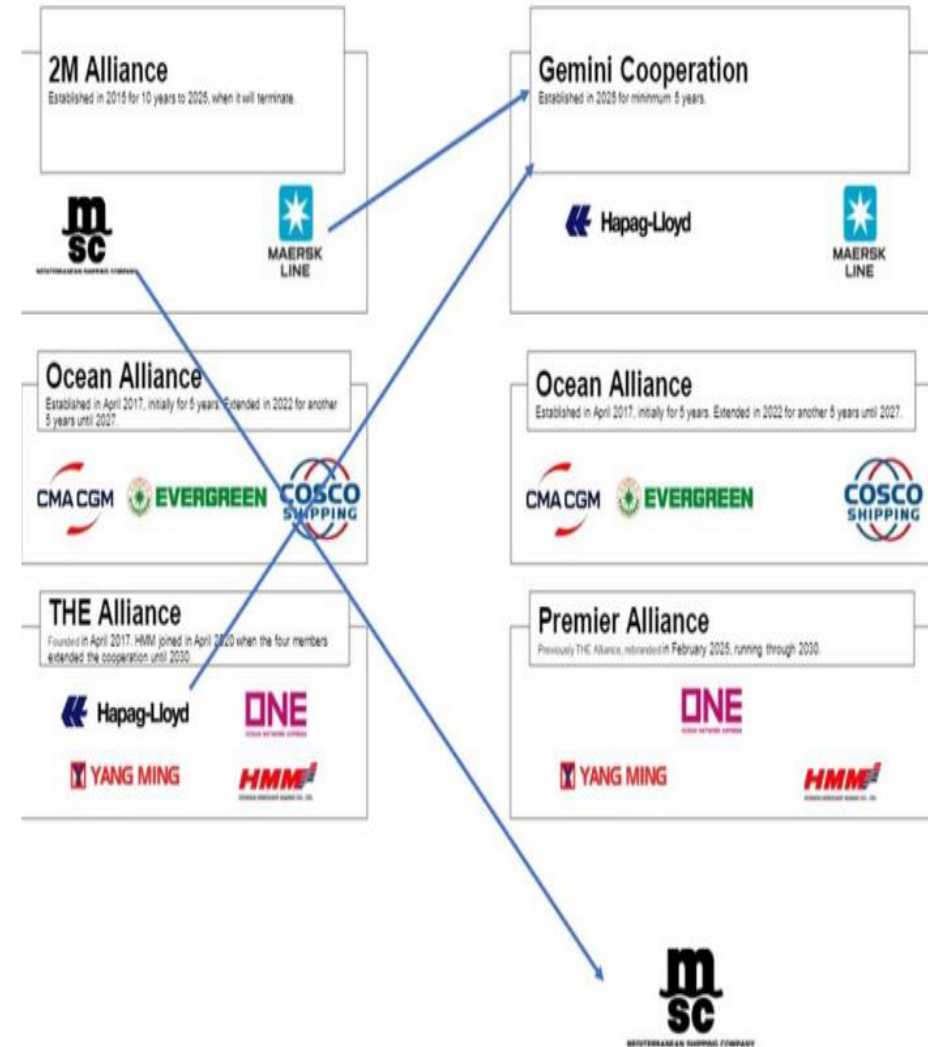
NGOÀI RA, VIỆC THAY ĐỔI LIÊN MINH CÁC HÃNG TÀU SẼ LÀM THAY ĐỔI CẤU TRÚC THỊ PHẦN, ẢNH HƯỞNG ĐẾN GIÁ CƯỚC

- Cụ thể, liên minh 2M và THE Alliance tan rã. Ba liên minh hoạt động trong năm 2025 là Gemini Cooperation, Ocean Alliance và Premier Alliance cùng MSC sẽ đứng ra hoạt động riêng biệt. Sự thay đổi này sẽ dẫn đến thiết lập lại các tuyến vận tải biển khi các liên minh chuyển đổi cho nhau. Giá cước do đó cũng sẽ có những biến đổi do gia tăng áp lực cạnh tranh giữa các hãng tàu.
- Sau khi thay đổi liên minh, các hãng tàu có sự thay đổi trong hoạt động cập cảng làm hàng, gây ảnh hưởng lên sản lượng container khai thác ở từng khu vực. **Có thể thấy, số lượng tuyến và dịch vụ khai thác của liên minh Ocean Alliance sẽ nhiều hơn hẳn so với Premier Alliance và Gemini Coopertion, đặc biệt trên các tuyến trọng yếu từ châu Á.** Do đó, các công ty có liên kết, hợp tác với công ty trong liên minh này (như GMD với Evergreen, HAH với ONE) sẽ có lợi thế hơn trong việc tiếp cận nguồn hàng và tăng trưởng sản lượng container trong dài hạn.

Tần suất các tuyến của các hãng tàu sau khi thay đổi liên minh

Tuyến vận tải	MSC		Ocean Alliance	Premier Alliance		Gemini Cooperation		Lưu ý
	Kênh Suez	Mũi Hảo Vọng		Kênh Suez	Mũi Hảo Vọng	Kênh Suez	Mũi Hảo Vọng	
Châu Á-Bờ Tây Bắc Mỹ	4	4	11	10	10	7	7	MSC sẽ đổi tuyến cho Zim
Châu Á- Bờ Đông Bắc Mỹ	6	6	8	4	4	3	2	MSC sẽ đổi tuyến cho Zim
Châu Á- Bắc Âu	7	7	6	6	6	4	4	MSC sẽ đổi tuyến cho Premier
Châu Á-Địa Trung Hải	6	6	4	4	4	3	3	MSC sẽ đổi tuyến cho Premier
Bắc Âu - Bắc Á	6	6	2	TBA	TBA	4	4	
Địa Trung Hải - Bắc Mỹ	5	5	1	TBA	TBA	2	2	
Tổng	34	34	32	24	35	23	22	

Thay đổi liên minh hãng tàu bắt đầu từ tháng 02/2025

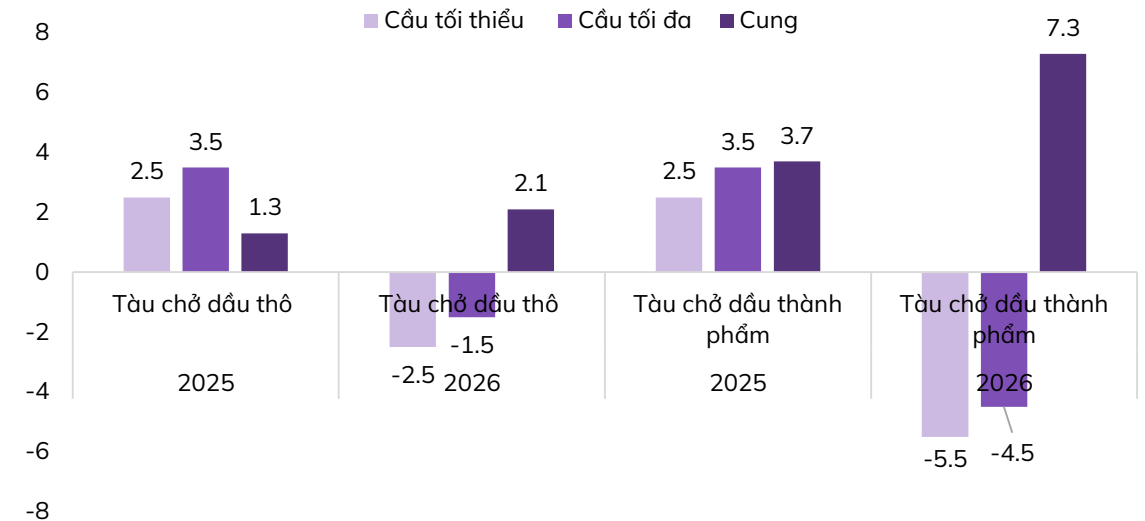


➤ MẢNG VẬN TẢI DẦU KHÍ – KÉM KHẢ QUAN HƠN

❖ MẢNG VẬN TẢI DẦU THÔ/DẦU SẢN PHẨM: KÉM KHẢ QUAN HƠN DO CHỊU ÁP LỰC DƯ CUNG VÀ NHU CẦU SUY YẾU

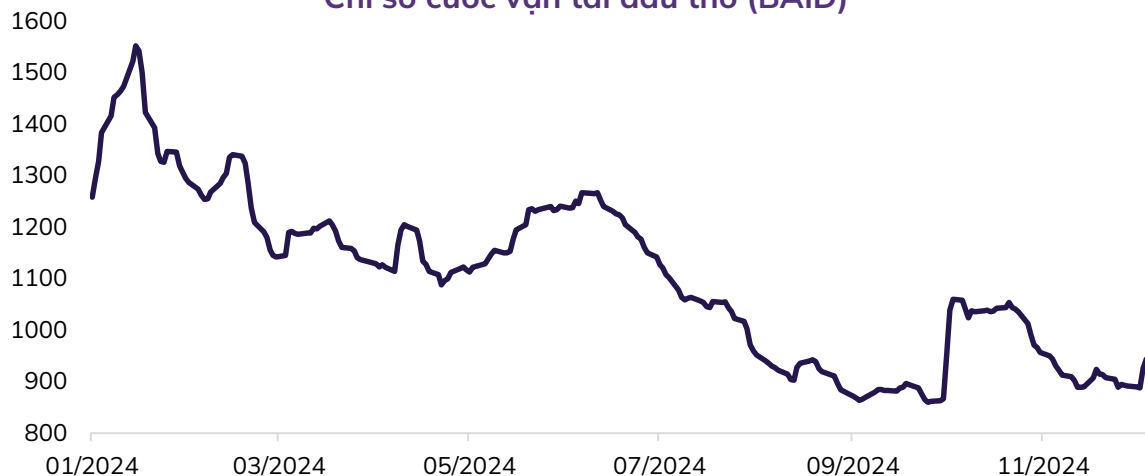
- Hiện tại các chỉ số cước tàu chở dầu thành phẩm (BAIT) và cước vận tải dầu thô (BAID) hồi phục nhẹ so với mức đáy của năm 2024, khi các triển vọng về việc đẩy mạnh xuất khẩu dầu khí dưới chính quyền Donald Trump phần nào xoa tan đi lo ngại nhu cầu dầu khí toàn cầu suy yếu và tuyến đường qua Biển Đỏ và kênh đào Suez dần trở về trạng thái bình thường.
- Đối với mảng vận tải dầu thô, giá cước dự báo sẽ cải thiện nhẹ. Theo dự báo từ BIMCO, tăng trưởng nhu cầu tàu chở dầu có thể đạt mốc 2,5% trong năm 2025 trong khi cung tàu chỉ đạt mức tăng 1,3%, hỗ trợ giá cước. Trong khi đó, giá cước mảng vận tải dầu thành phẩm sẽ suy yếu do áp lực dư cung lớn, đạt 3,7% trong khi nhu cầu tối đa chỉ đạt 3,5%.

Dự báo tăng trưởng cung/cầu tàu chở dầu (%)

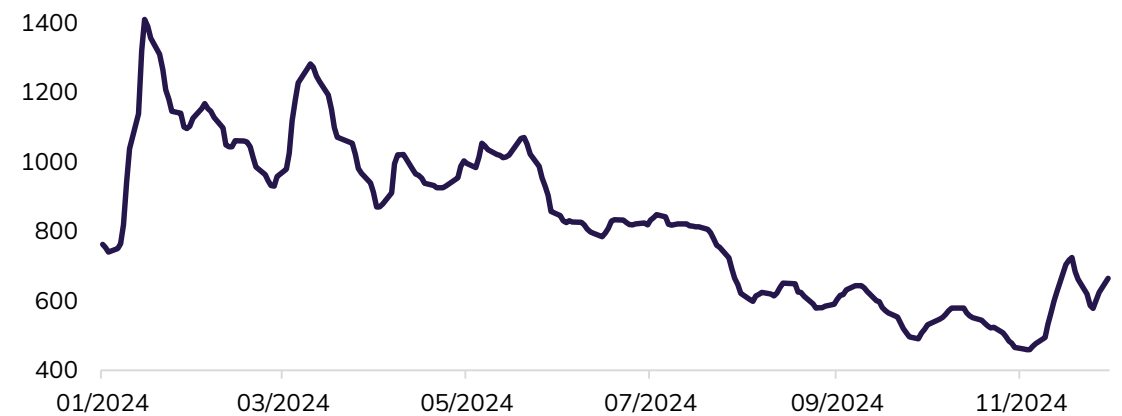


Nguồn: BIMCO, ABS Research

Chỉ số cước vận tải dầu thô (BAID)



Chỉ số cước vận tải dầu thành phẩm (BAIT)



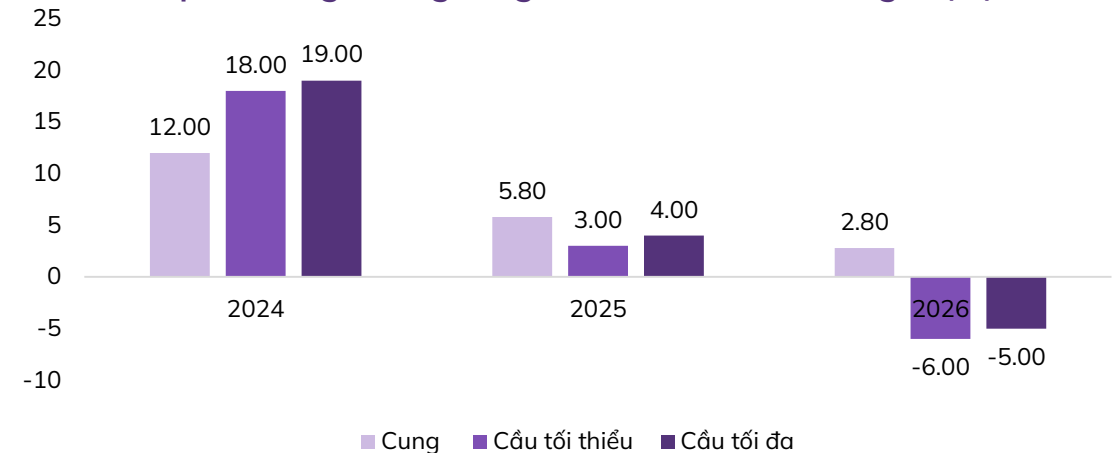
Nguồn: Investing, ABS Research

➤ MẢNG VẬN TẢI CONTAINER – GIÁ CƯỚC DỰ KIẾN NEO CAO

GIÁ CƯỚC CONTAINER DỰ KIẾN NEO CAO DO ÁP LỰC DƯ CUNG THẤP VÀ CÁC YẾU TỐ BIẾN ĐỘNG NHƯ THUẾ QUAN, ĐÌNH CÔNG TẠI CẢNG

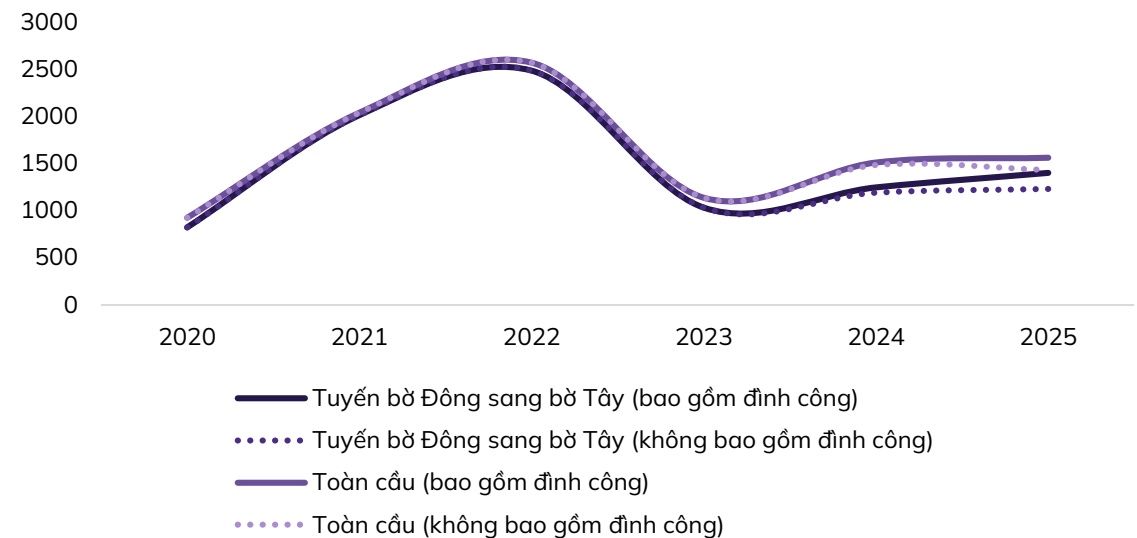
- Theo báo cáo mới nhất từ BIMCO, cung tàu container thế giới tăng trưởng 5,8% trong khi nhu cầu tối đa chỉ tăng 4%, gia tăng áp lực giảm giá lên giá cước tàu container.
- Tuy nhiên, các yếu tố có thể khiến giá cước tàu container neo cao, đặc biệt tại nửa đầu năm 2025 bao gồm:
 - Hưởng lợi từ xu hướng đa dạng hóa chuỗi cung ứng toàn cầu: (1) xu hướng các công ty đa quốc gia cân nhắc chuyển dịch sản xuất sang các quốc gia khác trong khu vực Đông Nam Á, bao gồm Việt Nam; (2) xu hướng các doanh nghiệp đi tìm thị trường mới, giúp gia tăng nhu cầu vận tải, đặc biệt là khu vực Nội Á;
 - Xu hướng tích trữ hàng hóa trước khi các chính sách thuế quan có hiệu lực;
 - Nếu ILA và USMX không thể đạt được thỏa thuận trước ngày 15 tháng 1, các cuộc đình công lớn tại các cảng ở Bồ Đào Nha và Vịnh Mỹ có thể gây ra gián đoạn nghiêm trọng. Các cuộc đình công này có thể làm tăng nhu cầu tàu để bù đắp cho các tàu bị chậm trễ ở Mỹ.
- Sự gia nhập ngày càng mạnh mẽ của các công ty vận tải vào các liên minh quốc tế là một điểm nhấn quan trọng, góp phần nâng cao hiệu quả hoạt động, mở rộng thị trường và tăng cường khả năng cạnh tranh của các hãng vận tải Việt Nam.
- Do đó, trong xu hướng tăng trưởng thương mại nói chung tại khu vực Nội Á, các hãng vận tải có mạng lưới vận tải trong khối Nội Á và hợp tác với các hãng tàu quốc tế sẽ có nhiều dư địa tăng trưởng trong năm 2025.

Dự báo tăng trưởng cung/cầu tàu container thế giới (%)



Nguồn: BIMCO, ABS Research

Dự báo giá cước container trong năm 2025 (USD/cont 40ft)



Nguồn: Drewry, ABS Research

➤ MẢNG VẬN TẢI HÀNG RỜI – ÁP LỰC DƯ CUNG

❖ MẢNG HÀNG RỜI: GIÁ CƯỚC VẬN TẢI CHỊU ÁP LỰC DƯ CUNG

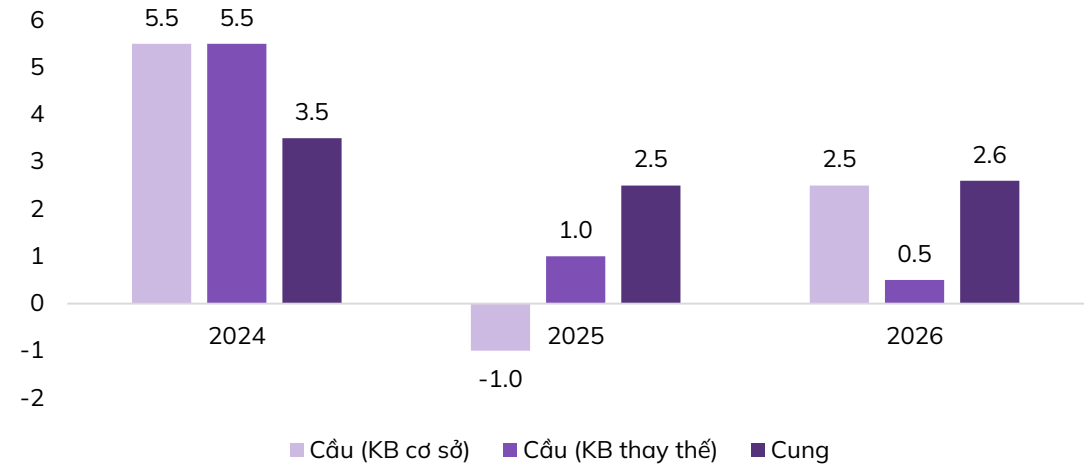
- Sản lượng vận chuyển tại mảng hàng rời sẽ có sự hồi phục nhẹ từ việc hồi phục kinh tế Việt Nam cũng như tăng cường trao đổi hàng hóa, đặc biệt trong khu vực ASEAN với các mặt hàng chủ lực là gạo, máy móc, vi tính, thiết bị điện tử, sắt thép.
- **Tuy nhiên, áp lực dư cung trong năm 2025 sẽ gây ảnh hưởng đến giá cước.** Theo báo cáo tháng 10 từ BIMCO, nguồn cung tàu hàng rời ước tính tăng 2-3% svck trong năm 2025 trong khi nhu cầu dự kiến giảm 1% trong kịch bản cơ sở và tăng 1% trong kịch bản khủng hoảng biển Đỏ kéo dài đến năm 2026.
- Với việc cước vận tải chưa khả quan, kết quả kinh doanh của các doanh nghiệp vận tải hàng rời có thể chủ yếu được thúc đẩy bởi gia tăng công suất đội tàu.

Dự báo một số mặt hàng vận tải hàng rời

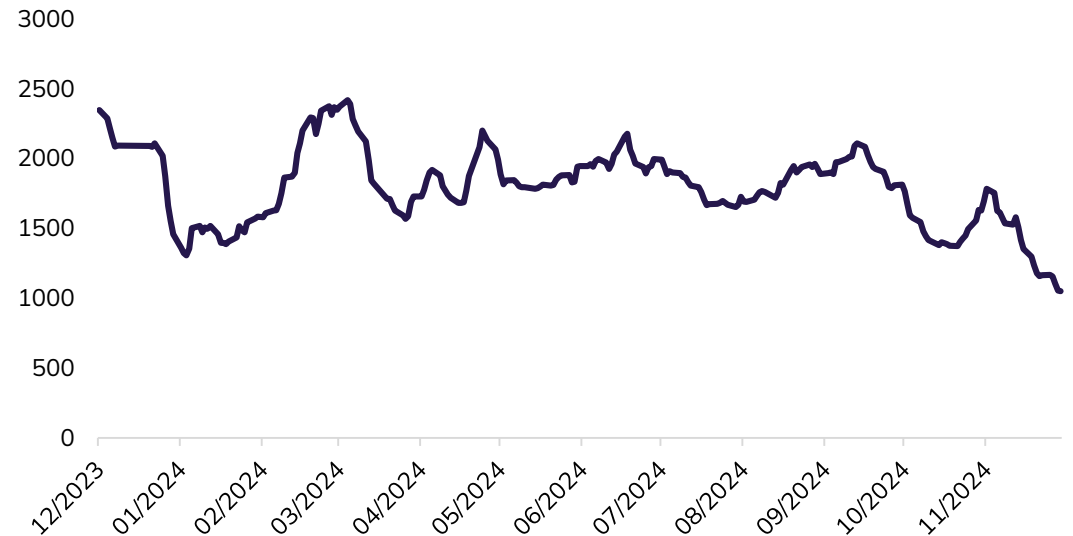
Mặt hàng	Yếu tố ảnh hưởng chính
Than	Giảm nhu cầu do Trung Quốc chuyển dịch sang năng lượng tái tạo và tăng trưởng nhu cầu chậm ở Ấn Độ.
Ngũ cốc	Tăng trưởng xuất nhập khẩu gạo tại thị trường ASEAN và EU; thị trường ngô, lúa mỳ trung lập.
Sắt thép, kim loại	Tăng trưởng nhu cầu sắt thép xây dựng cơ sở hạ tầng ở Việt Nam; tuy nhiên tăng trưởng của Trung Quốc từ các biện pháp kích thích kinh tế vẫn còn yếu.
Hàng rời nhỏ	Hồi phục trong các hoạt động xây dựng và sản xuất tại Việt Nam và các thị trường trọng điểm.
Phân bón	Thị trường trong nước được hỗ trợ bởi nhu cầu tiêu thụ cao, tăng trưởng xuất nhập khẩu trong thị trường ASEAN

Nguồn: ABS Research tổng hợp

Dự báo tăng trưởng cung/cầu tàu hàng rời (%)



Chỉ số cước Baltic vận tải hàng rời

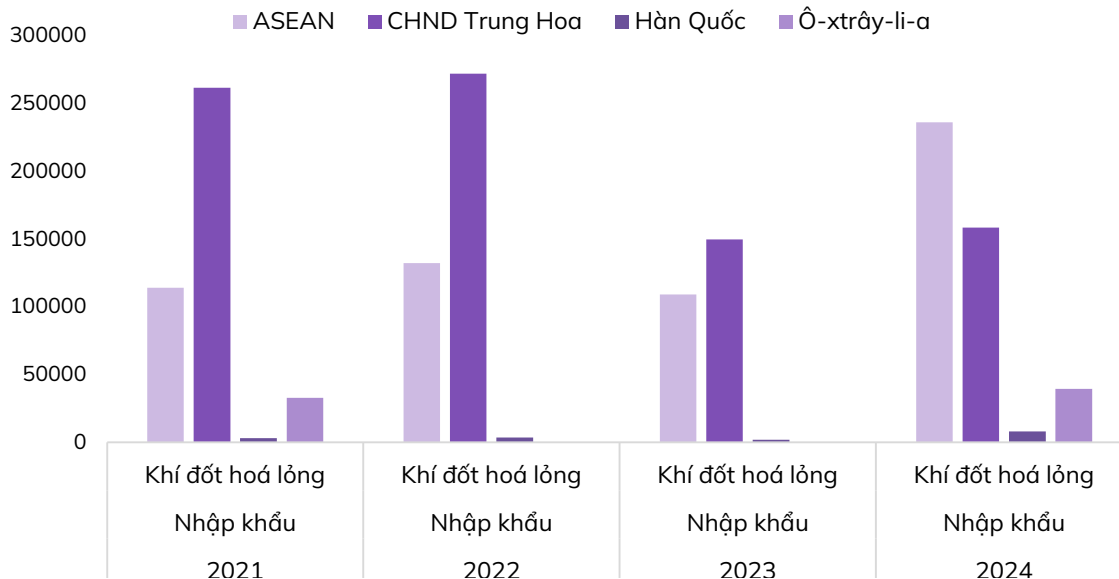


Nguồn: Investing, BIMCO, ABS Research

➤ MẢNG VẬN TẢI LPG – TĂNG TRƯỞNG ỔN ĐỊNH

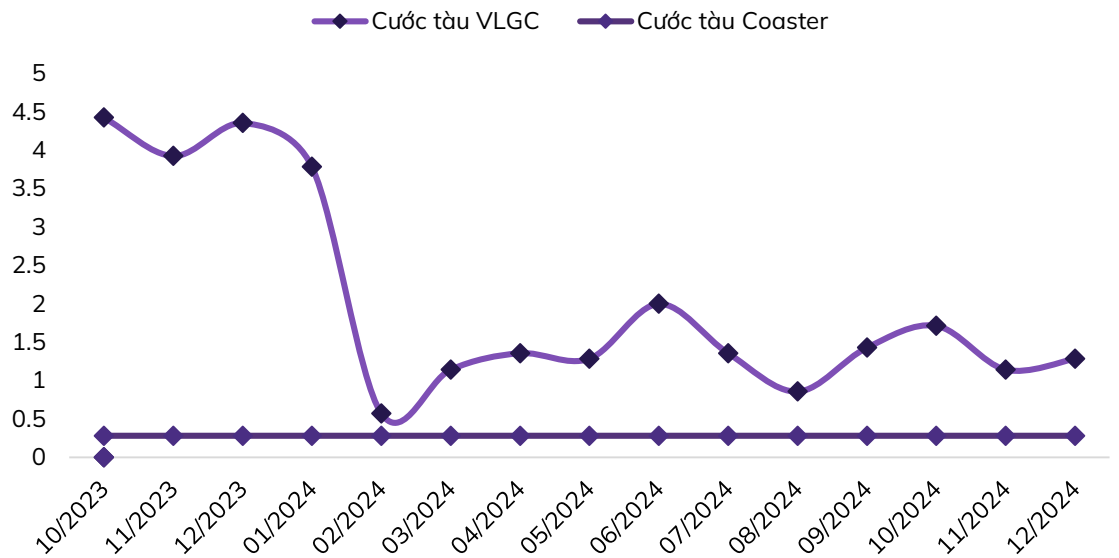
- Nhu cầu vận tải khí đốt LPG năm 2025 dự báo tăng trưởng, được thúc đẩy bởi nhu cầu tiêu thụ gia tăng các của Việt Nam trong khi nguồn cung nội địa thiếu hụt. Cụ thể, nhu cầu khí đốt của Việt Nam được dự đoán tăng trưởng 12%/năm trong khi Việt Nam dự kiến thiếu hụt 5,4 tỷ m³ khí/năm đến năm 2030. LNG/LPG được xem là giải pháp bổ sung dài hạn, hỗ trợ chuyển đổi sang năng lượng sạch và đảm bảo an ninh năng lượng.
- Việt Nam phải nhập khẩu LPG từ nước ngoài chiếm tới 61% cơ cấu nguồn cung, với nguồn nhập khẩu chủ yếu từ các quốc gia Trung Đông, Malaysia, Trung Quốc. Các nguồn cung LPG nội địa là Liên hiệp Lọc hóa dầu Nghi Sơn (2%), Nhà máy lọc dầu Dung Quất (21%), Nhà máy Xử lý khí Cà Mau (5%) và Nhà máy Xử lý khí Đình Cố (11%). LPG chủ yếu được nhập khẩu bằng đường biển và đường sông.
- Trong năm 2025, thương mại LPG toàn cầu được Drewry dự báo tăng trưởng đạt 2,3% nhờ (1) tăng trưởng nhu cầu tiêu thụ tại châu Á và (2) gia tăng nhập khẩu LPG từ Mỹ tại châu Âu do lệnh cấm vận LPG của Nga. Giá cước tàu VLGC có khả năng đi ngang trong năm 2025 do tăng trưởng nhu cầu tàu LPG thấp, đạt 1,8%/svck, thấp hơn dự báo tăng trưởng nguồn cung tàu trong năm 2025 (+3,8% svck). Đối với cước tàu Coaster, giá cước tàu khá ổn định do chủ yếu các tàu tham gia vận chuyển trong khu vực nhất định & có sự linh hoạt cao.

Nhập khẩu LPG vào Việt Nam qua các năm



Nguồn: Tổng cục thống kê

Giá cước vận tải LPG quốc tế



Nguồn: Drewry, ABS Research

• CỔ PHIẾU KHUYẾN NGHỊ - PVT, HAH, GSP

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

- Các doanh nghiệp có đội tàu công suất lớn, hoạt động tại các mảng có khả năng tăng trưởng và hợp tác với các hãng tàu quốc tế
- Doanh nghiệp có sức khỏe tài chính lành mạnh, rủi ro vay nợ ở mức an toàn.
- Phương pháp định giá: dựa trên so sánh P/E, P/B và DCF.

Chỉ tiêu	PVT			HAH			GSP		
	2023	2024F	2025F	2023	2024F	2025F	2023	2024F	2025F
Doanh thu	9.556	12.017	12.289	2.613	3.813	4.197	1.765	2.293	2.408
%YoY	5,6%	25,8%	2,3%	-18,5%	45,9%	10,1%	-4%	29,9%	7,0%
LNG	1.838	2.454	2.355	611	975	1.070	154	195	211
Biên LNG (%)	19,2%	20,4%	19%	23,4%	25,6%	25,5%	8,7%	8,5%	8,8%
LNST Công ty mẹ	972	1.148	1.135	385	532	607	85	118	123
%YoY	13,4%	18,1%	-1,1%	-53,1%	38,2%	14,1%	4,8%	5,1%	5,1%
EPS (đ/cp)	2.868	3.031	2.998	3.461	4.121	4.703	1.422	1.646	1.715
BVPS (đ/cp)	21.044	22.771	25.469	25.218	27.354	32.058	13.602	13.669	15.384
Nợ/VCSH (lần)	0,66	0,63	0,63	0,44	0,46	0,44	0,51	0,52	0,49
ROA (%)	7,7%	7,7%	6,9%	6,9%	10,0%	9,8%	5,62%	6,7%	5,8%
ROE (%)	14,3%	14,6%	12,6%	9,5%	16,7%	16%	11,3%	12,0%	11,2%

Nguồn: ABS Research

CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI VÀ XẾP DỠ HẢI AN (HAH - HOSE) – KHẢ QUAN

GIÁ TẠI 29/11/2024: 48.000 VNĐ/cp – GIÁ MỤC TIÊU: 53.500 VNĐ/cp (+11%)

LUẬN ĐIỂM ĐẦU TƯ

- **KQKD 9T/2024:** Lũy kế 9T/2024 doanh thu tăng trưởng rất tích cực đạt 2.781 tỷ đồng (+42% svck) với động lực tăng trưởng nhờ các yếu tố gia tăng công suất khai thác tàu từ 3 tàu Haian Alfa, Haian Beta và Haian Opus; sản lượng khai thác tăng nhờ tăng trưởng thương mại quốc tế và giá cước vận tải container tăng mạnh trong Q3. LNST lũy kế 9T/2024 đạt 370 tỷ đồng (+15% svck), đạt 82% kế hoạch LNST đã điều chỉnh của doanh nghiệp.
- **Khai thác tàu cho thuê định hạn có mức cước cao.** Hai tàu mới nhận là Haian Opus (nhận vào tháng T6/2024), Haian Charlie (nhận vào T8/2024) được cho thuê định hạn 1 năm với mức giá xấp xỉ 24.000 USD/ngày. Đặc biệt, tàu Haian Gama mới nhận T11/2024 cũng đã được cho thuê định hạn bởi hãng tàu Maersk đến trên tuyến cảng Said (Ai Cập) Mersin (Thổ Nhĩ Kỳ) với giá cho thuê xấp xỉ 30.000 USD/ngày. Giá cước định hạn 12 tháng cho tàu 1700 TEU và 3500 TEU đã tăng lần lượt 78,6% và 107,9% so với cùng kỳ và kỳ vọng tiếp tục neo cao nhờ các yếu tố nhu cầu tàu tiếp tục cải thiện.
- **Tăng trưởng ổn định đến từ việc mở rộng thêm các tuyến nội địa và quốc tế.** Trong quý 4/2024, Công ty dự kiến sẽ ký kết thành lập liên doanh với hãng tàu ONE. Thông qua liên doanh này, Thông qua liên doanh này, Hải An không chỉ khai thác hiệu quả đội tàu hiện có mà còn hướng đến việc tăng sản lượng vận tải nước ngoài lên 30-40% vào năm 2025. Ngoài ra liên minh cùng hãng tàu Zim sẽ được hưởng lợi từ việc kết hợp cùng MSC trong việc khai thác các tuyến Nội Á.
- **Giá nhiên liệu giảm hỗ trợ tiết giảm chi phí cho doanh nghiệp.** Giá nhiên liệu tàu biển Singapore - LSFO đã giảm đáng kể 16% so với đầu năm. Dự kiến trong ngắn hạn giá nhiên liệu duy trì ở mức thấp như hiện tại do nhu cầu suy yếu và cạnh tranh từ các nguồn cung thay thế.

RỦI RO

- ✓ Giá cước vận tải suy giảm, không cao như kỳ vọng.

CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI DẦU KHÍ (PVT - HOSE) – MUA

GIÁ TẠI 29/11/2024: 27.000 VNĐ/cp – GIÁ MỤC TIÊU: 32.500 VNĐ/cp (+20%)

LUẬN ĐIỂM ĐẦU TƯ

- **KQKD 9T/2024:** Doanh thu lũy kế 9T/2024 đạt 8458 tỷ đồng (+26% svck) với động lực tăng trưởng ở mảng dịch vụ vận tải khi doanh thu đạt 6.719 tỷ đồng (+24% svck, chiếm 80% tổng doanh thu). LNST Cổ đông Công ty mẹ đạt 884 tỷ đồng, tăng 19% so với cùng kỳ. Doanh thu tăng trưởng nhờ gia tăng công suất tàu cùng giá cước cho thuê tàu tại các mảng đều neo cao. Ước tính cả năm 2024, lợi nhuận trước thuế của Doanh nghiệp đạt 1800 tỷ đồng, vượt 89% kế hoạch.
- **Kế hoạch mở rộng đội tàu tích cực hơn dự kiến.** Tính tới cuối tháng 11/2024, PVTrans hiện sở hữu đội tàu hiện đại với 58 chiếc, tổng trọng tải hơn 1,6 triệu DWT, được xem là công ty vận tải hàng lỏng lớn nhất tại Việt Nam hiện nay. Công ty đã đầu tư tổng cộng 8 tàu trong năm 2024, nâng tổng công suất đội tàu tăng 24% so với đầu năm với 90% đội tàu đang phục vụ tại thị trường quốc tế. Riêng trong tháng 10 và 11/2024, PVTrans tiếp tục nhận thêm tàu chở dầu sản phẩm MR – PVT Valencia với trọng tải lên tới 47.399 DWT (đón năm 2008 tại Nhật Bản) và tàu hàng rời PVT Peridot trọng tải 57.300 DWT. Với việc đẩy mạnh mở rộng đội tàu trong năm 2024 – nửa đầu năm 2025, PVT sẽ có cơ hội ký kết được hợp đồng với mức giá cao hơn.
- **Giá nhiên liệu giảm hỗ trợ tiết giảm chi phí cho doanh nghiệp.** Giá nhiên liệu tàu biển Singapore - LSFO đã giảm đáng kể 16% so với đầu năm. Dự kiến trong ngắn hạn giá nhiên liệu duy trì ở mức thấp như hiện tại do nhu cầu suy yếu và cạnh tranh từ các nguồn cung thay thế.

RỦI RO

- Nhu cầu vận tải giảm và giá cước tàu giảm mạnh hơn so với dự báo của chúng tôi.
- Giá dầu tăng mạnh, đẩy chi phí vận tải lên cao, từ đó làm giảm lợi nhuận.

CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI KHÍ GAS SHIPPING (GSP - HOSE) – KHẢ QUAN

GIÁ TẠI 29/11/2024: 12.900 VNĐ/cp – GIÁ MỤC TIÊU: 14.500 VNĐ/cp (+12%)

LUẬN ĐIỂM ĐẦU TƯ

- **KQKD 9T/2024:** Doanh thu lũy kế 9T/2024 tăng trưởng tốt đạt 1.681 tỷ đồng (+32% svck), LNST Cổ đông Công ty mẹ đạt 88 tỷ đồng, tăng 30,4% so với cùng kỳ. Ước tính cả năm 2024, công ty đạt doanh thu khoảng 2.300 tỷ đồng, vượt 31% kế hoạch; lợi nhuận trước thuế (LNTT) ước đạt 150 tỷ đồng, vượt 43% kế hoạch. Tăng trưởng doanh thu đến từ việc đẩy mạnh hoạt động khai thác tại thị trường quốc tế trong tình hình cước vận tải neo cao.
- **Doanh nghiệp là một trong hai công ty đứng đầu thị phần chở khí cho Việt Nam.** Đứng đầu là NVTrans với 7 tàu, chiếm 26,09% tổng sức chở, đứng thứ hai là GSP, chiếm xấp xỉ 18% tổng sức chở của đội tàu. Hiện tại công ty sở hữu 7 tàu xếp loại Coaster trong phân khúc vận tải khí LPG, tổng công suất đạt mức 24.560 DWT. Tháng 9/2024, Công ty đã hoàn thành hoàn thành công tác huy động vốn tài trợ đầu tư tàu vận chuyển LPG Hải Phòng Gas, nâng tổng sức chở lên 27%. Tàu được đưa vào khai thác ngay sau khi nhận tàu ở Singapore.
- **Doanh nghiệp tiếp tục giữ vững vai trò đầu mối vận tải LPG nội địa** thông qua sự phối hợp chặt chẽ với các khách hàng lớn như PV GAS, BSR và NSRP; đồng thời, tiếp tục thực hiện chiến lược mở rộng thị trường, đẩy mạnh hoạt động khai thác quốc tế tại các khu vực có yêu cầu cao hơn. Gas Shipping hiện có 5/9 tàu đang hoạt động hoàn toàn ở thị trường quốc tế, 4 tàu vừa khai thác trong nước vừa kết hợp các chuyến quốc tế với các đối tác lớn như Aramco, Mitsubishi, Tricon, Rizen, Exxon, Chevron, Apex, Petron, PNX.

RỦI RO

- Nhu cầu vận tải giảm và giá cước tàu vận chuyển khí không như kỳ vọng.

THÔNG TIN LIÊN HỆ

TRUNG TÂM PHÂN TÍCH

Nguyễn Thị Thùy Linh

Giám đốc Trung tâm Phân tích

linh.ngthithuy@abs.vn

NĂNG LƯỢNG & HÓA CHẤT

Lê Thị Kim Huê

Phó Giám đốc Phòng Phân tích

hue.lethikim@abs.vn

HÀNG CÔNG NGHIỆP

Nguyễn Thị Kỳ Duyên

Chuyên viên phân tích

duyen.nguyenthiky@abs.vn

VĨ MÔ & TÀI CHÍNH

Nguyễn Xuân Hải

Chuyên viên phân tích

hai.nguyenxuan@abs.vn

HÀNG XUẤT KHẨU & CNTT

Bùi Minh Anh

Chuyên viên phân tích

anh.buiminhh@abs.vn

BẤT ĐỘNG SẢN, VLXD & XÂY LẮP

Phạm Hồng Trường

Chuyên viên phân tích

truong.phamhong@abs.vn

PTKT & CHIẾN LƯỢC THỊ TRƯỜNG

Đặng Xuân Lưu

Giám đốc Phân tích

luu.dangxuan@abs.vn

BÁN LẺ & HÀNG TIÊU DÙNG

Kiều Thị Thanh Thư

Chuyên viên phân tích

thu.kieuthithanh@abs.vn

KHUYẾN CÁO SỬ DỤNG

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



Trải nghiệm ngay
ứng dụng ABS invest



Trải nghiệm ngay bằng giá
ABS Web Trading

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

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

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

Nhóm thực hiện

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

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

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

www.abs.vn