

Báo cáo Ngành Logistics

07/2015

ĐÓN ĐẦU CẠNH TRANH VÀ TĂNG TRƯỞNG

“...Với đoạn đường phát triển đã trải qua so với thế giới, các doanh nghiệp logistics Việt Nam hiện vẫn còn nhiều tiềm năng tăng trưởng phía trước, khi tập trung phát triển hoạt động 3PL và được hỗ trợ từ chính sách cũng như tiến trình tự do hóa thương mại...”

Lâm Trần Tấn Sĩ

Chuyên viên phân tích

E: siltt@fpts.com.vn

P: (08) – 6290 8686 – Ext: 7590

Phan Nguyễn Trung Hưng

Chuyên viên phân tích

E: hungpnt@fpts.com.vn

P: (08) – 6290 8686 – Ext: 7590

NỘI DUNG

A. NGÀNH LOGISTICS THẾ GIỚI	5
I. Tổng quan ngành logistics thế giới	5
II. Chuỗi giá trị ngành logistics thế giới	10
III. Hoạt động khai thác cảng	11
IV. Hoạt động vận tải	18
V. Hoạt động điều phối logistics	27
B. NGÀNH LOGISTICS VIỆT NAM	35
I. Tình hình thương mại hàng hóa của Việt Nam	35
II. Chuỗi giá trị ngành Logistics Việt Nam	37
III. Hoạt động khai thác cảng	38
1. Tình hình hàng hóa thông qua cảng từng khu vực	38
2. Cung cầu thông qua hàng hóa trên hệ thống cảng biển	42
IV. Hoạt động vận tải	44
1. Thực trạng chung ngành vận tải Việt Nam	44
2. Vận tải đường biển	45
3. Vận tải hàng không	49
V. Hoạt động điều phối logistics	54
1. Tổng quan hoạt động điều phối logistics tại Việt Nam	54
2. Hệ thống cảng thông quan nội địa (ICD)	56
3. Hoạt động 3PL tại Việt Nam	57
VI. Chính sách liên quan đến ngành	58
VII. Triển vọng ngành logistics tại Việt Nam	60
C. CÁC DOANH NGHIỆP LOGISTICS VIỆT NAM	63
I. Tổng quan doanh nghiệp logistics niêm yết	63
II. Các doanh nghiệp logistics chưa niêm yết	79
D. KHUYẾN NGHỊ ĐẦU TƯ	83
E. PHỤ LỤC	89

THẾ GIỚI
VIỆT NAM
DOANH NGHIỆP

TIÊU ĐIỂM

Ngành Logistics Thế giới

- Tổng giá trị thương mại hàng hóa toàn thế giới dựa trên tổng giá trị xuất khẩu đạt mức 18,936 tỷ USD vào năm 2014, tăng trưởng bình quân 6.8% trong giai đoạn 2005 – 2014.
- Theo số liệu từ tổ chức Armstrong & Associates, chi phí logistics toàn cầu trong giai đoạn từ năm 2006 – 2014 tăng trưởng bình quân 4.73%/năm đạt mức 8,858 tỷ USD, tương ứng với tốc độ tăng trưởng GDP toàn cầu 5.37%/năm.
- Tại các quốc gia phát triển như Hoa Kỳ, Canada, Anh, Pháp, Đức, chỉ số đo lường hiệu quả logistics dao động ở mức cao khoảng từ 3.8 trở lên. Đồng thời, tỷ trọng chi phí logistics tại các quốc gia này chỉ dao động trong khoảng 8% - 10%.
- Ngược lại, các quốc gia đang phát triển tại Châu Á, Nam Mỹ như Việt Nam, Indonesia, Brazil, Venezuela có hiệu quả logistics thấp hơn trong khoảng 2.5 – 3, với tỷ trọng chi phí logistics trong nền kinh tế dao động trong khoảng 10% - 12%.

Hoạt động khai thác cảng

- Thống kê tổng sản lượng hàng hóa container thông qua hệ thống cảng biển trên thế giới, năm 2013, tổng sản lượng đạt 651 triệu TEU, tốc độ tăng trưởng bình quân 8.15%/năm trong giai đoạn 2002 – 2013.
- Tỷ trọng hàng hóa container thông qua 50 cảng lớn nhất thế giới chiếm đến 64.96% tổng lượng hàng hóa container cả thế giới.
- Năm 2013, tổng sản lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng hàng không ước tính trên 93 triệu tấn, bao gồm cả hàng hóa trung chuyển. Tỷ trọng hàng hóa thông qua 30 cảng hàng không lớn nhất chỉ chiếm hơn 55% toàn thế giới.

Hoạt động vận tải

- Vận tải đường biển bằng container và đường hàng không là hai phương thức vận tải chủ yếu của thế giới với sản lượng luân chuyển chiếm cao nhất, lần lượt là 11.200 tỷ Tấn-Km và 208 tỷ Tấn – Km năm 2013.
- Đội tàu hàng rời vẫn đang chiếm tỷ trọng lớn nhất thế giới (chiếm 43% tỷ trọng đội tàu thế giới), tiếp theo là đội tàu dầu (chiếm 28%), đội tàu container (chiếm 13%), đội tàu hàng tổng hợp (chiếm 4%). Đội tàu container duy trì tốc độ tăng trưởng cao nhất trong 15 năm qua. Nhóm 20 hãng tàu container lớn nhất hiện chiếm hơn 50% sản lượng vận chuyển container toàn cầu.
- Tuyến Á – Âu và Á – Bắc Mỹ hiện là 2 tuyến vận tải biển sôi động nhất thế giới, chiếm hơn 50% sản lượng container toàn cầu. Hoạt động của các hãng tàu trên thế giới nhìn chung gặp khó khăn trong các năm qua khi giá cước vận tải dao động ở mức thấp, nhiều hãng chịu thua lỗ nặng, thậm chí phá sản.
- Vận tải hàng không chủ yếu vận chuyển các mặt hàng có giá trị cao như hàng điện tử, linh kiện máy móc, hàng thời trang, hàng dễ vỡ, hóa chất... Thị phần vận tải hàng hóa hàng không toàn cầu khá phân mảnh do chính sách hỗ trợ các hãng hàng không nội địa của các quốc gia. Các tuyến vận tải hàng không nội vùng Châu Á – Thái Bình Dương và Châu Á Thái Bình Dương – EU là 2 nhóm tuyến vận tải hàng không lớn nhất thế giới.

Hoạt động điều phối logistics

- Trong giai đoạn 2009 – 2014, mức tăng trưởng bình quân của sản lượng giao nhận hàng hóa hàng hải và hàng không lần lượt là 7.56%/năm và 4.52%/năm.
- Trong giai đoạn 2004 – 2007, doanh thu mảng hoạt động 3PL đạt mức tăng trưởng cao 7.25%/năm. Sau cú sốc khủng hoảng kinh tế thế giới, doanh thu sụt giảm mạnh sau đó phục hồi tuy nhiên tốc độ tăng trưởng vẫn chưa cao so với giai đoạn trước, bình quân 5.62%/năm trong giai đoạn 2009 – 2013, 168 triệu EUR.

Ngành Logistics Việt Nam

- Hoạt động thương mại quốc tế của Việt Nam thể hiện sự tăng trưởng mạnh mẽ và bền vững qua các năm. Bình quân tăng trưởng trong giai đoạn 1992 – 2014 đạt mức 20.3%/năm.
- Hoạt động ngoại thương của Việt Nam chủ yếu tập trung tại các quốc gia trong khu vực Châu Á, năm 2014 đạt 182.58 tỷ USD, chiếm hơn 60% tổng kim ngạch xuất nhập khẩu.

Hoạt động khai thác cảng

- Trong năm 2014, tổng sản lượng hàng hóa container thông qua hệ thống cảng biển cả nước đạt 10,240 nghìn TEU, tăng 16.2% so với cùng kỳ. Trong giai đoạn từ 1999 – 2014, sản lượng hàng hóa container luôn tăng trưởng đều đặn qua các năm, với mức bình quân 17.43%/năm.
- Trong đó, sản lượng hàng hóa thông qua khu vực miền Nam chiếm tỷ trọng lớn nhất 66.6%, khu vực miền Bắc và miền Trung lần lượt chiếm tỷ trọng 30.5% và 2.9%
- Sản lượng hàng hóa container thông qua hệ thống cảng biển Việt Nam dự báo trong năm 2015 khoảng 11,000 – 12,000 nghìn TEU.
- Tính đến thời điểm cuối năm 2014, tổng mức công suất khai thác cảng tại khu vực phía Bắc đạt hơn 4,800 nghìn TEU và tăng lên 5,000 nghìn TEU vào cuối năm 2015.
- Dự phóng đến năm 2016, nguồn cung năng lực xếp dỡ tại khu vực TP. Hồ Chí Minh là 8,650 nghìn TEU, cùng với hệ thống cảng Cái Mép Thi Vải sẽ tạo ra nguồn cung 15,370 nghìn TEU cả hệ thống cảng miền Nam.

Hoạt động vận tải

- Cơ cấu vận tải của Việt Nam có nhiều bất cân đối so với toàn cầu với sự chiếm ưu thế của vận tải đường bộ và thủy nội địa, trong khi vận tải đường biển và đường hàng không chiếm tỷ trọng rất thấp (khoảng 6,5%).
- Ngành vận tải biển Việt Nam nhìn chung còn yếu và hoạt động chưa hiệu quả. Các tuyến quốc tế, đội tàu Việt Nam chỉ chạy tuyến ngắn và chiếm khoảng 12% thị phần. Các tuyến nội địa chiếm hơn 90% do được sự bảo hộ của chính phủ. Đội tàu biển Việt Nam cũng chủ yếu là tàu hàng rời và tàu dầu, trong khi tàu container thì rất ít. Với mức ước thấp trong hơn 5 năm qua, hoạt động của các hãng tàu Việt Nam gặp nhiều khó khăn, nhiều doanh nghiệp thua lỗ nặng, phá sản.
- Vận tải hàng hóa hàng không chiếm khoảng 25% giá trị xuất nhập khẩu của Việt Nam. Hiện có hơn 50 hãng hàng không nước ngoài và 4 hãng hàng không nội địa hoạt động ở Việt Nam. 4 hãng hàng không Việt Nam chiếm tỷ trọng tuyệt đối trong các tuyến nội địa do chính sách bảo hộ của chính phủ. Còn các tuyến quốc tế, ưu thế thuộc về các hãng nước ngoài với 82% thị phần. Các tuyến vận chuyển hàng hóa hàng không quốc tế chủ yếu ở Việt là Châu Á – Thái Bình Dương, EU và Bắc Mỹ.

Hoạt động điều phối logistics

- Theo thống kê, tổng diện tích hệ thống các trung tâm phân phối tại Việt Nam hiện khoảng 300 ha, phân bố rải rác từ bắc vào nam.
- Hoạt động hệ thống ICD ở phía Nam phát triển mạnh mẽ hơn phía Bắc với sản lượng hàng hóa thông qua gấp khoảng 3.5 lần, và trung chuyển được khoảng 50% hàng hóa cho hệ thống cảng miền Nam.
- Theo thống kê từ dữ liệu Amstrong & Associates, thị trường cung cấp 3PL tại Việt Nam trong năm 2014 ước tính đạt 1.2 tỷ USD, tỷ lệ còn rất thấp so với mức trung bình thế giới.

Khuyến nghị

CTCP Tập đoàn Container Việt Nam (HSX: VSC) – THEO DÕI, giá mục tiêu 50,400 đồng/cp.

Năm 2014 là năm VSC tập trung chuẩn bị những nguồn lực cần thiết cho động lực tăng trưởng từ năm 2015 trở về sau. Dự án cảng sau khi hoàn thành sẽ thay đổi lớn vị thế khai thác cảng của VSC trong khu vực Hải Phòng, tổng công suất 860,000 TEU lớn sau Cảng Hải Phòng. Dự phóng doanh thu và lợi nhuận sau thuế của VSC trong năm 2015 lần lượt là 986.75 tỷ đồng (+10.72%YoY) và 265.66 tỷ đồng

(+7.09%YoY), tương ứng với EPS forward 2015 đạt 6,440. Bằng phương pháp định giá so sánh P/E, mức giá hợp lý cho cổ phiếu VSC là **55,400 đồng/cổ phiếu**, tương ứng với P/E bằng 8.6x. Mức chi trả cổ tức tiền mặt trong năm 2015 dự kiến 20% vốn điều lệ. Chúng tôi khuyến nghị **THEO DÕI** cổ phiếu VSC trong hiện tại. [\(chi tiết tại p.83\)](#)

CTCP Vận tải và Xếp dỡ Hải An (HSX: HAH) – MUA, giá mục tiêu 45,700 đồng/cp.

Trong năm 2015, doanh thu và lợi nhuận sau thuế dự báo lần lượt là 745.45 tỷ đồng (+173 %YoY) và 146.01 tỷ đồng (+11 %YoY), tương ứng với EPS forward 2015 đạt 5,715 đồng/cổ phiếu). Bằng phương pháp định giá so sánh P/E, mức giá hợp lý cho cổ phiếu HAH là **45,700 đồng/cổ phiếu**, tương ứng mức P/E 8.0x, **cao hơn 20.26%** so với hiện tại. Mức chi trả cổ tức dự kiến 2015 là 30%, trong đó đã tạm ứng 10% trong tháng 5/2015. [\(chi tiết tại p.84\)](#)

CTCP Đầu tư và Phát triển Cảng Đình Vũ (HSX: DVP) – THEO DÕI, giá mục tiêu 53,200 đồng/cp.

DVP là một công ty hoạt động ổn định với mức tăng trưởng vừa phải hàng năm, có thể mạnh và kinh nghiệm nhiều năm trong lĩnh vực khai thác cảng biển. Triển vọng tăng trưởng cao chỉ thật sự rõ ràng khi DVP có kế hoạch đầu tư liên doanh khai thác cảng biển hoặc mở rộng hoạt động logistics mạnh mẽ hơn nữa. Trong năm 2015, doanh thu và lợi nhuận sau thuế của DVP ước tính lần lượt là 653.8 tỷ đồng (+20.7% YoY) và 258.05 tỷ đồng (+13.2% YoY), tương ứng với mức EPS forward 2015 là 6,450 đồng/cp. Bằng phương pháp định giá so sánh P/E, mức giá hợp lý cho cổ phiếu DVP là **53,200 đồng/cp**. Mức cổ tức chi trả dự kiến trong năm 2015 trên 20% vốn điều lệ. Chúng tôi khuyến nghị **THEO DÕI** cổ phiếu DVP trong hiện tại. [\(chi tiết tại p.84\)](#)

CTCP Cảng Đồng Nai (HSX: PDN) – THEO DÕI, giá mục tiêu 37,400 đồng/cp.

PDN hiện tại đang trong giai đoạn đầu tư mở rộng, đồng thời thay đổi mạnh mẽ trong chiến lược bán hàng và marketing. Tuy nhiên, trong năm 2015, mức độ tăng trưởng lợi nhuận sau thuế có khả năng sẽ không cao do các chi phí đầu tư cơ bản, khấu hao trong khi dự án nâng cấp cầu cảng chỉ kịp hoàn thành trong giai đoạn cuối năm. Dự kiến kết quả kinh doanh sẽ tăng trưởng tốt trong năm 2016 trở về sau khi dự án cảng, kho bãi bắt đầu đi vào hoạt động. Ước tính doanh thu và lợi nhuận sau thuế năm 2015 lần lượt là 357.08 tỷ đồng (+33.49%YoY) và 51.2 tỷ đồng (+7%YoY). EPS forward 2015 là 4,150 đồng, tương ứng với P/E là 8.92x. [\(chi tiết tại p.85\)](#)

CTCP Transimex-Sài Gòn (HSX: TMS) – THÊM, giá mục tiêu 69,000 đồng/cp.

TMS hiện tại là một trong số ít những doanh nghiệp trong ngành logistics Việt Nam có định hướng phát triển đúng đắn. Công ty đang nhanh chóng mở rộng và phát triển các loại hình dịch vụ logistics trọn gói bao gồm khai thác cảng, vận tải và điều phối logistics. Doanh thu và lợi nhuận sau thuế dự phóng năm 2015 lần lượt đạt 517.45 tỷ đồng (+16.97% YoY) và 164.13 tỷ đồng (+18.85% YoY). EPS forward 2015 đạt 6,900 đồng, tương ứng với mức giá hợp lý của TMS là 69,000 đồng/cp. [\(chi tiết tại p.86\)](#)

CTCP Vinafreight (HSX: VNF) – THÊM, giá mục tiêu 71,000 đồng/cp.

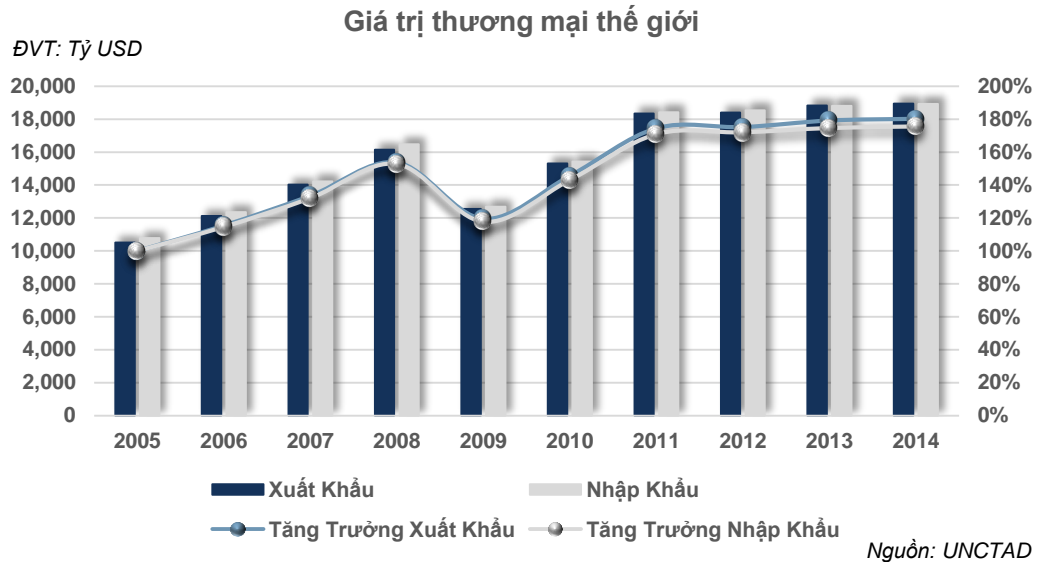
Dù áp lực cạnh tranh trong mảng giao nhận ngày càng lớn, nhưng chúng tôi vẫn kỳ vọng vào sự cải thiện sản lượng giao nhận của công ty mẹ trong năm 2015 so với 2014. Đối với công ty con Vector Aviation và Vietway ở mảng GSA, chúng tôi kỳ vọng doanh thu sẽ tiếp tục cải thiện mạnh trong năm 2015, lần lượt tăng 29.1% và 23.8% so với 2014. Tuy nhiên, biên lợi nhuận gộp 2015 dự kiến cũng sẽ thấp hơn mức 2014 khi các hãng hàng không kiểm soát chặt hơn hoạt động bán hàng của cả hai công ty, khiến lợi nhuận gộp 2015 của Vector Aviation và Vietway dự kiến chỉ tăng lần lượt là 12.5% và -6.0%. Tổng kết hợp nhất toàn Vinafreight, chúng tôi dự báo năm 2015, doanh thu thuần sẽ đạt khoảng 2,180 tỷ đồng, lợi nhuận trước thuế đạt khoảng 60.1 tỷ đồng, tương ứng EPS 2015 đạt khoảng 7,897 đồng.

[\(chi tiết tại p.86\)](#)

A. NGÀNH LOGISTICS THẾ GIỚI

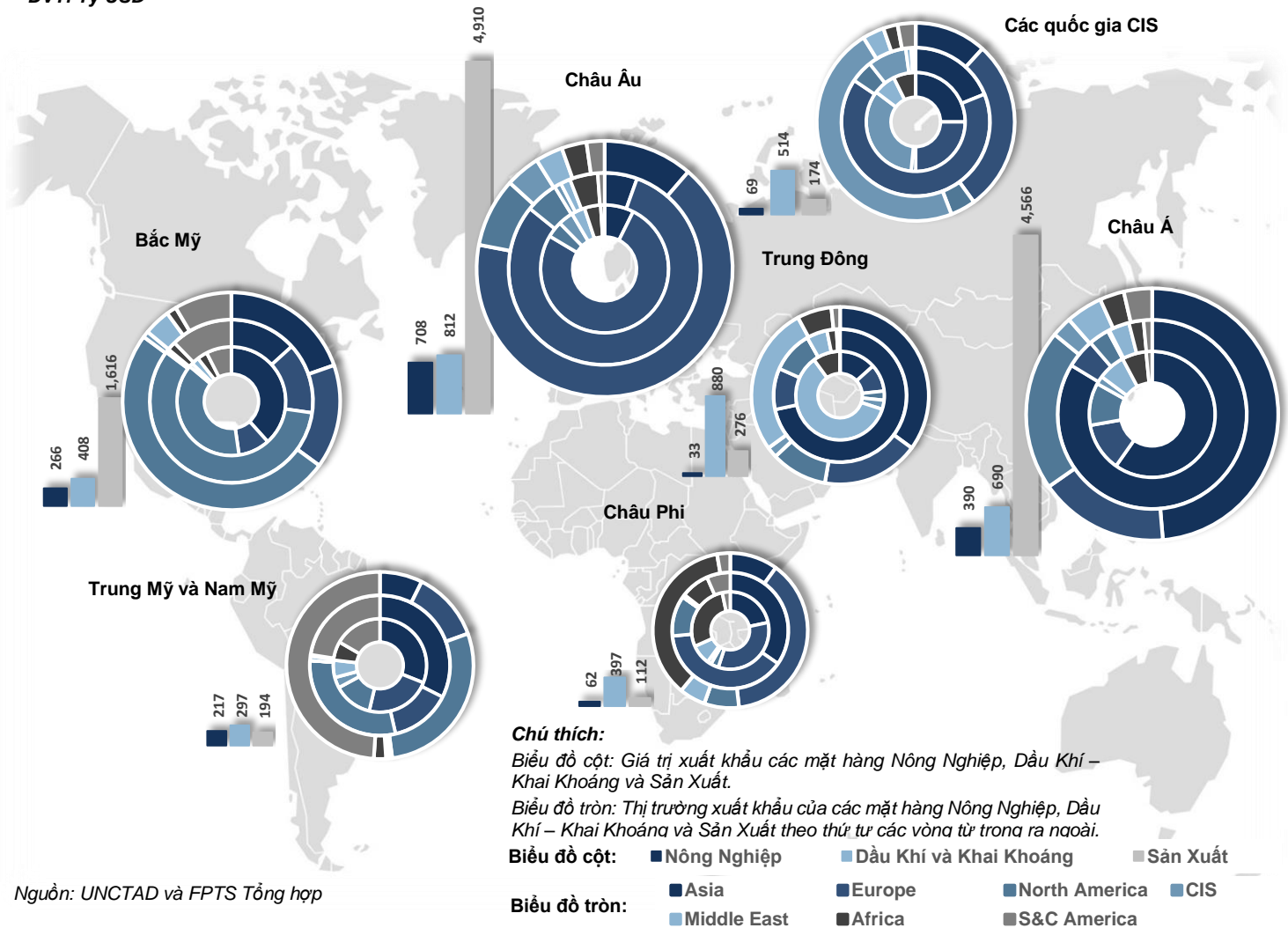
I. Tổng quan ngành logistics thế giới

1. Tình hình xuất nhập khẩu thế giới



Giá trị xuất khẩu hàng hóa và thị trường xuất khẩu của từng khu vực

ĐVT: Tỷ USD



Theo số liệu thống kê từ **Hội nghị Liên Hiệp Quốc về Thương Mại và Phát triển (UNCTAD)**, tổng giá trị thương mại hàng hóa toàn thế giới dựa trên tổng giá trị xuất khẩu đạt mức 18,936 tỷ USD vào năm 2014. Trong giai đoạn từ 2005 – 2008, giá trị thương mại tăng trưởng với tốc độ cao bình quân 15.4%/năm. Do cú sốc từ đợt khủng hoảng kinh tế thế giới 2009, hoạt động kinh tế sản xuất bị trì trệ dẫn đến giá trị thương mại hàng hóa cũng sụt giảm nghiêm trọng. Năm 2009, giá trị thương mại sụt giảm mạnh còn 12,556 tỷ USD, giảm 22.25% so với năm trước, sau đó phục hồi trong giai đoạn 2009 – 2011. Từ năm 2011 cho đến nay, giá trị thương mại hàng hóa hầu như không tăng trưởng và ổn định qua các năm.

Hàng hóa thương mại theo thống kê được chia làm ba nhóm lớn: Nhóm sản phẩm nông nghiệp, nhóm hàng khai thác nguyên liệu thô và nhóm sản xuất. Đồng thời, nguồn gốc hàng hóa xuất khẩu được chia làm 6 khu vực lớn: Châu Âu, Bắc Mỹ, Nam Mỹ, Châu Phi, Trung Đông, CIS và các quốc gia còn lại trong Châu Á.

Dẫn đầu về giá trị xuất khẩu hàng hóa là **khu vực Châu Âu** với giá trị 6,430 tỷ USD chiếm 36.55% tỷ trọng cả thế giới. Trong đó, hàng hóa sản xuất chiếm giá trị cao nhất với tỷ trọng 76.36%. Đồng thời, Châu Âu cũng là khu vực xuất khẩu hàng hóa cao nhất so với các khu vực khác trên thế giới, chủ yếu là các mặt hàng sản xuất hóa chất, ô tô. Hàng hóa xuất khẩu từ Châu Âu phần lớn tỷ trọng là thương mại trong nội bộ các nước Châu Âu, cụ thể giá trị xuất khẩu các mặt hàng bên trong khu vực này đạt 4,423 tỷ USD, chiếm 68.79%. Thị trường xuất khẩu lớn thứ hai là Châu Á sau các nước trong khu vực Châu Âu, chiếm 10,06% trong tổng giá trị xuất khẩu.

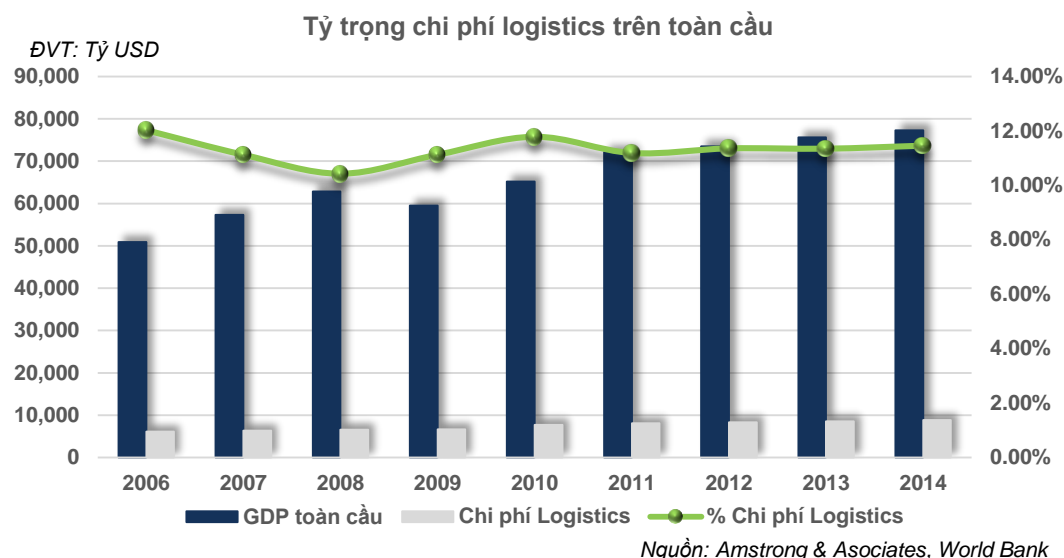
Khu vực Đông Á và Nam Á đứng thứ hai về giá trị xuất khẩu đạt 5,646 tỷ USD chiếm 32.10% giá trị xuất khẩu cả thế giới. Tương tự như Châu Âu, hàng hóa sản xuất vẫn là mặt hàng đứng đầu chiếm tỷ trọng cao trong cơ cấu, chủ yếu là các mặt hàng điện tử, thiết bị viễn thông từ các nước như Trung Quốc, Singapore và Hàn Quốc. Đồng thời, hàng hóa xuất khẩu chủ yếu cho các quốc gia trong khu vực Nội Á, chiếm tỷ trọng 53.28% trong giá trị xuất khẩu. Các thị trường xuất khẩu tiếp theo là Bắc Mỹ và Châu Âu, chiếm 32.61% tổng giá trị xuất khẩu.

Khu vực Bắc Mỹ đứng thứ ba thế giới về giá trị hàng hóa xuất khẩu, với giá trị 2,290 tỷ USD chiếm 13.02%. Cơ cấu hàng hóa xuất khẩu và thị trường xuất khẩu tương đồng với các nước khu vực Châu Âu và Châu Á. Với cơ cấu hàng hóa sản xuất chiếm tỷ trọng ưu thế, các mặt hàng chủ yếu là hóa chất, ô tô và linh kiện điện tử, thiết bị viễn thông. Hoạt động thương mại phần lớn tập trung trong các nước Bắc Mỹ, chiếm tỷ trọng 50.04%, xuất khẩu đi các thị trường Châu Á và Châu Âu chiếm tỷ trọng 35.11%.

Các khu vực còn lại như Trung Đông, CIS, và Châu Phi chủ yếu xuất khẩu các mặt hàng nhiên liệu, khoáng sản. Tổng giá trị hàng hóa nhiên liệu, khoáng sản tại ba khu vực này đạt 1,791 tỷ USD chiếm 44.81% giá trị xuất khẩu cả thế giới. Khác biệt với các khu vực xuất khẩu hàng hóa sản xuất, thị trường xuất khẩu mặt hàng nhiên liệu khoáng sản của các khu vực này không tập trung trong nội bộ mà chủ yếu xuất sang các nước Châu Á, Châu Âu và Bắc Mỹ. Do thị trường tại đây có nhu cầu sử dụng nhiên liệu, nguyên liệu cao để đáp ứng cho nhu cầu sản xuất hàng hóa.

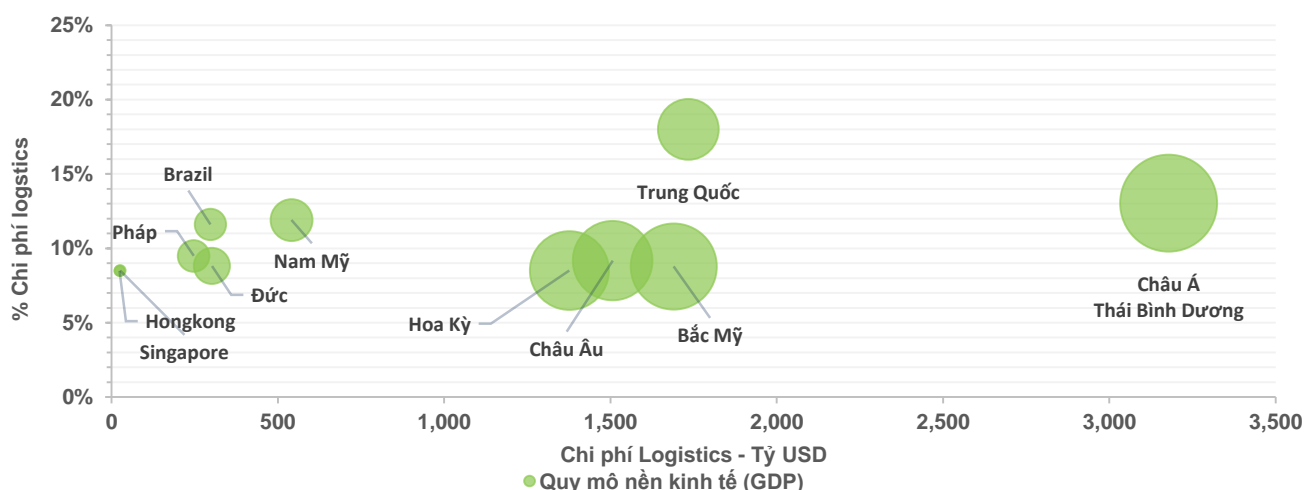
Kết luận, các khu vực có nền kinh tế tập trung sản xuất như Châu Âu, Châu Á và Bắc Mỹ chủ yếu xuất khẩu các mặt hàng sản xuất, đồng thời hoạt động giao thương trong nội bộ khu vực chiếm ưu thế. Ngược lại, các khu vực có nền kinh tế chủ yếu dựa vào tài nguyên thiên nhiên như NIS, Trung Đông, Châu Phi tỷ trọng hàng hóa xuất khẩu chủ yếu là nhiên liệu và khai khoáng. Thị trường xuất khẩu là các khu vực Châu Âu, Châu Á, Bắc Mỹ và phần nhỏ còn lại là giao thương trong nội bộ.

2. Chi phí cho hoạt động logistics

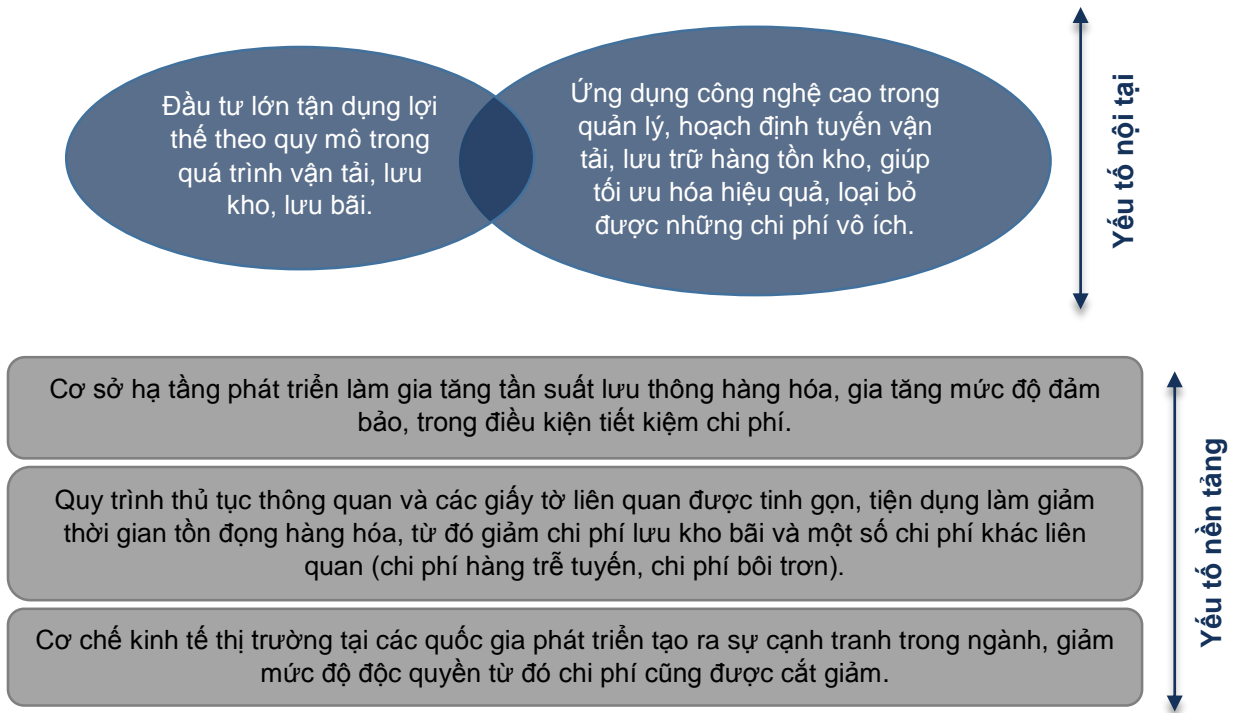


Hoạt động logistics đóng vai trò quan trọng trong nền kinh tế của mỗi quốc gia và cả thế giới. Trong cơ cấu giá thành của mỗi thành phẩm khi đến tay người tiêu dùng đều có một tỷ trọng nhất định chi phí cho hoạt động logistics. Các chi phí này bao gồm hoạt động vận tải nội địa, lưu kho, xếp dỡ, vận tải đường biển, đường không và các chi phí quản lý. Tỷ lệ chi phí này luôn có sự khác biệt giữa các quốc gia và trong từng nhóm ngành do đặc điểm khác nhau trong cơ sở hạ tầng giao thông, công nghệ thông tin, chính sách và đặc tính của loại hàng hóa. Theo số liệu từ tổ chức Armstrong & Associates, chi phí logistics toàn cầu trong giai đoạn từ năm 2006 – 2014 tăng trưởng bình quân 4.73%/năm đạt mức 8,858 tỷ USD, tương ứng với tốc độ tăng trưởng GDP toàn cầu 5.37%/năm. Dữ liệu cho thấy tỷ trọng chi phí logistics có biến động trong giai đoạn 2007 – 2010 do tác động từ cú sốc khủng hoảng kinh tế, sau đó tỷ trọng này ổn định ở mức trung bình 11.4% so với GDP toàn cầu.

Chi phí hoạt động logistics và GDP các khu vực và quốc gia



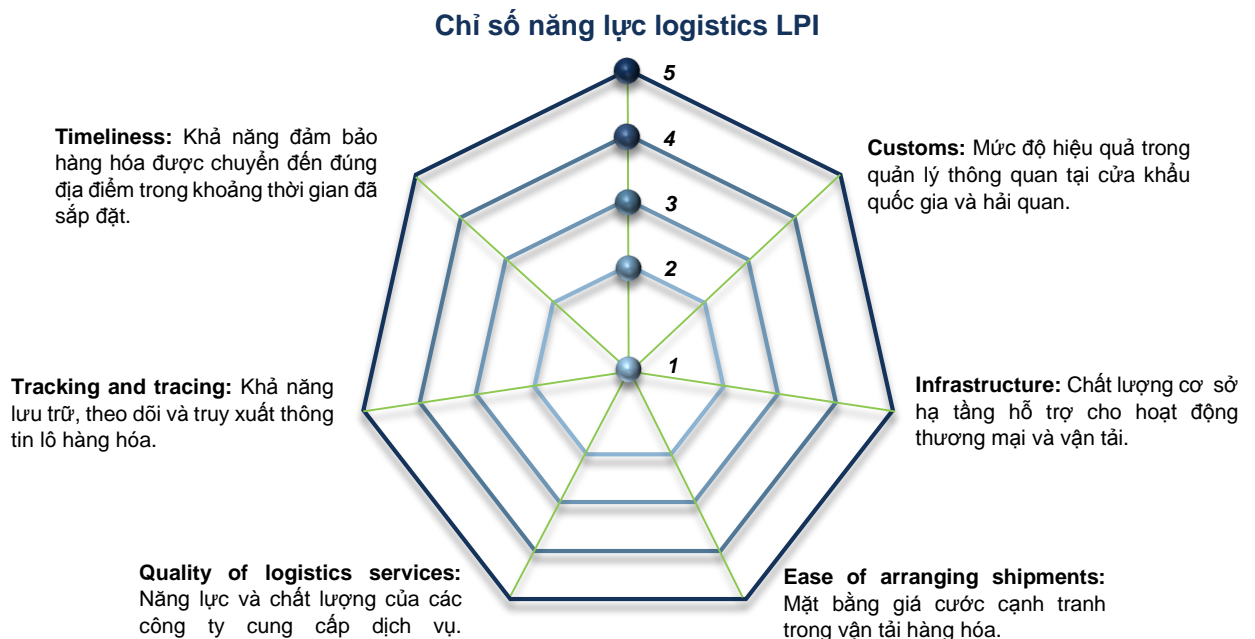
Theo số liệu tính toán, **tỷ trọng chi phí logistics tại các quốc gia công nghiệp phát triển thường thấp hơn so với các quốc gia đang phát triển.** Tại các khu vực như Bắc Mỹ, Châu Âu, tỷ trọng này dao động trong quanh mức 9% so với tổng GDP, trong khi tại các khu Nam Mỹ, Châu Á, tỷ trọng ở mức cao hơn và dao động trong khoảng 12% - 13%. Sự tương quan ngược chiều giữa mức độ phát triển của nền kinh tế và tỷ trọng chi phí logistics xuất phát từ một số nguyên nhân sau:

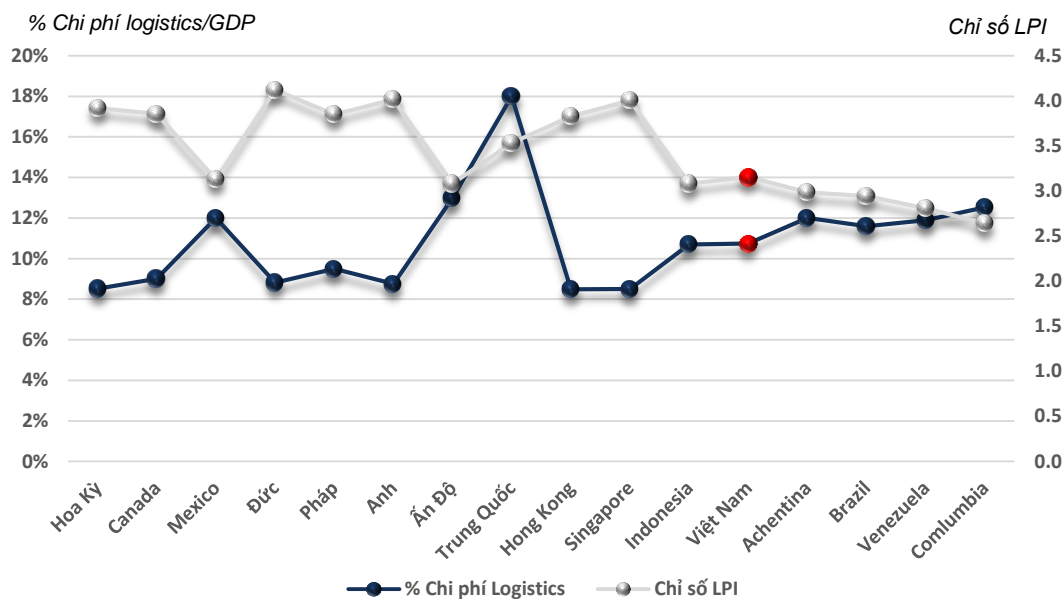


Nói tóm lại, sự liên kết trung gian giữa tỷ trọng chi phí logistics và sự phát triển của nền kinh tế chính là tính hiệu quả trong hoạt động logistics, giao thương, vận tải hàng hóa. Do đó, Ngân hàng Thế giới đã đưa ra bộ chỉ số đánh giá hiệu quả logistics của từng quốc gia dựa trên một số tiêu chí cụ thể.

3. Chỉ số đo lường hiệu quả hoạt động Logistics (LPI)

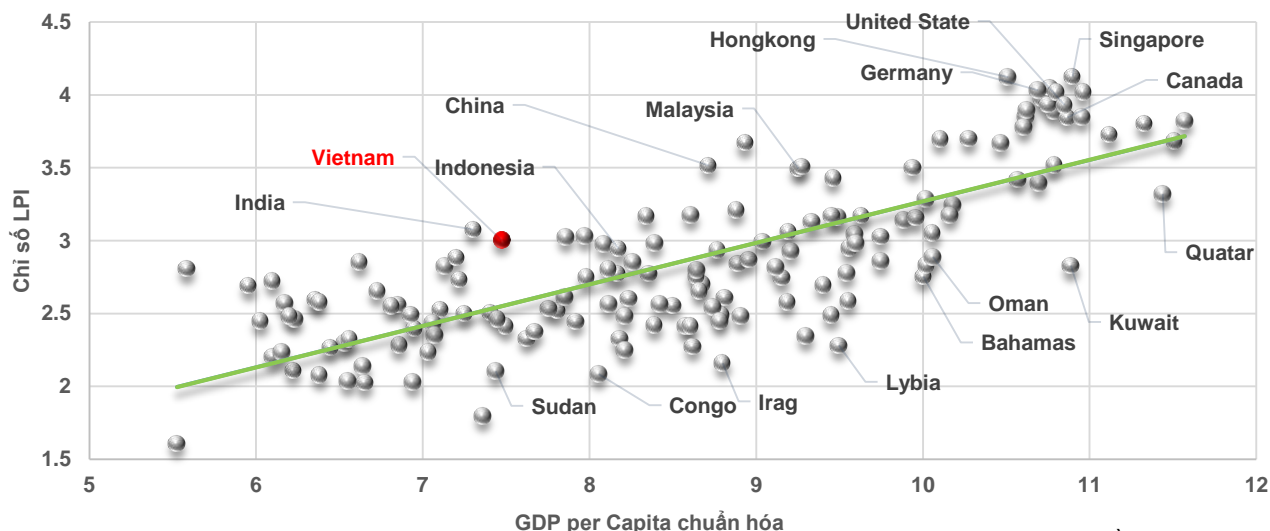
Chỉ số đo lường hiệu quả hoạt động Logistics được Ngân hàng Thế giới đưa ra từ năm 2007, là thước đo tiêu chuẩn nhằm mục đích xác định những vấn đề liên quan đến hoạt động logistics mà một đất nước đang đối mặt. Chỉ số LPI được tính toán dựa trên các khảo sát đối với các nhà cung cấp trong chuỗi hoạt động logistics (bao gồm hoạt động giao nhận hàng hóa và vận tải). Chỉ số được tính toán dựa trên trung bình trọng số của 6 tiêu chí đánh giá nhỏ về hoạt động thương mại của một quốc gia trên thang điểm từ 1 đến 5.



Tương quan giữa tỷ trọng chi phí logistics và chỉ số LPI


Nguồn: Amstrong & Associates, World Bank

Thống kê tương quan giữa tỷ trọng chi phí logistics và chỉ số LPI tại một số quốc gia tiêu biểu đại diện cho các khu vực Bắc Mỹ, Nam Mỹ, Châu Á, Châu Âu. Biểu đồ cho thấy mối tương quan ngược chiều rõ ràng giữa hai đối tượng thống kê. Tại các quốc gia phát triển như Hoa Kỳ, Canada, Anh, Pháp, Đức, chỉ số đo lường hiệu quả logistics dao động ở mức cao khoảng từ 3.8 trở lên theo tiêu chuẩn đánh giá của World Bank. Đồng thời, tỷ trọng chi phí logistics tại các quốc gia này chỉ dao động trong khoảng 8% - 10%. Ngược lại, các quốc gia đang phát triển tại Châu Á, Nam Mỹ như Việt Nam, Indonesia, Brazil, Venezuela có hiệu quả logistics thấp hơn trong khoảng 2.5 – 3, với tỷ trọng chi phí logistics trong nền kinh tế dao động trong khoảng 10% - 12%. Kết luận rằng, **các quốc gia càng đầu tư phát triển nâng cao chất lượng cơ sở hạ tầng, công nghệ thông tin và dịch vụ giao nhận cùng với các chính sách hỗ trợ tốt**, sẽ làm cắt giảm chi phí cho nền kinh tế, đồng thời tạo điều kiện thuận lợi phát triển thương mại, phát triển kinh tế.

Tương quan giữa GDP per Capita và Chỉ số Logistics


Nguồn: World Bank

[\(chi tiết tại p.89\)](#)

II. Chuỗi giá trị ngành logistics thế giới



Hoạt động logistics trong nội địa bao gồm:

Dịch vụ giao nhận hàng hóa từ chủ hàng, thu gom hàng lẻ, đóng rút container.

Vận tải nội địa bao gồm các phương thức vận tải đường bộ, đường thủy nội địa và đường sắt.

Hệ thống kho, bãi, ICD tập kết hàng hàng trước khi vận tải đến cảng.

Các công ty hoạt động điều phối logistics phần lớn thường đảm nhận khâu logistics nội địa và kết hợp các dịch vụ thành một gói cung cấp cho khách hàng. Một số công ty lớn trong mảng như: **DHL Logistics, DB Schenker, FedEx,...**

Port of Amsterdam



Cảng biển: Là cửa ngõ xuất nhập khẩu hàng hóa của các quốc gia bao gồm các hoạt động: xếp dỡ hàng hóa, lưu kho bãi, lai dắt tàu, hoa tiêu,... Các cảng biển lớn trên thế giới như: **Cảng Thượng Hải, Cảng Singapore, Cảng Hong Kong,...**

Cảng hàng không: Bao gồm các hoạt động: điều phối sân đỗ, xếp dỡ hàng hàng lên xuống máy bay, đóng rút hàng hóa vào thiết bị chuyên dụng, dịch vụ đóng gói bảo quản các mặt hàng dễ hỏng. Một số cảng hàng không lớn trên thế giới như: **Hong Kong, Incheon, Memphis, Frankfurt,...**



Vận tải biển: bao gồm các loại vận tải hàng hóa container, vận tải hàng rời và vận tải dầu. Một số hãng vận tải biển lớn như: **Maersk Lines, MOL, MSC, CMA – CGM,...**

Vận tải hàng không: Vận tải hàng hóa hàng không thông qua máy bay chở hành khách và máy bay hàng hóa (freighter). Một số hãng vận tải hàng không như: **FedEx, UPS Airlines, Emirates, Korean Air,...**



Hệ thống trung tâm phân phối (Distribution Center):

Là trung tâm của hoạt động logistics bên thứ 3 (3PL), cung cấp các dịch vụ lưu trữ và quản lý hàng hóa, phân phối hàng hóa đến người tiêu dùng. Một số công ty lớn ngành logistics đều phát triển đến mức độ cung cấp dịch vụ 3PL như: **DHL Logistics, Kuehne + Nagel, UPS Logistics, DB Schenker,...**



III. Hoạt động khai thác cảng

1. Một số cột mốc phát triển của ngành khai thác cảng biển thế giới

- **Từ trước những năm 1800**, một quá trình dài hầu như không có sự thay đổi trong việc khai thác cảng. Hệ thống các cảng biển chỉ đơn thuần là nơi neo đậu tàu dọc theo bờ sông cho các tàu có mớn nước cạn cập vào để xếp dỡ hàng hóa. Các tàu vận tải biển lúc này có tải trọng cao nhất chỉ khoảng mức 300 tấn và hoạt động bằng sức gió. **Hàng hóa được xếp dỡ lên xuống tàu phần lớn sử dụng sức người** và tại một số cảng có trang bị cầu thô sơ hoạt động bằng hơi nước. **Công suất xếp dỡ tại cảng cao nhất lúc này là 22 tấn/giờ.**
- **Từ năm 1800 – 1850**, sản lượng hàng hóa thông qua cảng lúc này tăng nhanh, phần lớn xuất phát từ các cuộc cách mạng công nghiệp trên thế giới, điển hình là nước Anh. Đồng thời, tại đây **phát triển hệ thống cơ sở hạ tầng vận tải** bằng đường sắt được đầu tư mạnh mẽ. Do đó, vận tải hàng hóa nội địa phát triển làm tăng lưu lượng hàng tập trung ra cảng, đồng thời, **các cảng có hệ thống đường sắt hỗ trợ ngày càng mở rộng** và ngược lại các cảng thiếu đầu tư hệ thống đường sắt ngày càng thu nhỏ.
- **Từ năm 1850 – 1900**, hoạt động khai thác cảng có sự chuyển biến, mức độ cơ giới hóa cao hơn so với thời kỳ trước. Các **loại tàu vận tải điển hình lúc này được trang bị thiết bị cầu ngay trên tàu** thực hiện việc xếp dỡ hàng hóa trực tiếp lên xuống cầu cảng hoặc sà lan. Hệ thống kho hậu phương bên trong đồng thời được trang bị cầu xếp dỡ để đưa hàng từ kho đến từng cổng theo yêu cầu. Việc luân chuyển hàng hóa bên trong khu vực cảng từ cầu đến kho được thực hiện bằng xe ngựa thồ hoặc vận chuyển theo đường ray.
- **Từ năm 1900 – 1960**, hệ thống cảng biển trên thế giới bước sang giai đoạn phát triển mới mà có thể thấy được cho đến ngày nay. Việc các tàu vận tải ngày càng gia tăng kích thước, và sự cải thiện công nghệ liên tục trong các thiết bị xếp dỡ đã mở ra điều kiện cho việc **đóng hàng hóa thành kiện lớn để xếp dỡ lên tàu trong một lần**. Từ năm 1900 cho đến năm 1960, các thiết bị cầu bờ có thể **xếp dỡ hàng hóa trọng lượng 6 tấn/lần thay vì 1.5 tấn/lần như trước**. Đồng thời, lúc này hệ thống đường bộ bắt đầu phát triển kết nối linh hoạt giữa khu vực kinh tế hậu phương và cảng biển làm cho lưu lượng hàng hóa đến các cảng đều đặn, thay vì phân bố tập trung vào một số cảng trước đây.
- **Từ năm 1960**, kỷ nguyên mới cho vận tải hàng hóa đường biển, **thời kỳ container hóa**. Phương thức vận tải hàng rời truyền thống vẫn hoạt động, tuy nhiên có sự sụt giảm so với thời kỳ trước. Hàng hóa tổng hợp lúc này được vận tải bằng tàu container, trong khi một số hàng rời nguyên vật liệu vẫn được vận tải bằng tàu hàng rời như dầu khí, hạt ngũ cốc, than đá, dăm gỗ. Việc chuyển giao từ vận tải hàng rời sang hàng container đã gia tăng tính hiệu quả trong vận tải đường biển, làm cho thời gian xếp dỡ tại cảng giảm xuống đáng kể. Để đáp ứng kích thước tàu container ngày càng tăng, các cảng biển tương ứng liên tục gia tăng quy mô, mở rộng chiều dài cầu cảng, độ sâu mớn nước và phát triển công nghệ cho các thiết bị xếp dỡ trong khu cảng. **Những thiết bị xếp dỡ hiện đại ngày nay có công suất xếp dỡ đến 40 TEU/giờ, tương đương với khối lượng xếp dỡ khoảng 1000 tấn/giờ.**

2. Phân loại cảng biển

Hub Port: Được xây dựng với quy mô lớn bao gồm một hệ thống nhiều cầu cảng, cầu bờ và các khu vực kho bãi chứa hàng hậu phương. Hub Port là một khu vực hoạt động với chức năng làm trung tâm trung chuyển hàng hóa (transshipment centre) và là cửa ngõ cho khu vực kinh tế, sản xuất thông qua việc kết nối hệ thống vận tải nội địa và hệ thống tàu feeder. Các cầu cảng trong hệ thống Hub Port được thiết kế có thể đón được các tàu mẹ (tải trọng lớn hơn 80,000 – 100,000 DWT và dung lượng trên 8,000 TEU) cập vào xếp dỡ hàng hóa sau đó vận tải viễn dương sang các châu lục khác. Đặc điểm kỹ thuật của các cầu cảng này thường có chiều dài khoảng 400 mét, độ sâu mớn nước lớn hơn 14 mét và các thiết bị cầu giàn xếp dỡ tại bờ có sức nâng trên 40 tấn, tầm với xa hơn 40 mét.

Feeder Port: Được thiết kế với quy mô nhỏ hơn với chức năng chính là đưa hàng hóa lên các tàu feeder để trung chuyển sang cảng tập trung (Hub Port). Tương ứng, các đặc điểm thiết kế kỹ thuật của feeder port như cầu cảng, mớn nước, thiết bị chỉ giới hạn ở mức độ tiếp nhận tàu feeder (trọng tải dưới 80,000 DWT).

Một số tiêu chí nền tảng để tạo nên một cảng trung chuyển tập trung:

Cảng trung chuyển tập trung (Hub Port)

Vị trí: nằm trong khu vực dọc theo tuyến vận tải biển chính và được bao bọc bởi nhiều khu công nghiệp. Đồng thời, cảng phải nằm trong khu vực nước sâu, trên 14 mét để đủ khả năng tiếp nhận tàu mẹ có tải trọng từ 100,000 DWT.

Năng lực: cảng được trang bị bằng những thiết bị hiện đại, điều phối hoạt động, phân khu bên trong cảng hợp lý, ứng dụng cao công nghệ thông tin vào quản lý tối ưu hoạt động cảng và thông tin container lưu trên bãi.

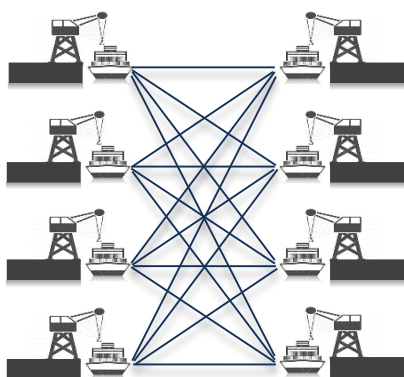
Khu vực tự do thương mại: để thu hút các luồng hàng hóa các nước xung quanh tập trung về Hub Port, trước hết cảng phải hình thành những khu vực tự do thương mại. Điều này làm cho thời gian hàng hóa quá cảnh được rút ngắn, gia tăng vòng luân chuyển hàng hóa đến cảng.

Phí cảng: giá cước phí cảng và các biểu phí dịch vụ xếp dỡ trong khu cảng phải ở mức hấp dẫn, minh bạch và cụ thể.

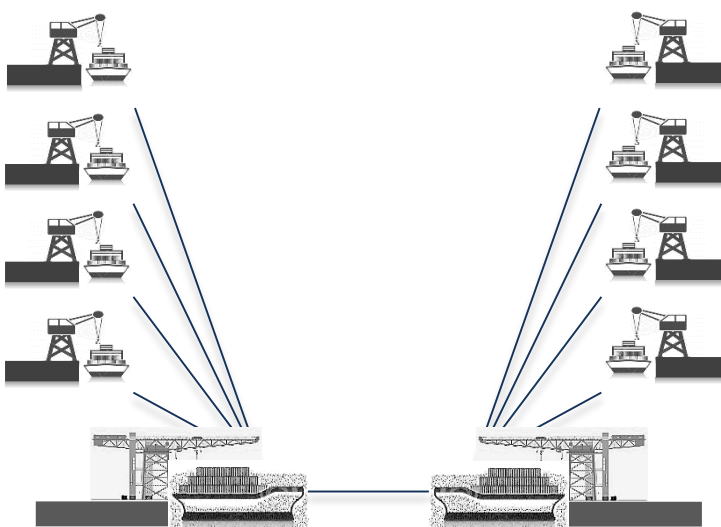
Các dịch vụ tiện ích gia tăng: cung cấp các dịch vụ viễn thông, sửa chữa tàu, cung cấp nguồn nước, nhiên liệu, thuyền viên. Cơ quan hải quan hỗ trợ tại cảng xuyên suốt thời gian hoạt động

Mô hình hóa lợi ích từ Hub Port

Trường hợp không có Hub Port



Trường hợp có Hub Port



Nguồn: FPTIS tổng hợp

Những lợi ích từ Hub Port:

Giảm thiểu mức độ phức tạp trong quy hoạch tuyến vận tải kết nối giữa các cảng, cũng như làm giảm mạnh giao dịch giữa các cảng. Như trước đây, thay vì từng cảng feeder phải làm việc trực tiếp với các cảng feeder tại các châu lục khác, thì lúc này từng feeder chỉ tồn tại lại những giao dịch với số ít cảng trung chuyển tập trung trong cùng khu vực.

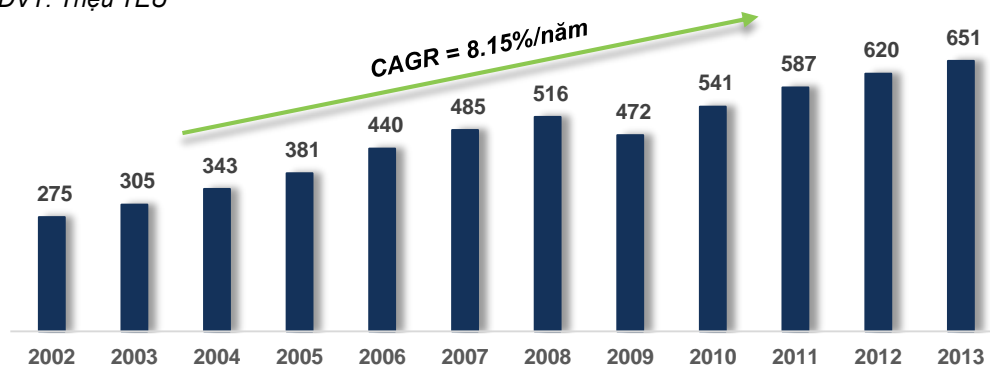
Tạo ra khả năng tận dụng lợi thế theo quy mô khi có thể gia tăng tối đa kích cỡ tàu giữa hai cảng trung chuyển tập trung, trong khi vẫn đảm bảo không chịu hao phí không gian tàu khi vận tải hàng hóa về các cảng nhỏ xung quanh, do đã được vận tải thay thế bằng tàu feeder.

Rút ngắn thời gian luân chuyển hàng hóa, thời gian hàng hóa lưu kho. Vì trong trường hợp không có hỗ trợ từ Hub Port, hàng hóa vận tải trực tiếp đến cảng đích, hàng hóa phải lưu lại trên bãi cho đến khi hàng hóa trên tuyến vận tải đạt đủ số lượng. Ngược lại, Hub Port nhận được lượng hàng lớn từ hàng trăm cảng feeder nhỏ trong khu vực, do đó tuyến vận tải hàng sẽ nhanh chóng được lấp đầy, tiết kiệm thời gian và chi phí hàng hóa lưu bãi.

3. Sản lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển thế giới

Sản lượng hàng hóa container thông qua cảng

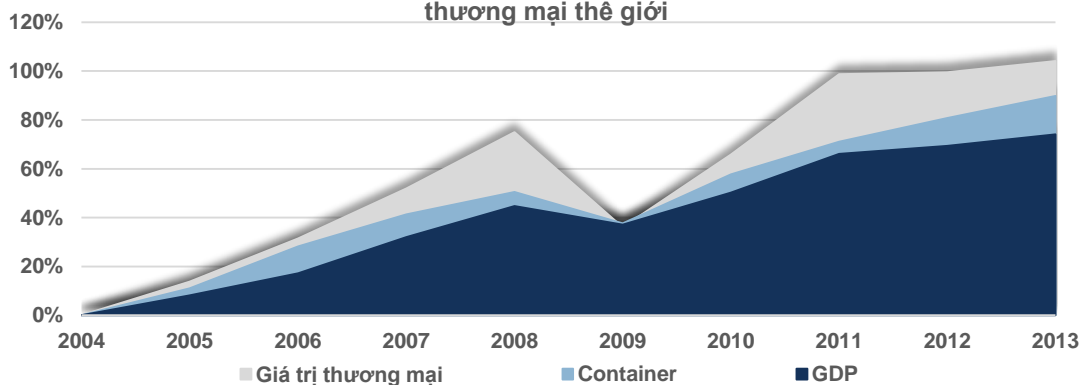
DVT: Triệu TEU



Nguồn: UNCTAD

Thống kê tổng sản lượng hàng hóa container thông qua hệ thống cảng biển trên thế giới, năm 2013, tổng sản lượng đạt 651 triệu TEU, tốc độ tăng trưởng bình quân 8.15%/năm trong giai đoạn 2002 – 2013. Trong năm 2013, tổng sản lượng hàng hóa container tính riêng thông qua các quốc gia đang phát triển đạt mức 466.1 triệu TEU, tăng 7.2% cao hơn so với mức tăng trưởng 5.2% trong năm 2012. Thị phần sản lượng container thông qua tại các quốc gia đang phát triển tương đương mức 71.6%, và liên tục gia tăng qua các năm.

Tương quan tăng trưởng hàng hóa thông qua cảng và thương mại thế giới



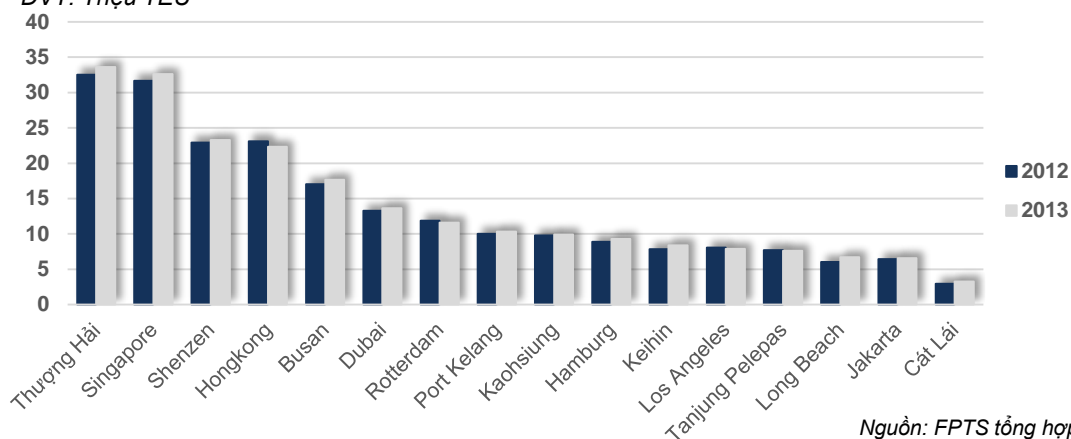
Nguồn: UNCTAD, ICAO, World Bank

Top 10 cảng biển có sản lượng hàng hóa container thông qua cao nhất
ĐVT: Triệu TEU

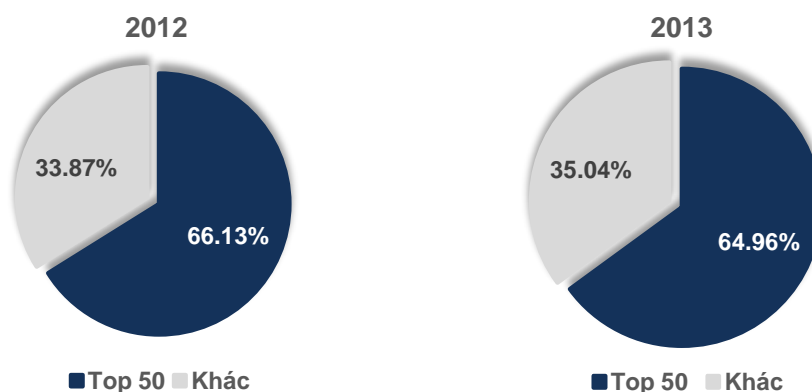
STT	Tên cảng	Khu vực	Quốc gia	Sản lượng 2012	Sản lượng 2013	%YoY
1	Shanghai	Châu Á	Trung Quốc	32.53	33.62	3.35%
2	Singapore	Châu Á	Singapore	31.65	32.60	3.00%
3	Shenzhen	Châu Á	Trung Quốc	22.94	23.28	1.48%
4	Hong Kong	Châu Á	Trung Quốc	23.12	22.35	-3.33%
5	Busan	Châu Á	Hàn Quốc	17.04	17.69	3.81%
6	Ningbo - Zhoushan	Châu Á	Trung Quốc	16.83	17.33	2.97%
7	Qingdao	Châu Á	Trung Quốc	14.50	15.52	7.03%
8	Guangzhou Harbor	Châu Á	Trung Quốc	14.74	15.31	3.87%
9	Jebel Ali	Châu Á	Ả Rập	13.30	13.64	2.56%
10	Tianjin	Châu Á	Trung Quốc	12.30	13.01	5.77%

Nguồn: FPTIS tổng hợp

Với vị trí là khu vực có giá trị xuất khẩu hàng hóa lớn nhất thế giới, Châu Á tất yếu trở thành khu vực có lượng hàng hóa container thông qua cảng cao nhất thế giới. Trong 20 cảng biển có sản lượng hàng hóa thông qua cao nhất thì đã có 16 cảng biển tại Châu Á, riêng Trung Quốc có 9 cảng nằm trong số này.

Thống kê lượng hàng qua cảng tại các nước
ĐVT: Triệu TEU

Nguồn: FPTIS tổng hợp

Hiện tại, Thượng Hải là nơi hoạt động khai thác cảng container diễn ra tập nập nhất thế giới với sản lượng container thông qua trong năm 2013 đạt 33.6 triệu TEU, vượt qua cảng Singapore với sản lượng 32.6 triệu TEU. Theo thống kê, tỷ trọng hàng hóa container thông qua 50 cảng lớn nhất thế giới chiếm đến 64.96% tổng lượng hóa container cả thế giới. Năm 2013, tổng sản lượng của nhóm này đạt 422.98 triệu TEU, tăng 3.12% so với năm 2012.

Tỷ trọng sản lượng hàng hóa thông qua 50 cảng biển lớn nhất

Nguồn: FPTIS tổng hợp

4. Xu hướng ngành khai thác cảng trên thế giới

Một trong những thử thách lớn trong ngành khai thác cảng ngày nay là việc nâng cấp trang thiết bị nhằm đáp ứng nhu cầu gia tăng liên tục kích thước tàu và các yêu cầu khác về không gian và thời gian xếp dỡ hàng hóa trong khu cảng. Các tàu vận tải container càng lớn càng đòi hỏi việc đầu tư phát triển các cầu bờ lớn hơn có tầm với đến hết chiều rộng thân tàu. Ban đầu, các cầu container được thiết kế có thể xếp dỡ cho các tàu có chiều rộng 13 container. Sau khi các tàu được nâng cấp lên kích thước Post Panamax, các cầu bờ phải có tầm với đến 18 container. Đến ngày nay, các thể hệ tàu hiện đại nhất với sức chứa gần 20,000 TEU, đòi hỏi các cầu bờ có tầm với lên đến 22 – 23 container. Do đó, hệ thống các cảng biển buộc phải chạy theo sự phát triển của các thể hệ tàu bằng việc liên tục nâng cấp các thiết bị cầu bờ, cũng như hạ tầng cầu cảng nhằm duy trì vị trí trong các tuyến vận tải biển Đông Tây.

Xu hướng các thể hệ tàu tiếp theo đang phát triển với dung lượng dự kiến chứa 22,800 TEU – 24,000 TEU, với chiều rộng khoảng 64 mét và chiều dài 487 mét. Các thể hệ tàu tiếp theo có xu hướng ngắn hơn và rộng hơn nhằm tiết kiệm một số chi phí phát sinh liên quan, do không cần mớn nước sâu cập cảng, và mức nước dằn trong tàu cũng ít hơn so với các tàu kích cỡ dài. Từ xu hướng như trên, **các cảng biển không cần phải mở rộng chiều dài cầu cảng, thay vào đó nạo vét luồng vào cảng, mở rộng vùng quay tàu, đầu tư các hệ thống hoa tiêu, thiết bị xếp dỡ, hệ thống kho bãi và chương trình quản lý thông tin hàng hóa trong khu vực cảng.**

Cảng Singapore

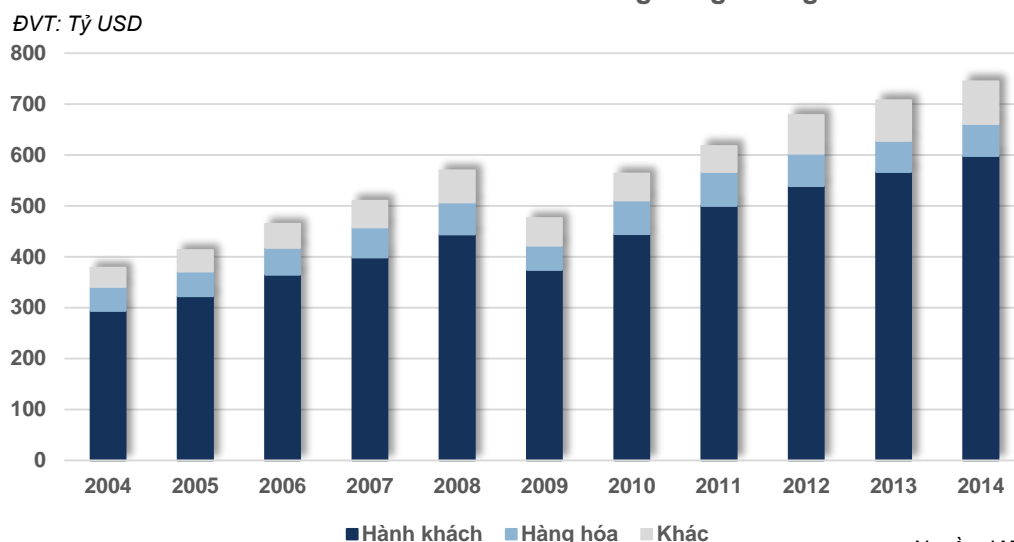
Kể từ những năm 1800, Singapore đã được phát hiện là một nơi có vị trí cực kỳ thuận lợi trong giao thương thế giới, là đầu mối tập trung của nhiều tuyến vận tải. Do đó từ sớm, một cách tự nhiên, Singapore đã xây dựng hệ thống cảng biển trở thành trung tâm trung chuyển hàng hóa của cả thế giới. Trước năm 2010, Singapore là cảng biển có sản lượng hàng hóa thông qua cao nhất thế giới, sau đó cảng Thượng Hải với sự phát triển mạnh mẽ của cảng xa bờ Dương Sơn đã nhanh chóng vượt qua Singapore đứng đầu thế giới. Đến hiện nay, Singapore vẫn là một trong những cảng biển lớn và đứng thứ hai thế giới với sản lượng thông qua 32.6 triệu TEU vào năm 2013 tăng trưởng 3% so với năm 2012. ([chi tiết tại p.89](#))

Cảng Thượng Hải

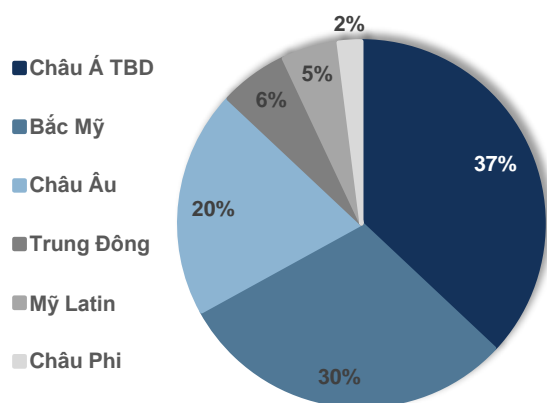
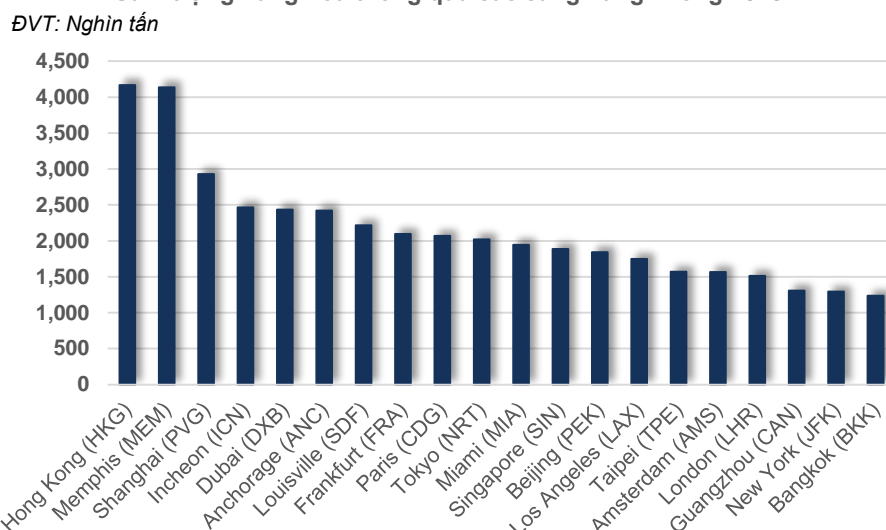
Được chính quyền Trung Quốc xây dựng từ năm 1995 và quy hoạch thành khu phức hợp cảng trung chuyển tập trung của khu vực Châu Á, bao gồm 12 cảng biển nhỏ trực thuộc hệ thống trong đó có hai cảng lớn là Thượng Hải và Ningbo. Sau khi hoàn thành và đưa vào hoạt động, hệ thống cảng Thượng Hải đạt được mức độ tăng trưởng mạnh mẽ và nhanh chóng vượt qua hệ thống cảng biển Singapore trở thành cảng biển có sản lượng hàng hóa container thông qua cao nhất thế giới đạt 33.62 triệu TEU vào năm 2013. ([chi tiết tại p.90](#))

5. Cảng hàng không

Trước hết, việc phân tích hoạt động của cảng hàng không cần hiểu rõ tính chất của các cảng hàng không chủ yếu hướng đến phục vụ nhu cầu vận tải hành khách thay vì chủ yếu vận tải hàng hóa như các cảng biển. Theo thống kê từ IATA, doanh thu từ vận tải hành khách chiếm đến hơn 80% trong tổng doanh thu của các hãng hàng không. Điều này dẫn đến các sự khác biệt rõ ràng: trong quản lý cảng biển, việc tối ưu hóa xếp dỡ hàng hóa container lên xuống tàu, quản lý thiết bị xếp dỡ được đặt lên hàng đầu. Trong khi quản lý cảng hàng không, việc quan trọng là vị trí đậu máy bay, tối ưu hóa sử dụng các nhà ga và tạo sự thoải mái cho hành khách.

Cơ cấu doanh thu của các hãng hàng không


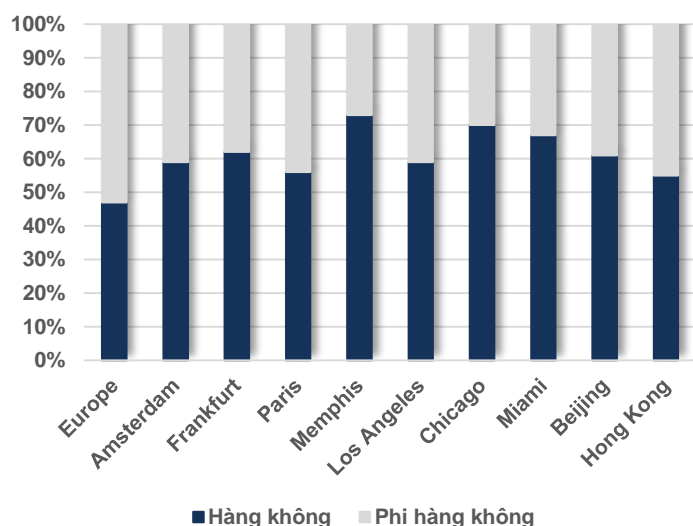
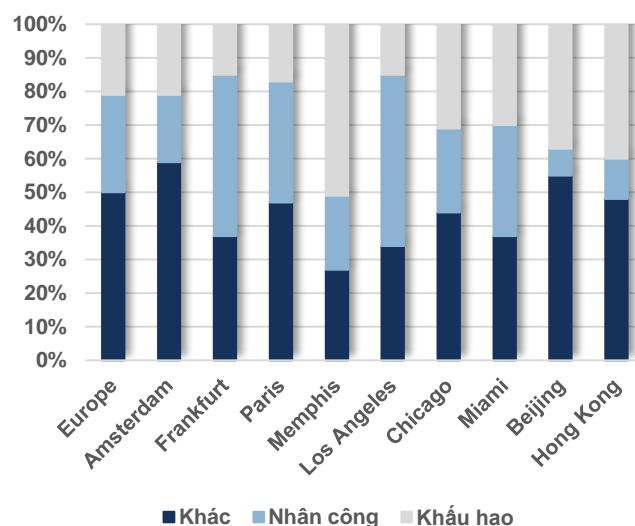
Nguồn: IATA

Sản lượng hàng thông qua các khu vực

Sản lượng hàng hóa thông qua các cảng hàng không 2013


Nguồn: Managing Airports: An international perspective

Hoạt động khai thác hàng hóa tại cảng hàng không cũng tương đồng với luồng dịch chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu, và diễn ra mạnh mẽ tại các khu vực Châu Á – Thái Bình Dương, Châu Âu và Bắc Mỹ. Năm 2013, tổng sản lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng hàng không ước tính trên 93 triệu tấn, bao gồm cả hàng hóa trung chuyển. Trong đó, cảng Hong Kong có sản lượng thông qua cao nhất với 4.17 triệu tấn, Memphis đứng vị trí thứ hai thế giới do nơi đây là trụ sở hoạt động của công ty logistics FedEx, tương tự công ty UPS đặt trụ sở tại Louisville. Thị trường khai thác hàng hóa hàng không tại cảng hàng không cũng tương tự như thị trường khai thác cảng biển. Tỷ trọng hàng hóa thông qua 30 cảng hàng không lớn nhất chỉ chiếm hơn 55% toàn thế giới.

Nguồn doanh thu của các cảng hàng không thông thường được phân loại thành hai nhóm: doanh thu hàng không và doanh thu phi hàng không (hay doanh thu thương mại). Nhóm doanh thu hàng không trực tiếp thu từ hoạt động điều phối máy bay, sắp xếp hành khách và hàng hóa. Trong khi nhóm doanh thu phi hàng không là các nguồn thu không trực tiếp như cho thuê không gian bên trong khu vực cảng cho các đại lý bán vé, bán lẻ, nhà hàng, quảng cáo,...

Cơ cấu doanh thu các cảng hàng không

Cơ cấu chi phí các cảng hàng không


Nguồn: *Managing Airports: An international perspective*

Các chi chí hoạt động của cảng hàng không gồm chi phí vận hành, bảo dưỡng, chi phí quản lý, chi phí nhân viên và bảo vệ. Qua các năm, chi phí nhân viên trong cảng có xu hướng giảm dần do các cảng hàng không có xu hướng thuê ngoài nhiều hơn đối với các hoạt động xếp dỡ bên trong sân đỗ. Sự phát triển công nghệ thông tin cũng như quy trình quản lý cũng làm giảm nhu cầu các nhân viên giám sát hoạt động trong cảng.

Ngành khai thác cảng hàng không được xem là một ngành kinh doanh dựa trên tài sản cố định. Việc đầu tư lớn vào hệ thống đường bay, sân đỗ, nhà ga, nhà kho, thiết bị yêu cầu cảng hàng không phải hoạch định dài hơn so với các hãng máy bay hàng không.

Cơ cấu chi phí này có sự khác biệt lớn giữa các cảng hàng không và trong từng khu vực phụ thuộc vào mô hình tổ chức hoạt động của các cảng hàng không. Một số các cảng hàng không tại Mỹ chủ yếu hướng đến cho thuê không gian trong cảng, không trực tiếp thực hiện các hoạt động điều phối đường bay hay hoạt động xếp dỡ hàng hóa trong sân đỗ do đó tỷ trọng chi phí nhân viên khá thấp. Ngoài ra, thay vì trực tiếp kinh doanh, các cảng hàng không này hướng đến thuê ngoài nhiều hơn, do đó tỷ trọng chi phí thuê ngoài sẽ cao hơn. Một số cảng hàng không lớn ở Châu Á như, Hong Kong hay Bắc Kinh có tỷ trọng chi phí khấu hao cao và chi phí nhân viên ở mức thấp do chi phí nhân công tại đây khá rẻ.

IV. Hoạt động vận tải

1. Các phương thức vận tải

Thống kê theo sản lượng luân chuyển hàng hóa toàn cầu năm 2013, hàng hóa container ước khoảng 11,200 tỷ Tấn.Km, trong khi hàng hóa vận tải hàng không đạt 208 tỷ Tấn.Km (chỉ bằng 1.86% so với vận tải hàng container đường biển). Trong đó, tuyến vận tải container hoạt động tập nập nhất là tuyến Á – Âu với sản lượng luân chuyển đạt 2,900 tỷ Tấn.Km, sau đó là tuyến châu Á – Bắc Mỹ và châu Âu – Bắc Mỹ với sản lượng luân chuyển lần lượt là 2,000 tỷ Tấn.Km và 300 tỷ Tấn.Km. Có thể thấy, vận tải bằng đường biển gần như chiếm tỷ trọng tuyệt đối so với vận tải bằng đường hàng không. Ngoài ra, với ưu thế tiết kiệm chi phí, tính an toàn ngày càng được nâng cao, vận tải đường biển đang ngày càng chiếm ưu thế so với vận tải hàng không và tỷ trọng của vận tải đường biển được dự báo sẽ tiếp tục gia tăng trong dài hạn so với vận tải hàng không. Các nhóm mặt hàng đang dịch chuyển mạnh từ đường hàng không sang đường biển là: nguyên vật liệu, hàng dễ vỡ, hàng thời trang, hàng công nghệ cao, linh kiện máy móc, ô tô, hóa chất...

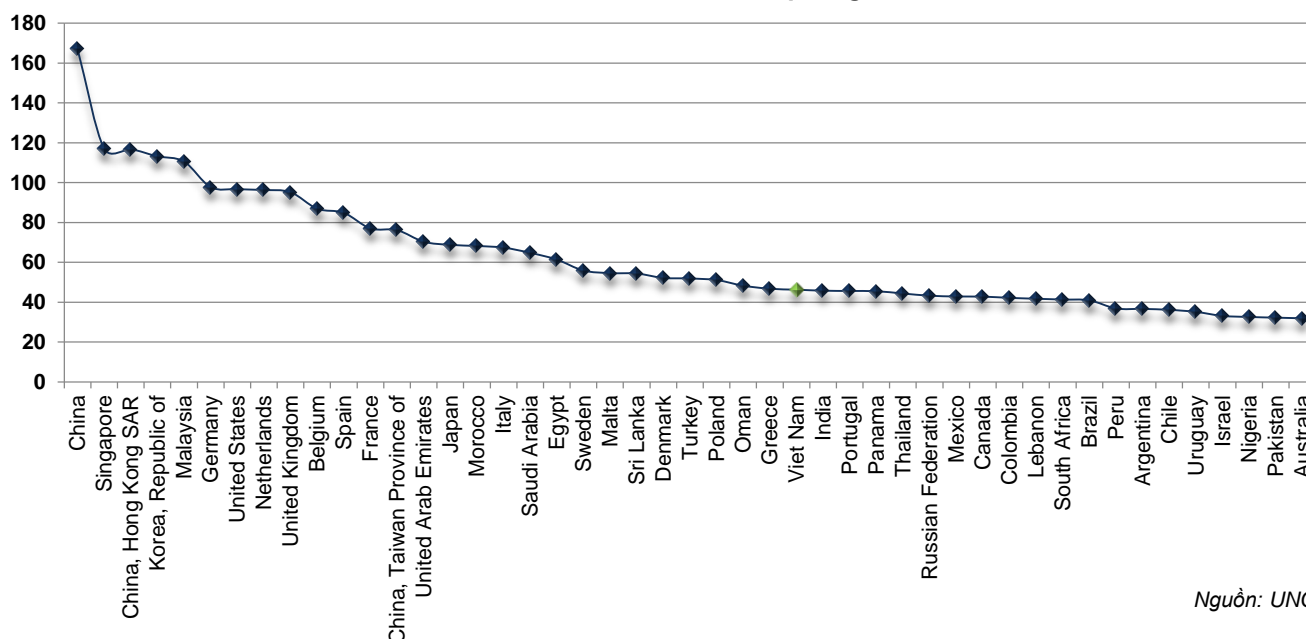
2. Vận tải đường biển

a. Tổng quan vận tải biển

Đây là phương thức vận tải chính của thế giới (luôn chiếm hơn 90% sản lượng hàng hóa thương mại thế giới), lợi thế của vận tải đường biển là có thể vận chuyển hàng hóa với khối lượng lớn, cồng kềnh, với chi phí thấp hơn hẳn so với các loại hình vận tải khác. Tuy nhiên, nhược điểm của vận tải đường biển là tốc độ vận chuyển chậm, và các chủ tàu thường xuyên chịu rủi ro vì nạn cướp biển, các hiện tượng tự nhiên như bão tố, lốc xoáy...

Để đo lường tính thuận tiện trong hoạt động vận tải biển của một quốc gia, UNCTAD đã đưa ra **Chỉ số kết nối tàu biển quốc gia (Liner Shipping Connectivity Index – LSCI)**, nhằm đo lường khả năng kết nối với mạng lưới vận chuyển đường biển toàn cầu của quốc gia đó. Chỉ số được UNCTAD tính toán dựa trên năm thành phần của ngành vận tải biển: **(1)** số lượng tàu, **(2)** sản lượng container chuyên chở, **(3)** kích cỡ tàu tối đa, **(4)** số lượng dịch vụ vận tải biển, **(5)** và số lượng các công ty khai thác các tàu container ở các cảng của nước đó.

Chỉ số kết nối tàu biển quốc gia

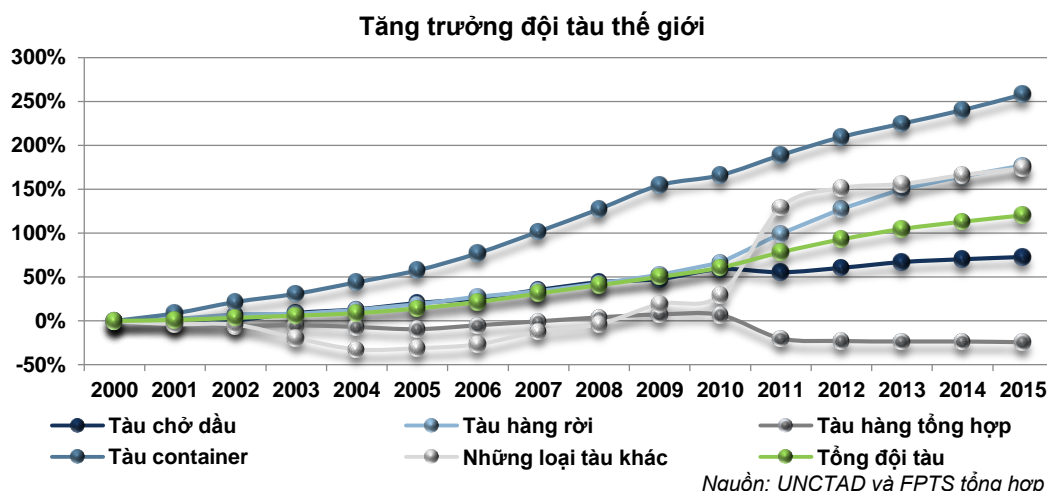
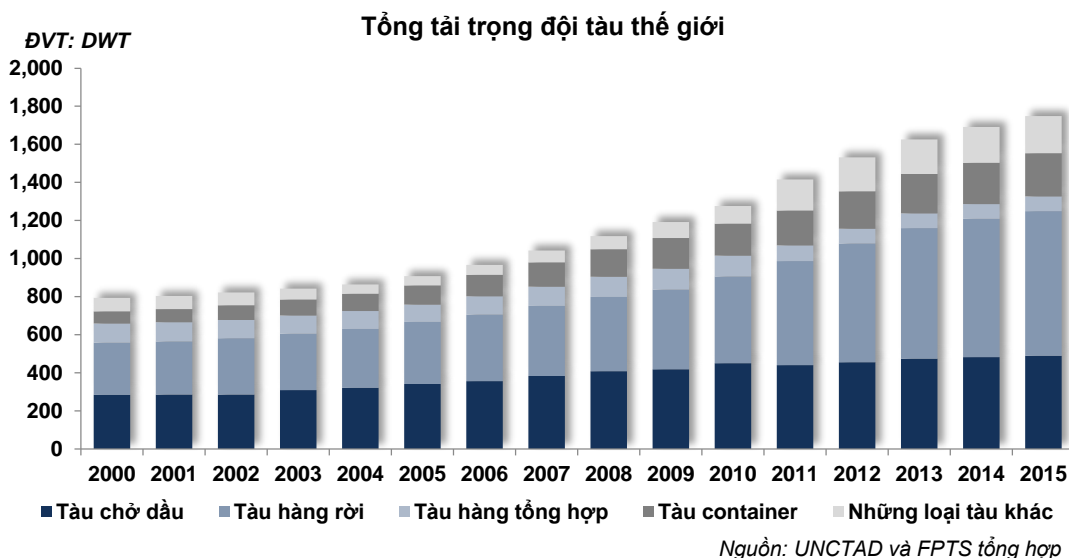


Nguồn: UNCTAD

Các quốc gia có vị trí giáp biển, có đội tàu biển lớn và hệ thống cảng biển phát triển cũng thường là quốc gia có LSCI cao nhất. Trung Quốc với lợi thế đường bờ biển dài và hệ thống cảng biển phát triển mạnh, đã thể hiện sự vượt trội về khả năng kết nối vận tải biển so với các quốc gia khác. Singapore, Hongkong, Hàn Quốc... là những quốc gia có LSCI xếp kế tiếp, nhưng khoảng cách là khá xa so với Trung Quốc.

Việt Nam xếp thứ 28 về khả năng kết nối vận tải biển trong năm 2015 với điểm số là 45. Với vị trí địa lý thuận lợi, có đường bờ biển dài hơn 3,200 km, Việt Nam có nhiều cơ hội để phát triển đội tàu biển quốc gia. Tuy nhiên, do năng lực quản lý không tốt, nên nhìn chung đội tàu biển của Việt Nam còn phát triển manh mún, tải trọng đội tàu còn khá thấp, nhiều công ty khai thác tàu biển hoạt động không hiệu quả, thậm chí thua lỗ nặng. Hơn nữa, do lượng hàng xuất nhập khẩu của Việt Nam còn thấp, và hệ thống cảng biển thiếu tập trung, nên tàu mẹ của các hãng vận tải biển lớn cũng thường không ưu tiên cập các cảng ở Việt Nam. Điều này làm hạn chế khả năng kết nối vận tải biển của Việt Nam so với nhiều nước khác và khiến nước ta chỉ đứng ở vị trí thứ 28 khá khiêm tốn trên bản đồ vận tải biển toàn cầu.

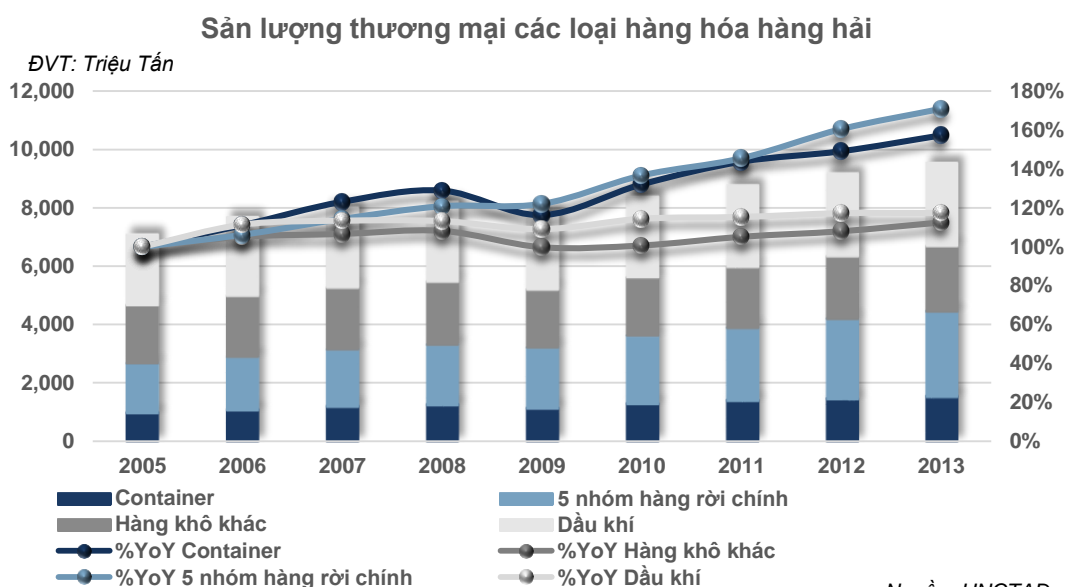
Tổng tải trọng của đội tàu toàn cầu liên tục tăng trưởng trong 15 năm qua, đặc biệt xu hướng tăng ngày càng mạnh mẽ hơn từ sau cuộc khủng hoảng tài chính toàn cầu năm 2009.



Đóng góp lớn vào sự tăng trưởng này là tăng trưởng của đội tàu hàng rời cùng với kỳ vọng vào sự gia tăng mạnh giao thương các mặt hàng quặng sắt, ngũ cốc, gạo, đường, than, nhôm bô xít, sắt thép, đá phốt phát, các mặt hàng máy móc, thiết bị nặng... Tỷ trọng của đội tàu hàng rời luôn chiếm cao nhất và không ngừng gia tăng từ khoảng

35% năm 2000 lên 43% năm 2015. Đội tàu container có sự gia tăng rất mạnh trong 15 năm qua với xu hướng container hóa mạnh mẽ của ngành vận tải, đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng với khối lượng lớn, đa chủng loại, và đặc biệt là tiết kiệm chi phí trên 1 đơn vị vận chuyển, tỷ trọng của đội tàu container đã tăng từ 8% năm 2000 lên 13% năm 2015. Trong khi đó, đội tàu chở dầu sau cuộc khủng hoảng tài chính 2009, tốc độ tăng đã chậm hẳn cùng với sự đi xuống dần của giá dầu thô, và đặc biệt là do xu hướng dịch chuyển vận tải dầu bằng tàu sang vận chuyển bằng đường ống diễn ra mạnh mẽ, tỷ trọng đội tàu dầu vì thế đã giảm từ 36% năm 2000 xuống còn 28% năm 2015. Đội tàu chở hàng tổng hợp ngược lại còn đang giảm dần tải trọng trước xu thế chuyên môn hóa loại hình tàu vận tải, tỷ trọng của đội tàu tổng hợp giảm mạnh từ 13% năm 2000 xuống còn 4% năm 2015.

Theo thống kê của UNCTAD trong nhiều năm, sản lượng hàng hóa thương mại thông qua đường biển sụt giảm 4.51% trong năm 2009 do trong đợt khủng hoảng kinh tế thế giới hoành hành trong hơn nửa năm. Tuy nhiên, sau đó tốc độ phục hồi và phát triển tương đương so với giai đoạn trước khủng hoảng kinh tế.

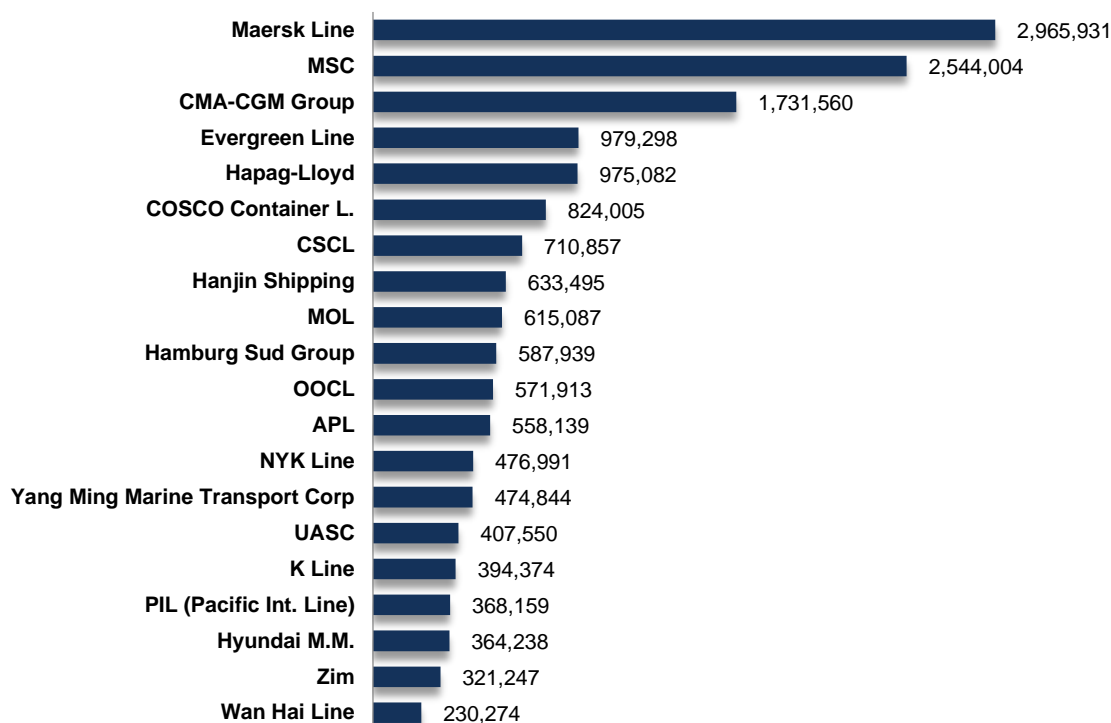


Năm 2013, tổng sản lượng hàng hóa thương mại giữa các nước đạt 9,548 triệu tấn. Trong đó, tỷ trọng hàng rời vẫn chiếm ưu thế đạt 5,180 triệu tấn, chiếm tỷ trọng 54.25% tổng sản lượng hàng hóa. Riêng 5 loại hàng rời chính bao gồm: quặng sắt, ngũ cốc, than, nhôm bô xít và đá phốt phát chiếm đến 30.58% tổng sản lượng. Hoạt động xuất nhập khẩu hàng khô rời được xem như xương sống trong hoạt động giao thương đường biển toàn cầu. Mức độ tăng trưởng trong lưu thông hàng hóa gắn liền với tốc độ phát triển của các nền kinh tế mới nổi, do các quốc gia này là công xưởng sản xuất của toàn thế giới. Trong khi các quốc gia phát triển chủ yếu tập trung vào sản xuất các mặt hàng công nghệ cao và dịch vụ do đó nhu cầu nguyên vật liệu thấp hơn. Vì vậy, luồng hàng hóa nguyên vật liệu thô chủ yếu xuất phát từ các quốc gia như Brazil, Indonesia, Hoa Kỳ, Nam Phi, sau đó tập trung về các nền kinh tế mới nổi như Trung Quốc, Ấn Độ.

Hàng hóa container chiếm tỷ trọng thấp nhất, đạt 1,524 triệu tấn, chiếm 15.96% trong tổng sản lượng hàng hóa thương mại. Tuy nhiên, do tính kinh tế và thuận lợi trong quy hoạch tuyến vận tải, nên xu hướng container hóa đã phát triển mạnh mẽ liên tục trong nhiều năm. Trong giai đoạn 2005 – 2013, tốc độ tăng trưởng hàng hóa chuyên chở bằng container bình quân đạt 5.82%/năm, so với mức độ tăng trưởng bình quân chung là 3.76%/năm.

Sân chơi vận tải biển quốc tế hiện tập trung phần lớn trong nhóm 20 hãng tàu biển lớn nhất, chiếm hơn 50% về tổng năng lực vận chuyển và sản lượng vận chuyển container toàn cầu. Các hãng tàu này trực thuộc các nước có hoạt động hàng hải phát triển là Đan Mạch, Mỹ, Pháp, Đức, Nhật, Trung Quốc, Đài Loan, Hàn Quốc...

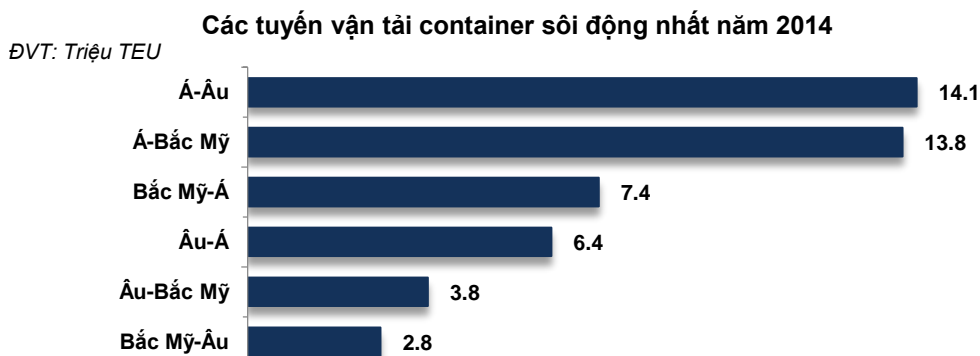
20 hãng tàu container lớn nhất thế giới (theo công suất – TEUs)



Nguồn: The Statistics Portal

Trong 20 hãng tàu container lớn nhất, 3 hãng đứng đầu là **Maersk Line, MSC, CMA – CGM** có đội tàu vượt trội so với các hãng còn lại, chiếm 43.2% tổng năng lực vận tải container của nhóm này. Trong khi **Maersk Line** và **CMA – CGM** (thuộc hai quốc gia EU) có thế mạnh ở tuyến vận tải Á – Âu xuyên Ấn Độ Dương, thì **MSC** (thuộc Mỹ) lại có thế mạnh tuyệt đối ở tuyến vận tải Á – Bắc Mỹ xuyên Thái Bình Dương. Tính đến đầu T6/2015, tổng công suất các tàu đang đặt đóng mới của **Maersk Line** là khoảng 101,920 TEUs, trong khi của **MSC** lên đến 710,486 TEUs. Như vậy, trong tương lai, MSC sẽ vượt Maersk Line để trở thành hãng tàu có đội tàu container lớn nhất thế giới.

Với định hướng xuất khẩu của hầu hết các nền kinh tế ở Châu Á, nên giá trị xuất khẩu từ Châu Á sang EU và Bắc Mỹ rất lớn. Vì vậy, tuyến Á – Âu và Á – Bắc Mỹ là 2 tuyến có lượng container chuyên chở lớn nhất thế giới, gấp khoảng 2 lần so với 2 tuyến này ở chiều ngược lại. Dự kiến khi TPP được thông qua, kim ngạch xuất nhập khẩu xuyên Thái Bình Dương sẽ tăng mạnh và tuyến Á – Bắc Mỹ nhiều khả năng sẽ trở thành tuyến vận tải container lớn nhất thế giới, tạo lợi thế lớn cho MSC, vốn đang khai thác mạnh nhất tuyến này.

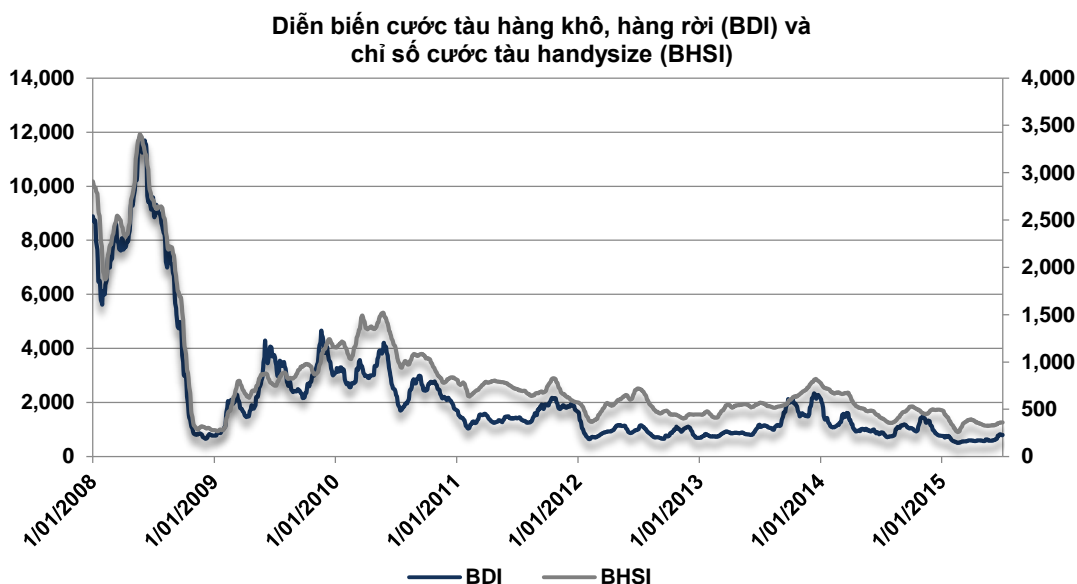


Nguồn: The Statistics Portal

b. Thực trạng chung ngành vận tải biển thế giới

Các hãng tàu lớn đều có xu thế tìm kiếm những tuyến vận tải mới dựa trên nền tảng các tuyến truyền thống. Những năm gần đây, trong khi khối lượng vận tải trên trục Á – Âu và Thái Bình Dương không tăng, thậm chí giảm sút thì tuyến Á – Phi lại tăng tới 14 – 15% bắt đầu từ năm 2012. Phần lớn các hãng tàu đã dành 13 – 25% công suất đội tàu cho các tuyến giữa Châu Á với Châu Phi, Trung Đông, Nam Mỹ. Tuy nhiên do cạnh tranh dữ dội nên với các tuyến vận tải cự ly trung bình này lợi nhuận đem lại ít hơn so với các tuyến cự ly dài truyền thống.

Chỉ số cước vận tải hàng khô BDI đã lên đến đỉnh vào quý II/2008 khoảng 12,000 điểm, tụt dốc không phanh vào đầu 2009 còn 600 điểm, phục hồi ở mức 1,700 ÷ 2,000 điểm cuối năm 2010, giảm xuống còn 1,050 ÷ 1,400 điểm trong nửa đầu năm 2011 và tăng lên 1,800 ÷ 2,000 điểm vào cuối năm 2011. Giai đoạn 2012 – 2014 chỉ số này lại tụt mạnh xuống dao động xung quanh mức 1,000 điểm, có mức điểm thung đáy vào đầu năm 2012 là 647 điểm (ngày 03/02/2012) sau đó tăng nhẹ lên và hầu như không có đột biến, cho đến thời điểm này trong tháng 06/2015, chỉ số BDI này đạt ở mức trung bình khoảng 880 điểm, thấp nhất hồi tháng 05/2015 ở mức dưới 600 điểm.



Nguồn: Bloomberg

Nhiều hãng tàu lớn gặp khó khăn, chịu thua lỗ như: Chile CSAV (hãng tàu lớn nhất khu vực Nam Mỹ, có tổng trọng tải 9,8 triệu DWT sức chở 700 ngàn TEUs), Hãng tàu Mitsui O.S.K Lines - MOL (lớn nhất của Nhật sở hữu 54 tàu container, 4.15 triệu DWT, điều hành 296 tàu tổng trọng tải 13.43 triệu DWT), Hãng tàu Kawasaki Kisen Kaisha - Kline (của Nhật với hơn 330 tàu hàng rời trọng tải 27 triệu DWT, 80 tàu container trọng tải 4,2 triệu DWT, 54 tàu dầu trọng tải 5,6 triệu DWT), Hãng tàu Nippon Yusen Kaisha - NYK Line (hãng tàu thứ 2 của Nhật)... Thậm chí, một số phải nộp đơn phá sản như:

General Maritime Corp (lớn thứ 2 của Mỹ về chở dầu) tháng 11/2011, Korea Line Corp (lớn thứ 2 Hàn Quốc về tàu hàng khô) tháng 2/2012, Sanko (lớn thứ 4 của Nhật sở hữu hơn 200 tàu) tháng 7/2012.

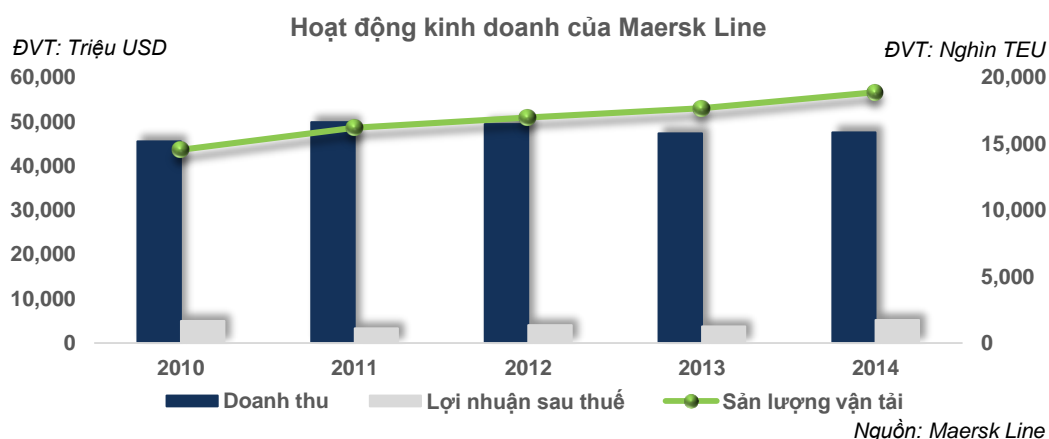
Trong bối cảnh cạnh tranh ngày càng khốc liệt, một xu thế đang dần xuất hiện trong Top 20 hãng tàu hàng đầu thế giới là **hợp tác thành các liên minh nhằm mục đích thâm tóm thị trường** như: Tháng 4/2012, hãng Evergreen của Đài Loan (thứ 4 thế giới) liên kết khai thác cùng liên minh CKYH. Tháng 2/2013, hai liên minh Grand và New World đã bắt tay nhau, hình thành một liên minh mới G6. Q2/2014, Maersk Lines tham gia vào liên minh của MSC và CMA – CGM.

Maersk Line

Maersk Line là một công ty con thuộc AP Moller Maersk Group, trụ sở chính ở Copenhagen, Đan Mạch. Đây là hãng vận chuyển hàng hóa bằng container lớn nhất thế giới với đội tàu container hiện tại lên đến 607 chiếc, tổng công suất chuyên chở lên tới hơn 2.96 triệu TEUs, trong đó 1.67 triệu TEUs là sản lượng do đội tàu tự sở hữu và 1.3 triệu TEUs là sản lượng từ đội tàu thuê định hạn bên ngoài.

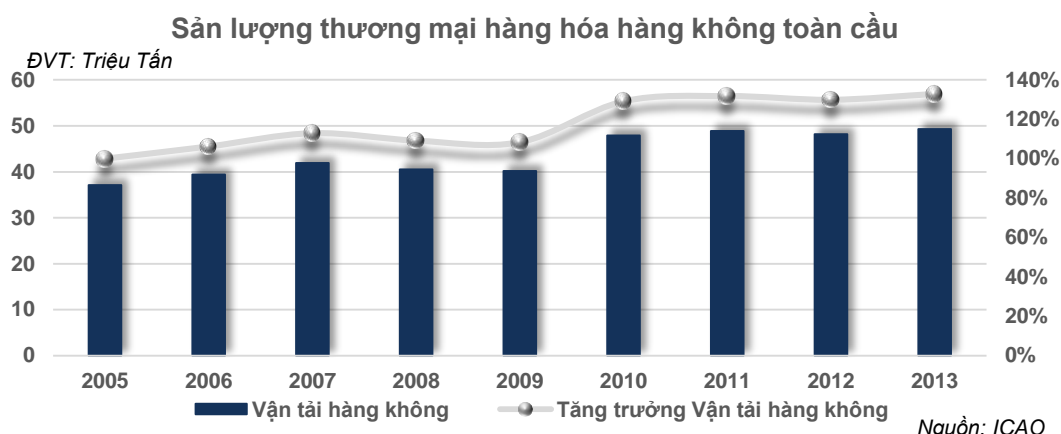
Maersk Line hoạt động chuyên chở trên hầu hết các tuyến vận tải biển trọng điểm của thế giới, nhưng thế mạnh nhất của công ty là tuyến vận tải Á – Âu xuyên Ấn Độ Dương nhằm đáp ứng khối lượng hàng hóa vận chuyển xuất nhập khẩu khổng lồ từ Á sang Âu và ngược lại.

Thị trường vận tải biển thế giới nói chung và vận tải container nói riêng từ năm 2009 đến nay nhìn chung gặp nhiều khó khăn do tổng lượng tàu cung ứng tăng mạnh so với mức tăng của nhu cầu. Các chỉ số vận tải (BDI, BHSI...) lao dốc mạnh từ đầu 2009 và vẫn lình xình ở vùng đáy đến đầu 2015. Hầu hết các hãng vận tải biển trên thế giới đều gặp khó khăn, nhiều hãng thậm chí còn bị thua lỗ kéo dài nhiều năm. Tuy nhiên, với lợi thế là nhà vận chuyển container lớn nhất thế giới, có khả năng khai thác đội tàu hiệu quả, quản lý chi phí chặt chẽ, đã giúp cho Maersk Line vẫn không bị thua lỗ trong các năm khó khăn vừa qua.



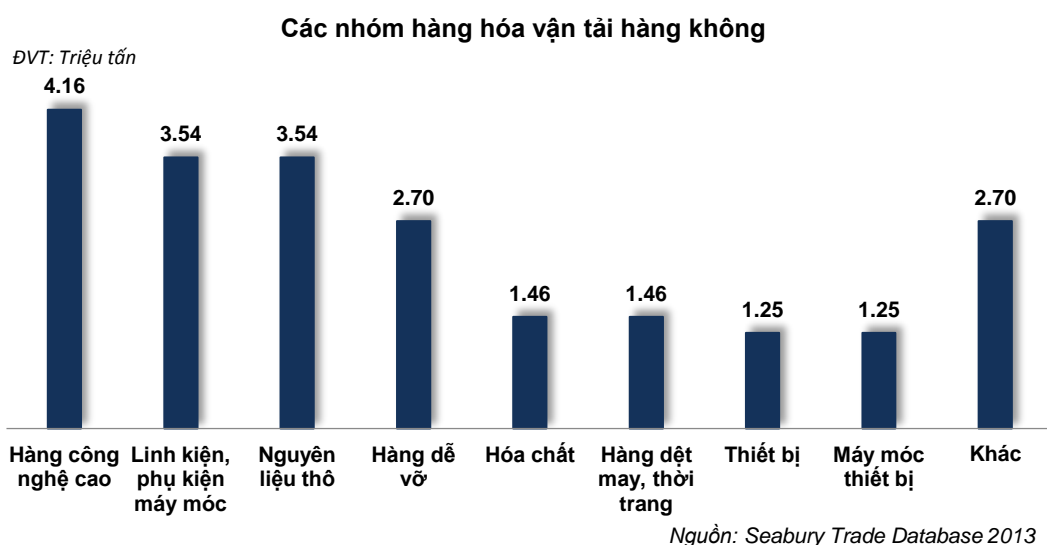
3. Vận tải hàng không

Sản lượng hàng hóa hàng không chiếm một tỷ trọng rất nhỏ trong cơ cấu sản lượng hàng hóa vận tải tính theo trọng lượng, thấp hơn 1% trong tổng cơ cấu (Năm 2013, ngành hàng hải thế giới có khoảng 9.5 tỷ tấn hàng hóa được giao dịch, so với 49 triệu tấn cho ngành công nghiệp hàng không). Các mặt hàng vận tải hàng không thông thường là các hàng hóa giá trị cao, dễ hỏng và yêu cầu mức độ linh hoạt cao về thời gian vận chuyển. Do đó, theo thống kê từ IATA, giá trị vận tải thông qua đường hàng không ước tính có giá trị chiếm đến 33% tổng giá trị hàng hóa vận tải năm 2014.

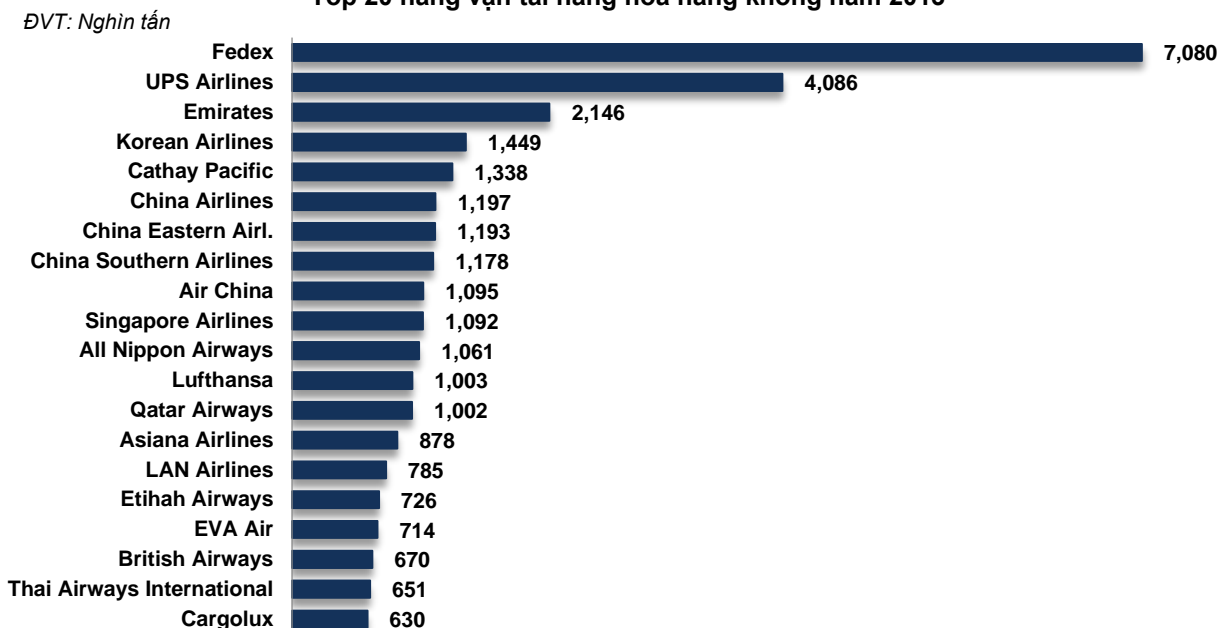


Trong giai đoạn từ 2005 – 2008, sản lượng hàng hóa hàng không tăng trưởng bình quân đạt 3.0%/năm, sau đó sụt giảm 0.74% vào năm 2009 do ảnh hưởng từ khủng hoảng kinh tế. Giai đoạn phục hồi sau khủng hoảng từ 2009 – 2013, sản lượng vận tải hàng hóa hàng không tăng trung bình 5.2%/năm từ đáy năm 2009.

Các mặt hàng công nghệ cao, linh kiện máy móc, nguyên liệu (như linh kiện bán dẫn, thiết bị viễn thông...) luôn chiếm tỷ trọng cao nhất trong vận tải hàng không do đòi hỏi đáp ứng nhanh kịp thời cho quy trình sản xuất. Các mặt hàng công nghệ như smart-phone, laptop... luôn cần tốc độ vận chuyển nhanh nhằm đáp ứng kịp thời tính đồng bộ cho việc tung ra sản phẩm trên toàn cầu. Đối với mặt hàng dệt may thời trang, luôn đòi hỏi tính kịp thời nhằm đáp ứng thị hiếu mua sắm theo mùa trong năm. Đối với các mặt hàng dễ vỡ, vận chuyển bằng đường hàng không giúp đảm bảo an toàn hơn cho hàng hóa, giảm chấn động trong quá trình vận chuyển.

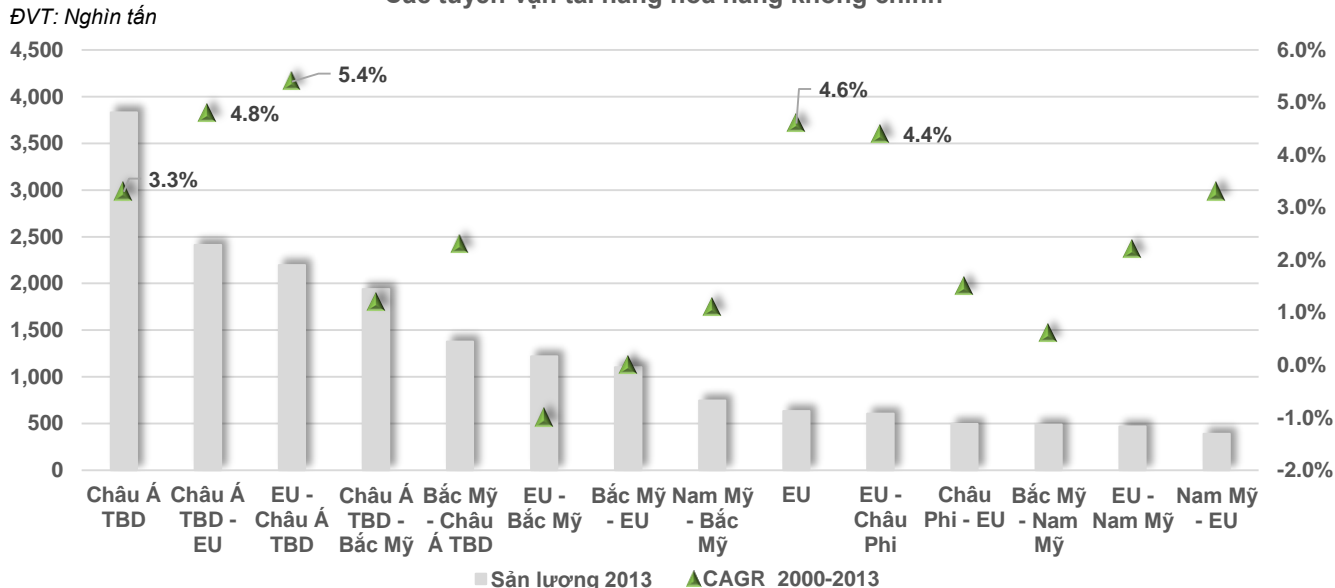


Thị trường vận tải hàng hóa hàng không nhìn chung khá phân mảnh, do (1) đặc trưng mỗi quốc gia đều có ít nhất 1 – 2 hãng hàng không, nên mỗi quốc gia thường có những chính sách để hỗ trợ cho hoạt động của các hãng hàng không nội địa của mình ở các tuyến nội địa và các tuyến quốc tế xung quanh. Ngoài ra, (2) hoạt động của các hãng hàng không chủ yếu tập trung vào mảng vận tải hành khách, mảng vận tải hàng hóa thường chỉ là dịch vụ đi kèm để khai thác tối đa hiệu suất trên mỗi chuyến bay.

Top 20 hãng vận tải hàng hóa hàng không năm 2013


Nguồn: IATA và FPTTS tổng hợp

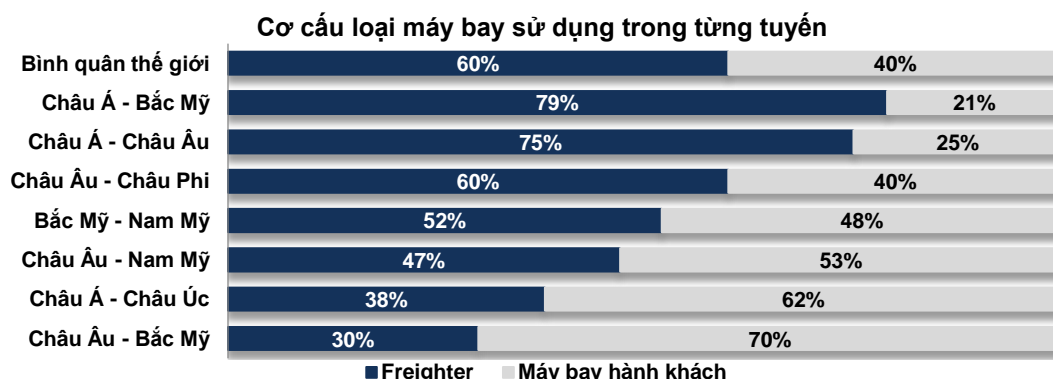
Riêng hai doanh nghiệp dẫn đầu là Fedex và UPS đã tạo ra khoảng cách đáng kể so với nhóm các doanh nghiệp còn lại là do đặc trưng hoạt động của hai hãng này là chuyên vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không với chủ yếu là phương thức giao hàng nhanh door-to-door. Fedex hiện là hãng vận chuyển sở hữu đội máy bay hàng hóa (freighter) lớn nhất thế giới và vẫn đang tiếp tục gia tăng mạnh đội bay của mình với số freighter đặt mua dự kiến lên đến 51 chiếc tới năm 2019.

Các tuyến vận tải hàng hóa hàng không chính


Nguồn: Seabury, Roland Berger Strategy Consultants

Khu vực Châu Á – Thái Bình Dương đóng vai trò là trung tâm của ngành vận tải hàng hóa hàng không toàn cầu do đặc trưng dân số đông, các nhà máy sản xuất lớn trên thế giới đều đặt khu vực này. Sản lượng vận chuyển nội vùng đạt đến 3,834 nghìn tấn năm 2013, duy trì mức tăng trưởng bình quân 3.3%/năm từ 2000 – 2013. Các tuyến vận tải đi qua Châu Á – Thái Bình Dương đến/từ EU, Bắc Mỹ cũng nằm trong nhóm 5 tuyến vận tải hàng không sôi động của thế giới. Điều này là do các hoạt động thương mại, đầu tư giữa Châu Á – Thái Bình Dương với EU và Bắc Mỹ rất sôi động và tăng mạnh trong hơn 13 năm qua thông qua các cơ chế hợp tác từ ASEM, APEC trước năm 2000 và sắp tới đây sẽ là sự thúc đẩy từ TPP và các FTA.

Căn cứ theo nhu cầu và tính hiệu quả vận chuyển, tỷ lệ máy bay freighter được sử dụng để vận chuyển hàng hóa ở mỗi tuyến khá khác nhau. Các tuyến có sản lượng vận chuyển lớn, việc sử dụng freighter sẽ hiệu quả hơn nhiều so với máy bay hành khách do đáp ứng được hai mục tiêu: sản lượng vận chuyển trên mỗi chuyến bay lớn và chi phí trên 1 đơn vị vận chuyển giảm.



Nguồn: Seabury 2013

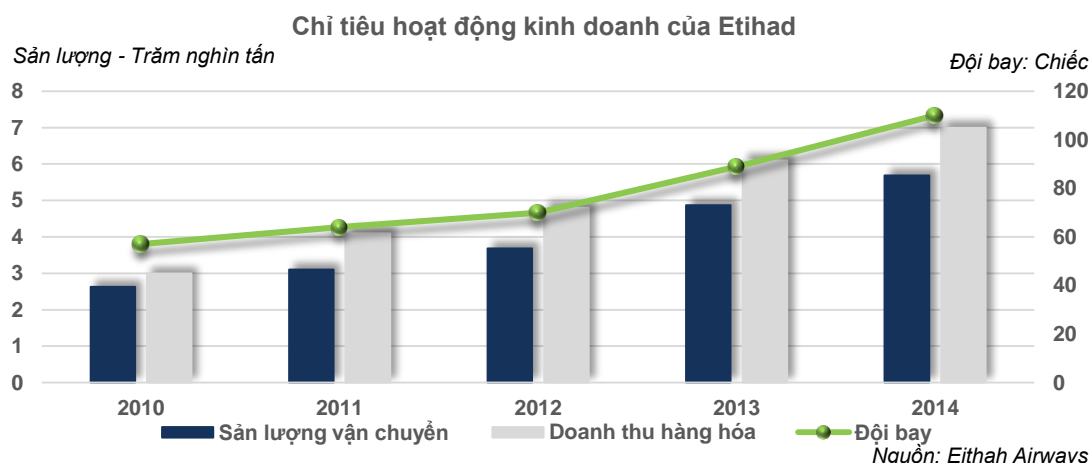
Etihad Airways

Etihad Airways là hãng hàng không được thành lập năm 2003, là một trong những hãng hàng không còn trẻ nhất thế giới nhưng đã đạt tốc tăng trưởng cao nhất trong lịch sử ngành hàng không với mức tăng trưởng bình quân giai đoạn 2006 – 2014 của đội bay, sản lượng hàng hóa vận chuyển và doanh thu hàng hóa lần lượt là 22.3%; 21.4% và 31.1%.

Hub (đầu mối tập kết của hãng hàng không) của Etihad nằm ở Abudabi, UAE và tỏa đi nhiều tất cả các khu vực trên thế giới, trong đó lớn nhất là các tuyến đi (và trở về từ) EU, Châu Á – Thái Bình Dương và Bắc Mỹ.

Trong năm 2013, Etihad Airways đã tiếp tục mở rộng các chiến lược tăng trưởng kinh doanh của mình với các hình thức phát triển cơ bản, liên kết nối chuyển với các đối tác, liên minh góp vốn cùng sở hữu với các doanh nghiệp và các hãng hàng không liên quan, và nhượng quyền thương mại. Với chiến lược của mình, Etihad Airways lần lượt sở hữu cổ phần trong Airberlin, Air Seychelles, Virgin Australia và Air Lingus, cùng 24% cổ phần của hãng Jet Airways của Ấn Độ. Etihad Airways cũng nắm 49% cổ phần của Air Serbia từ tháng 01/2014. Doanh thu của hãng đã đạt hơn 6 tỷ USD trong năm 2013, lợi nhuận ròng 62 triệu USD, tăng 48% so với cùng kỳ, đánh dấu ba năm liên tiếp của sự phát triển vượt bậc.

Theo WorldACD, Etihad cũng đã nâng khối lượng vận tải hàng hóa toàn cầu của mình lên mức kỷ lục năm 2014, đạt 569 nghìn tấn, đưa hãng lọt vào top 10 danh sách các hãng hàng không khai thác vận tải hàng hóa lớn trên thế giới.



V. Hoạt động điều phối logistics

1. Lịch sử phát triển hoạt động quản trị chuỗi cung ứng và logistics

Thời kỳ tạo lập: Nguồn gốc của hoạt động logistics thế giới xuất phát từ một nhánh trong quản lý chuỗi cung ứng. Thuật ngữ quản trị chuỗi cung ứng lần đầu tiên được đặt ra bởi Keith Oliver vào **năm 1982**. Tuy nhiên, khái niệm chuỗi cung ứng đã được phát triển từ trước đó trong đầu thế kỷ XX, đặc biệt là trong dây chuyền sản xuất. Đặc điểm chính của quản trị chuỗi cung ứng trong giai đoạn này bao gồm sự thay đổi trong quy mô sản xuất theo hướng mở rộng, **tái cấu trúc mô hình sản xuất nhằm cắt giảm chi phí**.

Thời kỳ tích hợp: Đặc điểm lớn nhất của thời kỳ này là sự phát triển của công nghệ thông tin ứng dụng vào quản lý chuỗi cung ứng. Đầu tiên, **vào những năm 1960**, hệ thống trao đổi dữ liệu điện tử được thiết lập, hệ thống thông tin được chuyển hóa từ giấy tờ sang **lưu trữ điện tử, làm cắt giảm chi phí, lỗi sai và tăng tốc độ truy xuất tài liệu**. **Đến năm 1990**, hệ thống **Enterprise Resource Planning (ERP)** được đưa vào sử dụng, cung cấp một hệ thống tích hợp quản lý hoạt động kinh doanh bao gồm dòng tiền, nguyên vật liệu, công suất sản xuất,... Giai đoạn này tiếp tục phát triển mạnh mẽ sau khi có sự hỗ trợ từ mạng internet, hoạt động quản lý chuỗi cung ứng không chỉ dừng lại mức tiết kiệm chi phí mà còn tạo ra các giá trị tăng thêm. Chuỗi cung ứng được phân thành mạng lưới 3 giai đoạn. **Giai đoạn 1** bao gồm: hệ thống quản lý sản xuất, lưu trữ, phân phối, và quản trị nguyên vật liệu không được liên kết với nhau và độc lập hoàn toàn. **Giai đoạn phát triển thứ hai** trong chuỗi cung ứng, các mảng hoạt động bắt đầu có sự liên kết với nhau theo một kế hoạch sản xuất đặt ra và bắt đầu sử dụng hệ thống ERP. **Giai đoạn 3 phát triển** đến mức độ từng công ty tự mình phát triển mở rộng hoạt động theo chiều dọc trên toàn chuỗi cung ứng.

Thời kỳ toàn cầu hóa: Đặc điểm của thời kỳ này là mức **độ phát triển chuỗi cung ứng ra phạm vi toàn cầu**. Các quy hoạch trong phát triển hệ thống chuỗi cung ứng lúc này xem xét sử dụng các nguồn lực từ nước ngoài. Hệ thống lúc này tận dụng được lợi thế cạnh tranh từ các nước, tạo ra giá trị gia tăng và tiết kiệm tổng chi phí trên phương diện toàn cầu. Thời kỳ toàn cầu hóa lúc này diễn ra đan xen với thời kỳ tích hợp khoảng từ **những năm 1980 đến năm 1990**.

Thời kỳ chuyên biệt hóa – Giai đoạn 1: Từ những năm 1990, các công ty bắt đầu **tập trung vào mảng hoạt động cốt lõi** của chính mình. Các công ty hạn chế việc mở rộng kinh doanh theo chuỗi cung ứng, thanh lý những mảng không phải là thế mạnh, và **thuê ngoài** các mảng hoạt động này thay vì tự thực hiện. Việc phát triển theo xu hướng chuyên biệt hóa tạo thành một hệ thống liên kết trong mảng sản xuất và phân phối với sự tham gia của nhiều đơn vị góp phần vào chuỗi cung ứng.

Thời kỳ chuyên biệt hóa – Giai đoạn 2: Phát triển cung cấp dịch vụ quản lý chuỗi cung ứng diễn ra song song với giai đoạn 1. Việc phát triển theo hướng chuyên biệt hóa đã tạo ra xu hướng hình thành một ngành kinh doanh mới. Các công ty chỉ đơn thuần cung cấp dịch vụ đại lý giao nhận vận tải, quản lý lưu kho bắt đầu xuất hiện, dần dần phát triển đến cấp độ cung cấp trọn gói hoạt động logistics. Nói tóm lại, nguồn gốc trực tiếp hình thành nên ngành logistics xuất phát từ hoạt động chuyên môn hóa trong sản xuất, doanh nghiệp sản xuất chỉ trực tiếp thực hiện một mắt xích trong chuỗi cung ứng. **Các hoạt động quản lý nguyên vật liệu, lưu kho, vận tải, phân phối được thuê ngoài cho các công ty logistics (dịch vụ logistics bên thứ ba – 3PL).**

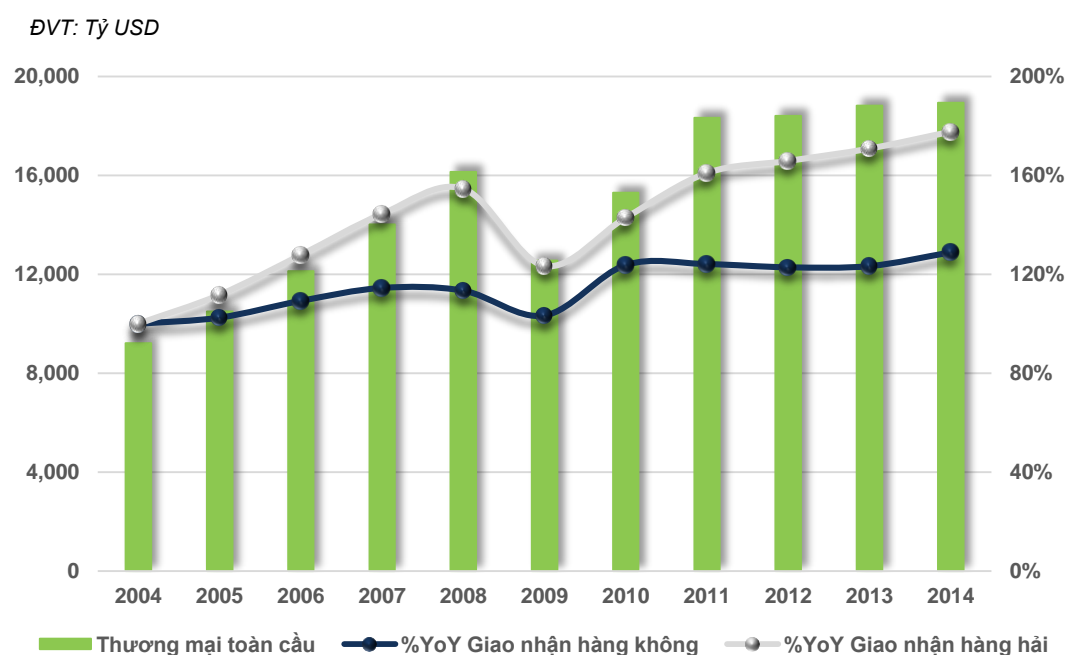
2. Hoạt động điều phối logistics trên toàn cầu

Hoạt động đảm nhận vai trò kết nối toàn diện chuỗi cung ứng hàng hóa từ nguyên vật liệu sản xuất cho đến khâu cung ứng thành phẩm đến tay người tiêu dùng. Thiết kế, khai thác tối ưu các hệ thống cơ sở hạ tầng và máy móc trang thiết bị hướng đến mục tiêu thỏa mãn các tiêu chí: cung cấp hàng hóa đúng loại, đúng số lượng đến đúng vị trí xác định trong khoảng thời gian yêu cầu.

Hoạt động điều phối logistics trên thế giới hiện tại đòi hỏi phải ứng dụng trình độ khoa học, công nghệ thông tin ở mức độ cao. Do mức độ quản lý và truy xuất thông tin hàng hóa càng lúc gia tăng, cùng với mức độ không gian trải rộng theo xu hướng toàn cầu hóa và đòi hỏi sự chính xác, hiệu quả cao.

a. Hoạt động giao nhận hàng hóa

Thị trường hoạt động giao nhận vận tải hàng hải và hàng không



Nguồn: UNCTAD, ICAO, DHL Logistics, Kuehne + Nagel

Thị trường hoạt động giao nhận hàng hóa đường biển và hàng không có sự biến động tương quan với giá trị thương mại toàn cầu. Cả hai thị trường đều chịu tác động tiêu cực từ cuộc khủng hoảng kinh tế toàn cầu 2008, trong đó, thị trường giao nhận vận tải hàng hải chịu tác động mạnh hơn. Tuy nhiên, sau khủng hoảng, sản lượng giao nhận vận tải hàng hải phục hồi và có mức tăng trưởng cao hơn. Trong giai đoạn 2009 – 2014, mức tăng trưởng bình quân của sản lượng giao nhận hàng hóa hàng hải và hàng không lần lượt là 7.56%/năm và 4.52%/năm.

Năm 2014, sản lượng hoạt động giao nhận hàng hải đạt 36.4 triệu TEU, tăng 4% so với năm 2013, tốc độ tăng trưởng có sự cải thiện hơn so với 2 năm trước đó. Động lực tăng trưởng chính xuất phát từ sự phục hồi trong kinh tế Hoa Kỳ, gia tăng sức mua của nền kinh tế, dẫn đến luồng hàng hóa nhập khẩu đến Hoa Kỳ thông qua Đại Tây Dương và Thái Bình Dương tăng nhanh.

Đối với mảng giao nhận hàng hóa hàng không, tổng sản lượng đạt mức 193,979 triệu Tấn – Km vào năm 2014, tăng trưởng 4.5% so với cùng kỳ, thoát khỏi thời kỳ sụt giảm trong 3 năm trước. Lực cầu vận tải hàng không gia tăng vẫn xuất phát từ Trung Quốc, đặc biệt trong ngành sản xuất linh kiện điện tử, công nghệ cao.

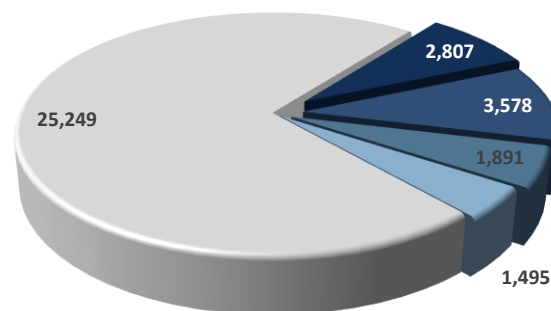
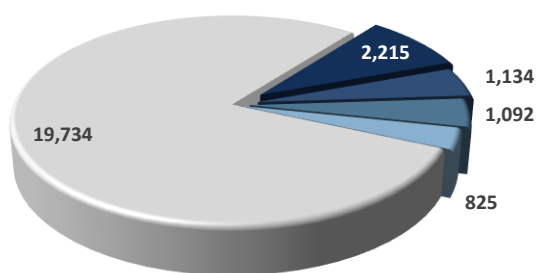
Cơ cấu thị trường giao nhận hàng hóa

ĐVT: Nghìn tấn

Air freight (EX)

ĐVT: Nghìn TEU

Sea Freight
















DHL Kuehne + Nagel DB Schenker Panalpina Other

Nguồn: UNCTAD, ICAO, DHL Logistics

Thị trường giao nhận vận tải là một thị trường tương đối phân mảnh, mức độ tập trung không cao, các công ty lớn trong ngành chiếm thị phần không đáng kể. Bốn công ty lớn trong ngành có thị phần cao nhất là **DHL Logistics, Kuehne + Nagel, DB Schenker và Panalpina**.

Trên thị trường giao nhận hàng hóa hàng không, năm 2013, DHL Logistics dẫn đầu về sản lượng xuất khẩu đạt 2,215 nghìn tấn, sau đó là Kuehne + Nagel với sản lượng 1,134 nghìn tấn, lần lượt chiếm thị phần 8.9% và 4.5%. **Trên thị trường giao nhận hàng hóa hàng hải**, Kuehne + Nagel chiếm thị phần cao nhất 10.2% với sản lượng hàng hóa 3,578 nghìn TEU. DHL Logistics đứng thứ hai thị phần với sản lượng 2,807 nghìn TEU, chiếm 8% sản lượng.

Top 10 công ty logistics có doanh thu hoạt động cao nhất năm 2013

	STT	Công ty Logistics	Tổng doanh thu	Sea Freight (TUEs)	Air Freight (Tấn)
	1	DHL	31,639	2,840,000	2,327,000
	2	Kuehne + Nagel	22,141	3,473,000	1,093,000
	3	Nippon Express	20,321	719,052	773,773
	4	DB Schenker Logistics	19,789	1,905,000	1,095,000
	5	C.H. Robinson Worldwide	11,359	500,000	95,000
	6	CEVA Logistics	9,290	783,378	550,000
	7	UPS Supply Chain Solution	9,147	500,000	862,000
	8	DSV	7,759	725,806	259,057
	9	Sinotrans	7,523	8,237,000	417,200
	10	Panalpina World Transport	7,060	1,388,000	801,000
	11	Bolloré Group	7,038	770,000	510,000
	12	Toll Holdings	6,760	484,000	119,000
	13	Expeditors International	5,981	868,487	729,527

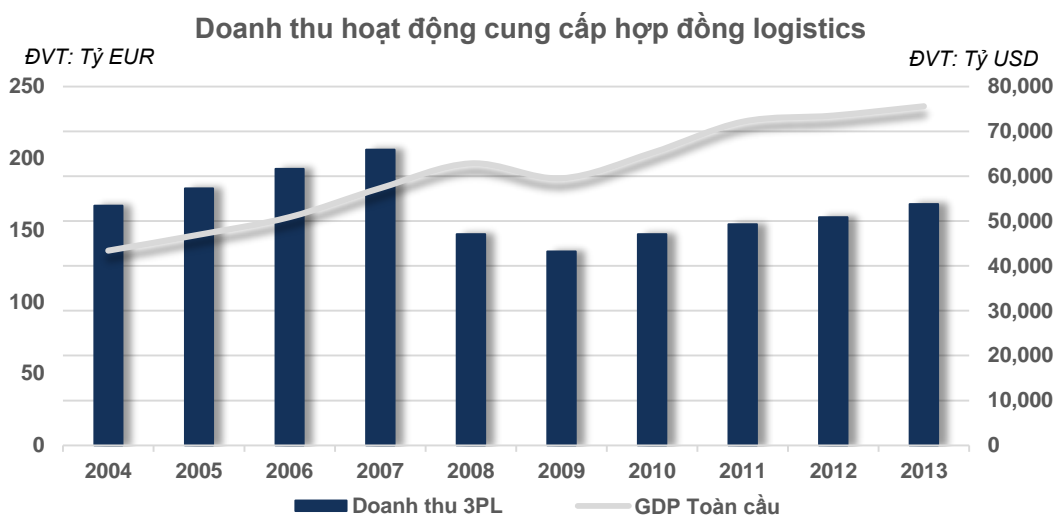
Nguồn: Armstrong & Associates

b. Hoạt động quản lý chuỗi cung ứng

Mức độ phát triển cao nhất hiện tại trong hoạt động điều phối logistics là cung cấp **giải pháp chuỗi cung ứng toàn cầu (Global Supply Chain Solution)** theo dạng hợp đồng logistics. Giải pháp chuỗi cung ứng toàn cầu là một tổ hợp gồm nhiều chức năng logistics thành một gói dịch vụ tùy biến theo nhu cầu khác biệt từng khách hàng khác nhau. Theo số liệu thống kê từ Transport Intelligence, năm 2013, tính riêng mảng cung cấp hợp đồng logistics trọn gói đạt doanh thu 168 triệu Euro.

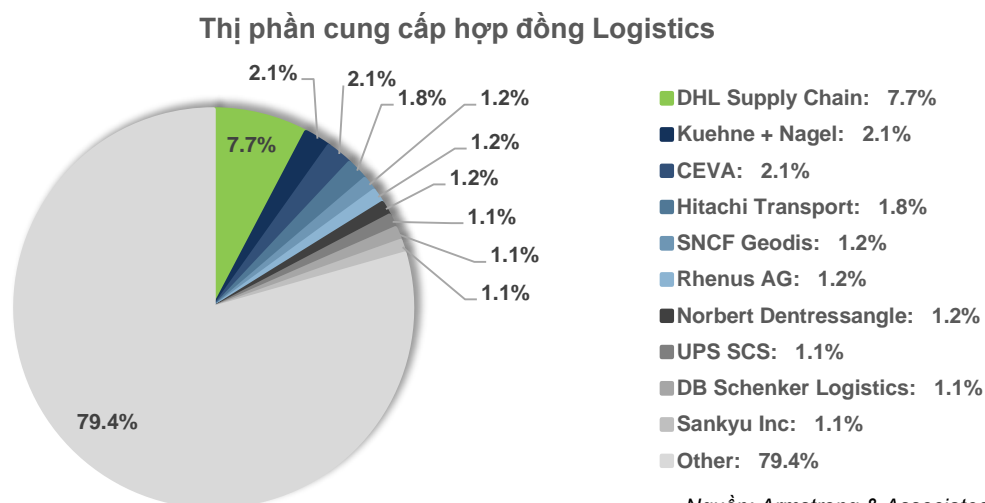
Trong hoạt động logistics bên thứ ba toàn cầu (3PL), hai bộ phận tạo ra giá trị chủ yếu là **Quản trị vận tải toàn cầu** (International Transportation Management – **ITM**) và **Lưu kho phân phối** (Value-added Warehousing and Distribution – **VAWD**). [\(chi tiết tại p.91\)](#)

Trong giai đoạn 2004 – 2007, doanh thu mảng hoạt động này đạt mức tăng trưởng cao 7.25%/năm. Sau cú sốc khủng hoảng kinh tế thế giới, doanh thu sụt giảm mạnh sau đó phục hồi tuy nhiên tốc độ tăng trưởng vẫn chưa cao so với giai đoạn trước, bình quân 5.62%/năm trong giai đoạn 2009 – 2013.



Nguồn: World Bank, DHL Logistics

Thị trường cung cấp hợp đồng logistics trọn gói hiện tại có mức độ phân mảnh cao, mỗi doanh nghiệp chỉ chiếm một thị phần rất nhỏ so với tổng quy mô thị trường. Thị phần của 10 doanh nghiệp lớn nhất chỉ chiếm 20.6% cả thị trường, trong đó DHL là nhà cung cấp lớn nhất với doanh thu năm 2013 đạt 12.94 tỷ EUR chiếm 7.7%. Các nhà cung cấp lớn còn lại như Kuehne + Nagel, CEVA, Hitachi Transport, DB Schenker Logistics chiếm thị phần nhỏ hơn nhiều so với DHL, khoảng 1% - 2%.



Nguồn: Armstrong & Associates

3. Mức độ phát triển hiện tại và triển vọng tương lai của ngành Logistics

Chuỗi dịch vụ cung ứng hàng hóa ngày càng phức tạp và xu hướng thuê ngoài càng gia tăng. Chuỗi cung ứng hàng hóa ngày càng mở rộng về quy mô và khu vực do tác động từ các hiệp định tự do thương mại. Thực tế đòi hỏi phải mở rộng về trang thiết bị, phát triển cơ sở hạ tầng cho chuỗi cung ứng, kênh phân phối càng đa dạng và phân mảnh. Với quy mô toàn cầu, bất kỳ một rủi ro nhỏ xảy ra đều có thể làm trì trệ cả một chuỗi cung ứng. Việc mức độ biến động toàn cầu gia tăng, các công ty toàn cầu cần có chiến lược quản lý tài sản linh hoạt, giảm các chi phí cố định, xây dựng mạng lưới linh hoạt. Các công ty hướng tới cung cấp dịch vụ thuê ngoài chuyên biệt hóa cho các đối tác thay vì cung cấp các sản phẩm cạnh tranh về giá.

Quản lý thông tin thời gian thực: cho phép kết nối một cách linh hoạt và hiệu quả thông tin nguyên vật liệu, sản xuất, lưu kho hàng hóa nhằm tối ưu hóa hệ thống chuỗi cung ứng. Chi tiết trong quản lý thông tin thời gian thực bao gồm: theo dõi thông tin về vị trí, điều kiện nhiệt độ, độ ẩm trong lưu kho hàng hóa; quản lý đơn đặt hàng; quản lý hàng tồn kho;... Quản lý thông tin thời gian thực làm cho quá trình truy xuất hàng hóa được nhanh hơn, tạo ra giá trị gia tăng cho khách hàng và quản lý thông tin minh bạch,...

Ứng dụng thuật toán trong quản lý logistics: được hỗ trợ từ nguồn dữ liệu khổng lồ hiện có, các nhà cung cấp logistics có thể phát triển các thuật toán ứng dụng công nghệ thông tin trong dự phóng thị trường giao nhận hàng hóa, dự báo nguồn cung trang thiết bị, phương tiện vận tải và nhu cầu vận tải hàng hóa. Ví dụ, trong lĩnh vực thương mại điện tử, Amazon hoàn toàn có thể dựa vào dữ liệu trong quá khứ để lên kế hoạch hợp lý cho việc phân phối hàng hóa đến một trung tâm trung chuyển, ngay cả trước khi khách hàng thực hiện các lệnh mua hàng. Hệ thống quản lý này giúp cho thời gian phân phối hàng hóa đến người tiêu dùng được rút ngắn, giảm thiểu các rủi ro gián đoạn trong chuỗi cung ứng hàng hóa.

Kinh doanh bán lẻ đa kênh: là mô hình kinh doanh bán lẻ thông qua nhiều kênh bao gồm: cửa hàng bán lẻ, cửa hàng trực tuyến, mua hàng thông qua di động. Trong đó, xu hướng của phương thức thương mại điện tử đã thay đổi thói quen mua sắm của người tiêu dùng khắp thế giới và tạo ra thử thách mới cho các nhà cung cấp logistics. Thương mại điện tử tạo ra sự gia tăng trong lưu lượng hàng hóa, tuy nhiên yêu cầu đóng gói, vận chuyển với kích cỡ nhỏ và phân phối đến nhiều địa điểm. Việc phát triển thương mại điện tử sẽ tạo ra giá trị gia tăng đối với người tiêu dùng, các giá trị này bắt nguồn từ các hoạt động liên quan đến logistics bao gồm: giao hàng đúng thời điểm, địa điểm và quản lý thông tin hàng hóa lưu kho.

Xu hướng M&A các doanh nghiệp trong ngành logistics: Trong hai tháng cuối năm 2014, một số thương vụ M&A nổi bật trong ngành logistics phải kể đến là C.H.Robinson và Freightquote.com, FedEx và GENCO. Trong lịch sử của ngành cũng có một số thương vụ lớn như giữa DHL và Danzas, Kuehne + Nagel và ACR Group. Trước xu hướng phát triển của ngành logistics, các doanh nghiệp phải mở rộng sản phẩm dịch vụ có khả năng bao quát được chuỗi cung ứng hàng hóa, phát triển hoạt động cung cấp các hợp đồng logistics trọn gói. Do đó, để nhanh chóng đáp ứng được nhu cầu của thị trường, giải pháp hữu hiệu hiện tại là M&A các doanh nghiệp trong ngành, nhanh chóng khép kín được chuỗi cung ứng hàng hóa.

4. Một số công ty hoạt động Logistics lớn trên thế giới

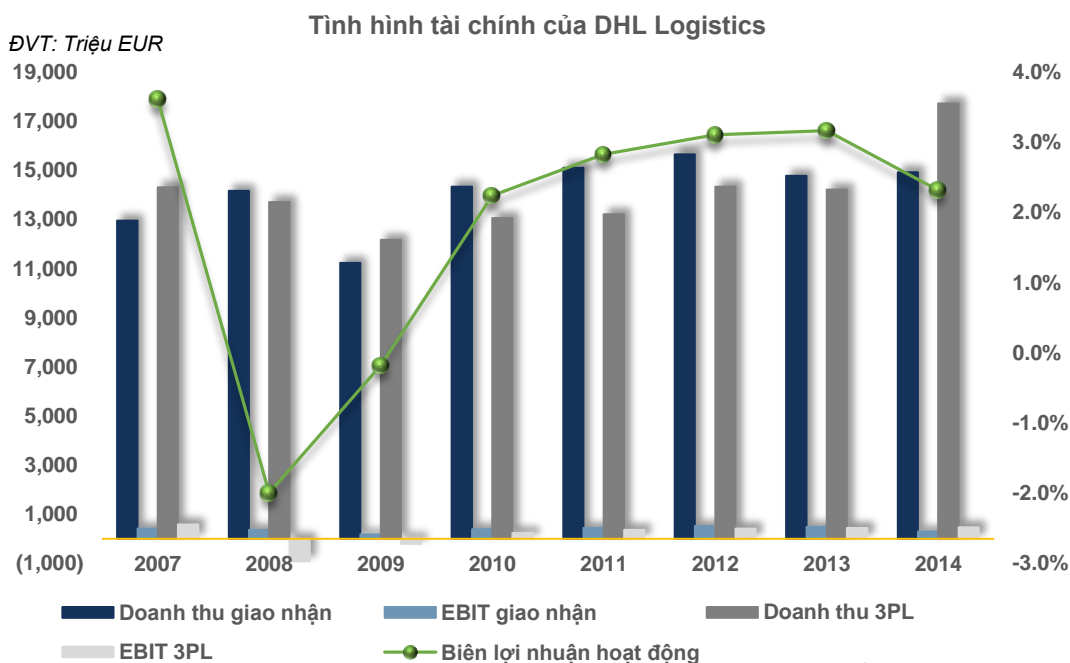


DHL Logistics

DHL Logistics hoạt động trong hai mảng chính bao gồm cung cấp dịch vụ quản lý chuỗi cung ứng (dạng hợp đồng logistics) và dịch vụ giao nhận hàng hóa.

DHL Supply Chain đến hiện nay được biết đến là công ty cung cấp dịch vụ 3PL lớn nhất trên thế giới. Trung bình, doanh thu từ mảng cung cấp các hợp đồng logistics trọn gói chiếm hơn 50% doanh thu của công ty. Thống kê theo doanh thu, DHL chiếm thị phần lớn nhất trên thị trường cung cấp các hợp đồng logistics trọn gói, đạt gần 13 tỷ Euro vào năm 2013, vượt khá xa so với nhà cung cấp lớn thứ hai Kuehne + Nagel với doanh thu 3.6 tỷ Euro. Hệ thống khách hàng của DHL trải rộng trong nhiều ngành ô tô, y tế, tiêu dùng, bán lẻ, sản xuất và hóa chất.

Mảng dịch vụ giao nhận hàng hóa của DHL phát triển mạnh mẽ thông qua quá trình sát nhập các công ty trong ngành, trường hợp điển hình là Danzas, công ty giao nhận vận tải hoạt động tại châu Âu. DHL phát triển mạnh và dẫn đầu trong mảng giao nhận vận tải hàng không với sản lượng 2,215 nghìn tấn, chiếm 8.9% sản lượng vận tải hàng không. Đồng thời, DHL đứng thứ hai trong thị trường giao nhận vận tải hàng hải sau Kuehne + Nagel với sản lượng đạt 2,807 nghìn TEU.



Nguồn: DHL Annual Report



Kuehne + Nagel

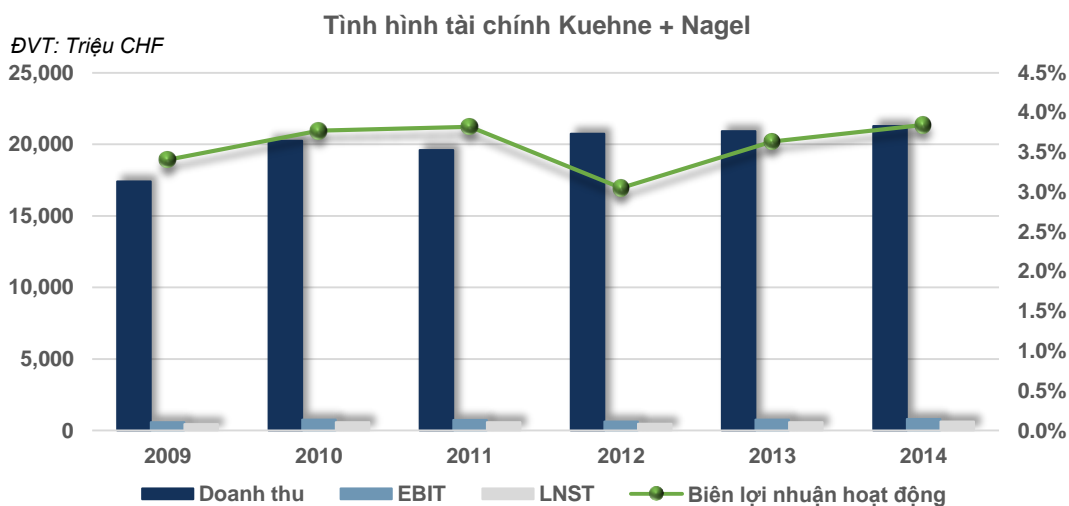
Là một trong những công ty logistics dẫn đầu trên thế giới trong cung cấp dịch vụ cho hơn 100 quốc gia trên thế giới. Kuehne + Nagel có được vị thế mạnh trong mảng vận tải đường biển, đường không và cung cấp các hợp đồng logistics, với sự tập trung mạnh mẽ vào các giải pháp logistics tích hợp trên nền tảng ứng dụng công nghệ thông tin. Sau khi thực hiện thương vụ sáp nhập công ty ACR Logistics vào năm 2006 – một trong những công ty cung cấp dịch vụ logistics lớn nhất tại Châu Âu, mảng hoạt động cung cấp hợp đồng logistics trọn gói tăng trưởng gấp đôi so với cùng kỳ và chiếm đến 50% tổng doanh thu của Kuehne + Nagel. Công ty cung cấp dịch vụ logistics trọn gói cho nhiều công ty với đặc thù nhiều ngành nghề, cơ cấu cụ thể bao gồm:

Ngành	Tỷ trọng
Bán lẻ	35%
Y tế	22%
Công nghệ viễn thông	18%
Hóa chất	7%
Ô tô	6%
Xử lý hoàn chỉnh đơn hàng	5%
Khác	5%
Dịch vụ	2%
Tổng cộng	100%

Nguồn: Amstrong & Associates

Về mảng giao nhận vận tải đường biển, sản lượng hàng hóa container trong năm 2014 tăng 6.8%, cao gấp đôi so với mức tăng trưởng cả ngành, đạt được sự tăng trưởng cao trong sản lượng các tuyến vận tải xuyên Thái Bình Dương, Đại Tây Dương, trong đó có hơn 50% hàng hóa vận tải thương mại của Hoa Kỳ. Trong tuyến vận tải Á – Âu, Kuehne + Nagel tập trung vào các phân khúc biên lợi nhuận gộp ổn định và tránh tham gia vào các tuyến cạnh tranh cao. Trong năm, nhu cầu đặc biệt tăng cao tại trong vận tải hàng container lạnh, thu gom hàng lẻ.

Về mảng giao nhận vận tải đường không, Kuehne + Nagel là đơn vị giao nhận lớn thứ hai thế giới sau DHL Logistics. Sản lượng giao nhận đạt 1.19 triệu tấn, tăng trưởng 5.3% so với cùng kỳ. Nhân tố quan trọng tạo ra sự thành công cho Kuehne + Nagel trong mảng giao nhận vận tải đường không là sự kiên định với chiến lược đặt ra: Tập trung vào việc thiết kế loại hình dịch vụ giao nhận đặc thù phù hợp với từng loại mặt hàng khác nhau. Các khách hàng lớn trong mảng này thường là các doanh nghiệp trong ngành dược phẩm, ô tô.




DB Schenker Logistics

DB Schenker Logistics được thành lập từ năm 1872, sau đó đến năm 2002 được mua lại bởi tập đoàn Deutsche Bahn AG, một công ty đường sắt tại Đức. DB Schenker là một công ty con trong tập đoàn, hoạt động trong lĩnh vực vận tải, logistics với đội ngũ 65,000 nhân công tại hơn 2,000 nơi trên thế giới. Năm 2014, tổng doanh thu toàn cầu của Schenker Logistics đạt 14.94 tỷ Euro. Từ năm 2006 đến năm 2008, DB Schenker Logistics đã nhanh chóng mở rộng quy mô hoạt động gấp đôi nhờ vào việc liên tiếp sát nhập các công ty BAX (2006), Spain-Tir (2007), Romtrans (2008).

Với vị thế là công ty có truyền thống lâu năm trong vận tải nội địa, bao gồm đường bộ và đường sắt, DB Schenker Logistics kết nối tất cả các vùng kinh tế trọng điểm trên khắp 40 quốc gia Châu Âu thông qua mạng lưới dịch vụ dày đặc. Công ty cũng thực hiện chuyên biệt hóa các giải pháp vận tải biển và hàng không toàn cầu, cũng như các dịch vụ logistics khác. DB Schenker Logistics là một trong những công ty hàng đầu trong cung cấp dịch vụ logistics cho các ngành ô tô, công nghệ, hàng tiêu dùng.

Vận tải nội địa khu vực châu Âu: với số lượng nhân viên 25,000 người hoạt động tại 720 địa điểm, DB Schenker Logistics là một công ty hàng đầu trong vận tải nội địa châu Âu. DB Schenker tạo ra tính đặc sắc cho sản phẩm bằng việc luôn cung cấp các giải pháp vận tải tối ưu về thời gian và chi phí cho khách hàng, với sự hỗ trợ tốt từ hệ thống đường sắt truyền thống và đội xe tải.

Vận tải biển và hàng không: với vị thế là công ty đứng thứ ba trong ngành giao nhận vận tải biển và hàng không, DB Schenker Logistics cung cấp dịch vụ trên quy mô toàn cầu một cách toàn diện. Đặc biệt cung cấp khoảng 1,200 chuyến bay mỗi năm, kết nối với các cảng hàng không tập trung.

Hợp đồng logistics, dịch vụ quản lý chuỗi cung ứng: DB Schenker Logistics sở hữu hệ thống kho hơn 7.1 triệu m² tại hơn 50 quốc gia khắp các châu lục, đứng thứ 5 thế giới trong mảng cung cấp hợp đồng logistics trọn gói. Thế mạnh của DB Schenker Logistics là cung cấp dịch vụ chuyên biệt cho các ngành ô tô, hàng tiêu dùng, y tế... Dịch vụ của công ty bao gồm nhiều khâu trong chuỗi cung ứng từ thu mua nguyên vật liệu, sản xuất đến phân phối và dịch vụ hậu mãi.

Tình hình tài chính của DB Group

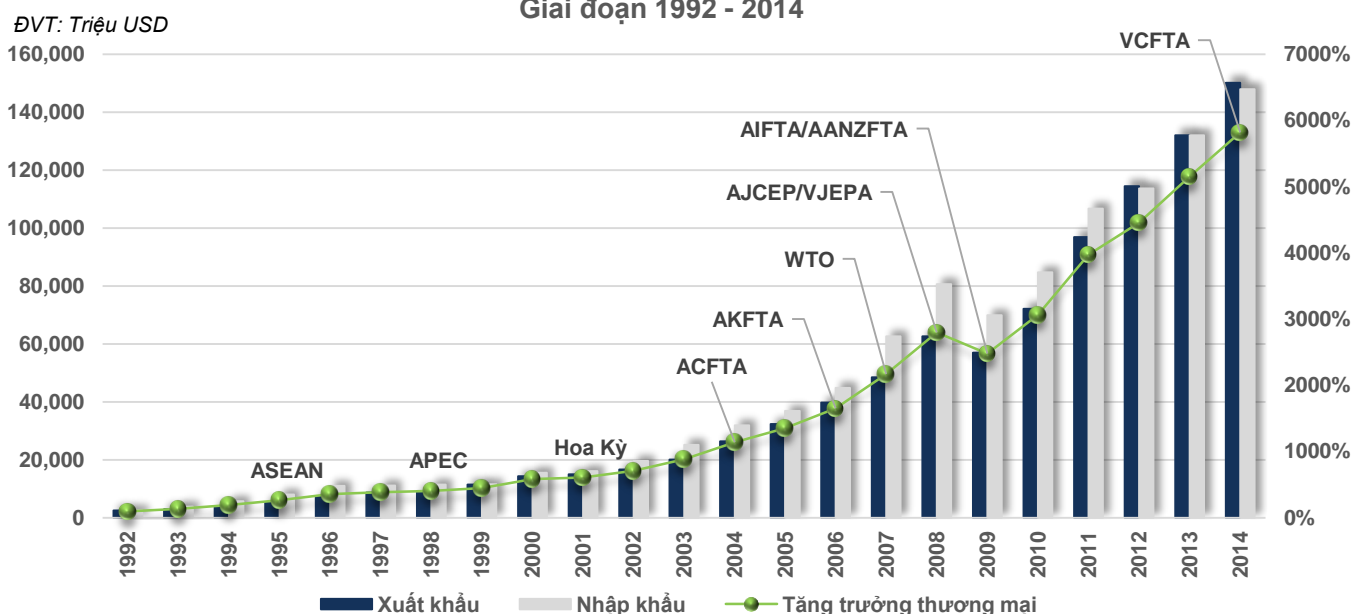


Nguồn: DB Group

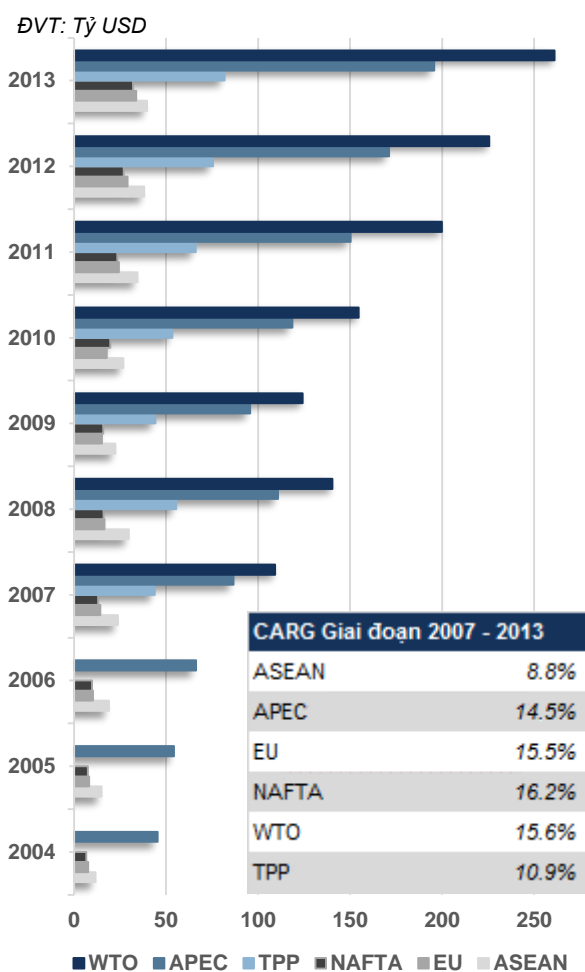
B. NGÀNH LOGISTICS VIỆT NAM

I. Tình hình thương mại hàng hóa của Việt Nam

**Giá trị xuất nhập khẩu Việt Nam
Giai đoạn 1992 - 2014**



Giá trị thương mại với các khối nước



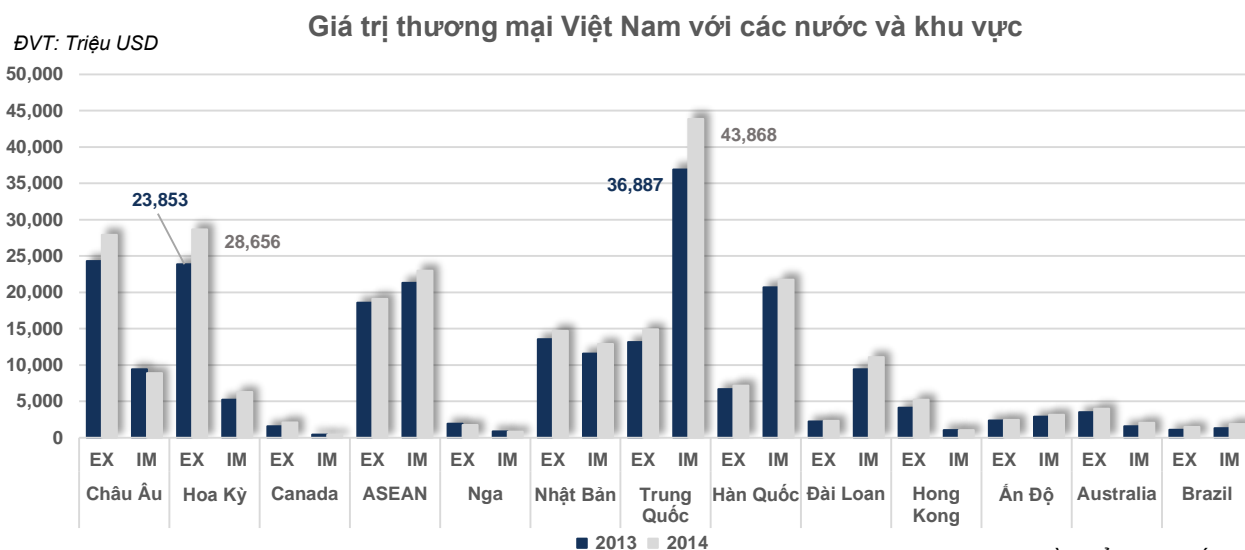
Nguồn: Tổng cục thống kê

Hoạt động thương mại quốc tế của Việt Nam thể hiện sự tăng trưởng mạnh mẽ và bền vững qua các năm. Đồng thời, sự tăng trưởng trong giá trị xuất nhập khẩu gắn liền với các sự kiện Việt Nam gia nhập các tổ chức thương mại cũng như các hiệp định tự do thương mại song phương và đa phương. Mở đầu cho tiến trình hội nhập xu thế toàn cầu hóa là việc gia nhập vào khối ASEAN, APEC sau đó là Hoa Kỳ. Các khối nước này chiếm một tỷ trọng đáng kể trong tổng cơ cấu thương mại quốc tế của Việt Nam. Cụ thể, giá trị thương mại giữa Việt Nam với ASEAN, APEC, NAFTA lần lượt chiếm tỷ trọng 15.1%, 74.1% và 12.1% trong tổng cơ cấu thương mại.

Trong giai đoạn 1992 – 2008, giá trị thương mại tăng trưởng mạnh mẽ với tốc độ bình quân 20.3%/năm, đạt 143.4 tỷ USD. **Năm 2009**, giá trị thương mại sụt giảm 11.4% so với năm 2008 do ảnh hưởng từ khủng hoảng kinh tế toàn cầu. Sau đó, giá trị thương mại phục hồi và tiếp tục tăng trưởng với tốc độ bình quân 18.6% trong **giai đoạn từ 2009 – 2014**. Năm 2014, kim ngạch xuất nhập khẩu của Việt Nam đạt mức 298.24 tỷ USD, tăng 12.94% so với cùng kỳ. Giá trị thương mại của Việt Nam với các quốc gia đang tham gia vòng đàm phán TPP có quy mô lớn thứ ba sau WTO và APEC, chiếm đến 31% tổng kim ngạch xuất khẩu Việt Nam.

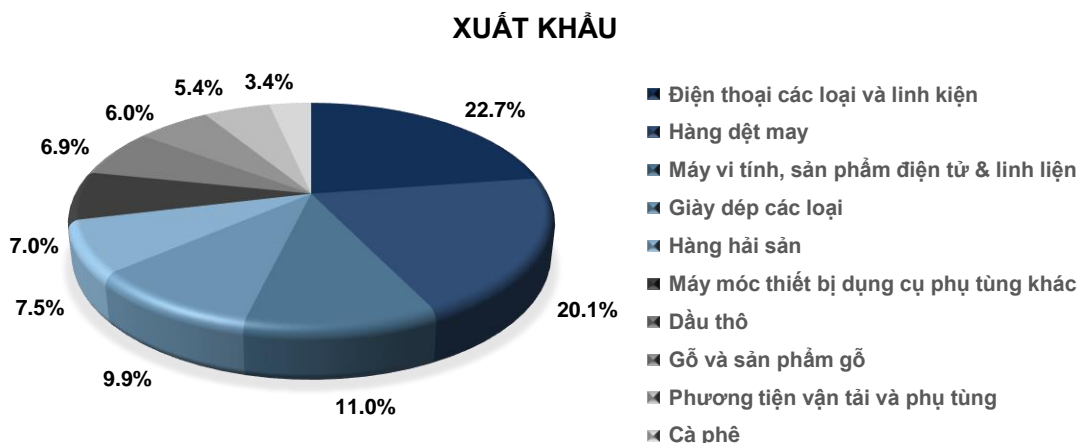
1. Tình hình thương mại giữa Việt Nam và các quốc gia trên thế giới

Hoạt động ngoại thương của Việt Nam chủ yếu tập trung tại các quốc gia trong khu vực Châu Á, năm 2014 đạt 182.58 tỷ USD, chiếm hơn 60% tổng kim ngạch xuất nhập khẩu. Trong đó, Trung Quốc là thị trường xuất nhập khẩu lớn nhất với kim ngạch năm 2014 đạt 58.77 tỷ USD, chiếm 19.71% tổng kim ngạch. Theo sau là các thị trường khác tại Châu Á như ASEAN, Nhật Bản, Hàn Quốc, Đài Loan. Các thị trường xuất nhập khẩu viễn dương có giá trị xuất nhập khẩu lớn là Châu Âu và Hoa Kỳ, lần lượt chiếm tỷ trọng 12.34% và 11.74% tổng giá trị thương mại. Tổng kết cho thấy, phần lớn hoạt động giao thương hàng hóa với các nước của Việt Nam chủ yếu tập trung với các nước trong khu vực Châu Á. Do đó, các tuyến vận tải hàng hóa phần lớn hiện tại của Việt Nam là vận tải trong Nội Á với cự ly gần.



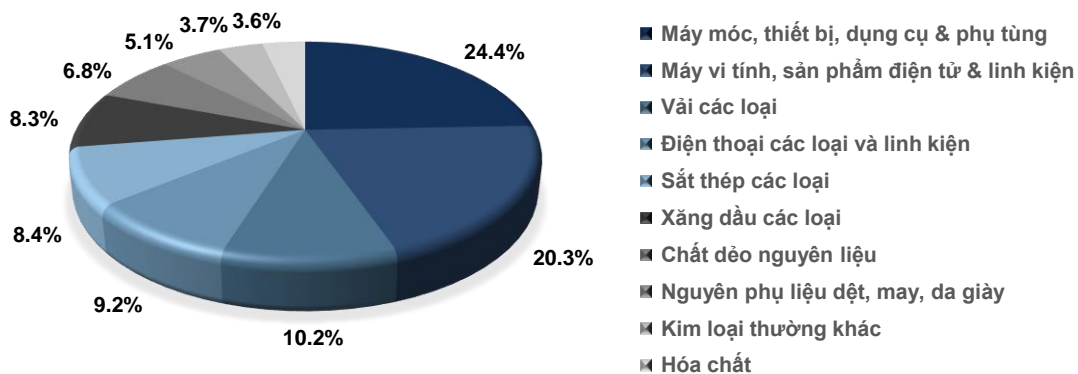
Nguồn: Tổng cục thống kê

2. Các mặt hàng xuất nhập khẩu chủ yếu của Việt Nam



Nguồn: Tổng cục thống kê

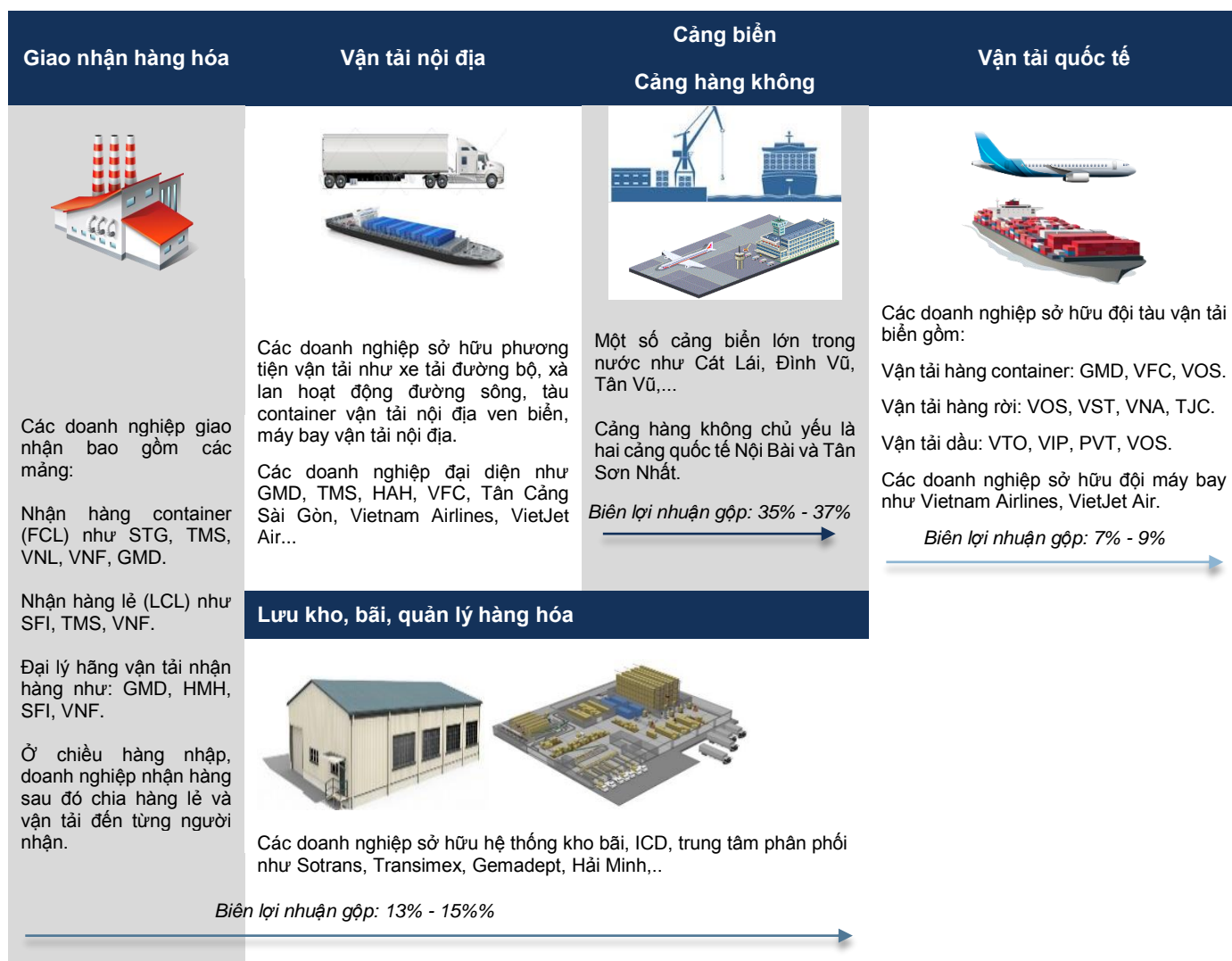
Một số mặt hàng xuất khẩu chính như điện thoại, linh kiện điện tử, dệt may, giày dép, thủy sản,... Trong đó, mặt hàng có tỷ trọng xuất khẩu cao nhất là điện thoại và linh kiện chiếm 22.7%, xuất khẩu sang các nước châu Âu và A Rập. Theo sau là các mặt hàng dệt may chiếm tỷ trọng 20.1%, xuất khẩu đáng kể sang thị trường Hoa Kỳ (chiếm gần 50%). Các mặt hàng thủy sản chiếm 7.5% trong tổng kim ngạch xuất khẩu, đến các thị trường Hoa Kỳ, châu Âu, Nhật Bản. Các mặt hàng có giá trị cao và dễ hư hỏng như điện thoại, linh kiện điện tử thông thường sẽ được vận tải bằng đường không, trong khi các mặt hàng như dệt may, giày dép sẽ được vận tải bằng tàu biển container, các hàng hóa thủy sản đặc biệt yêu cầu vận tải trong các container lạnh.

NHẬP KHẨU


Nguồn: Tổng cục thống kê

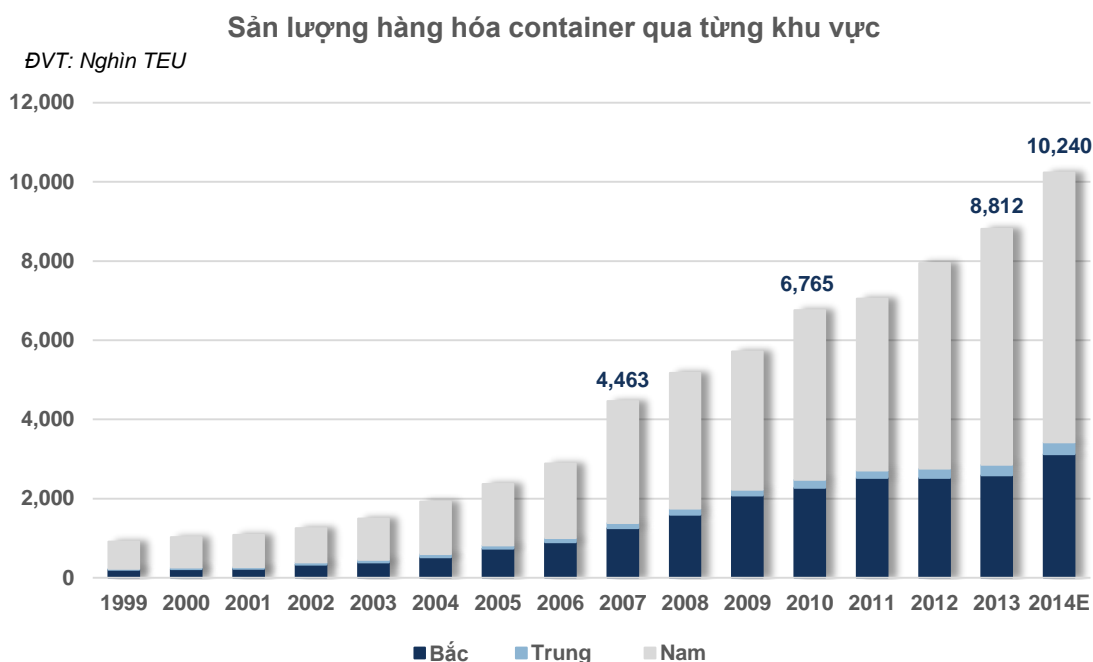
Các mặt hàng nhập khẩu chủ yếu của Việt Nam bao gồm máy móc thiết bị, vải các loại, sắt thép,... Trong đó, máy móc thiết bị nhập khẩu chiếm tỷ trọng cao nhất 24.4% trong tổng kim ngạch nhập khẩu, phần lớn từ các quốc gia trong châu Á như Trung Quốc (chiếm khoảng 35%), Nhật Bản (chiếm 15.8%) và Hàn Quốc (chiếm 15.1%). Mặt hàng nhập khẩu lớn thứ hai là máy vi tính, sản phẩm điện tử chiếm 20.3%, từ các thị trường Hàn Quốc, Trung Quốc và ASEAN. Các mặt hàng như sắt thép nhập khẩu từ Trung Quốc; chất dẻo nguyên liệu nhập khẩu từ các quốc gia châu Á (chiếm hơn 60%).

II. Chuỗi giá trị ngành Logistics Việt Nam



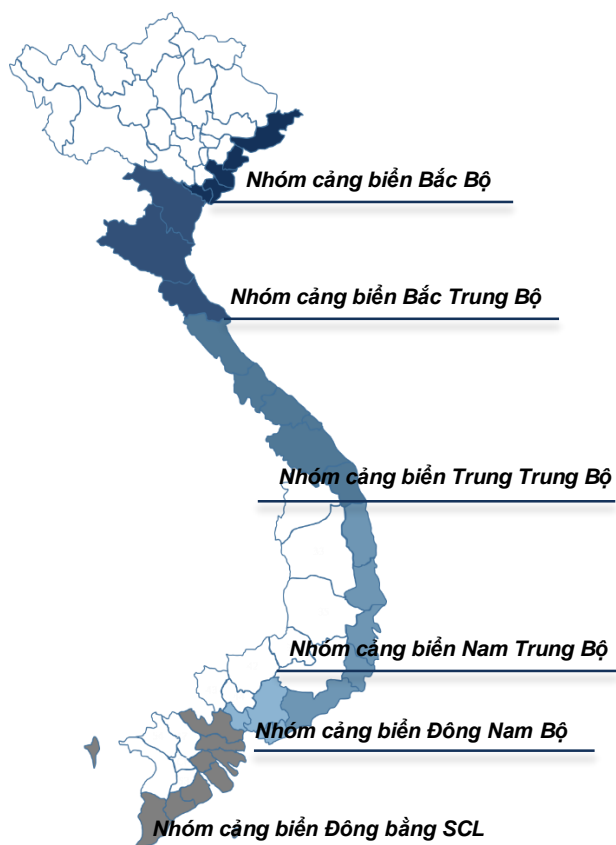
III. Hoạt động khai thác cảng

1. Tình hình hàng hóa thông qua cảng từng khu vực



Nguồn: Hiệp hội cảng biển Việt Nam

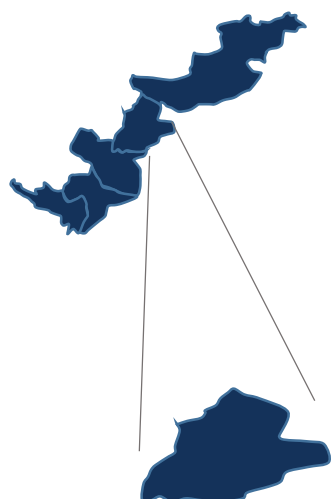
Trong năm 2014, tổng sản lượng hàng hóa container thông qua hệ thống cảng biển cả nước đạt 10,240 nghìn TEU, tăng 16.2% so với cùng kỳ. Trong giai đoạn từ 1999 – 2014, sản lượng hàng hóa container luôn tăng trưởng đều đặn qua các năm, với mức bình quân 17.43%/năm. Trong đó, sản lượng hàng hóa thông qua khu vực miền Nam chiếm tỷ trọng lớn nhất 66.6%, khu vực miền Bắc và miền Trung lần lượt chiếm tỷ trọng 30.5% và 2.9%.



Quy hoạch hệ thống cảng

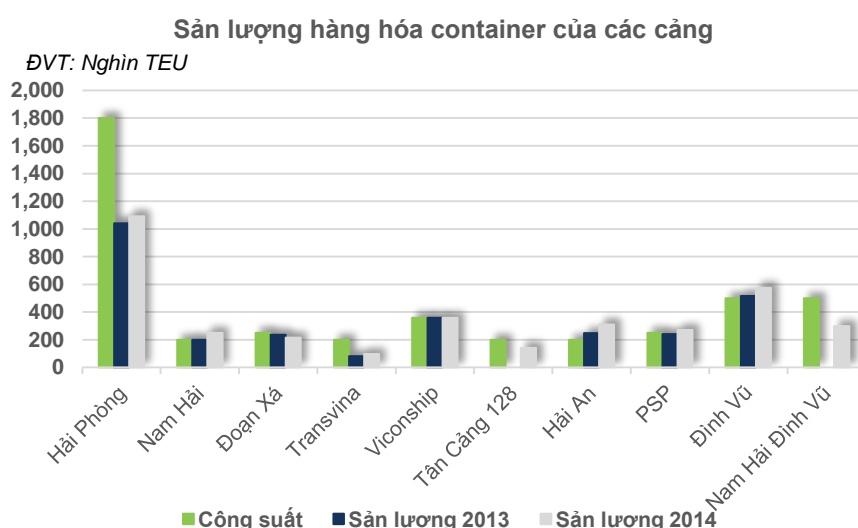
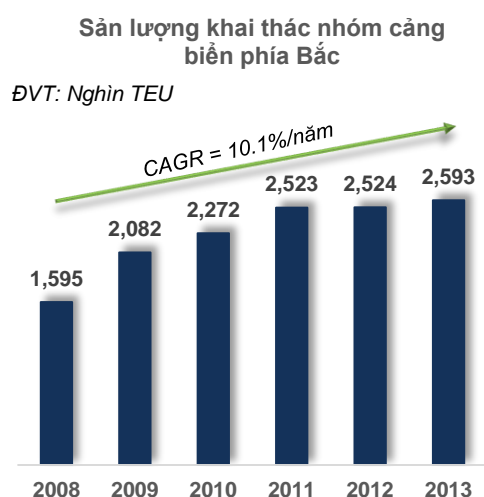
Dựa trên Quyết định số 2190/QSS-TTg về quy hoạch tổng thể hệ thống cảng đến năm 2020, hệ thống cảng tại Việt Nam được chia thành 6 nhóm theo thứ tự từ Bắc vào Nam.

- Nhóm 1: Cảng biển miền Bắc từ Quảng Ninh đến Ninh Bình.
- Nhóm 2: Cảng biển Bắc Trung Bộ từ Thanh Hóa đến Hà Tĩnh.
- Nhóm 3: Cảng biển miền Trung từ Quảng Bình đến Quảng Ngãi.
- Nhóm 4: Cảng biển Nam Trung Bộ từ Bình Định đến Bình Thuận.
- Nhóm 5: Cảng biển miền Đông Nam Bộ.
- Nhóm 6: Cảng biển Đồng bằng sông Cửu Long

a. Nhóm cảng biển phía Bắc


Trong đó hoạt động sôi nổi nhất là tại khu vực cảng Hải Phòng, dọc theo sông Cấm đổ ra biển. Tại khu vực này tập trung một số cảng nổi bật như Green Port, Chùa Vẽ, Hải An, Đình Vũ, Nam Hải – Đình Vũ,... Đồng thời, một số dự án cảng nước sâu đã được đưa vào hoạt động như cảng Cái Lân tại Quảng Ninh, có thể tiếp nhận tàu tải trọng đến 50,000 DWT. Dự án cảng Lạch Huyện cũng đang được khởi động, dự kiến đến năm 2017 sẽ đi vào hoạt động, khai thác phân khúc tàu mẹ có tải trọng lên đến 100,000 DWT. Năm 2013, tổng sản lượng hàng thông qua hệ thống cảng biển phía bắc đạt 2,233 nghìn TEU, tốc độ tăng trưởng trung bình tại khu vực này là 10.1% trong giai đoạn 2008 – 2013.

Tại khu vực Hải Phòng, do đặc điểm từ luồng sông chỉ đón được các tàu feeder dưới 30,000 DWT, nên vị thế của các cảng tại Hải Phòng cũng là cảng feeder cho các cảng hub trong khu vực như Shanghai, Busan, Singapore,... sau đó hàng hóa mới vận tải viễn dương đến Bắc Mỹ, Châu Âu. Tình hình cạnh tranh tại hệ thống cảng Hải Phòng khá cao, khi có hơn 60 cầu cảng tập trung dọc 6km sông Cấm, do đó cước phí xếp dỡ có xu hướng giảm trong các năm qua. ([chi tiết tại p.92](#))

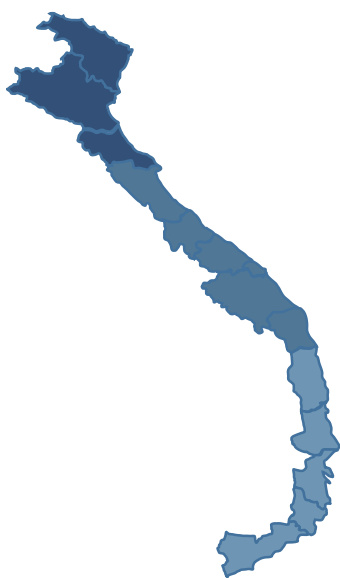


Nguồn: Hiệp hội Cảng biển Việt Nam và FPTS tổng hợp

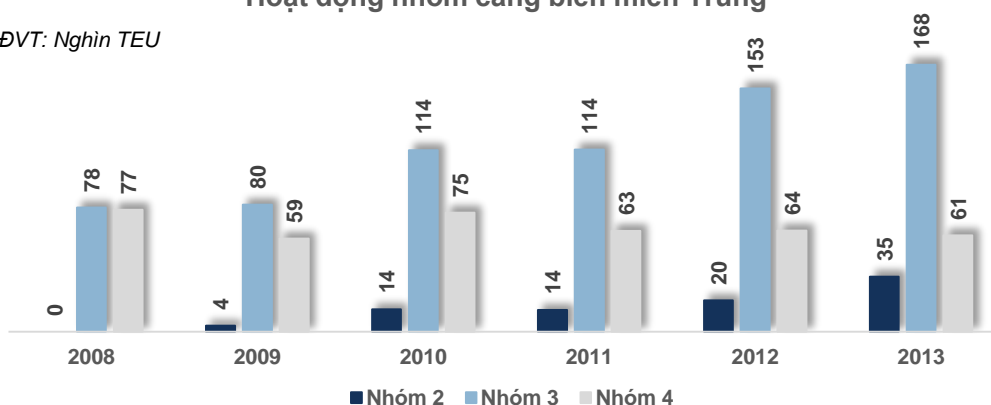
Vị trí các cảng tại khu vực Hải Phòng


b. Nhóm cảng biển tại khu vực miền Trung

Hiện tại chỉ có một số cảng biển khai thác hàng container như cảng Nghệ Tĩnh tại Bắc Trung Bộ, cảng Đà Nẵng tại Trung Trung Bộ, cảng Quy Nhơn tại Nam Trung Bộ. Phần lớn các cảng còn lại chủ yếu khai thác hàng rời, phục vụ cho nhu cầu luân chuyển hàng hóa trong nước. Tỷ trọng hàng hóa container thông qua hệ thống các cảng miền Trung không cao. Năm 2013, tổng lượng hàng hóa container thông qua khu vực này 263 nghìn TEU, chiếm 3.11% trong tổng lượng hàng container cả nước. Dự án cảng Vân Phong tỉnh Khánh Hòa, dự án cảng nước sâu có khả năng đón tàu trọng tải lớn nhất tại Việt Nam, định hướng trở thành cảng tập trung (Hub Port) của cả khu vực Nội Á. Tuy nhiên, do lo ngại về nguồn cung cảng biển tăng quá mạnh, cùng với hạn chế về nguồn lực nên hiện tại dự án phải đình chỉ và chưa có kế hoạch phát triển cụ thể tiếp theo.


Hoạt động nhóm cảng biển miền Trung

ĐVT: Nghìn TEU



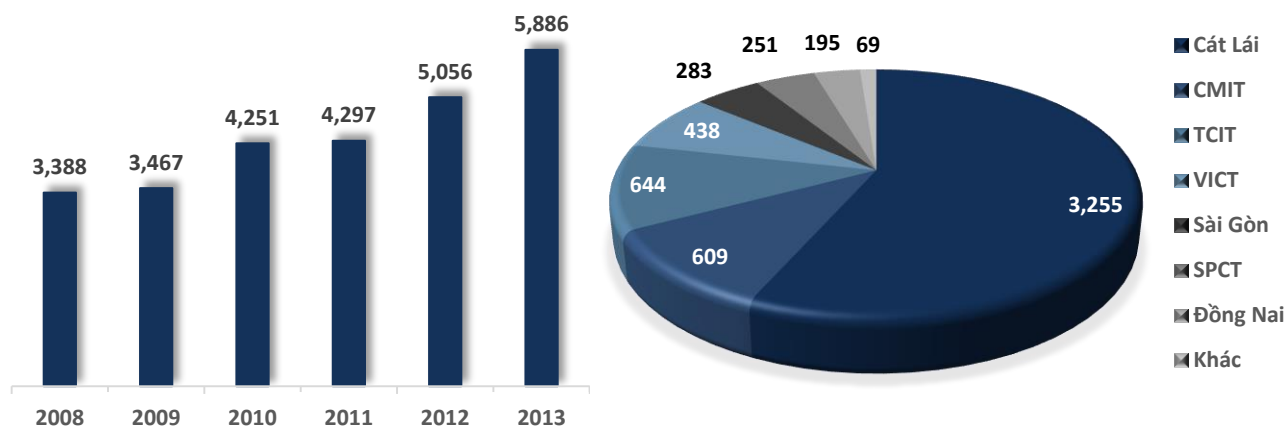
Nguồn: Hiệp hội cảng biển và FPTTS tổng hợp

c. Nhóm cảng biển Đông Nam Bộ

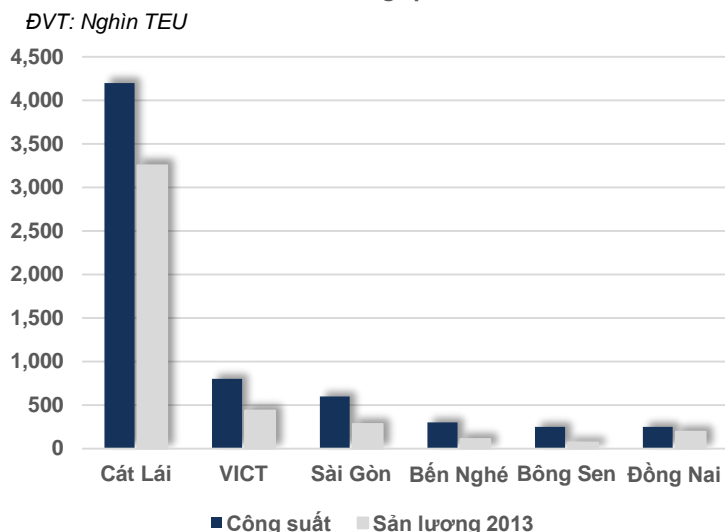
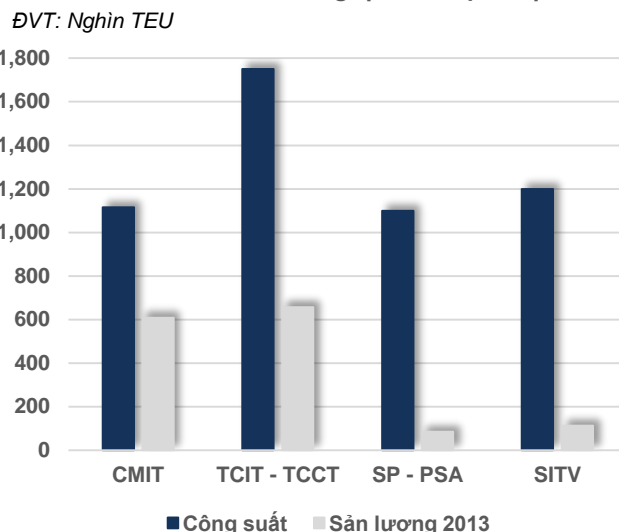
Là khu vực có hoạt động khai thác cảng tập nập và năng động nhất Việt Nam, với sản lượng hàng thông qua liên tục dẫn đầu trong cả năm. Trong năm 2013, tổng lượng hàng hóa container thông qua hệ thống cảng Nam Trung Bộ đạt 5,886 nghìn TEU chiếm tỷ trọng 69.6% cả nước. Trong đó, sản lượng hàng thông qua khu cảng Cát Lái vượt trội hơn cả đạt 3,255 nghìn TEU chiếm tỷ trọng hơn 50% khu vực. Lượng hàng hóa còn lại phân hóa cao, tập trung vào các cảng như Cảng Quốc tế Cái Mép (CMIT), Cảng Quốc tế Tân Cảng Cái Mép (TCIT), Cảng Container Quốc tế Việt Nam (VICT). Hiện tại, trong khu vực miền Nam một số dự án cảng đang trong quá trình thi công như cảng Sài Gòn Hiệp Phước, Phước An, SSIT, Gemalink,...



ĐVT: Nghìn TEU

Sản lượng hàng hóa thông qua khu vực Đông Nam Bộ


Nguồn: Hiệp hội cảng biển Việt Nam và FPTTS tổng hợp

Tình hình khai thác cảng tại TP. Hồ Chí Minh

Tình hình khai thác cảng tại Cái Mép - Thị Vải


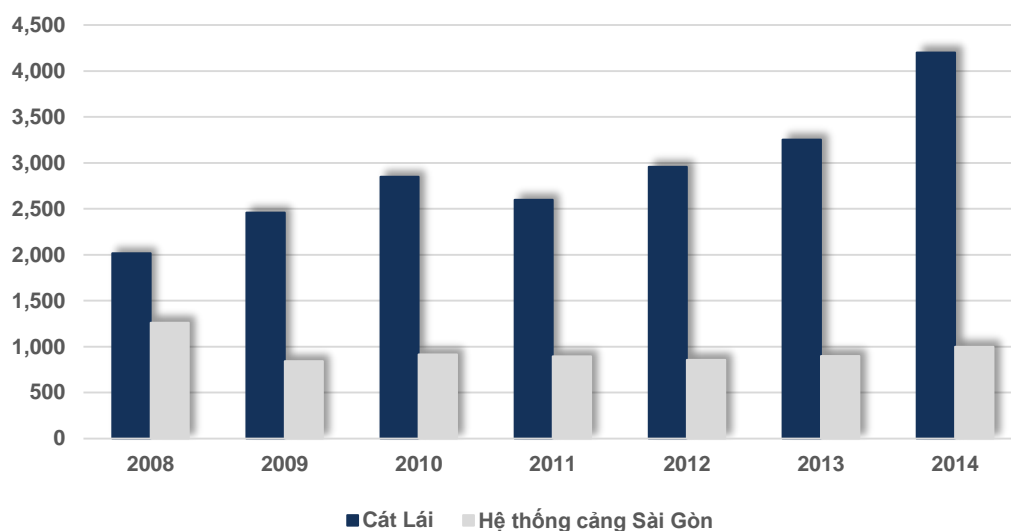
Nguồn: Hiệp hội cảng biển Việt Nam và FPTS tổng hợp

Hiện tại, tình hình khai thác cảng tại nhóm cảng Đông Nam Bộ đang có sự phân hóa lớn. Tổng sản lượng hàng hóa thông qua khu vực TP. Hồ Chí Minh năm 2014 đạt 5,600 TEU, tương đương 62% công suất.

Ngược lại, hệ thống cảng nước sâu tại **khu vực Cái Mép – Thị Vải** luôn trong tình trạng thừa công suất nghiêm trọng do hệ lụy đầu tư thiếu quy hoạch đồng bộ từ năm 2008. Năm 2014, trung bình các cảng tại khu vực này chỉ hoạt động với khoảng 20% công suất thiết kế.

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

ĐVT: Nghìn TEU



Nguồn: Hiệp hội cảng biển Việt Nam và FPTS tổng hợp

Cảng Cát Lái, trực thuộc luồng sông Đồng Nai, hiện tại được điều hành bởi Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn. Trong hiện tại, cảng Cát Lái là nơi hoạt động khai thác cảng diễn ra tập nập nhất trong cả khu vực cũng như cả nước. Lưu lượng hàng container thông qua cảng liên tục dẫn đầu cả nước qua các năm đạt mốc 4,200 nghìn TEU trong năm 2014, chiếm gần 40% sản lượng hàng hóa thông qua cả nước. Tốc độ tăng trưởng hàng hóa container thông qua cảng trung bình đạt 13%/năm trong giai đoạn 2008 – 2014.

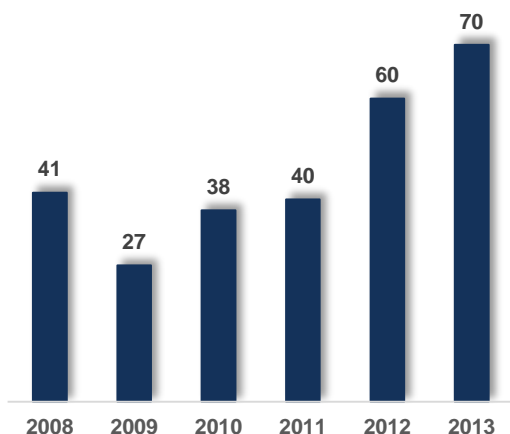
Hệ thống cảng Sài Gòn bao gồm Nhà Rông Khánh Hội, Tân Thuận, VICT, Lotus thuộc luồng sông Sài Gòn với độ sâu 8.5 mét, tiếp nhận được tàu tải trọng đến 36,000 DWT. Hệ thống cảng Sài Gòn có sản lượng hàng hóa ổn định qua các năm khoảng 950,000 TEU do không có điều kiện mở rộng bởi chính sách di dời cảng biển khỏi nội ô thành phố và cầu Phú Mỹ sau khi hoàn thành làm hạn chế các tàu lớn ra vào luồng.

Hệ thống cảng Hiệp Phước bao gồm các cảng Tân Cảng Hiệp Phước, SPCT, Sài Gòn Hiệp Phước nằm trên luồng sông Soài Rạp – Hiệp Phước có độ sâu 9.5 mét, tiếp nhận được tàu có tải trọng đến 50,000 DWT. Luồng sông Soài Rạp – Hiệp Phước là luồng sông mới, trước đây luồng sông tuy rộng nhưng cạn do mức độ cát bồi khá cao nên tàu lớn không thể sử dụng để đi vào TP. Hồ Chí Minh thay vào đó sử dụng luồng Lòng Tàu. Đến năm 2013, UBND TP. Hồ Chí Minh bắt đầu thực hiện dự án nạo vét luồng Soài Rạp và hoàn thành trong 2014, nhằm mục đích đẩy mạnh phát triển hệ thống cảng tại Hiệp Phước, đón luồng hàng di dời từ cảng Sài Gòn và giảm tải cho cảng Cát Lái. ([chi tiết tại p.96](#))

d. Nhóm cảng biển tại các tỉnh Đồng bằng sông Cửu Long

Hoạt động nhóm cảng biển ĐBSCL

ĐVT: Nghìn TEU



Nguồn: Hiệp hội cảng biển và FPTIS tổng hợp

Phần lớn đều là quy hoạch cảng tổng hợp địa phương, chủ yếu phục vụ nhu cầu luân chuyển hàng hóa trong nước cho các khu công nghiệp tại địa phương. Riêng cảng biển Cần Thơ được quy hoạch phát triển thành cảng tổng hợp quốc gia bao gồm các khu bến lớn như Cái Cui, Trà Nóc. Do phần lớn các cảng được quy hoạch đóng vai trò cảng địa phương do đó hàng hóa thông các cảng chủ yếu là hàng rời như nông sản, phân bón, xi măng, than đá phục vụ cho các nhà máy nhiệt điện trong khu vực. Hàng hóa sau khi rời các cảng này sẽ được các sà lan hoặc tàu sông vận tải theo đường thủy nội địa đến các khu vực trong nước có nhu cầu tiêu thụ hoặc đến các cảng biển quốc gia xuất khẩu sang nước ngoài. Sản lượng hàng hóa container thông qua hệ thống cảng này chiếm tỷ trọng thấp khoảng 0.8% - 0.9% trong tổng lượng hàng container cả nước. Tốc độ tăng trưởng hàng hóa container bình quân trong giai đoạn 2008 – 2013 đạt 11.28%/năm.

2. Cung cầu thông qua hàng hóa trên hệ thống cảng biển

a. Nhu cầu thông qua hàng hóa trên hệ thống cảng biển

Dựa theo mối tương quan từ hồi quy dữ liệu lịch sử trong giai đoạn 1999 – 2013, tăng trưởng sản lượng hàng hóa container thông qua hệ thống cảng biển Việt Nam có mối tương quan mạnh mẽ với tăng trưởng trong tổng kim ngạch xuất nhập khẩu và tổng sản phẩm quốc nội (GDP). Từ dự báo tăng trưởng trong GDP và tổng kim ngạch xuất nhập khẩu Việt Nam trong năm 2015 lần lượt là 6%/năm và 12.66%/năm, sản lượng hàng hóa container thông qua hệ thống cảng biển Việt Nam trong năm 2015 khoảng 11,000 – 12,000 nghìn TEU.

b. Các dự án đang được đầu tư

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

Các dự án lớn gần nhất vừa được hoàn thành là cảng **Cái Lân** và Cảng **Nam Hải Đình Vũ**. Tính đến thời điểm cuối năm 2014, tổng mức công suất khai thác cảng tại khu vực

phía Bắc đạt hơn 4,800,000 TEU so với mức lưu thông hàng hóa container hiện tại khoảng 3,500 TEU. Dự báo dự án xây dựng cảng biển có khả năng hoàn thành gần nhất là Cảng **VIP – Green Port**, dự kiến hoàn thành vào cuối năm 2015 và dự án cảng nước sâu **Lạch Huyện**, lớn nhất tại khu vực phía Bắc, cũng đang trong tiến trình xây dựng hợp phần A theo dự kiến sẽ hoàn thành vào năm 2017.

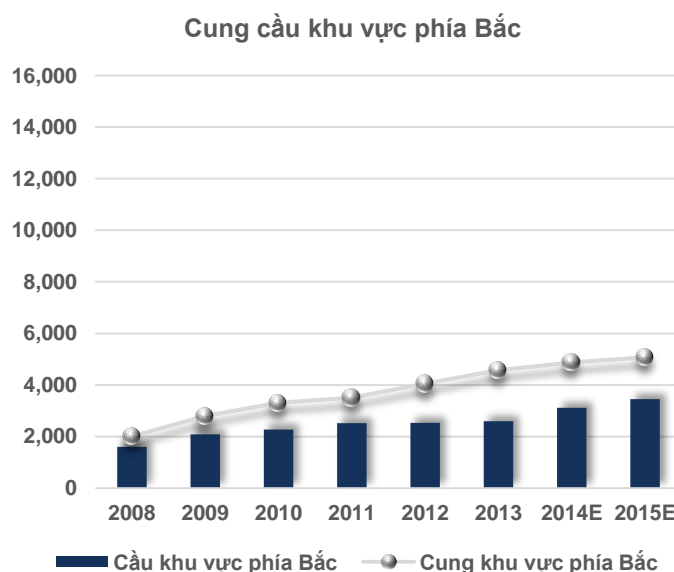
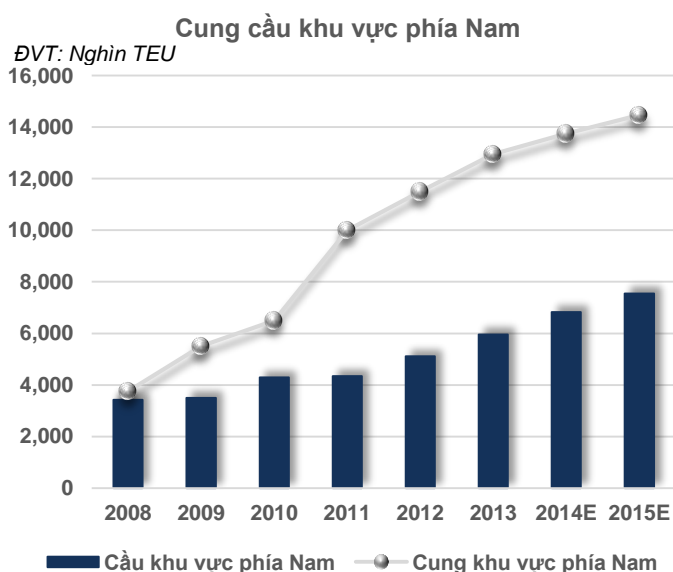
Cảng	Trực thuộc	Năm hoạt động	Công suất (TEU)
Cảng Cái Lân	Quảng Ninh	2013	520,000
Cảng Nam Hải Đình Vũ	Hải Phòng	2014	500,000
Cảng VIP – Green	Hải Phòng	2015	500,000
Cảng Lạch Huyện	Hải Phòng	2017	1,000,000

Tại khu vực phía Nam, bắt đầu là tình trạng quá tải công suất vào năm 2008, dẫn đến một thời gian dài sau đó các dự án đầu tư xây dựng cảng biển liên tục được mở rộng, đỉnh điểm là giai đoạn 2009 – 2011. Sau khi nhận thấy mức độ khủng hoảng thừa năng lực khai thác trong khu vực trở nên trầm trọng, tốc độ triển khai thêm các dự án cảng biển mới đã dần dần giảm tốc.

Các dự án vừa hoàn thành gần đây nhất là Cảng Container Quốc Tế Cái Mép (**CMICT**) và Cảng **Tân Cảng Hiệp Phước**. Trong năm 2014, dự án Cảng **Phước An** nằm trong khu vực sông Thị Vải cũng bước vào giai đoạn thi công phân kỳ 1 trong tổng số 5 phân kỳ với công suất 140,000 TEU/năm. Với giả định tại khu vực miền Nam không phát sinh thêm các dự án đầu tư cảng biển mới, khi dự án cảng **SSIT**, **Phước An** và **Gemalink** hoàn thành sẽ nâng tổng năng lực khai thác tại khu vực phía Nam lên mức hơn 18,000,000 TEU/năm, so với lượng lưu thông hàng hóa container hiện tại khoảng 6,500,000 TEU/năm trong khu vực phía Nam.

Cảng	Trực thuộc	Năm hoạt động	Công suất (TEU)
Cảng CMICT	Cái Mép Thị Vải	2014	800,000
Cảng Tân Cảng Hiệp Phước	Hiệp Phước	2015	450,000
Cảng SSIT	Cái Mép Thị Vải	2015	1,200,000
Cảng Gemalink (Giai đoạn 1)	Cái Mép Thị Vải	2017	1,200,000
Cảng Phước An (Giai đoạn 1)	Cái Mép Thị Vải	Chưa xác định	140,000

c. Thống kê cung cầu hai khu vực Bắc Nam



Nguồn: Hiệp hội cảng biển và FPTIS tổng hợp

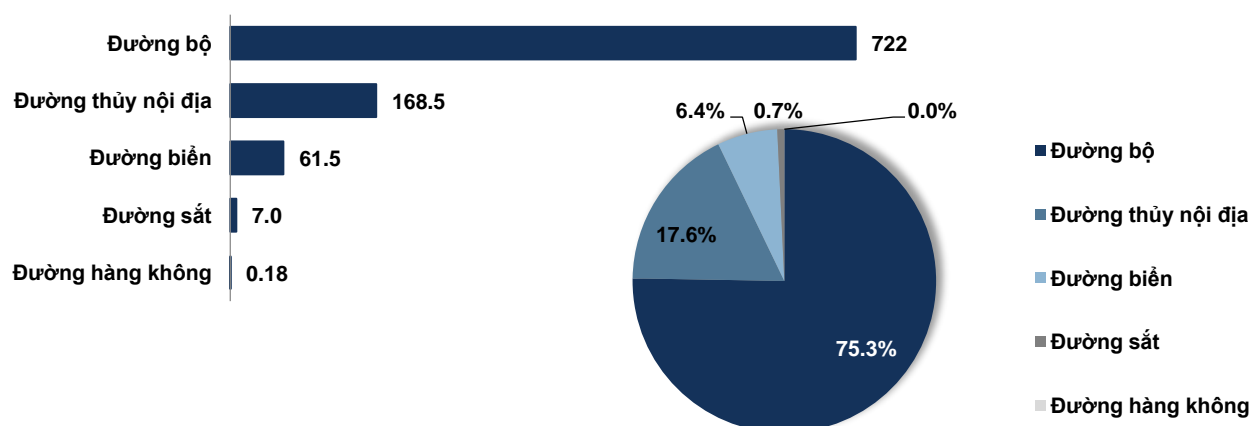
IV. Hoạt động vận tải

1. Thực trạng chung ngành vận tải Việt Nam

Xét riêng về vận tải nội địa, cơ cấu các loại hình vận tải ở Việt Nam nhìn chung vẫn mất cân đối so với cơ cấu vận tải nội địa bình quân của thế giới khi vận tải đường bộ và đường thủy nội địa chiếm tỷ trọng rất lớn (gần 93% sản lượng vận tải năm 2014). Trong khi đó, do đặc điểm địa hình với đường bờ biển dài và diện tích quốc gia trải dài từ Bắc xuống Nam, vận đường biển và đường hàng không có cơ hội phát triển mạnh trong nội địa, nhưng thực tế lại chiếm tỷ trọng rất thấp (chỉ khoảng 6% sản lượng vận tải năm 2014). Sự mất cân đối này đã làm giảm hiệu quả vận tải hàng hóa của Việt Nam, khiến sản lượng vận tải không đạt tối ưu và chi phí vận tải bình quân bị “đội” lên cao.

Sản lượng vận tải nội địa của các loại hình vận tải của Việt Nam năm 2014

ĐVT: Triệu tấn



Nguồn: Tổng cục thống kê Việt Nam và FPTs tổng hợp

Vận tải đường bộ tại Việt Nam chủ yếu là vận tải nội địa phục vụ cho các chuyển đường ngắn hoặc tầm trung giữa các trung tâm sản xuất và tiêu thụ chính hoặc đi đến các điểm trung chuyển đi quốc tế là cảng biển, cảng hàng không. Theo Tổng cục Thống kê ước tính, do các cơ sở sản xuất chính, nơi tiêu thụ và các điểm trung chuyển thường tập trung cao ở các thành phố lớn, nên khoảng cách trung bình mỗi chuyến ngắn chỉ khoảng 61 km, rất thích hợp với phần lớn các loại hàng hóa. Phương thức này cũng được sử dụng cho vận tải đường dài, đặc biệt là giữa các trung tâm kinh tế lớn là Cần Thơ, TP.HCM, Đà Nẵng, Hà Nội.

Đặc trưng địa hình Việt Nam có hệ thống sông ngòi dày đặc trên khắp cả nước, nên **vận tải đường thủy nội địa** hoạt động khá tập nập. Quãng đường vận chuyển trung bình của phương thức này cao hơn hẳn đường bộ, khoảng 217.6 km vào năm 2013. Điều này cho thấy phương thức này thường được sử dụng cho các chuyến dài hơn so với vận tải đường bộ, khối lượng hàng vận chuyển cao hơn hẳn, giúp kéo chi phí vận xuống rất thấp so với vận tải bộ. Tuy nhiên, nhược điểm của thủy nội địa là hạn chế về tốc độ dẫn đến thời gian vận chuyển dài. Vận tải thủy nội địa tại Việt Nam hiện chủ yếu được sử dụng để vận chuyển các mặt hàng nông sản (gạo, mía đường, thủy sản, trái cây...) và các mặt hàng công nghiệp có khối lượng lớn (xi măng, than đá, sắt thép...), đặc biệt là ở ĐBSCL và sông Hồng, nơi có mạng lưới đường thủy dài hơn và chất lượng cao hơn.

Vận tải đường biển và hàng không chủ yếu được sử dụng cho các tuyến quốc tế đường dài. Tuy nhiên, do hình dạng địa lý và đường bờ biển dài, hai phương thức này cũng được sử dụng rộng rãi cho vận tải trong nước. Theo tính toán từ số liệu của Tổng cục Thống kê, năm 2014 quãng đường đi trung bình trong vận tải đường biển là 2,206

km, và trong vận tải hàng không quãng đường vận chuyển trung bình là 2,556 km. So với tiềm năng phát triển vận tải biển của Việt Nam với bờ biển dài hơn 3,200 km và khả năng kết nối tốt với các cảng biển lớn trên thế giới, thì hoạt động vận tải biển của nước ta vẫn chưa thực sự phát triển.

Về vận tải đường sắt, mặc dù đã có mạng lưới đường sắt kết nối hai thành phố quan trọng nhất của Việt Nam, nhưng nó chưa được sử dụng rộng rãi do hệ thống tàu lửa nước ta đã quá cũ kỹ, không thể vận chuyển hàng với khối lượng lớn. Tuy nhiên, khoảng cách trung bình cho mỗi chuyến tàu khá cao, khoảng 567 km, do phương thức vận tải này được sử dụng cho các chuyến đi dài giữa miền Bắc và miền Nam của Việt Nam và còn kết nối cả với Trung Quốc. Một số chuyến cũng có quãng đường ngắn, nối Hà Nội với các cảng chính như cảng Hải Phòng.

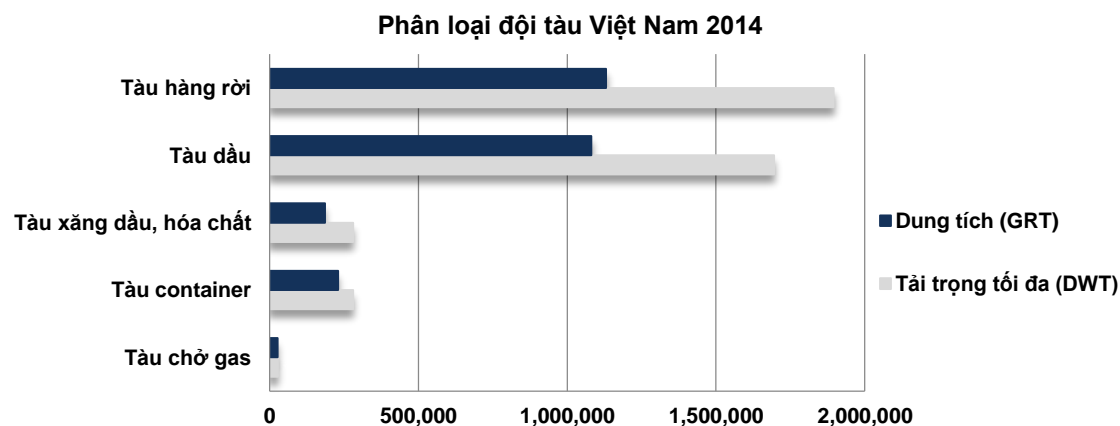
Nhìn chung, cơ cấu khai thác vận tải của nước ta chưa hợp lý, chưa tương xứng với tiềm năng về vị trí địa lý và địa hình của quốc gia. Vận tải đường bộ mặc dù có ưu điểm là linh hoạt và dễ khai thác nhưng chi phí cao và năng lực chuyên chở kém hơn rất nhiều so với vận tải biển, đường sắt.

2. Vận tải đường biển

Năm 2014, **tổng sản lượng vận tải do đội tàu biển Việt Nam** thực hiện ước đạt 98.5 triệu tấn, tăng trưởng thấp so với năm 2013 (chỉ đạt 0.13%), tương đương 150.58 tỷ tấn.km. Trong đó, vận tải quốc tế đạt 55.13 triệu tấn, tương đương 128.03 tỷ tấn.km; vận tải nội địa đạt 43.23 triệu tấn, tương đương 22.55 tỷ tấn.km. Nguyên nhân là do hoạt động kinh doanh vận tải biển Việt Nam vẫn còn nhiều khó khăn và tiếp tục đối mặt với cạnh tranh gay gắt. Hiện tại, đội tàu biển Việt Nam chỉ đảm đương khoảng 10 – 12% thị phần vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu qua đường biển, thị phần còn lại 88 – 90% rơi vào tay các hãng tàu nước ngoài.

Các tàu biển Việt Nam hầu như mới chỉ hoạt động trên các tuyến vận tải nội địa (với thị phần chiếm hơn 90%), các tuyến quốc tế thì chủ yếu chạy các ngắn quanh khu vực Đông Nam Á và Đông Bắc Á (đội tàu Việt Nam chỉ chiếm khoảng 12%). Dù vậy, vận tải biển nội địa vẫn đang đối mặt với khó khăn về giá cước thấp, nguồn hàng khan hiếm và mất cân đối giữa hai chiều Bắc – Nam (chiều từ Bắc vào Nam chỉ đạt khoảng 60% so với chiều từ Nam ra Bắc). Theo số liệu từ Đề án tái cơ cấu ngành GTVT, tỷ lệ thị phần vận tải hàng hóa bằng đường biển hiện nay trong tổng sản lượng vận tải của các phương thức vận tải mới chỉ đạt 17.6%, tỷ trọng này chưa tương xứng với tiềm năng, thế mạnh của vận tải biển, trong khi vận tải đường bộ hiện vẫn ở mức cao, chiếm 75.3% tổng sản lượng vận tải.

Về cơ cấu đội tàu biển, đội tàu Việt Nam đến cuối năm 2014 có 1,840 tàu (chưa kể 38 tàu mang cờ quốc tịch nước ngoài) với tổng trọng tải là 7.3 triệu DWT.



Nguồn: Cục hàng hải Việt Nam và FPTTS tổng hợp

Cơ cấu đội tàu của Việt Nam nhìn chung còn chưa hợp lý, đặc biệt là tỷ trọng tàu container trong tổng trọng tải đội tàu rất thấp, với chỉ 32 tàu container – chiếm 3.8% so với tỷ trọng 13% trung bình của thế giới. Trong khi xu hướng container hóa của thế giới, thì đội tàu Việt Nam lại phát triển tàu hàng khô. Tốc độ tăng trưởng tàu container chung của thế giới trong những năm gần đây khoảng 7.7%, đội tàu Việt Nam mới chỉ tăng khoảng hơn 1%. Trong khi đó, đội tàu hàng rời chiếm khá cao 25.8%, nhưng khả năng khai thác nhìn chung kém hiệu quả. Tàu dầu (bao gồm cả dầu thô và dầu thành phẩm) và hóa chất hiện cũng chiếm tỷ trọng khá cao (khoảng 26.8%) nhưng được sở hữu rất phân mảnh bởi nhiều chủ tàu.

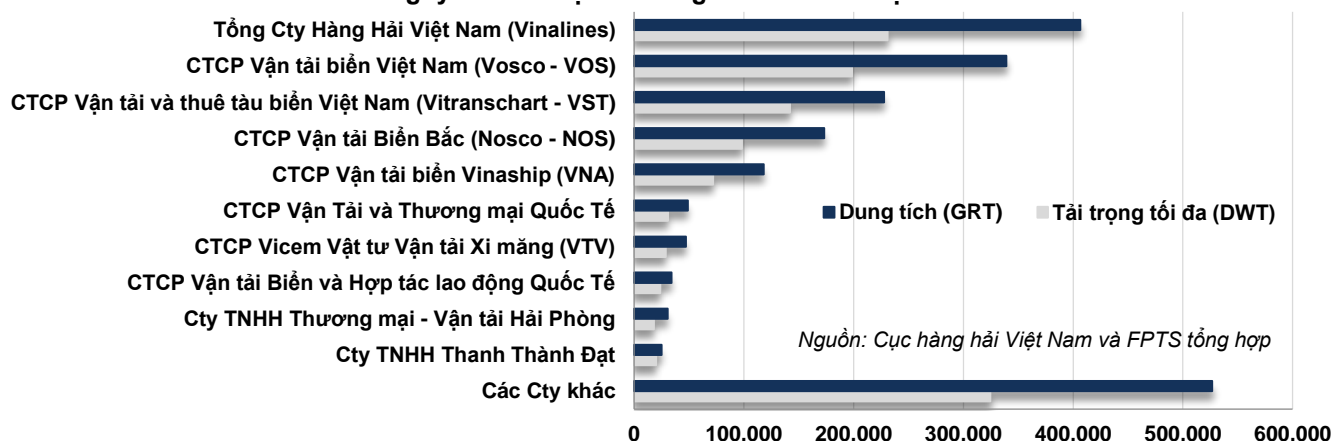
Về sở hữu đội tàu: Theo đánh giá chung của Cục Hàng hải Việt Nam, số chủ tàu thì nhiều nhưng năng lực tài chính, trình độ quản lý còn hạn chế. Trong số 597 chủ tàu, có 33 chủ tàu sở hữu đội tàu có tổng trọng tải trên 10,000 DWT, còn lại 564 chủ tàu nhỏ nhưng chỉ quản lý 27% tổng trọng tải đội tàu, đây là các đội tàu nhỏ thuộc các thành phần kinh tế tư nhân, nhỏ lẻ tại các địa phương Hải Phòng, Thanh Hóa, Thái Bình, Cần Thơ.... Vinalines và các công ty thuộc Vinalines hiện là nhóm doanh nghiệp sở hữu đội tàu lớn nhất Việt Nam, lên đến 2.4 triệu DWT với 122 tàu các loại, chiếm 45% tổng năng lực vận tải của đội tàu Việt Nam. Các công ty thuộc Petrolimex sở hữu 10 tàu dầu sản phẩm với tổng trọng tải 288,239 DWT, chiếm 32% tổng trọng tải tàu dầu Việt Nam và 7% tổng trọng tải đội tàu quốc gia.

a. Đội tàu hàng rời

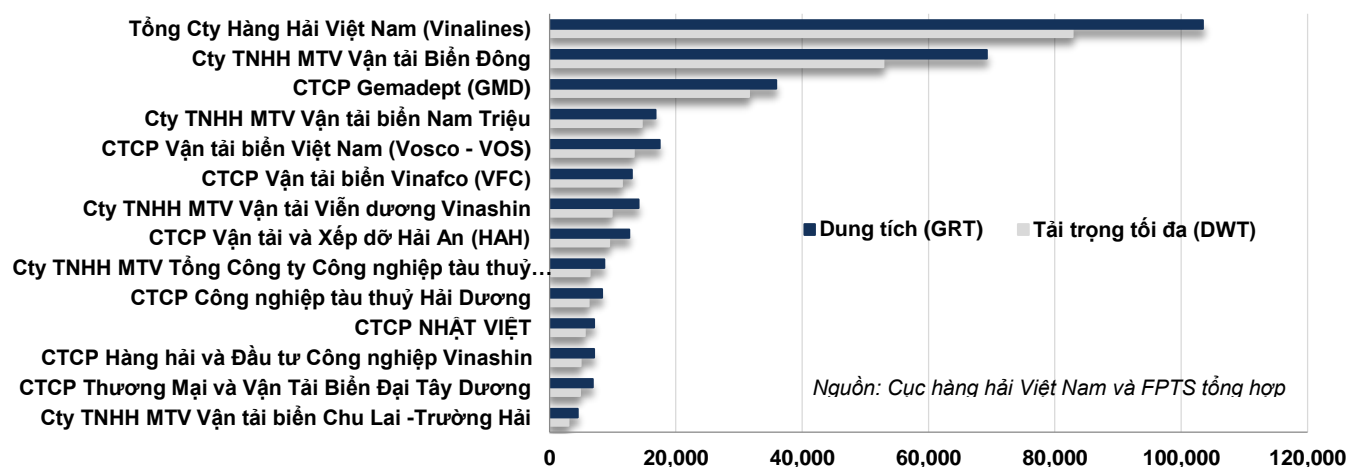
Đội tàu hàng rời phát triển mạnh nhất trong vào giai đoạn 2008 – 2010, trọng tải tăng 13 lần so với năm 2000 (tàu container chỉ tăng 10 lần, tàu dầu tăng 8.7 lần). Nguyên nhân là do bùng nổ kinh tế vào giai đoạn 2007 và đầu 2008, ngành vận tải biển thu được lợi nhuận khá cao thu hút các doanh nghiệp trong và ngoài ngành đầu tư mạnh vào vận tải biển, trong đó có phần lớn vào đội tàu hàng rời theo xu hướng phát triển chung của thế giới. Hiện tại, nhóm tàu có tải trọng dưới 10,000 DWT chiếm số lượng nhiều nhất nhưng chỉ chiếm 13% tổng trọng tải. Tàu cỡ 20,000 – 30,000 DWT chiếm tỷ trọng đến 47% tổng trọng tải, và loại trên 40.000 DWT số lượng rất ít nhưng chiếm đến 21% tổng trọng tải tàu hàng rời của Việt Nam.

Ngoài Vinalines có đội tàu lớn nhất, thì 4 công ty con của Vinalines là Vosco, Vitranschart, Nosco, Vận tải biển Vinaship cũng là những công ty sở hữu đội tàu hàng rời lớn tiếp theo. Đội tàu hàng rời Việt Nam chủ yếu vận chuyển các mặt hàng nông sản (gạo, đường...), các mặt hàng sắt thép, quặng sắt, phân bón, than cám, xi măng... đi chủ yếu tuyến nội địa và các tuyến ngắn ở Đông Nam Á, Trung Quốc. Một số tàu có vận chuyển các tuyến xa đi Tây Phi, Nam Mỹ, Đông Âu. Tuy nhiên, việc khai thác tàu hàng rời của các doanh nghiệp Việt Nam nhìn chung rất kém hiệu quả, tỷ lệ thời gian tàu chạy có hàng bình quân chỉ khoảng 30 – 35%, thời gian các tàu hàng rời chạy rỗng vẫn còn khá cao, bình quân khoảng 13 – 15% trong năm, thời gian tàu neo chờ làm hàng cũng thường chiếm khoảng 20 – 25%, hiện tượng các tàu chiều đi có hàng trong khi chiều về thiếu hàng rất thường xuyên.



Các công ty sở hữu đội tàu hàng rời lớn nhất Việt Nam 2014

b. Đội tàu container


Hình thức vận tải container đường biển bắt đầu phát triển ở Việt Nam từ những năm 1990. Đến thời điểm hiện tại (cuối 2014), Việt Nam có 13 doanh nghiệp khai thác vận tải bằng tàu container với tổng số trên 32 tàu, tổng công suất khoảng 20,600 TEUs. Đội tàu container Việt Nam nhìn chung là rất nhỏ về trọng tải, tuổi tàu cao, tốc độ chậm so với các đội tàu container của các hãng nước ngoài. Điều này cũng đồng nghĩa với việc chất lượng dịch vụ vận tải container của Việt Nam chưa cao, lịch tàu khó đảm bảo.

Các công ty sở hữu đội tàu container lớn nhất Việt Nam 2014


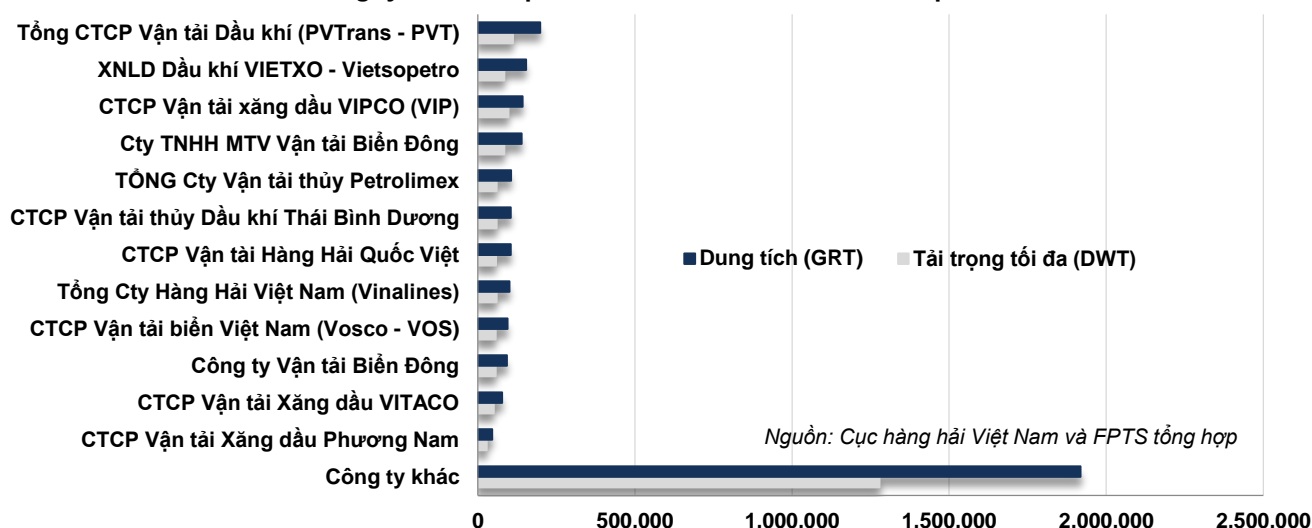
Việt Nam chỉ có 2 hãng tàu được xếp trong top 100 hãng tàu container hàng đầu thế giới là Biển Đông và Vinalines, song cũng đều ở những thứ hạng khá thấp. Với đội tàu container còn khá khiêm tốn, phần lớn tàu của ta chỉ chạy trên tuyến nội địa như Hải Phòng - Đà Nẵng - TP.HCM dưới sự bảo hộ của chính phủ.

Trong khi đó, chỉ một số rất ít hãng có tàu chạy sang cảng trung chuyển Singapore và Hồng Kông nhưng tần suất cũng rất hạn chế. Áp lực cạnh tranh trên các tuyến quốc tế cũng ngày càng lớn. Thống kê cho thấy đến đầu năm 2015, có khoảng trên 40 hãng tàu container quốc tế đã có mặt tại Việt Nam, và nếu cần tàu feeder để trung chuyển sang các cảng hub lớn ở Châu Á, các hãng này cũng có xu hướng sử dụng tài feeder của chính hãng đó. Những hãng tàu nước ngoài này hiện đang chiếm khoảng 85% lượng container xuất nhập khẩu của Việt Nam. Các công ty này hoạt động dưới 3 hình thức chủ yếu là công ty Việt Nam làm đại lý, công ty liên doanh hoặc công ty 100% vốn nước ngoài.

c. Đội tàu dầu

Đội tàu vận tải dầu và hóa chất hiện được sở hữu phân tán bởi rất nhiều chủ tàu với chênh lệch tải trọng giữa các doanh nghiệp là rất thấp. Tuy nhiên, nếu xét trên sở hữu theo nhóm công ty về tàu dầu và hóa chất (bao gồm đội tàu của tổng công ty mẹ và các công ty con), thì hiện đội tàu của Tổng công ty Vận tải dầu khí (PV Trans) lớn nhất với tổng tải trọng là 437,556 DWT, chiếm 22.14% tổng tải trọng của nhóm tàu này ở Việt Nam, tiếp theo là đội tàu của Tổng Công ty Xăng dầu Việt Nam (Petrolimex), và kế đến là của Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam (Vinalines).

Các công ty sở hữu đội tàu dầu và hóa chất lớn nhất Việt Nam 2014



Đối với các tuyến xuất nhập khẩu quốc tế, thị phần vận tải dầu thô xuất khẩu của Việt Nam không đáng kể; nguyên nhân chính là do thiếu về cỡ tàu và điều kiện kỹ thuật của đội tàu biển Việt Nam chưa đáp ứng được yêu cầu khắt khe của chủ hàng về công tác an toàn vận chuyển, tránh thất thoát và bảo vệ môi trường. Trong khi đó, những đội tàu dầu sản phẩm chạy tuyến quốc chủ yếu vận chuyển xăng dầu nhập khẩu từ Singapore, Malaysia và Trung Đông. Một số tàu trọng tải lớn hơn có tham gia thị trường chở thuê giữa các cảng nước ngoài.

Do đặc trưng đội tàu lớn, trong khi nhu cầu vận chuyển nhóm mặt hàng dầu và hóa chất này không cao và thiếu ổn định, nên nhiều chủ tàu đã thực hiện cho thuê tàu định hạn cho các chủ tàu lớn khác có nguồn đầu ra vận chuyển ổn định. Điển hình trong nhóm này các công ty con của Petrolimex như Vipco, Vitaco dành phần lớn đội tàu 80 – 90% để cho thuê định hạn đối với Petrolimex. Hoạt động này chỉ giúp đảm bảo cho các chủ tàu cho thuê nguồn thu ổn định, nhưng không cao so với việc tự chạy spot cho các khách hàng.



d. Một số thực trạng khó khăn chung của ngành vận tải biển Việt Nam

Giá dầu, giá nhiên liệu không ổn định và liên tục tăng cao thời gian trước đó, thời gian gần đây có giảm nhiều đợt nhưng vẫn chưa bằng giai đoạn ổn định trước quý I năm 2008. Trên thực tế, chi phí nhiên liệu bình quân chiếm trên 40% giá thành vận tải biển. Giá nhiên liệu cao trong bối cảnh tốc độ tăng trưởng kinh tế suy giảm, nhu cầu về vận tải biển giảm, giá cước vận tải biển giảm, nguồn hàng vận tải khan hiếm, ngoài ra chi phí bảo dưỡng cũng ngày càng tăng. Điều này ảnh hưởng trực tiếp đến các công ty vận tải biển trên thế giới nói chung và Việt Nam nói riêng; hầu như các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam đều trong tình trạng thua lỗ, một phần lớn doanh nghiệp nhỏ bị phá sản hàng loạt.

Các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam thiếu sự liên kết với nhau và liên kết với các chủ hàng xuất nhập khẩu, ngành thương mại, bảo hiểm. Các doanh nghiệp trong nước còn có hiện tượng cạnh tranh không lành mạnh về giá cước vận tải để thu hút nguồn hàng, điều này không những không mang lại hiệu quả kinh doanh mà còn làm ảnh hưởng đến môi trường kinh doanh.

Tập quán xuất nhập khẩu hàng hóa của chủ hàng Việt Nam thường theo hình thức mua CIF, bán FOB hoặc các phương thức vận tải tương tự. Điều này tiềm ẩn nhiều rủi ro, quy mô hàng xuất nhập khẩu nhỏ không đủ khả năng thuê nguyên một chuyến tàu nên phải nhường quyền thuê phương tiện cho đối tác nước ngoài. Đây là nguyên nhân chính làm cho doanh nghiệp Việt Nam chưa có hợp đồng vận tải. Khi quyền thuê phương tiện do đối tác nước ngoài đảm nhận, vì năng lực cạnh tranh của đội tàu Việt Nam yếu nên phía nước ngoài hầu như không lựa chọn đội tàu trong nước để vận tải.

3. Vận tải hàng không

Vận tải hàng không chỉ chiếm chưa đến 1% sản lượng hàng hóa vận chuyển của Việt Nam, nhưng chiếm tới 25% giá trị vận chuyển thương mại (29 tỷ USD) của Việt Nam năm 2014. Từ năm 2009 đến năm 2014, tốc độ CAGR của vận tải hàng hóa qua các Cảng hàng không (CHK) Việt Nam đạt 9.2%/năm. Năm 2014, tổng lượng vận chuyển hàng hóa qua đường hàng không chiếm khoảng 741,000 tấn tăng 18.5% so với năm 2013. Trong đó vận chuyển hàng hóa quốc tế chiếm 587,000 tấn, tăng 19.6%, vận chuyển nội địa đạt 154,000 tấn, tăng 14.5%. Trong giai đoạn 2005 – 2014, tăng trưởng của vận chuyển hàng không đạt mức trung bình 13.8%/năm.

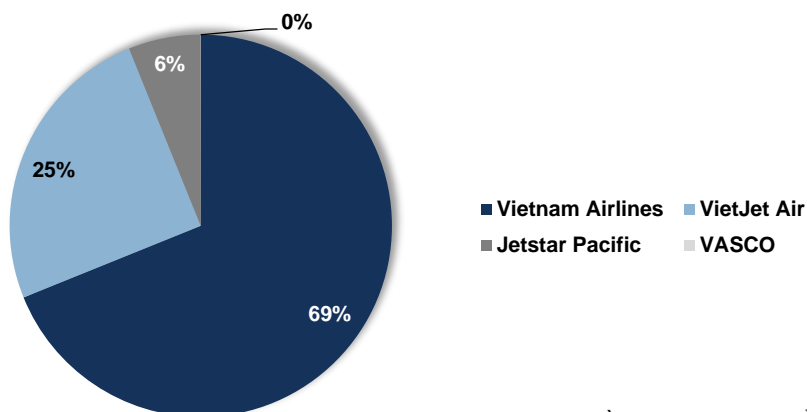
Đến thời điểm năm 2014, tại Việt Nam đang có hơn 50 hãng hàng không quốc tế (Eithah Airways, Finnair, China Southern Airlines, Jet Airways, Air Asia...) và 4 hãng hàng không nội địa (Vietnam Airlines – VNA, Công ty bay dịch vụ Hàng không – VASCO, Jetstar Pacific Airlines – JPA, VietJet Air – VJA) đang hoạt động. Thị phần của các hãng hàng không trong nước chiếm 28.6% về sản lượng hàng hóa và 47% về số lượng hành khách vận chuyển trong nội địa và quốc tế. Hiện tại, Vietnam Airlines và VietJet Air đang khai thác 52 đường bay quốc tế đến 30 thành phố thuộc 17 quốc gia và vùng lãnh thổ. Có 50 hãng hàng không nước ngoài khai thác thường lệ 71 đường bay từ 22 quốc gia, vùng lãnh thổ đến Việt Nam và 05 hãng khai thác thuê chuyển thường lệ đến Nha Trang (Cam Ranh). Các hãng hàng không Việt Nam đang khai thác 40 đường bay từ Hà Nội, Đà Nẵng và TP. Hồ Chí Minh đến 18 cảng hàng không địa phương và giữa các cảng hàng không địa phương.

a. Tuyến bay nội địa

Nhìn chung, khả năng khai thác hàng hóa nội địa của các 4 hãng hàng không Việt Nam vẫn còn thấp, năm 2014, tổng sản lượng hàng hóa lưu thông trong nội địa bằng vận chuyển hàng không chỉ đạt 154,000 tấn, tức chỉ khai thác bình quân 60% tổng tải hàng hóa trên mỗi chuyến bay. Về thị phần vận chuyển hàng hóa nội địa, Vietnam

Airlines gần như chiếm tỷ lệ tuyệt đối trong thị phần vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không tại thị trường nội địa Việt Nam, với mức thị phần trung bình trong 6 năm 2008 – 2014 đạt xấp xỉ 80%. Tuy nhiên, thị phần của Vietnam Airlines đang có xu hướng giảm dần trong các năm qua.

Thị phần vận tải hàng hóa hàng không nội địa 2014 theo sản lượng



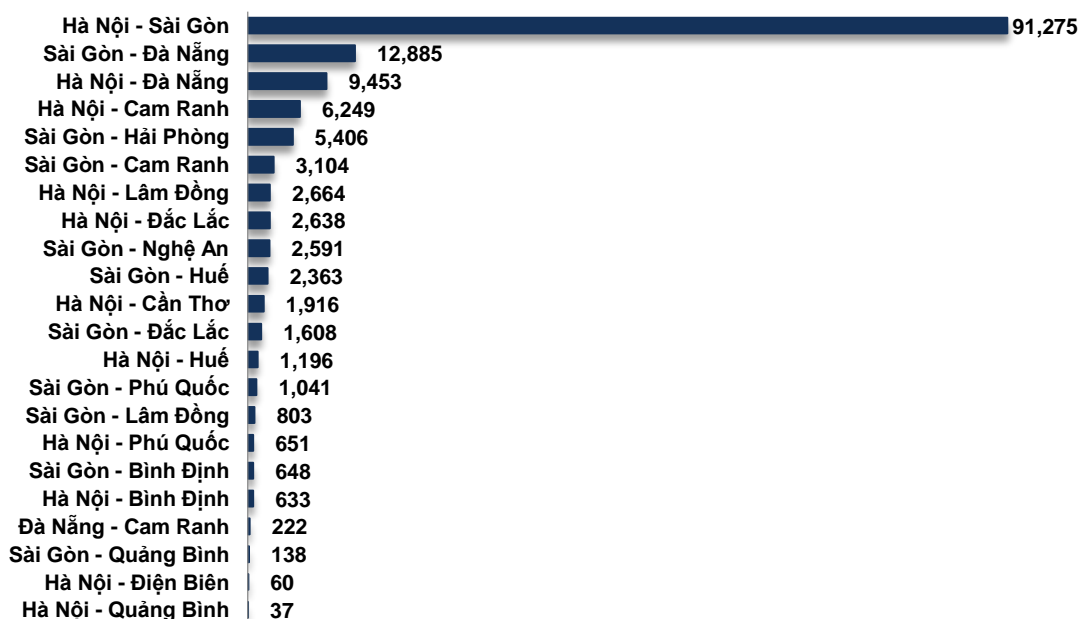
Nguồn: CAAV và FPTTS tổng hợp

Với đội bay lớn nhất cả nước (83 máy bay) và mạng lưới đường bay gần như bao phủ khắp cả nước (với 21 điểm đến), Vietnam Airlines luôn giữ thị phần chi phối trong vận tải hàng hóa nội địa. Tuy nhiên, VietJet Air trong những năm gần đây đang nổi lên và trở thành đối thủ đáng gờm của Vietnam Airlines (bao gồm cả mảng vận chuyển hành khách). Với dự kiến tổng tải hàng hóa cung ứng của cả đội bay năm lên tới 11,073 tấn năm 2015 (so với 6,275 tấn năm 2014), VietJet Air đang đẩy mạnh mảng vận tải hàng hóa nội địa bằng việc bổ nhiệm nhiều đại lý hàng hóa hàng không, điều này theo đánh giá sẽ giúp tăng thị phần vận chuyển hàng hóa nội địa của VietJet lên ít nhất 30% trong các năm tới.

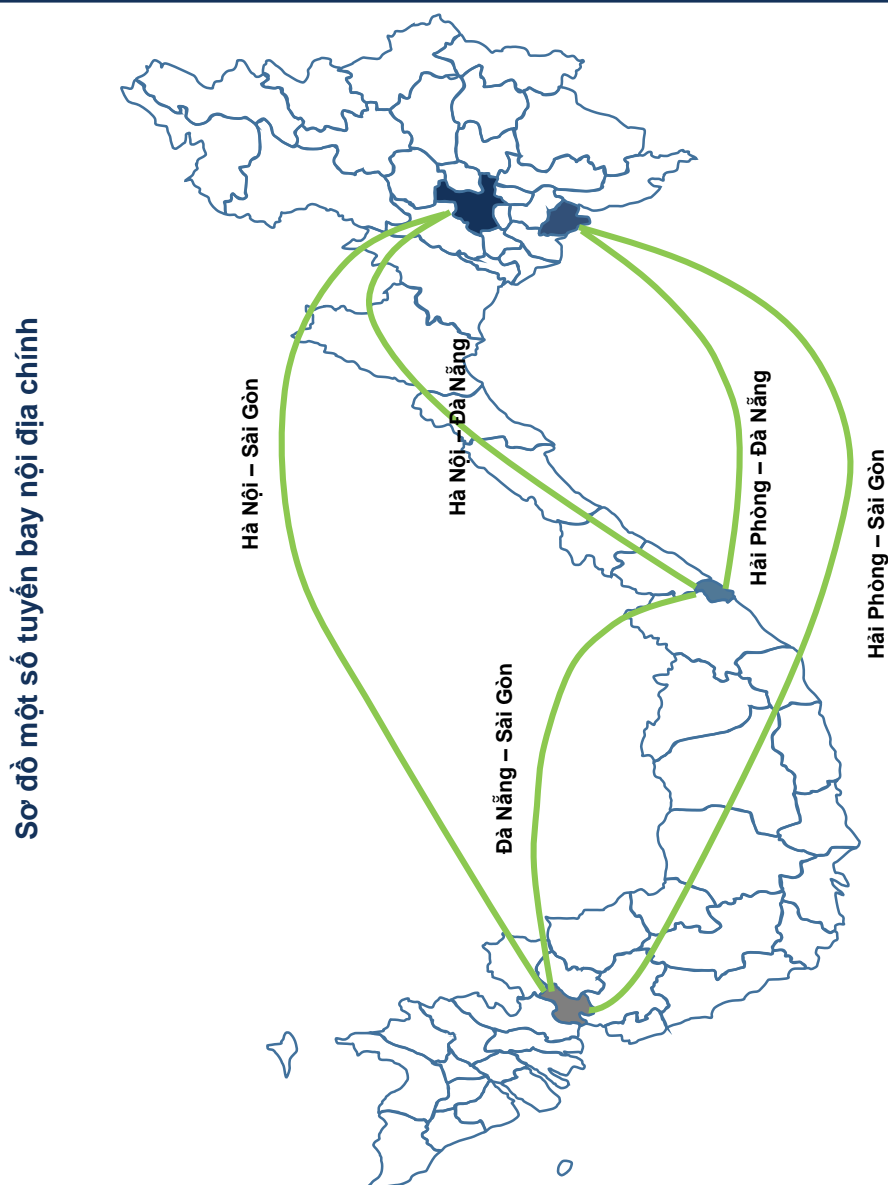
Cơ cấu hàng hóa vận chuyển ở các tuyến nội địa khá tập trung với sản lượng tập trung phần lớn các các tuyến nối với các thành phố lớn Hà Nội, TP.HCM, Đà Nẵng, Hải Phòng do: nhu cầu vận chuyển hàng hóa giữa các thành phố này lớn, và vị trí địa lý cũng khá cách xa nhau, phù hợp cho nhu cầu vận chuyển bằng đường hàng không.

Sản lượng các tuyến vận tải hàng hóa hàng không nội địa 2014

ĐVT: Tấn



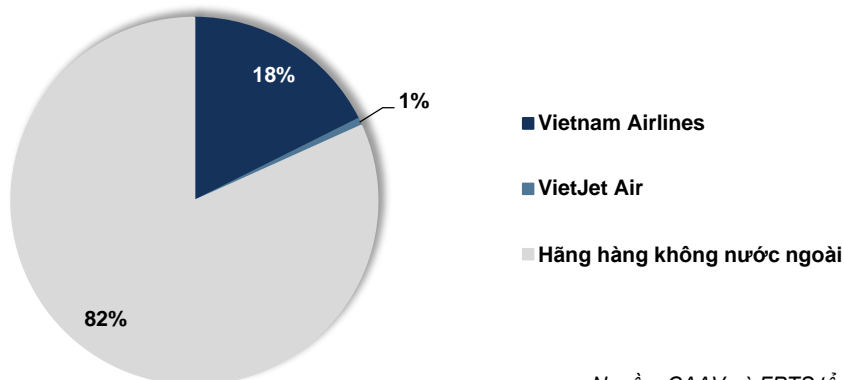
Nguồn: CAAV và FPTTS tổng hợp



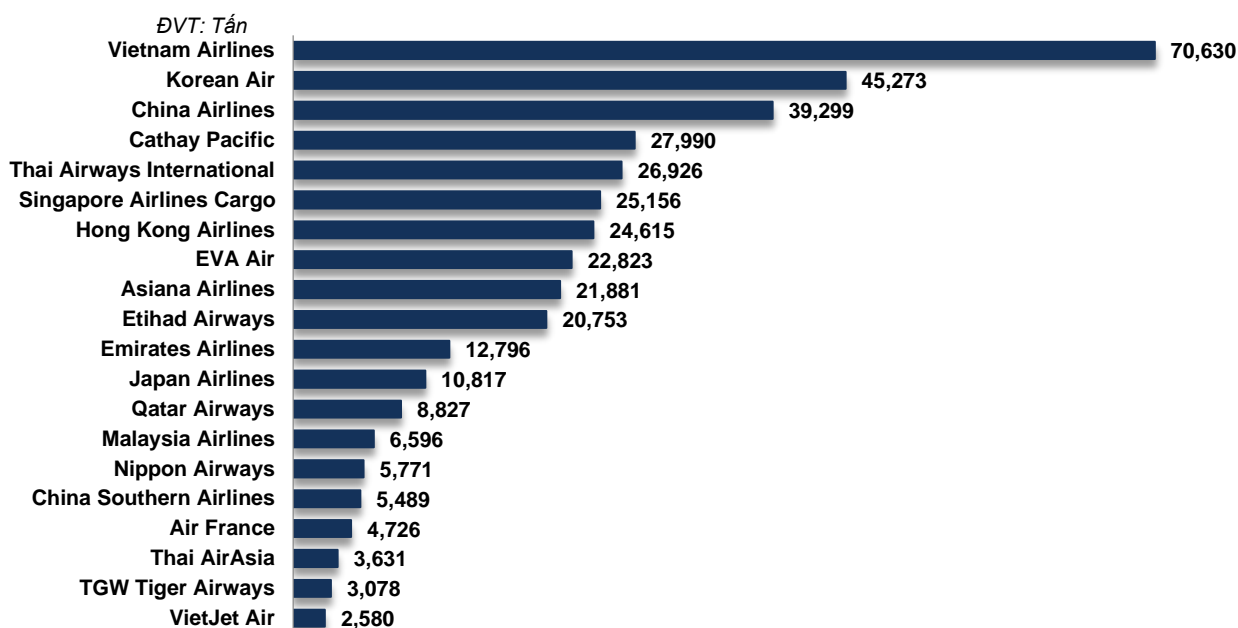
Hà Nội và TP.HCM là hai đầu cầu kinh tế lớn nhất cả nước với sự tham gia vận chuyển của cả ba hãng hàng không là VNA, JPA, VJA, tần suất bay vận chuyển hành khách của tuyến này khá dày đặc, tạo ra lượng tải hàng hóa cung ứng rất lớn. Năm 2014, tuyến Hà Nội – Sài Gòn – Hà Nội chiếm tới 61.9% tổng sản lượng hàng hóa vận chuyển hàng không nội địa của cả nước, bỏ xa tuyến thứ hai Sài Gòn – Đà Nẵng – Sài Gòn và thứ ba Hà Nội – Đà Nẵng – Hà Nội với tỷ trọng lần lượt là 8.74% và 6.41%. Các tuyến còn lại chỉ chiếm tỷ trọng thấp dưới 4.5%. Với việc các hãng VJA, VNA dự kiến sẽ tiếp tục tăng tần suất bay 3 tuyến chính này, sản lượng hàng hóa của ba tuyến này dự kiến sẽ tiếp tục tăng mạnh trong các năm tới và ngày càng bỏ xa các tuyến còn lại.

b. Tuyến bay quốc tế

Tính đến nay, đã có 36 hãng nước ngoài và 4 hãng trong nước đang khai thác vận chuyển hàng hóa đến TPHCM và Hà Nội, sản lượng khai thác hàng hóa hàng không đi quốc tế đạt trên 587,000 tấn trong năm 2014, tỷ lệ tăng trưởng trung bình 13.6%/năm. Tổng giá trị thị trường cước vận chuyển hàng hóa hàng không tại Việt Nam hơn 500 triệu USD năm 2014. Dù Vietnam Airlines đang là hãng vận chuyển hàng hóa hàng không quốc tế lớn nhất Việt Nam, nhưng thị phần của phân khúc này đang nghiêng hẳn về các hãng nước ngoài.

Thị phần vận tải hàng hóa hàng không quốc tế 2014 theo sản lượng


Nguồn: CAAV và FPTTS tổng hợp

Các hãng hàng không vận chuyển hàng hóa quốc tế lớn nhất Việt Nam 2014


Nguồn: CAAV và FPTTS tổng hợp

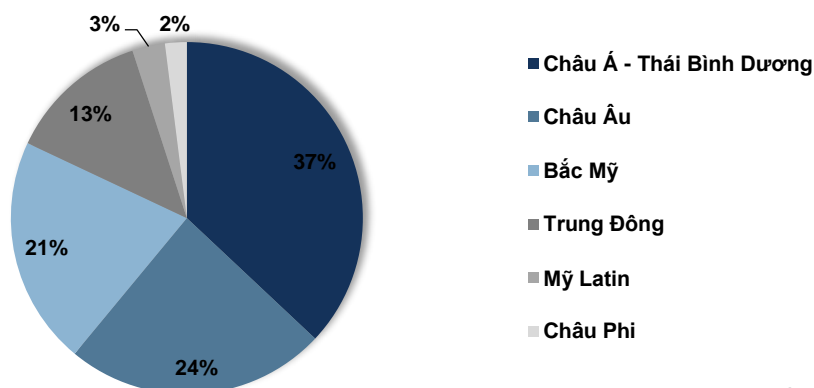
Thị trường vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu có sự chuyển dịch từ Hồ Chí Minh sang Hà Nội. Trong các năm trước miền Bắc chiếm 10 – 15% thị trường hàng hóa vận chuyển hàng không đi quốc tế, nhưng năm 2014 đã chiếm hơn 50% thị trường cả nước. Những năm tới nhu cầu vận chuyển hàng hóa tại Việt Nam sẽ tiếp tục tăng cao khi các tập đoàn như Samsung, LG, Canon, Nokia... mở rộng sản xuất, nhu cầu xuất nhập khẩu hàng hóa vào Việt Nam là rất lớn. Cụ thể, **Samsung Việt Nam** là nhà sản xuất thiết bị viễn thông chính tại Việt Nam với nhà máy sản xuất điện thoại di động trị giá 2.5 tỷ USD vào năm 2009 tại khu vực Thái Nguyên. Đây là nhà máy mà mỗi năm đều có sản lượng năm sau gấp đôi năm trước. Năm ngoái Samsung tiếp tục xây dựng nhà máy sản xuất thứ 2 trị giá 2 tỷ USD và đang tính đến việc xây dựng thêm một nhà máy thứ 3. **Hãng điện tử LG** cũng đang sản xuất các thiết bị điện tử công nghệ cao tại Việt Nam và cũng có nhiều kế hoạch mở rộng quy mô sản xuất tại Hải Phòng, Thái Nguyên. Hiện tổng kim ngạch xuất khẩu điện thoại các loại và linh kiện, máy vi tính, sản phẩm điện tử và linh kiện đã chiếm khoảng 28% tổng giá trị các mặt hàng xuất khẩu của Việt Nam, và dự kiến sẽ còn tăng cao hơn trong các năm tới.

Để đáp ứng nhu cầu này, nhiều hãng hàng không đã và đang xúc tiến đưa máy bay freighter vào hoạt động ở đầu Hà Nội xuất đi các nước khác. Cụ thể, Etihad Airways đã đưa freighter 60 tấn vào bay tuyến Hà Nội – Bombay – Abudabi với tần suất hiện đã lên 4 chuyến/tuần đầu 2015; Jet Airways cũng đã đưa freighter 60 tấn vào hoạt

động tuyến Hà Nội – Deli với tần suất 1 chuyến/tuần cuối Q1/2015; Ethiopian Airways cũng đã đưa freighter tới 100 tấn vào bay tuyến Hà Nội – Dubai – Adis Ababa với tần suất 1 chuyến/tuần. Vì vậy, sản lượng và tỷ trọng vận chuyển hàng hóa hàng không ở đầu Hà Nội dự kiến sẽ còn tăng cao nữa trong 2015 và các năm tới.

Cơ cấu thị trường vận tải hàng hóa hàng không theo sản lượng

Các tuyến vận tải hàng hóa hàng không quốc tế tại Việt Nam 2013



Nguồn: IATA

Khu vực Châu Á – Thái Bình Dương chiếm tỷ trọng rất cao do đây là các điểm đến khá gần của Việt Nam (như Hàn Quốc, Nhật, Trung Quốc, Hongkong, Singapore, Thái Lan...), được nhiều hãng hàng không trong khu vực mở các đường bay để khai thác. Vietnam Airlines hiện có khoảng 20 đường bay đến các nước trong vực bằng máy bay hành khách, do đó cũng phát sinh một lượng tải hàng hóa lớn để vận chuyển tới các nước này. Korean Air thì khai thác mạnh tuyến Vietnam – Hàn Quốc để vận chuyển hàng linh kiện điện tử cho các “đại gia” Samsung, LG... China Airlines và China Southern Airlines cũng tập trung khai thác tải hàng hóa trên các tuyến bay hành khách nối Việt Nam và các thành phố lớn của Trung Quốc nhằm đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa hàng không khá lớn giữa hai nước. Tương tự, 2 hãng Nhật Bản là Japan Airlines và Nippon Airways cũng tập trung khai thác tải hàng hóa trên các chuyến bay hành khách giữa Việt Nam – Nhật Bản.

Khu vực Châu Âu đứng thứ hai với sự tập trung khai thác của Vietnam Airlines (với 6 điểm đến, bao gồm cả Nga), Emirates, Etihad Airways, Qatar Airways, Air France, Finnair, Thai Airways... chủ yếu tập trung xuất nhập các mặt hàng điện tử, thủy sản, thời trang...

Khu vực Bắc Mỹ đứng thứ ba với sự tập trung khai thác của các hãng như Emirates, Etihad Airways, EVA Air, Korean Air, Cathay Pacific, American Airlines... Khu vực Bắc Mỹ và EU tiếp tục được dự báo là tuyến vận tải hàng hóa hàng không tăng trưởng mạnh nhất Việt Nam với mức tăng trưởng giai đoạn 2015 – 2020 sẽ đạt khoảng 11% – 13%/năm.

Khu vực Trung Đông đứng thứ tư với sự tập trung khai thác của Qatar Airways, Emirates, Singapore Airlines Cargo, Etihad Airways...

Khu vực Châu Phi đứng cuối cùng, chỉ chiếm khoảng 2% với sự tập trung khai thác chủ yếu của hãng Ethiopian Airways, Kenya Airways, Etihad Airways... Với việc đưa vào hoạt động freighter 100 tấn của Ethiopian Airways, tỷ trọng của Châu Phi dự kiến sẽ cải thiện từ năm 2015.

V. Hoạt động điều phối logistics

1. Tổng quan hoạt động điều phối logistics tại Việt Nam

Hoạt động điều phối logistics tại Việt Nam hiện tại chỉ phát triển đến mức độ làm đại lý trung gian giao nhận hàng hóa giữa chủ hàng và hãng vận tải, thực hiện các nghiệp vụ kiểm kê, lưu kho quản lý hàng hóa. Một số ít các công ty trên thị trường đang đi đầu mở rộng mô hình trung tâm phân phối, mức độ phát triển công nghệ cao hơn các kho hàng truyền thống, đáp ứng nhu cầu quản lý chuỗi cung ứng cho doanh nghiệp. Theo thống kê từ hiệp hội logistics Việt Nam, tổng cộng có hơn 1,200 doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực điều phối logistics, bao gồm cả doanh nghiệp có vốn nước ngoài. Trong đó, các công ty điều phối logistics nước ngoài chiếm khoảng 80% thị phần, các công ty trong nước phần lớn chỉ hoạt động trong một phân khúc nhỏ của ngành như dịch vụ giao nhận hàng hóa, cho thuê kho bãi, làm thủ tục hải quan, gom hàng lẻ,...

Mức độ phát triển trong dịch vụ vận tải:

Giao nhận hàng hóa (Forwarding): Hoạt động giao nhận hàng hóa phát triển mạnh mẽ từ khi Việt Nam thực hiện các chính sách mở cửa, gia nhập vào các hiệp định tự do thương mại. Khi hoạt động xuất nhập khẩu phát triển mạnh mẽ cũng là lúc phát sinh nhu cầu ủy thác các công ty nhận hàng xuất khẩu hoặc ngược lại. Hoạt động giao nhận hàng gồm hai mảng: Giao nhận hàng nguyên container (FCL) như các công ty GMD, HMM, STG và giao nhận hàng lẻ (LCL) điển hình là SFI.

Vận tải đa phương thức: Hoạt động giao nhận hàng hóa phát triển hơn khi các công ty không chỉ đơn thuần nhận ủy thác từ chủ hàng mà còn tư vấn đưa ra các gói vận tải hàng hóa trọn gói với mức giá cước tối ưu. Việc vận tải này bao gồm nhiều phương thức từ lựa chọn hãng vận tải nội địa thủy bộ đưa hàng đến cảng sau đó lựa chọn hãng tàu, hãng hàng không vận tải quốc tế tích hợp trên một hợp đồng vận tải duy nhất. Dịch vụ này mang lại nhiều giá trị gia tăng cho chủ hàng, các công ty giao nhận hiện tại đều có khả năng phát triển dịch vụ này.

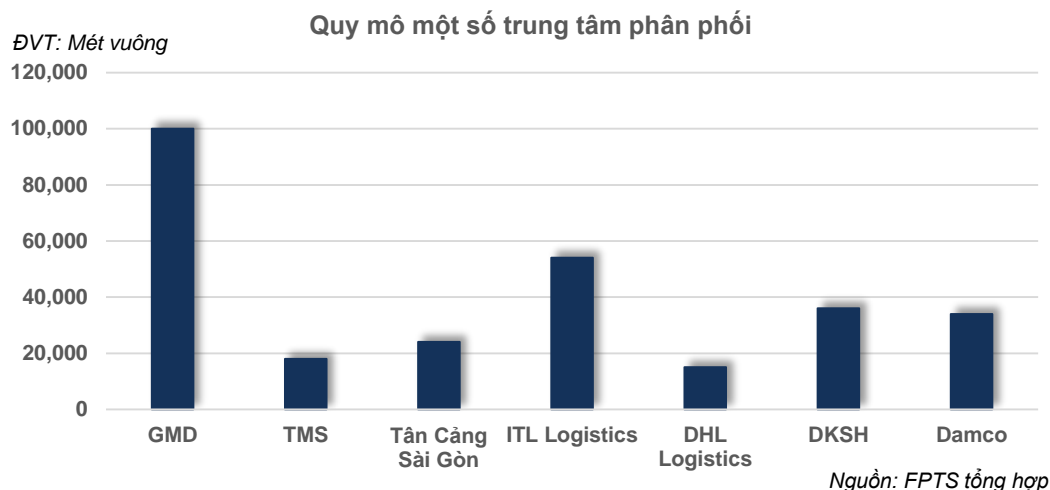
Vận tải hàng siêu trường, siêu trọng: Là một nhánh nhỏ trong vận tải hàng hóa mang tính chất đặc thù từng khách hàng. Hàng hóa vận tải thông thường là các máy móc, thiết bị có kích cỡ và trọng lượng lớn, đòi hỏi kỹ thuật cao để chuyên chở. Các khách hàng trong mảng này thông thường là nhà máy xi măng, nhiệt điện, dầu khí. Hiện tại trên thị trường, Gemadept, Vinafco, Transimex, Sotrans là các nhà cung cấp lớn.

Mức độ phát triển trong dịch vụ lưu kho và phân phối:

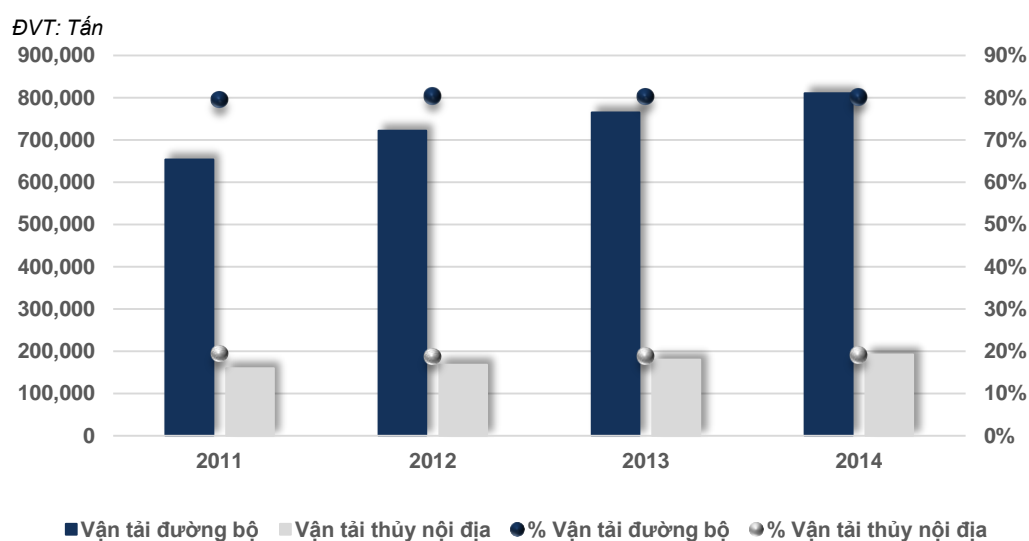
Cho thuê kho hàng: Hệ thống kho hàng kiểu truyền thống đã hoạt động từ lâu trong nền kinh tế, liên quan mật thiết với hoạt động sản xuất do nhu cầu lưu trữ hàng tồn kho. Hoạt động hệ thống kho này khá đơn giản, chỉ nhằm mục đích bảo quản hàng hóa và tối ưu hóa chi phí lưu kho. Một số công ty hiện tại mạnh về cho thuê và quản lý kho hàng như Sotrans, Transimex, Gemadept,...

Mô hình trung tâm phân phối: Trung tâm phân phối là mô hình phát triển tiếp theo của quản lý kho hàng truyền thống. Việc ra đời trung tâm phân phối xuất phát từ nhu cầu quản lý chuỗi cung ứng sản xuất với quy mô lớn, theo dõi và truy xuất thông tin hàng hóa nhanh chóng, chính xác. Các công ty ban đầu sử dụng dịch vụ này là công ty sản xuất hàng tiêu dùng nhanh, bán lẻ như: Unilever, P&G, Vinamilk, Masan,...

Theo thống kê, tổng diện tích hệ thống các trung tâm phân phối tại Việt Nam hiện khoảng 300 ha, phân bố rải rác từ bắc vào nam. Một số trung tâm phân phối (DC) lớn hiện đang hoạt động như: Hệ thống trung tâm phân phối tại KCN Sóng Thần và phía Bắc quy mô 100,000 m² của GMD, Trung tâm phân phối Transimex của TMS quy mô 18,000 m² và các trung tâm phân phối khác của các công ty nước ngoài như ITL Logistics, DHL Logistics, Damco,...



Sản lượng luân chuyển hàng hóa trong nước



Tổng sản lượng hàng hóa vận tải trong nước năm 2014 đạt 1,010.8 nghìn tấn, tăng trưởng bình quân 7.14%/năm trong giai đoạn 2011 – 2014. Hàng hóa vận tải nội địa thông qua nhiều phương thức khác nhau bao gồm đường bộ, đường thủy, đường sắt và đường không. Trong đó, hàng hóa vận tải đường bộ và đường thủy lần lượt chiếm tỷ trọng 80% và 19% trong tổng sản lượng hàng hóa vận tải nội địa. Với đặc điểm địa hình Việt Nam nhiều sông ngòi, tỷ lệ vận tải thủy nội địa tại Việt Nam khá cao so với các nước khác trên thế giới. Việc ban hành chính sách tải trọng đường bộ đã làm gia tăng chi phí vận tải đường bộ trong ngắn hạn, do đó một phần hàng hóa đang dịch chuyển sang vận tải thủy và tỷ trọng vận tải thủy nội địa trong vài năm tiếp theo sẽ gia tăng.

2. Hệ thống cảng thông quan nội địa (ICD)

		Tổng diện tích (mét vuông)	Diện tích kho (mét vuông)
Phía Bắc	ICD Gia Lâm	720	
	ICD Việt Trì	20,000	
	ICD Hải Dương	120,000	24,000
	ICD Mỹ Đình	55,000	10,000
	ICD Tiên Sơn	77,000	40,000
	ICD Phước Long	120,000	5,000
	ICD Sotrans	100,000	
Phía Nam	ICD Transimex	93,970	20,000
	ICD Tanamexco	130,000	8,000
	ICD Phúc Long	160,000	
	ICD TC – Long Bình	800,000	341,900
	ICD TC – Sóng Thần	500,000	164,500
	ICD Tân Tạo	80,000	15,000
	ICD Biên Hòa	170,000	30,000

Nguồn: FPTIS tổng hợp

Cảng thông quan nội địa (ICD) đóng vai trò là một mắt xích quan trọng trong chuỗi vận tải đa phương thức. ICD là nơi tập kết hàng hóa xuất từ các chủ hàng, đóng thành container sau đó chuyển ra cảng và theo chiều ngược lại nhận hàng nhập từ cảng để dỡ hàng khỏi container, vận chuyển đến người nhận. Đồng thời, việc thông quan cũng được thực hiện tại ICD. Do đó, có thể nói rằng ICD là một bộ đệm hay cánh tay vươn dài của hệ thống cảng biển, giảm tình trạng ách tắc tại cảng biển.

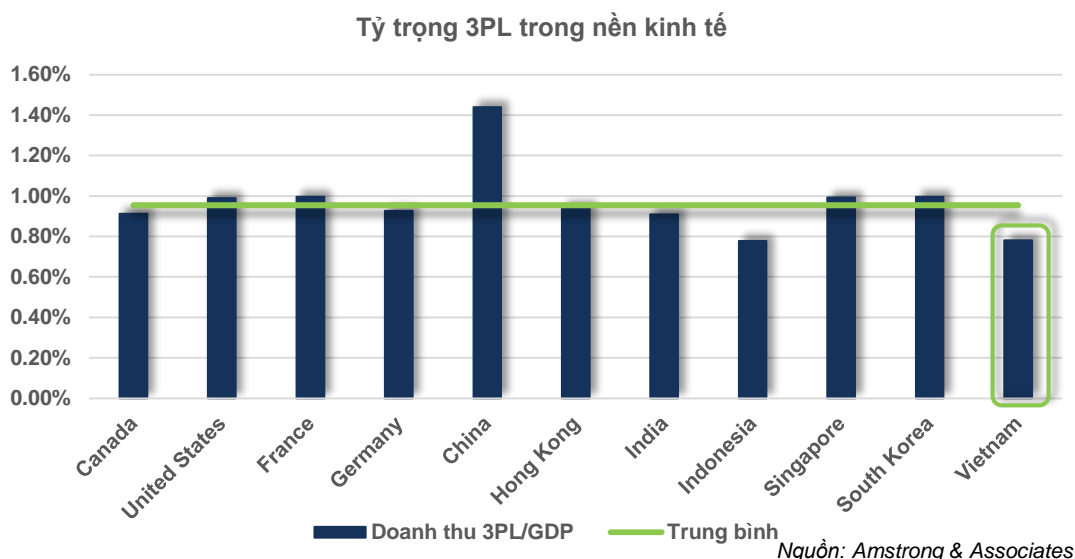
Hiện tại, hoạt động hệ thống ICD ở phía Nam phát triển mạnh mẽ hơn phía Bắc với sản lượng hàng hóa thông qua gấp khoảng 3.5 lần, và trung chuyển được khoảng 50% hàng hóa cho hệ thống cảng miền Nam. Nguyên nhân chủ yếu là do hệ thống ICD phía Bắc chủ yếu kết nối với các cảng bằng đường bộ mà không có kết nối đường biển và vị trí khá gần cảng biển do đó không gia tăng hiệu quả trong việc cắt giảm chi phí vận chuyển.

Mức độ liên kết của hệ thống ICD miền Nam

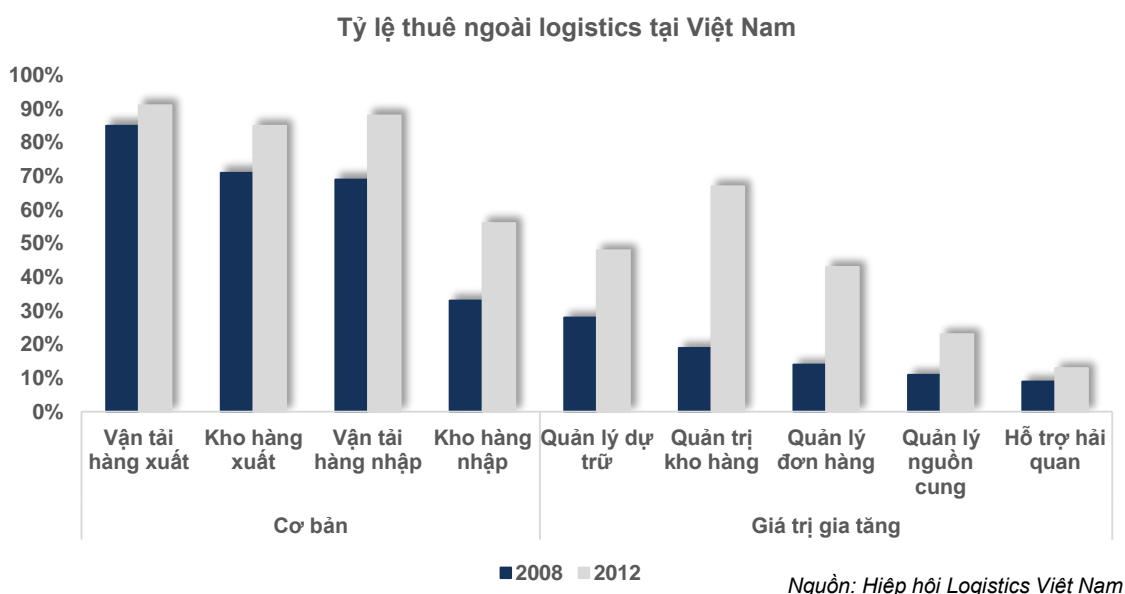


Nguồn: FPTIS tổng hợp

3. Hoạt động 3PL tại Việt Nam



Theo thống kê từ dữ liệu Amstrong & Associates, thị trường cung cấp 3PL tại Việt Nam trong năm 2014 ước tính đạt 1.2 tỷ USD, tỷ lệ còn rất thấp so với mức trung bình thế giới. Một số nhà cung cấp dịch vụ 3PL lớn tại Việt Nam hiện chủ yếu là các công ty nước ngoài như DHL Logistics, Damco, APL Logistics đã tiên phong phát triển thị trường 3PL tại Việt Nam. Các doanh nghiệp trong nước bước đầu cũng phát triển dịch vụ này như: Vinafco, Gemadept, Transimex.



Trong nền kinh tế, xu hướng thuê ngoài các hoạt động logistics ngày càng cao, đặc biệt là trong mảng quản lý chuỗi cung ứng như quản lý hàng tồn kho, quản lý nguồn cung. Xu hướng thuê ngoài gia tăng từ hai động lực chính: Một là, khối doanh nghiệp nước ngoài ngày càng gia tăng đầu tư vào Việt Nam, mang theo tư duy sản xuất chuyên môn hóa, mức độ thuê ngoài cao. Hai là, các doanh nghiệp trong nước cũng dần chuyển hướng, tập trung vào điểm mạnh cốt lõi để phát triển trong môi trường cạnh tranh, do đó gia tăng hoạt động thuê ngoài. Từ xu hướng này, dịch vụ 3PL tất yếu sẽ phát triển mạnh mẽ trong tương lai, tương quan với xu hướng thuê ngoài.

VI. Chính sách liên quan đến ngành

Ngành logistics đóng vai trò luân chuyển và quản lý lưu trữ hàng hóa trong nền kinh tế, hoàn thiện và tối ưu chuỗi cung ứng sản xuất. Các chính sách quy định hoạt động trong ngành bao gồm 3 hoạt động lớn: Cảng biển, vận tải và điều phối logistics. Ngoài ra, ngành logistics nằm dưới sự điều chỉnh của các điều khoản trong các hiệp định tự do thương mại.

1. Quy hoạch khai thác cảng

Văn bản quy định tổng quát cho toàn bộ hệ thống cảng biển Việt Nam là **Quyết định 1037/QĐ-TTg**, quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến 2020, định hướng đến năm 2030. Quy hoạch phân chia hệ thống cảng biển thành 6 nhóm từ Bắc vào Nam, đồng thời chú trọng phát triển các cảng có khả năng tiếp nhận tàu biển có tải trọng đến 100,000 tấn, theo xu hướng cỡ tàu ngày càng gia tăng. Văn bản cũng đề ra mục tiêu sản lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển đến năm 2020 đạt từ 640 đến 680 triệu tấn/năm. Tập trung phát triển hai cảng cửa ngõ tại Lạch Huyện ở Hải Phòng và Cái Mép Thị Vải ở Bà Rịa – Vũng Tàu. Bộ Giao thông Vận tải cũng đề ra quy hoạch chi tiết cho cảng biển từng vùng trong 6 nhóm cảng biển như **Quyết định 1741/QĐ-BGTVT** quy hoạch cảng biển phía Bắc và **Quyết định 1745/QĐ-BGTVT** quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển Đông Nam Bộ.

Ngoài hệ thống cảng biển, chính phủ cũng quy hoạch phát triển về hệ thống cảng cạn nội địa (ICD) nhằm phát triển hệ thống sân sau cho cảng biển, giúp lưu thông hàng hóa xuyên suốt, không bị ùn tắc. **Quyết định 2223/QĐ-TTg** quy hoạch đến năm 2020, xây dựng hệ thống cảng cạn với tổng công suất 6 triệu TEU/năm. Trong đó, miền Bắc đạt 1.2 triệu TEU/năm và miền Nam đạt 4.2 triệu TEU/năm, phát huy vai trò hỗ trợ trung chuyển hàng cho cảng Lạch Huyện và Cái Mép Thị Vải trong tương lai.

2. Quy hoạch hoạt động vận tải

Quy hoạch tái cơ cấu và phát triển ngành vận tải biển của ngành vận tải biển Việt Nam đến năm theo **Quyết định số 1481/QĐ-BGTVT** có hiệu lực kể từ ngày 27/4/2015. Mục tiêu cụ thể của Đề án nhằm phát triển đội tàu biển Việt Nam theo hướng hiện đại, hiệu quả; chú trọng phát triển các loại tàu chuyên dụng có trọng tải lớn. Đến năm 2020, tổng trọng tải đội tàu đạt khoảng từ 6.8 đến 7.5 triệu DWT.

Tái cơ cấu vận tải biển theo hướng chủ yếu đảm nhận vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu, tuyến quốc tế, các tuyến ven biển, nhất là vận tải Bắc – Nam, vận tải than nhập khẩu phục vụ các nhà máy nhiệt điện, vận chuyển dầu thô phục vụ các nhà máy lọc dầu, ga, khí hóa lỏng, xi măng. Nâng cao thị phần vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu lên 25 – 30%. Phát triển tuyến vận tải hành khách ven biển, hải đảo. Đến năm 2020, thị phần vận tải hàng hóa là 21.25%, vận tải hành khách là 0.07% so với khối lượng vận tải toàn ngành giao thông vận tải.

Đối với tuyến vận tải nội địa, **bộ Luật Hàng Hải** quy định chỉ các tàu biển Việt Nam được ưu tiên vận tải nội địa với hàng hóa, hành khách và hành lý. Tuy nhiên, trong dự thảo bộ luật mới quy định chặt chẽ hơn về vấn đề này. Hàng hóa, hành khách và hành lý vận chuyển nội địa bằng đường biển phải được chuyên chở bằng tàu biển Việt Nam, thuộc sở hữu của tổ chức, cá nhân Việt Nam.

Trong năm 2014, Bộ Giao thông Vận tải cũng đưa ra quy định kiểm soát chặt chẽ tải trọng trong vận tải đường bộ trong **Thông tư 06/VBHN-BGTVT**. Chính sách này đã làm chi phí vận tải đường bộ gia tăng trong ngắn hạn, do đó các chủ hàng, công ty forwarder đang chuyển hướng luồng hàng sang vận tải đường thủy nội địa và ven biển nội địa.

Chính phủ Việt Nam cũng ban hành quy hoạch tổng thể phát triển ngành hàng không với **Quyết định số 21/QĐ-TTg** ngày 8 tháng 1 năm 2009, chấp thuận đề án quy hoạch tổng thể phát triển ngành giao thông vận tải hàng không đến năm 2020 với định hướng đến năm 2030 có các điểm chính sau:

- Tốc độ CAGR của sản lượng vận tải hàng hóa thông qua: mục tiêu đạt 16% từ năm 2010 đến 2015; 18% từ năm 2015 đến 2020; và 14% đến năm 2030.
- Đường bay: phát triển đội bay vận tải hàng hóa trên tuyến bay đến Châu Âu, Nhật Bản, Hoa Kỳ và Trung Quốc trước năm 2015 và phát triển sân bay Chu Lai thành cảng trung chuyển hàng hóa trong giai đoạn 2010 đến năm 2020.
- Cảng hàng không: đầu tư thêm mới năm sân bay và phân loại thành ba khu vực: miền Bắc (9 sân bay), miền Trung (7 sân bay), và miền Nam (10 sân bay).
- Công nghiệp hàng không: thành lập Công ty liên doanh hoặc 100% vốn nước ngoài đầu tư vào sản xuất các bộ phận của máy bay.
- Vốn đầu tư: vốn đầu tư cho các dự án ưu tiên đến năm 2020 và năm 2030 lần lượt ước đạt 14,2 triệu USD và 20,5 triệu USD.

Theo Cục Hàng không Việt Nam, hiện có 21 Cảng hàng không, trong đó có 7 Cảng hàng không quốc tế (Nội Bài, Tân Sơn Nhất, Đà Nẵng, Cam Ranh, Phú Bài, Phú Quốc và Cần Thơ). Trung bình cứ cách chưa đầy 100 km là có một sân bay, dẫn đến mật độ sân bay ở Việt Nam cao hơn hẳn so với các nước khác. Trên thực tế, chỉ có ba cảng hàng không nhộn nhịp và năng động nhất nước là Nội Bài, Tân Sơn Nhất và Đà Nẵng. Thế nhưng, theo quy hoạch của Chính phủ đến năm 2020, cả nước sẽ có thêm 5 cảng hàng không nữa, nâng tổng số lên 26 cảng hàng không đáp ứng được 123 triệu lượt khách và 3,1 triệu tấn hàng hóa. Với số liệu thực tế năm 2013 và giả định tăng trưởng cao 20% mỗi năm thì các cảng vẫn hoạt động dưới công suất và không mang lại lợi nhuận như mong muốn.

3. Quy hoạch điều phối logistics

Hoạt động điều phối logistics tại Việt Nam còn khá mới mẻ và chưa được quy định nhiều trong các văn bản của chính phủ. Quy hoạch phát triển hoạt động điều phối logistics được đề cập trong **Quyết định 175/QĐ-TTg** về chiến lược tổng thể phát triển khu vực dịch vụ của Việt Nam đến năm 2020. Logistics được xem là yếu tố then chốt thúc đẩy phát triển sản xuất hệ thống phân phối các ngành dịch vụ khác và lưu thông hàng hóa trong nước và xuất nhập khẩu. Hình thành dịch vụ trọn gói 3PL, thương mại điện tử và quản trị chuỗi cung ứng hiệu quả và thân thiện. Tốc độ tăng trưởng thị trường logistics đạt 20 – 25% năm với tỉ lệ thuê ngoài logistics đến năm 2020 là 40%.

Đến năm 2015, hoạt động điều phối logistics mới được quy định cụ thể trong quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics trên cả nước đến năm 2020, định hướng 2030, trong **Quyết định 1012/QĐ-TTg** ban hành ngày 03/07/2015. Quy hoạch phát triển đã đề ra mục tiêu phấn đấu đến 2020, tốc độ tăng trưởng dịch vụ logistics đạt khoảng 24% – 25%/năm, đóng góp 10% vào GDP nền kinh tế. Quy hoạch phát triển phân chia thành 3 khu vực lớn: Miền Bắc, Miền Trung – Tây Nguyên và Miền Nam với ba mức phân cấp Trung tâm logistics hạng I, Trung tâm logistics hạng II và Trung tâm logistics chuyên dụng.

4. Các cam kết khi gia nhập WTO

Khi gia nhập WTO, liên quan dịch vụ logistics, Việt Nam đã cam kết mở cửa các phân ngành sau: Dịch vụ xếp dỡ công ten nơ; Dịch vụ thông quan; Dịch vụ kho bãi; Dịch vụ đại lý vận tải hàng hóa; Các dịch vụ thực hiện thay mặt cho chủ hàng (bao gồm các hoạt động: kiểm tra vận đơn; dịch vụ môi giới vận tải hàng hóa; giám định hàng hóa, dịch vụ lấy mẫu và xác định trọng lượng; giám định hàng hóa; dịch vụ nhận hàng; dịch vụ chuẩn bị chứng từ vận tải).

Đối với dịch vụ xếp dỡ container: Các nhà đầu tư nước ngoài phải thành lập liên doanh với đối tác Việt Nam và tỷ lệ vốn góp trong liên doanh không vượt quá 50%.

Đối với dịch vụ kho bãi: Các nhà đầu tư nước ngoài phải thành lập liên doanh với đối tác Việt Nam và tỷ lệ vốn góp trong liên doanh không vượt quá 51%. Giới hạn về tỷ lệ vốn góp trong liên doanh này đến ngày 11/01/2014 không còn bị hạn chế, và các nhà đầu tư nước ngoài được thành lập công ty 100% vốn. Do đó, trong năm 2014, nhiều liên doanh trước đó đã chuyển đổi thành 100% vốn nước ngoài, các công ty Việt Nam tham gia liên doanh như SFI, HMM sau khi thoái vốn khỏi liên doanh nhận được khoản doanh thu tài chính khá lớn.

VII. Triển vọng ngành logistics tại Việt Nam

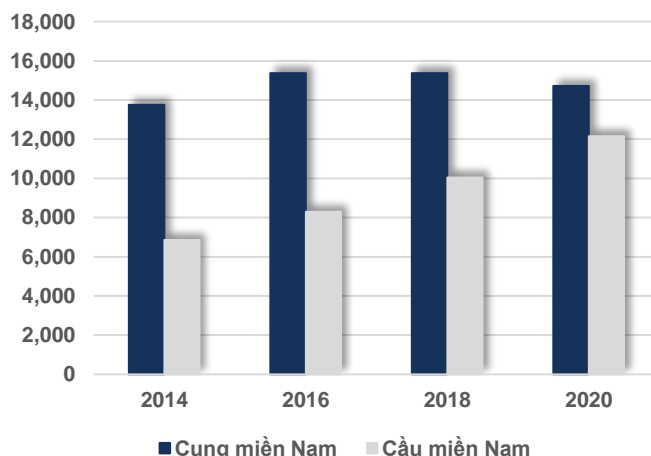
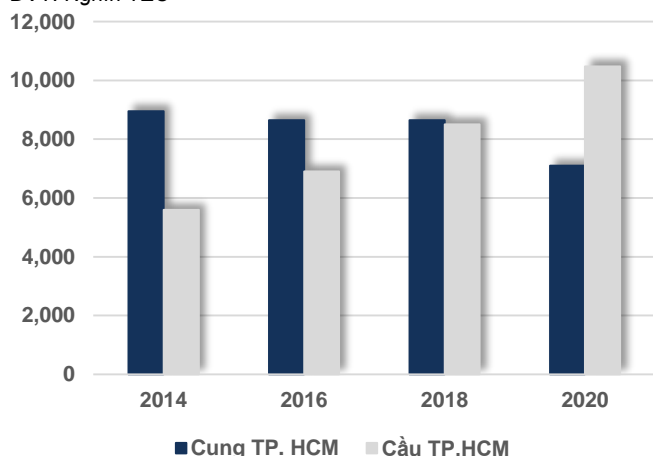
1. Dự báo luồng hàng hóa dịch chuyển từ cảng Sài Gòn cũ về khu Hiệp Phước, Cái Mép đến năm 2020

Tình hình hoạt động chung tại các cảng biển riêng trong khu vực TP. Hồ Chí Minh tương đối khả quan, do mức độ chênh lệch cung cầu không đến mức trầm trọng như khu vực Cái Mép – Thị Vải. Theo số liệu từ Hiệp hội cảng biển Việt Nam, năm 2013, tổng lượng hàng hóa container thông qua khu vực TP. Hồ Chí Minh đạt 4,600 TEU. Năm 2014, sản lượng hàng hóa container thông qua ước tính sơ bộ đạt hơn 5,600 TEU gồm khu vực Cát Lái, Sài Gòn và Hiệp Phước. Trong khi đó, tổng nguồn cung năng lực xếp dỡ cảng biển đến cuối năm 2014 trong khu vực TP. Hồ Chí Minh là 8,950 TEU. Tổng cộng, bình quân hệ thống cảng biển trong khu vực TP. Hồ Chí Minh hoạt động ở mức 62.57% công suất.

Trong giai đoạn từ năm 2008 – 2014, sản lượng hàng hóa container tăng trưởng bình quân 12.14%/năm. **Dự phóng đến năm 2016**, nguồn cung năng lực xếp dỡ tại khu vực TP. Hồ Chí Minh là 8,650 nghìn TEU sau khi chuyển đổi công năng cảng Nhà Rồng Khánh Hội. **Dự kiến đến năm 2020**, khi hoàn thành di dời các cảng biển trong khu vực sông Sài Gòn, năng lực xếp dỡ đạt 7,100 nghìn TEU, so với nhu cầu thông qua hàng hóa container là 12,000 TEU, với tăng trưởng bình quân 10%/năm. Nguồn hàng hóa vượt quá công suất khoảng 5,000 TEU dự kiến sẽ thông qua khu vực Cái Mép Thị Vải với mức cung khoảng 8,000 TEU (bao gồm cả dự án Gemalink và SSIT). Mức độ dư thừa công suất sẽ giảm xuống, trong điều kiện không có kế hoạch phát triển dự án cảng mới. Đến thời điểm này các liên doanh cảng biển của Cảng Sài Gòn, Vinalines và Tân Cảng Sài Gòn tại khu vực Cái Mép – Thị Vải sẽ cải thiện được tình hình so với hiện tại. Tính tổng khu vực miền Nam, toàn hệ thống cảng hoạt động ở mức 80% công suất, cao hơn mức hiện tại khoảng dưới 50% công suất.

Dự phóng cung cầu

ĐVT: Nghìn TEU



Nguồn: FPTs tổng hợp và ước tính

2. Triển vọng hoạt động vận tải hàng hóa

Vận tải hàng không

Tương tự như một số ngành công nghiệp trọng điểm khác, ngành vận tải hàng không có quan hệ khá chặt chẽ với biến động của nền kinh tế. Khi kinh tế phát triển, nhu cầu đi lại và sử dụng các phương tiện vận tải tăng nhanh, kinh tế suy thoái và khủng hoảng, nhu cầu sử dụng các phương tiện vận tải theo đó cũng sụt giảm. Trên cơ sở dữ liệu lịch sử, các nhà sản xuất máy bay chuyên nghiệp như Boeing và Airbus mô phỏng lại diễn biến tăng trưởng của từng yếu tố, qua đó cho thấy tốc độ tăng trưởng của thị trường vận chuyển hàng không luôn cao hơn so với tốc độ tăng trưởng kinh tế. Số liệu thống kê cho thấy tốc độ tăng trưởng của thị trường vận chuyển hàng không có xu hướng cao hơn tốc độ tăng trưởng GDP 1.5 – 2 lần, ngoại trừ những thời điểm có sự kiện tác động đặc biệt như năm 2003 (ảnh hưởng dịch SARS), năm 2009 và năm 2012 (khủng hoảng kinh tế toàn cầu).

Theo Hiệp hội IATA dự báo trong năm 2014 thị trường vận chuyển hàng không của Việt Nam sẽ đứng thứ 3 thế giới về tốc độ tăng trưởng vận chuyển hành khách và hàng hóa quốc tế và đứng thứ 2 về tăng trưởng vận chuyển hành khách trong nước. Theo dự báo của IATA về ngành hàng không trong giai đoạn từ 2013 – 2017, Việt Nam xếp thứ 7 trong số những thị trường phát triển nhanh nhất thế giới với tỷ lệ vận chuyển hành khách quốc tế và vận chuyển hàng hóa quốc tế đạt trên 2 con số. Cùng sự tự do hóa vận chuyển hàng không trong ASEAN, nhu cầu đi lại được dự báo sẽ tiếp tục tăng trưởng từ năm 2015.

Cụ thể, dự báo thị trường vận chuyển hàng hóa hàng không Việt Nam giai đoạn 2015 – 2020 như sau: Tổng thị trường vận chuyển hàng hóa tăng trưởng bình quân khoảng 14%/năm, đạt 1.5 triệu tấn vào năm 2020. Trong đó, thị trường hàng hóa quốc tế tăng trưởng bình quân là 14%/năm, đạt 1,248,912 tấn vào năm 2020. Thị trường hàng hóa nội địa tăng trưởng bình quân là 12.0%/năm, đạt khoảng 303,105 tấn vào năm 2020.

Vận tải biển

Giá nhiên liệu đã giảm xuống mức thấp: Trong năm 2014, giá dầu thô ngọt nhẹ tại Mỹ giảm mạnh từ mức ở mức 105.37 USD/thùng ngày 30.6 xuống còn 52 – 60 USD/thùng trong những tháng đầu năm 2015. Tại Việt Nam, giá xăng, dầu trong nước đã tăng 5 lần và giảm 14 lần. Theo dự báo của cơ quan Quản lý Thông tin Năng lượng (Energy Information Administration – EIA) thuộc Bộ Năng lượng Hoa Kỳ (United States Department of Energy – DOE), tồn kho về dầu trên toàn thế giới sẽ tiếp tục tăng cao, qua đó sẽ áp lực lên giá dầu và giá dầu trung bình trong năm sẽ ở mức 63 USD/thùng. Điều này sẽ giúp hỗ trợ giảm chi phí vận chuyển cho các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam, qua đó có thể giúp nhiều doanh nghiệp giảm lỗ, thậm chí lãi trở lại.

Tốc độ tăng trưởng xuất nhập khẩu của Việt Nam được kỳ vọng duy trì ở mức cao với sự hỗ trợ từ “xu hướng Trung Quốc + 1” và các hiệp định FTA, TPP. Điều này sẽ giúp Việt Nam hưởng lợi do nhiều nhà sản xuất lớn ở Nhật Bản, Hàn Quốc,... sẽ chuyển việc sản xuất từ Trung Quốc sang Việt Nam do những căng thẳng chính trị cũng như chi phí nhân công tại Trung Quốc đang trở nên cao hơn so với các nước trong khu vực. Bên cạnh đó, khi hiệp định TPP và FTA được ký kết cũng sẽ thu hút được luồng vốn từ nước ngoài vào các lĩnh vực xuất nhập khẩu được hưởng lợi chính như: dệt may, da giày, nông thủy sản, linh kiện điện tử,...

Trong năm 2014, Bộ GTVT đã phê duyệt đề án tổng thể kiểm soát trọng tải xe trên đường bộ nhằm giảm dần và chấm dứt tình trạng xe quá tải, quá khổ gây nguy hiểm, hư hại đường xá, hạ tầng. Việc kiểm soát mạnh này của Bộ GTVT đã khiến giá cước vận tải đường bộ tăng cao và buộc các nhiều doanh nghiệp chuyển sang các phương tiện vận chuyển khác để tiết giảm chi phí như: đường biển, thủy nội địa, đường sắt,... Mặc dù có thời gian vận chuyển lâu hơn, nhưng giá cước vận tải biển chỉ bằng 40% - 50% vận tải đường bộ.

Sự quan tâm từ phía Chính phủ, qua việc đã thông qua hàng loạt các quy hoạch như: Quy hoạch tổng thể phát triển công nghiệp tàu thủy Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 (**Quyết định số 2290/QĐ-TTg**), Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 (**Quyết định số 1517/QĐ-TTg**),... của Thủ tướng Chính phủ. Bên cạnh đó, việc giảm tải các thủ tục hành chính như hải quan điện tử, thủ tục kê khai thuế qua mạng,... cũng đã được đẩy mạnh thực hiện. Điều này sẽ giúp ngành vận tải biển Việt Nam được tái cấu trúc lại một cách hợp lý hơn, tạo đà cho sự phát triển ổn định hơn trong tương lai.

3. Xu hướng và cơ hội cho hoạt động điều phối logistics

Trong ba mảng hoạt động khai thác cảng, vận tải và điều phối logistics thì mảng hoạt động điều phối logistics có rào cản gia nhập vào thị trường nội địa thấp nhất. Hiện tại, 80% thị trường điều phối logistics thuộc về các công ty nước ngoài đầu tư vào Việt Nam. Mặt khác, từ năm 2014, các công ty nước ngoài có thể thành lập pháp nhân có 100% vốn nước ngoài thì sự gia nhập ngành càng dễ dàng hơn. Sự tham gia càng nhiều các công ty nước ngoài càng làm xu hướng phát triển hoạt động điều phối logistics khá gần với xu hướng thế giới. Các xu hướng phát triển chính gồm:

Sự phát triển của các công ty lớn trong ngành hàng tiêu dùng nhanh, bán lẻ tại Việt Nam như Unilever, P&G, Masan, Thế giới di động,... làm gia tăng nhu cầu lưu trữ và quản lý thông tin hàng tồn kho trong chuỗi cung ứng. Để phát huy lợi thế cạnh tranh và tập trung vào hoạt động cốt lõi, các công ty sẽ gia tăng mức độ thuê ngoài logistics (Outsourcing Logistics). Lúc này, tốc độ phát triển ngành sẽ càng liên quan mật thiết đến tăng trưởng kinh tế và ngược lại cũng làm động lực phát triển kinh tế.

Việt Nam đang trong quá trình đẩy mạnh toàn cầu hóa, gia nhập vào các hiệp định tự do thương mại. Giá trị xuất nhập khẩu Việt Nam dự báo sẽ tăng trưởng bình quân 5.5% - 6.0%/năm theo World Bank và HSBC. Việc tăng trưởng xuất nhập khẩu làm gia tăng dòng luân chuyển hàng hóa nội địa lẫn quốc tế tại Việt Nam.

Mô hình thương mại điện tử đang dần phát triển tại Việt Nam với các công ty như Tiki, Thế giới di động, Vinabook, Nhomma,.... đòi hỏi một trình độ lưu trữ và quản lý thông tin hàng hóa ở mức độ nhanh chóng và chính xác. Các hoạt động logistics tạo ra giá trị gia tăng trong mô hình này là dịch vụ xử lý hoàn chỉnh đơn hàng (Order Fulfillment) và ứng dụng thuật toán dự phóng nhu cầu hàng hóa. Đây là mức độ phát triển cao của hoạt động điều phối logistics mà các công ty Việt Nam chưa có khả năng cung cấp. Phần lớn thị trường nằm trong tay các đối thủ nước ngoài có kinh nghiệm như DHL Logistics, FedEx,...

Xu hướng các công ty hoạt động điều phối logistics trong ngành muốn phát triển nhanh theo hướng cung cấp dịch vụ trọn gói, cần phải mở rộng hoạt động M&A các công ty cùng ngành với tận dụng lợi thế cạnh tranh khác nhau. Đồng thời, gia tăng quy mô nhanh chóng để tăng sức cạnh tranh với các công ty nước ngoài.

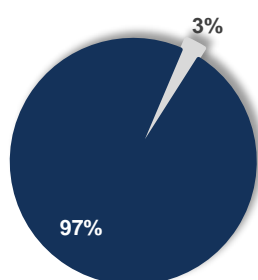
C. CÁC DOANH NGHIỆP LOGISTICS VIỆT NAM

I. Tổng quan doanh nghiệp logistics niêm yết

1. Quy mô các doanh nghiệp niêm yết

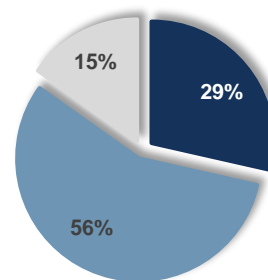
Hiện nay, có khoảng 25 doanh nghiệp niêm yết hoạt động trong lĩnh vực logistics trong tổng số 1,200 doanh nghiệp, đạt tổng giá trị vốn hóa đạt 19.32 nghìn tỷ đồng, chiếm 2.64% tỷ trọng vốn hóa cả nền kinh tế. Trong đó, hoạt động logistics bao gồm 3 mảng hoạt động vận tải, khai thác cảng và dịch vụ logistics lần lượt chiếm tỷ trọng 29%, 56% và 15%.

Quy mô ngành Logistics



■ Ngành logistics ■ Khác

Cơ cấu vốn hóa trong ngành

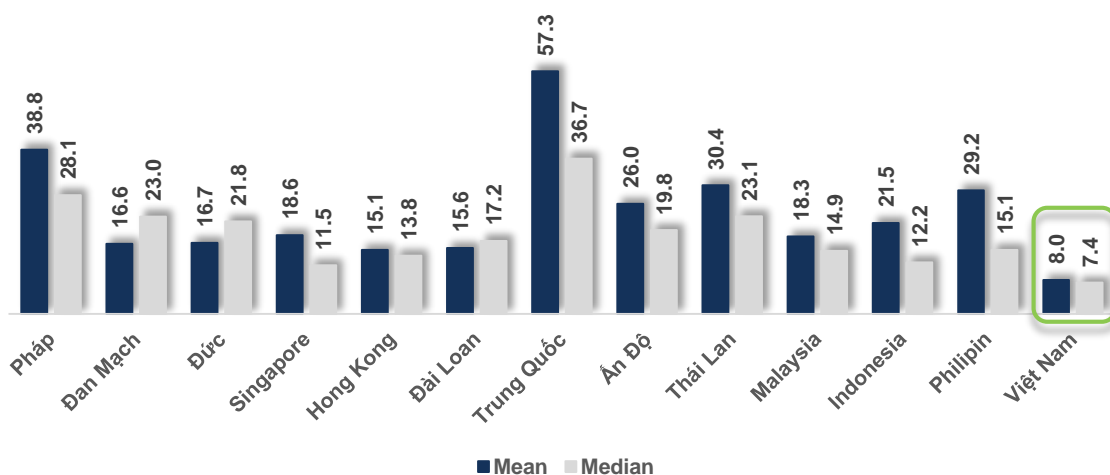


■ Vận tải ■ Khai thác cảng ■ Dịch vụ Logistics

Nguồn: FPTs tổng hợp

Giá trị P/E đại diện cho các doanh nghiệp trong ngành logistics tính theo trung bình trọng số vốn hóa và trung vị lần lượt là 8.0x và 7.4x, thuộc mức thấp so với các quốc gia trong khu vực và thế giới. Chỉ số này phản ánh một sự bất cân xứng giữa năng lực ngành logistics Việt Nam hiện tại (được đánh giá xếp hạng 48 thế giới theo World Bank) và giá trị của các công ty logistics đang niêm yết. Điều xuất phát từ thực tế số lượng doanh nghiệp niêm yết trong ngành hiện tại đang chiếm một tỷ trọng rất nhỏ và không đại diện được cho tính chất ngành logistics Việt Nam. Đặc biệt là ngành dịch vụ logistics các công ty nước ngoài hoạt động tại Việt Nam đã chiếm đến 80% thị phần (theo thống kê sơ bộ từ Hiệp hội Logistics Việt Nam) và các doanh nghiệp này có thể cung cấp dịch vụ bao quát được chuỗi cung ứng, mức giá cả hợp lý do tận dụng lợi thế so sánh trên toàn cầu.

P/E ngành Logistics các quốc gia



Nguồn: Bloomberg

Do đó, với triển vọng phát triển chung của ngành, các công ty cung cấp được các gói dịch vụ tối ưu hóa chuỗi cung ứng, ứng dụng công nghệ cao với quy mô lớn sẽ thu hút được khách hàng lớn nhanh chóng mở rộng thị trường, tạo động lực cho tăng trưởng doanh thu lợi nhuận. Khi đó, mức độ đánh giá về giá trị doanh nghiệp sẽ gia tăng, thể hiện qua các chỉ số P/E, EV/EBITDA sẽ dần tiến dần về mức của thế giới.

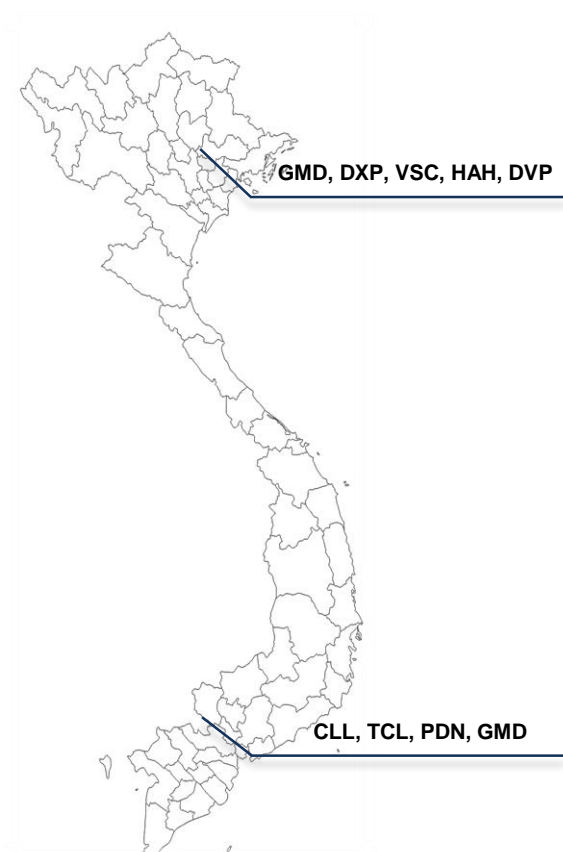
Các doanh nghiệp có giá trị vốn hóa lớn trong ngành như GMD, PVT, DVP, VSC và TMS, trong đó có DVP và VSC chủ yếu hoạt động khai thác cảng, PVT và TMS lần lượt là hai doanh nghiệp vận tải và dịch vụ giao nhận. GMD là một công ty lớn trong ngành có có hoạt động kinh bao phủ cả ba mảng khai thác cảng, vận tải và dịch vụ logistics, đồng thời đưa ra chiến lược dài hạn trở thành nhà cung cấp 3PL (Third Party Logistics).

Công ty	Sàn	Vốn hóa Tỷ đồng	Số lượng cp lưu hành %	Doanh thu Tỷ đồng	Biên lợi nhuận gộp %	LNST Tỷ đồng	ROE %	ROA %	P/E	P/B
Khai thác cảng										
GMD	HSX	3,624	116,137,992	3,013	20.7%	531	11.3%	6.7%	5.5	0.7
DXP	HNX	378	7,874,972	160	32.6%	40	16.9%	15.2%	8.5	1.5
VSC	HSX	1,992	41,249,928	891	35.0%	248	25.6%	18.9%	7.7	1.6
HAH	HSX	883	22,939,128	431	37.0%	132	34.9%	22.8%	6.2	2.0
DVP	HSX	2,080	40,000,000	542	43.6%	228	30.0%	24.0%	8.4	2.4
CLL	HSX	697	24,000,000	235	46.7%	76	20.0%	14.7%	9.0	1.6
PDN	HSX	466	12,347,987	270	37.0%	48	16.1%	11.0%	9.8	1.5
VGP	HNX	156	7,911,522	260	13.1%	13	8.3%	5.2%	17.0	1.0
TCL	HSX	597	20,943,892	845	21.1%	108	22.1%	12.8%	6.0	1.1
Trung bình									7.2	1.4
Vận tải										
VIP	HSX	730	63,993,400	693	21.7%	220	21.7%	12.2%	3.4	0.7
PVT	HSX	3,121	255,857,536	5,268	10.4%	341	11.5%	3.6%	9.4	1.0
VFC	UPCOM	324	33,976,000	1,139	6.3%	76	16.5%	10.4%	32.5	0.7
VOS	HSX	518	140,000,000	2,037	6.5%	71	5.6%	1.4%		0.4
VTO	HSX	568	78,866,664	1,526	10.9%	52	5.0%	2.4%	9.4	0.5
TJC	HNX	83	7,200,000	222	8.8%	23	24.5%	12.1%	2.7	0.6
VNA	HSX	64	20,000,000	761	7.8%	2	0.7%	0.1%		0.3
VST	UPCOM	106	58,999,336	1,419	-5.6%	(145)	-53.4%	-5.4%		0.5
Trung bình									8.7	0.8
Dịch vụ										
TMS	HSX	1,426	23,766,040	442	21.1%	138	20.0%	14.9%	9.3	1.8
STG	HSX	242	8,351,857	873	13.1%	28	19.3%	12.5%	7.7	1.6
SFI	HSX	268	10,317,704	604	32.6%	48	19.1%	9.0%	5.3	1.0
VNL	HSX	248	9,000,000	668	4.4%	50	30.5%	19.0%	4.6	1.3
VNF	HNX	303	5,584,500	1,702	3.3%	41	22.9%	9.4%	6.2	1.5
HMH	HNX	218	9,975,284	112	23.5%	41	18.7%	17.3%	5.9	1.0
TCO	HSX	215	15,158,000	181	23.6%	22	12.8%	9.5%	7.0	0.9
PRC	HNX	14	1,178,890	180	6.0%	2	6.5%	3.1%	6.4	0.5
Trung bình									7.6	1.5

Nguồn: Bloomberg

2. Các doanh nghiệp khai thác cảng

Tình hình hoạt động kinh doanh



Khu vực	Cảng	Độ sâu (mét)	Chiều dài (mét)	Cầu tàu	Tải trọng (DWT)	Công suất (TEU)
Hải Phòng	GMD 1*	-5.5	144.0	01	10,000	200,000
	DXP	-5.5	210.0	01	10,000	250,000
	VSC	-5.5	303.5	02	10,000	360,000
	HAH	-5.5	150.0	01	20,000	200,000
	DVP	-7.0	427.0	02	20,000	500,000
	GMD 2*	-7.0	455.0	02	30,000	500,000
TP. HCM	CLL	-8.5	216.0	01	36,000	400,000
Đồng Nai	PDN	-4.0	241.0	04	5,000	250,000

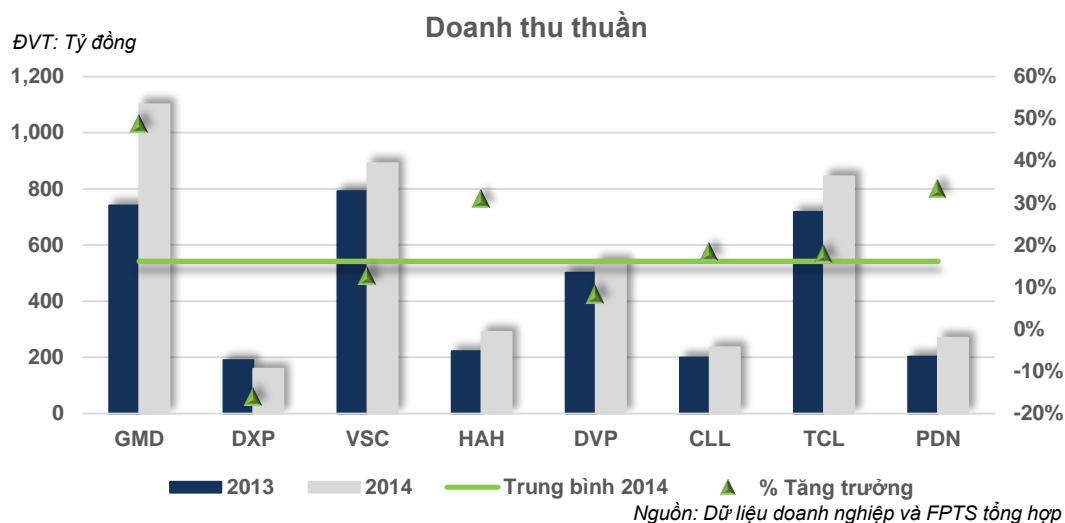
Nguồn: FPT S tổng hợp

* GMD 1 và GMD 2 lần lượt là hai cảng Nam Hải và Nam Hải Đình Vũ trong khu vực Hải Phòng.

Trong các doanh nghiệp niêm yết, hoạt động trong ngành khai thác cảng biển, GMD là doanh nghiệp lớn có hệ thống cảng biển trải dài từ Bắc vào Nam. Trong đó, hai cảng Nam Hải và Nam Hải Đình Vũ đều hoạt động hiệu quả với tổng sản lượng hàng hóa thông qua năm 2014 đạt 520 nghìn TEU, chiếm 16.7% sản lượng khu vực Hải Phòng. Các doanh nghiệp khai thác cảng tại thượng lưu sông Cầm như DXP, VSC chịu hạn chế luồng sông nên chỉ tiếp nhận được tàu có tải trọng dưới 10,000 DWT.

Hầu hết các doanh nghiệp tại Hải Phòng đã hoạt động hết công suất như DXP, DVP, VSC, HAH. Trong đó, VSC đã đầu tư mới cảng biển thông qua liên doanh với VIPCO. DVP và HAH lần lượt chuyển hướng sang mảng kho bãi – logistics và vận tải biển để tạo động lực tăng trưởng doanh thu lợi nhuận trong tương lai.

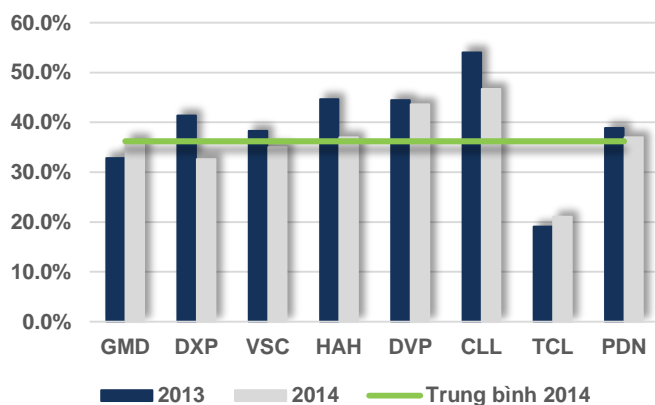
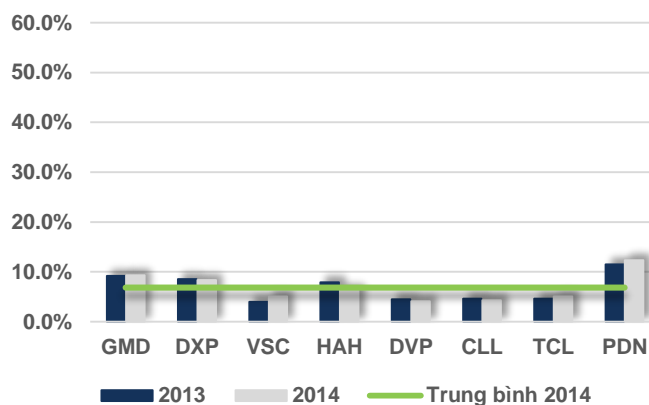
Tại miền Nam, doanh nghiệp niêm yết khai thác cảng bao gồm CLL, TCL, VGP và PDN. Trong đó, CLL khai thác một cầu bến trong 8 cầu bến thuộc cụm cảng Cát Lái, sản lượng thông qua hàng năm đạt 400,000 TEU, chiếm 10% sản lượng khu vực Cát Lái. Cảng Đồng Nai (PDN) trước đây khai thác hàng rời, nay đã chuyển sang khai thác hàng hóa container nội địa, thu gom hàng hóa tại Đồng Nai, Bình Dương đưa đến các cảng Cát Lái, Hiệp Phước.

Tình hình tài chính
Doanh thu thuần – Lợi nhuận gộp – Lợi nhuận sau thuế


Trong các doanh nghiệp niêm yết hoạt động trong mảng khai thác cảng, GMD là doanh nghiệp có doanh thu thuần cao nhất. Cụ thể doanh thu của riêng mảng khai thác cảng trong năm 2014 đạt 1,101 tỷ đồng, tăng 48.7% so với cùng kỳ, mức tăng trưởng cao nhất trong các doanh nghiệp niêm yết khai thác cảng. Do trong năm 2014 GMD đã đưa vào khai thác cảng Nam Hải Đình Vũ, công suất hoạt động cao gấp đôi so với cảng Nam Hải hiện hữu tại Hải Phòng.

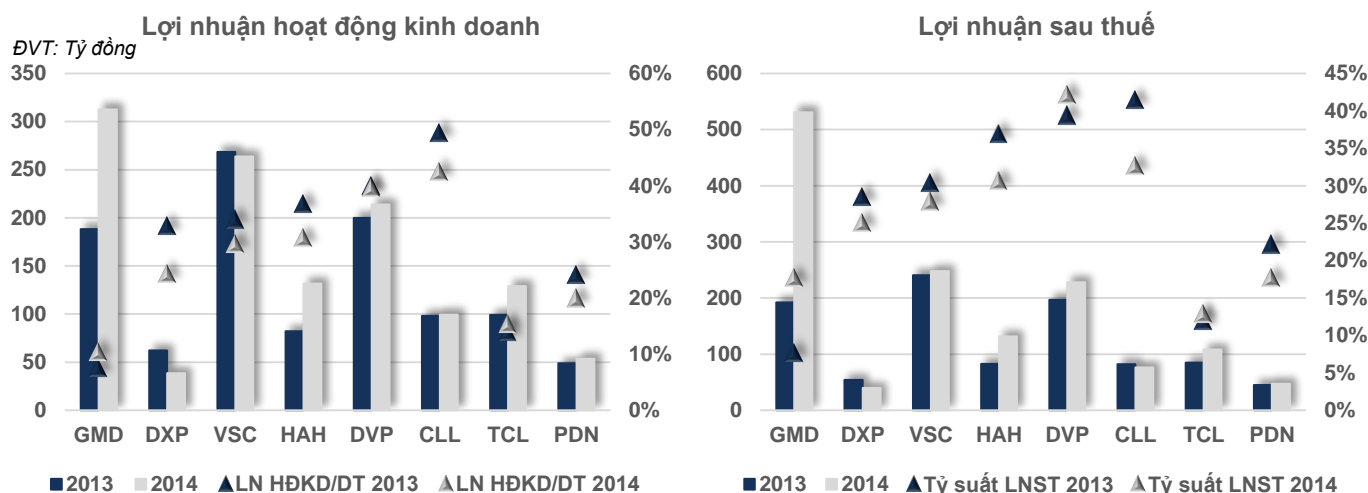
Các doanh nghiệp khai thác cảng khác tại khu vực Hải Phòng như VSC, HAH, DVP cũng có mức tăng trưởng doanh thu từ 10% – 30%, do chủ động thuê các cầu cảng khác trong trường hợp quá tải. DXP là doanh nghiệp niêm yết khai thác cảng duy nhất có doanh thu sụt giảm so với cùng kỳ do, vị trí cảng nằm sâu bên trong không thuận lợi cho tàu cập cảng.

CLL và TCL là các công ty con của Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn, hoạt động khu vực cảng Cát Lái, thực hiện vai trò xếp dỡ tại cầu cảng và bãi container. Mức tăng trưởng doanh thu của hai công ty này tương đương nhau trong khoảng 20% so với cùng kỳ. PDN cũng đạt mức tăng trưởng doanh thu cao trên 30%, do công ty đang chuyển hướng mở rộng cầu cảng, và đầu tư mạnh vào hoạt động marketing cảng biển.

Biên lợi nhuận gộp

Chi phí QLDN/Doanh thu


Nguồn: Dữ liệu doanh nghiệp và FPTTS tổng hợp

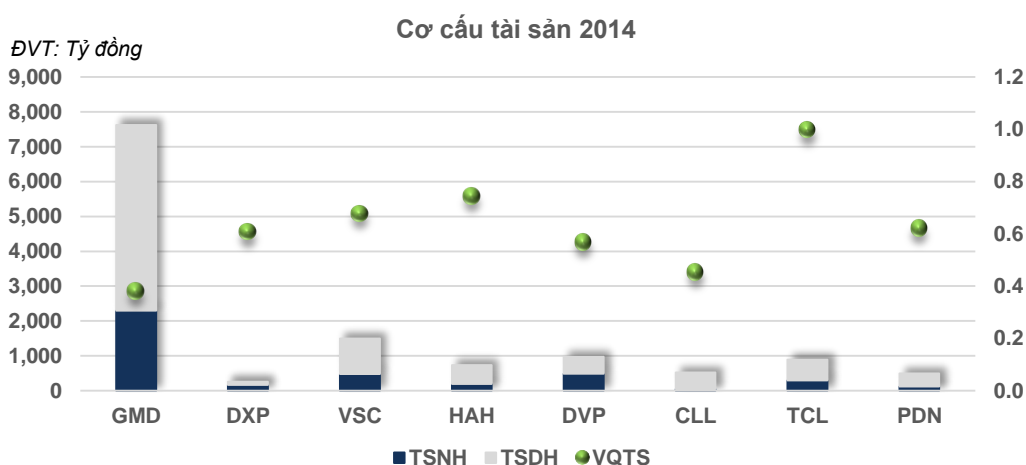
Biên lợi nhuận gộp các doanh nghiệp khai thác cảng thuộc mức khá cao, trung bình trong khoảng 30% - 40%. Riêng công ty TCL có biên lợi nhuận gộp chỉ khoảng 20% do chủ yếu hoạt động xếp dỡ bên trong bãi container không bao gồm cầu cảng. Tỷ trọng chi phí quản lý doanh nghiệp so với doanh thu dao động trong khoảng 5% - 10%. Trong đó, PDN đang có tỷ lệ cao nhất do đang đẩy mạnh hoạt động marketing hệ thống cảng biển của công ty, nhằm thu hút hãng tàu.



Nguồn: Dữ liệu doanh nghiệp và FPTs tổng hợp

Trong năm 2014, GMD là công ty có mức lợi nhuận hoạt động kinh doanh chính cao nhất trong các doanh nghiệp niêm yết, tăng trưởng mạnh mẽ 66% so với cùng kỳ do mở rộng khai thác cảng mới và hệ thống trung tâm phân phối. Đồng thời, trong năm lợi nhuận sau thuế của GMD tăng mạnh do hạch toán doanh thu tài chính đột biến. Hầu hết các doanh nghiệp niêm yết khai thác cảng đều có lợi nhuận sau thuế tăng trưởng so với cùng kỳ, trừ DXP và CLL.

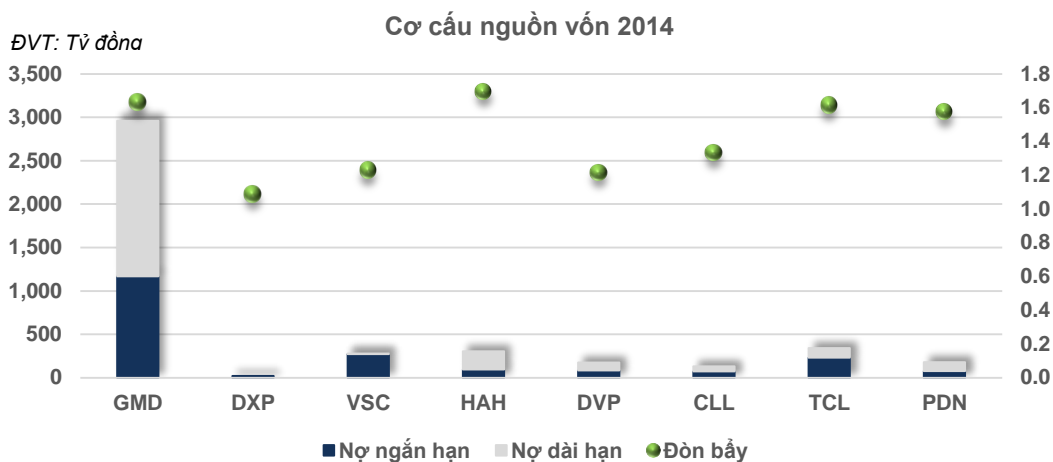
Cơ cấu tài sản – Vòng quay tài sản



Nguồn: Dữ liệu doanh nghiệp và FPTs tổng hợp

Phần lớn các doanh nghiệp khai thác cảng đều có tỷ trọng tài sản dài hạn lớn hơn so với tài sản ngắn hạn do phải đầu tư lớn vào xây dựng cảng, thiết bị xếp dỡ giá trị cao. Tài sản ngắn hạn của các doanh nghiệp này chủ yếu là nhiên liệu, tiền chi trả lương nhân viên, và các khoản phải thu hãng tàu. GMD vẫn là doanh nghiệp có tổng tài sản lớn nhất đạt gần 8,000 tỷ đồng do hoạt động trên cả ba mảng khai thác cảng, vận tải và dịch vụ. Các doanh nghiệp còn lại có tài sản tương đương trong khoảng 1,000 tỷ đồng. DXP có mức tài sản thấp nhất, tương ứng chiều dài cầu cảng và kho bãi nhỏ nhất trong ngành khai thác cảng, đồng thời cảng Đoạn Xá đã khai thác từ lâu đời nên tài sản cố định đã khấu hao hơn 75% nguyên giá. TCL là công ty có mức vòng quay

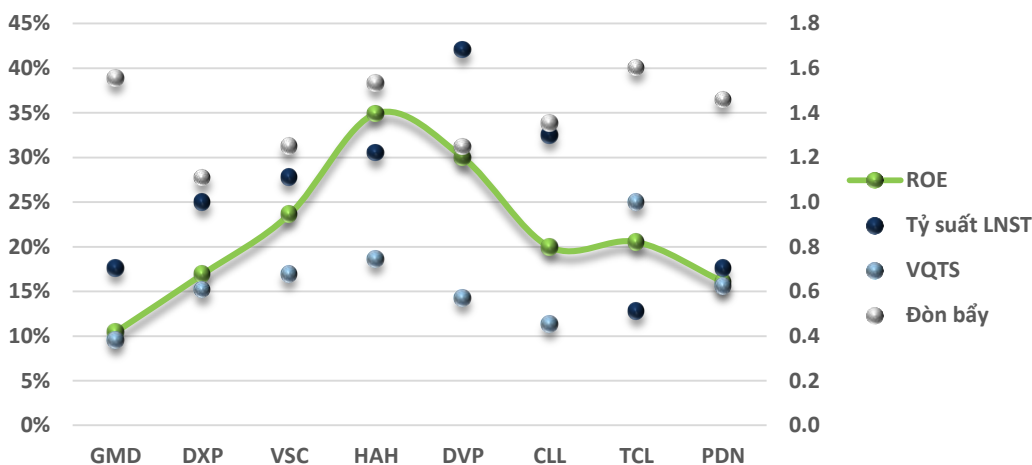
tài sản cao nhất do đặc trưng hoạt động không khai thác cầu cảng mà hoạt động bên trong bãi container với chi phí đầu tư thiết bị thấp hơn so với thiết bị xếp dỡ tại cầu tàu. Tuy nhiên, TCL hoạt động trên mặt bằng rộng trong Cát Lái nên tạo ra được doanh thu lớn, hiệu quả khai thác tài sản cao.



Nguồn: Dữ liệu doanh nghiệp và FPTTS tổng hợp

Mức độ đòn bẩy tài chính của các công ty trong ngành tương đối vừa phải, phổ biến trong khoảng từ 1.2 – 1.6 lần. Trong đó, tỷ trọng nợ ngắn hạn tương đối cao và chủ yếu là các khoản phải trả người bán. Hai công ty GMD và HAH có mức nợ dài hạn cao hơn hẳn lượt do vay nợ để tài trợ cho hoạt động xây dựng cảng mới, trung tâm phân phối và mua tàu vận tải biển. Trong khoản vay dài hạn của GMD có khoảng 500 tỷ đồng vay USD, công ty HAH cũng hoàn toàn vay dài hạn bằng USD với nhiều mức lãi suất. Đây là đặc thù của các doanh nghiệp trong ngành khai thác cảng do nguồn doanh thu trực tiếp từ các hãng tàu là USD nên các doanh nghiệp sẽ được vay USD ưu đãi, đồng thời cũng là hướng phòng ngừa rủi ro biến động tỷ giá.

ROE – Phân tích Dupont 2014



Nguồn: Dữ liệu doanh nghiệp và FPTTS tổng hợp

HAH là doanh nghiệp có mức ROE cao nhất khoảng 35%, tương ứng do tỷ suất lợi nhuận sau thuế, vòng quay tài sản và đòn bẩy đều ở mức cao. Cảng biển của HAH luôn trong tình trạng hoạt động hết công suất, trong khi mảng tàu vừa đưa vào hoạt động cũng có lãi do đủ nguồn hàng. Doanh nghiệp có mức ROE cao thứ hai là DVP ở mức 30%, do tỷ suất lợi nhuận sau thuế và vòng quay tài sản cao khi tài sản cố định đã khấu hao hơn 60%. Ở chiều ngược lại, tỷ lệ ROE của GMD ở mức thấp 10% so với các doanh nghiệp khác trong ngành, do nhiều tài sản lớn của GMD vừa mới hoặc chưa đưa vào khai thác như cảng Nam Hải Đình Vũ, cảng Gemalink, các dự án cao su và bất động sản.

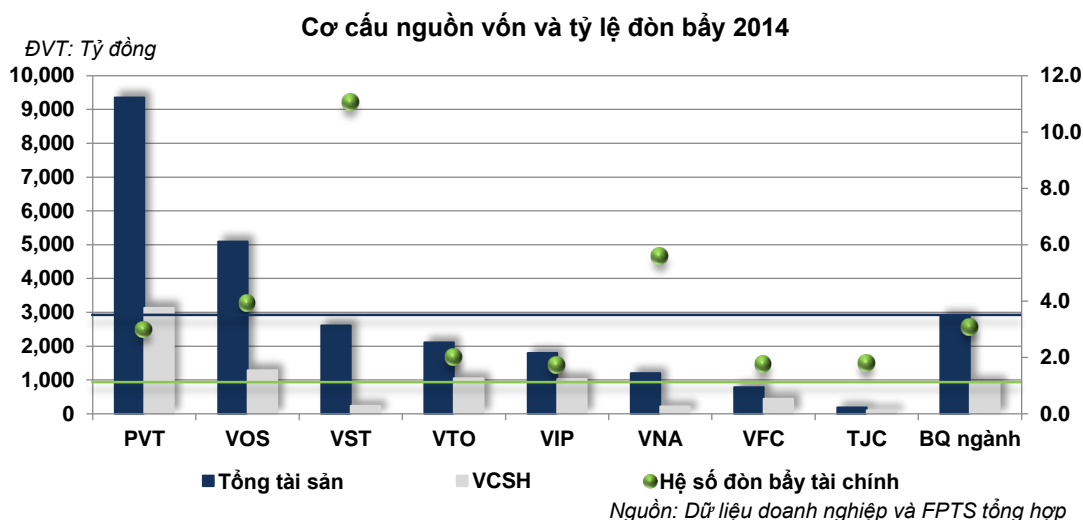
3. Các doanh nghiệp vận tải

Thống kê hoạt động kinh doanh

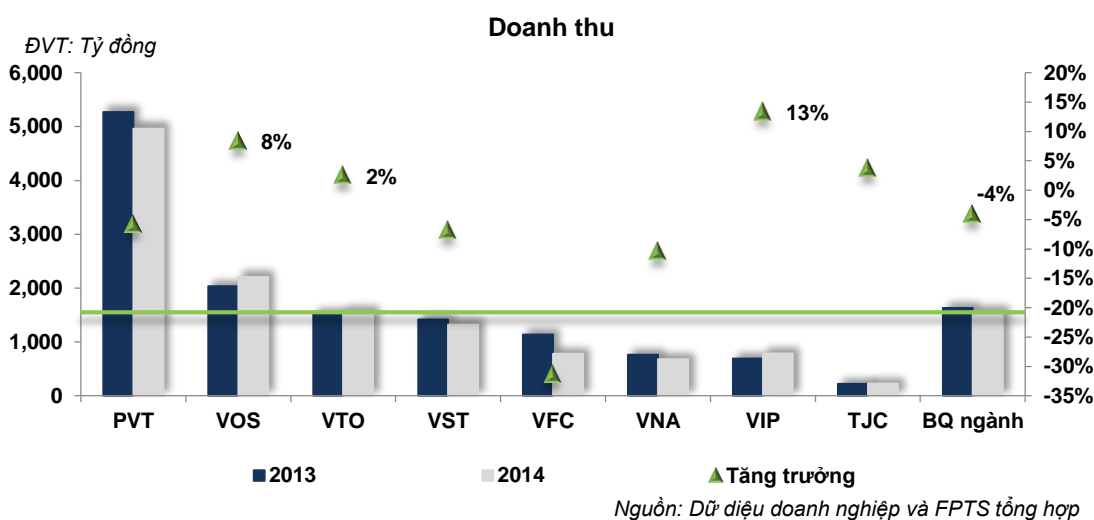
Cổ phiếu	Loại hàng hóa	Đội tàu (Số tàu – Công suất)	Các tuyến vận tải	Phương thức vận tải	Sản lượng vận chuyển 2014 (tấn)	Tỷ trọng chi phí xăng dầu
VOS	Hàng rời Hàng container	15 tàu hàng rời – 385,357 DWT 02 tàu container – 17,434 DWT (560 TEUs/tàu) 02 tàu dầu – 94,250 DWT	Đông Nam Á Nam Mỹ/Tây Phi – ĐNA Tuyến nội địa (đối với tàu container và tàu dầu)	Chủ yếu chạy chuyên tuyến, ít cho thuê định hạn	1,150,000	45.0%
VST	Hàng rời	12 tàu hàng rời – 227,870 DWT	Đông Nam Á Nam Mỹ/Tây Phi – ĐNA	Chủ yếu chạy chuyên tuyến, ít cho thuê định hạn	1,303,346	45.0 – 50.0%
VNA	Hàng rời	11 tàu hàng rời – 175,600 DWT	Việt Nam - Đông Nam Á, Việt Nam - Đông Bắc Á	6 tàu chuyên tuyến 5 tàu cho thuê định hạn	2,200,000	35.0 – 40.0%
TJC	Hàng rời	2 tàu hàng rời – 14,440 DWT	Việt Nam - Đông Nam Á, Việt Nam - Đông Bắc Á	1 tàu chuyên tuyến 1 tàu cho thuê định hạn	883,772	45.0%
VFC	Hàng container	2 tàu container – 11,438 DWT (951 TEUs)	Tuyến nội địa	Chuyên tuyến	-	40.0 – 45.0%
VIP	Hàng xăng dầu	5 tàu xăng dầu – 145,000 DWT	Việt Nam – Châu Á (60% vận chuyển cho Petrolimex)	3 tàu cho thuê định hạn, còn lại chạy theo chuyên	3,539,419	8.0 – 10.0%
VTO	Hàng xăng dầu	5 tàu xăng dầu – 114,070 DWT,	Việt Nam – Châu Á (60% vận chuyển cho Petrolimex)	Cho thuê định hạn toàn bộ	-	8.0 – 10.0%
PVT	Dầu thô Dầu thành phẩm Khí, khí hóa lỏng	3 tàu dầu thô – 305,351 DWT 7 tàu dầu thành phẩm – 131,205 DWT 6 tàu chở gas, LPG, hóa chất – 16,079 m3	Nội địa Việt Nam – Châu Á	Chủ yếu chạy chuyên tuyến, ít cho thuê định hạn	5,600,000 (dầu thô) 1,400,000 (dầu thành phẩm) 665,000 (LPG)	30.0%

Nguồn: FPTTS tổng hợp

Các doanh nghiệp vận tải đang niêm yết trên thị trường chứng khoán hầu hết là những doanh nghiệp có đội tàu rất nhỏ về cả số tàu và tổng tải trọng so với các doanh nghiệp vận tải trên thế giới, các cỡ tàu cũng phần lớn là loại handysize (từ 35,000 DWT trở xuống) vốn đã ít được các hãng tàu trên thế giới sử dụng trong các năm vừa qua. Riêng PVT do đặc trưng vận chuyển dầu thô nên sở hữu 3 tàu cỡ lớn hơn là Aframax (khoảng 105,000 DWT), trong đó có 1 tàu đang đặt đóng chưa giao. Ngoài ra, các doanh nghiệp này hầu hết là công ty con của các Tập đoàn nhà nước của Việt Nam, như VOS, VST, VNA, TJC là công ty con của Vinalines; VIP, VTO là công ty con của Petrolimex; PVT là Tổng công ty Vận tải dầu khí sở hữu nhiều công ty con, công ty liên kết cùng ngành, nhưng vẫn là một công ty con trực thuộc của PVN. Riêng VFC là công ty không trực thuộc Tập đoàn nhà nước, được sở hữu chủ yếu bởi các tổ chức đầu tư.

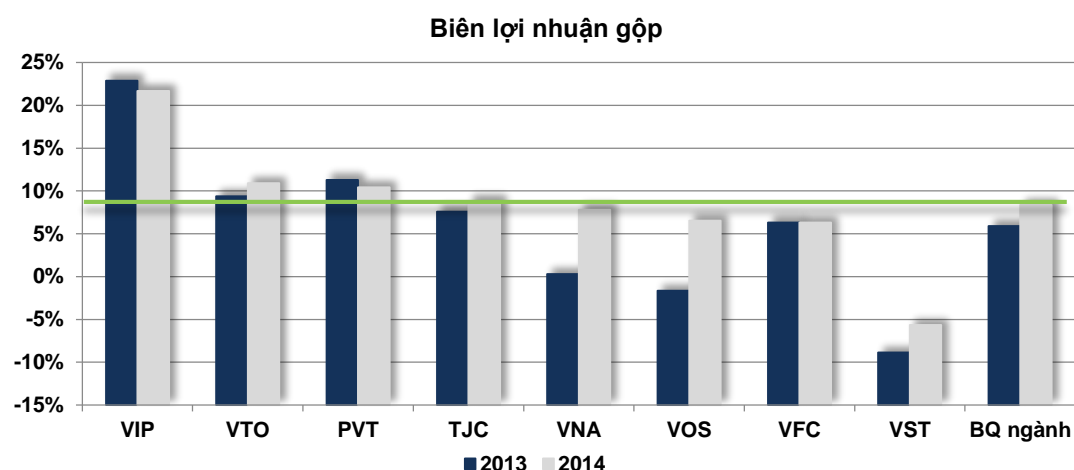
Tình hình tài chính


Với quy mô sở hữu đội tàu trọng tải lớn và cũng sở hữu nhiều công ty con vận tải dầu, gas, LPG, than, PVT hiện là doanh nghiệp vận tải đang niêm yết có tổng tài sản và vốn chủ sở hữu lớn nhất, lần lượt lên tới 9,350 tỷ đồng và 3,131 tỷ đồng đến cuối 2014, vượt xa các công ty còn lại. VOS có quy mô lớn thứ hai nhưng cũng chỉ bằng khoảng một nửa so với PVT. Các doanh nghiệp còn lại VST, VTO, VIP, VNA, VFC, TJC có quy mô khá nhỏ về tổng tài sản (từ 2,600 tỷ đồng trở xuống) và vốn chủ sở hữu (từ khoảng 1,050 tỷ đồng trở xuống).



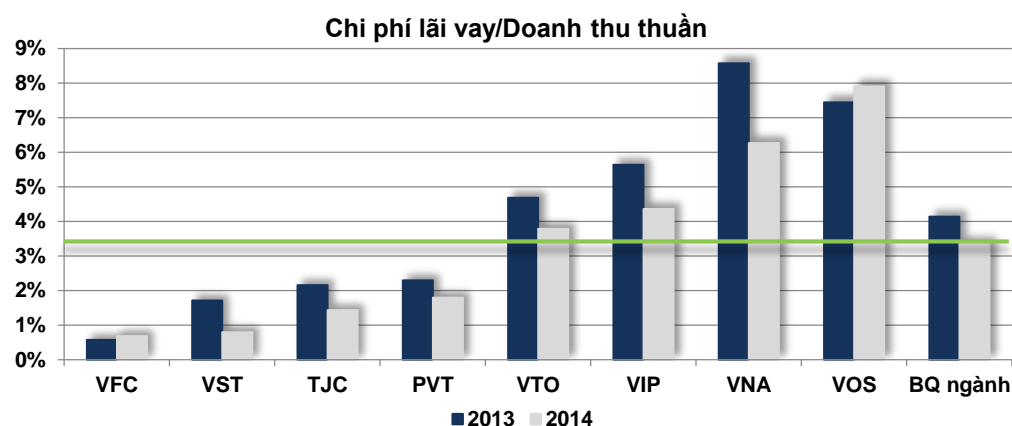
Về doanh thu, PVT thể hiện sự vượt trội so với các doanh nghiệp còn lại, gấp 2,5 lần so với doanh nghiệp lớn thứ 2 là VOS, do PVT có đội tàu khai thác lớn và lượng hàng vận chuyển dầu cũng thường cao và ổn định hơn so với các doanh nghiệp vận tải hàng rời, hàng container còn lại. Các doanh nghiệp còn lại có doanh thu không cách biệt nhau quá nhiều. Đối với VTO, nếu loại trừ phần doanh thu từ mua bán xăng dầu ra, thì doanh thu từ mảng vận tải chỉ khoảng 850 – 930 tỷ đồng, thấp hơn khá nhiều so với VOS và VST do: (1) đội tàu của VTO có tải trọng thấp hơn hẳn VOS và VST, (2) tàu của VTO cho thuê định hạn 100% nên dù sẽ có doanh thu thu ổn định nhưng sẽ thấp hơn so với việc chạy spot chuyên tuyến. Tương tự, VIP nếu loại trừ doanh thu kinh doanh xăng dầu ra, thì doanh thu mảng vận tải cũng chỉ khoảng 530 – 460 tỷ đồng, chỉ hơn được doanh nghiệp có quy mô nhỏ là TJC. VOS và VST phần lớn đội tàu chạy chuyên tuyến quốc tế với quãng đường dài, nên doanh thu chỉ đứng sau

PVT. Các doanh nghiệp còn lại VNA, VFC, TJC có doanh thu thấp do quy mô đội tàu nhỏ.



Nguồn: Dữ liệu doanh nghiệp và FPTTS tổng hợp

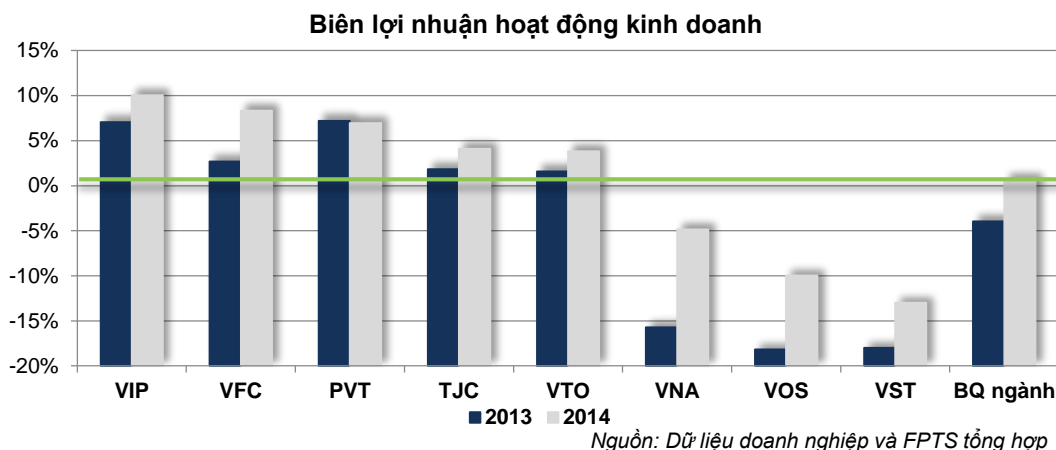
Đặc thù kinh doanh của ngành nặng chi phí khấu hao và chi phí nhiên liệu, trong khi chi phí nhiên liệu FO, DO trong các năm qua hầu như biến động tăng cao (chỉ vừa giảm mạnh từ cuối năm 2014). Ngoài ra, do tổng cung tàu lớn và áp lực cạnh tranh trong ngành cao, nên giá cước vận tải nói chung trong các năm qua biến động ở mức rất thấp. Vì vậy, **biên lợi nhuận gộp** của hầu hết các doanh nghiệp trong ngành đều khá thấp so với doanh nghiệp của nhiều ngành khác (bình quân chưa đến 10%). Trong ngành, VIP và VTO có biên lợi nhuận gộp cao nhất. Nếu tách mảng phân phối xăng dầu ra, thì biên lợi nhuận gộp của mảng vận tải của VIP và VTO sẽ lên tới lần lượt là 32% và 17.5%, điều này là do đặc thù phần lớn đội tàu của hai doanh nghiệp này đều cho thuê định hạn, chỉ chịu chi phí khấu hao là chủ yếu. PVT có mức biên lợi nhuận ổn định khoảng 10 – 11% do giá cước vận chuyển của PVT ít biến động vì được đảm bảo mức lợi nhuận ổn định từ PVN. Các doanh nghiệp vận hành tàu hàng rời VOS, VST, VNA, TJC có mức biên lợi nhuận rất thấp (thậm chí VST còn bị âm) do chủ yếu chạy spot theo chuyến, nên rất nặng chi phí (chịu hết các chi phí khấu hao, nhiên liệu, thuyền viên, sửa chữa, bảo trì), trong khi giá cước hàng rời trong các năm qua hầu như dao động rất thấp ở vùng đáy. VFC chạy tàu container theo chuyến cố định cũng khá nặng chi phí, nhưng giá cước tàu container ít biến động hơn nên biên lợi nhuận gộp ổn định khoảng 6%.



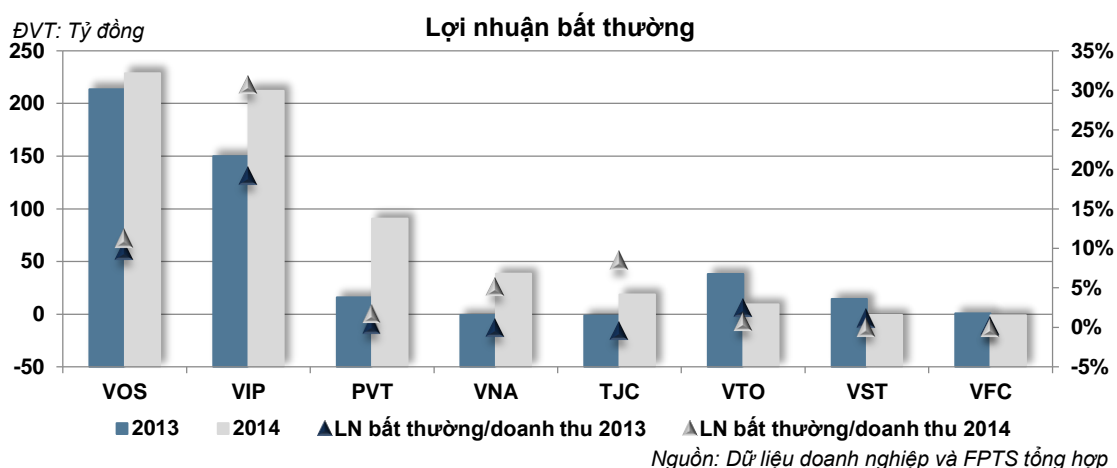
Nguồn: Dữ liệu doanh nghiệp và FPTTS tổng hợp

Do vay nợ lớn, đặc biệt là nợ dài hạn để mua tàu, các doanh nghiệp vận tải thường chịu **chi phí lãi vay cao trong hoạt động kinh doanh**. Đây là một trong những chi phí chính gây thua lỗ cho một số doanh nghiệp vận tải biển. VNA, VOS là 2 doanh nghiệp có chi phí lãi vay/doanh thu cao nhất (6 – 9%), khiến cho cả hai đều bị lỗ trong

hoạt động kinh doanh chính trong năm 2014. VIP và VTO cũng có chi phí lãi vay/doanh thu ở mức khá cao 4 – 6%, nhưng do biên lợi nhuận gộp ở mức cao, nên vẫn có lãi trong hoạt động kinh doanh. Các doanh nghiệp còn lại PVT, TJC, VST, VFC hầu hết đều có mức chi phí lãi vay/doanh thu thấp, chỉ 1 – 2%, chủ yếu do tỷ lệ nợ vay/tổng tài sản thấp (chưa tới 30%), riêng VST có tỷ lệ nợ vay cao, nhưng do được giãn trả lãi vay, nên chi phí lãi vay cũng khá thấp, chỉ khoảng 11.3 tỷ đồng năm 2014.

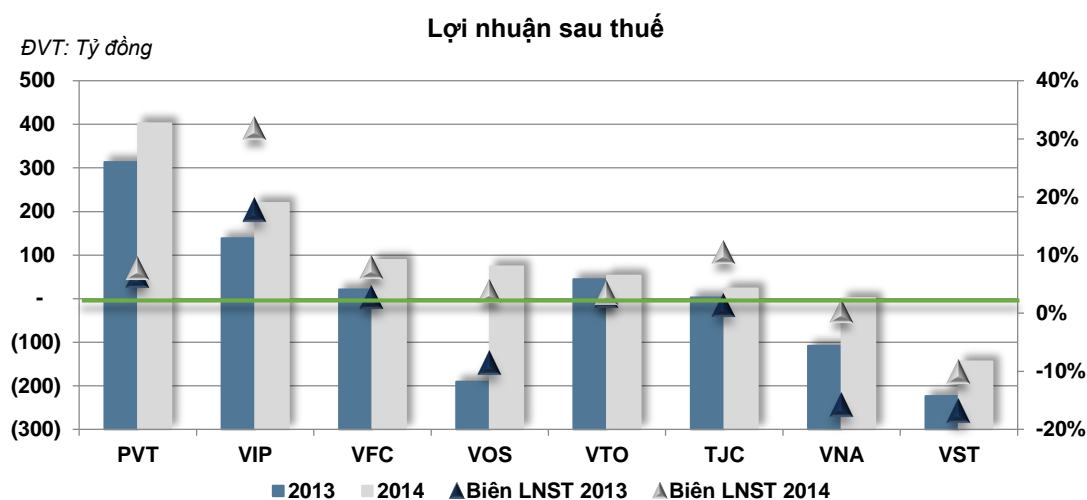


Biên lợi nhuận hoạt động kinh doanh cho thấy sự phân hóa rõ nét giữa các nhóm doanh nghiệp vận tải. VIP do có biên lợi nhuận gộp cao (tới 22 – 23%), nên dù chi phí lãi vay/doanh thu cao, nhưng biên lợi nhuận hoạt động kinh doanh vẫn cao nhất. VFC biên lợi nhuận gộp ở mức trung bình khoảng 10%, nhưng do chi phí lãi vay/doanh thu rất thấp khoảng 1%, nên biên lợi nhuận hoạt động kinh doanh vẫn ở mức khá cao 8% năm 2014. PVT có mức biên lợi nhuận hoạt động kinh doanh khá ổn định tương tự như biên lợi nhuận gộp. Nhóm ba công ty con của Vinalines là VOS, VST, VNA có biên lợi nhuận hoạt động kinh doanh âm khá cao (lần lượt là -13%, -10% và -5% trong năm 2014, do biên lợi nhuận gộp ở mức khá thấp (VST thậm chí còn bị âm) và nặng chi phí lãi vay/doanh thu thuần (trừ VST).



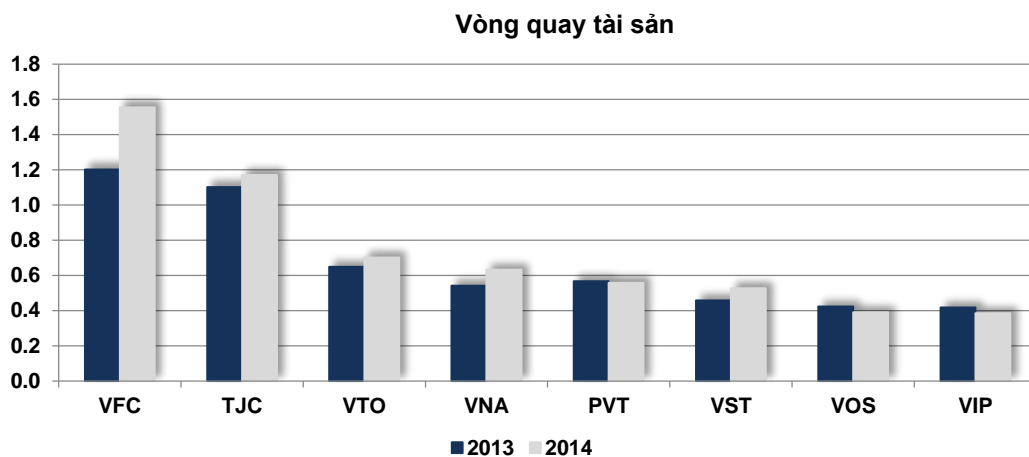
Do tình hình kinh doanh nhìn chung gặp khó khăn trong các năm qua, dòng tiền để trang trải cho hoạt động kinh doanh hạn chế, nên hầu hết các doanh nghiệp vận tải đều phải chấp nhận thanh lý tài sản cố định (tàu, cảng...), làm phát sinh khoản lợi nhuận bất thường khá lớn trong báo cáo hoạt động kinh doanh của hầu hết các doanh nghiệp. VOS là doanh nghiệp có lợi nhuận bất thường từ bán tàu cao nhất trong 2 năm 2013 – 2014, riêng trong năm 2014, VOS đã thanh lý hai tàu Silver Star và Diamond Star thu về 10.56 triệu USD. VIP có lợi nhuận bất thường lớn thứ hai năm 2014 với 212 tỷ đồng (chiếm tới 31% doanh thu năm 2014), là khoản lãi từ chuyển

nhượng khu đất thuê 152,695 m2 cùng hệ thống cầu cảng, nhà kho và các vật dụng kiến trúc khác cho CTCP Cảng Xanh VIP.



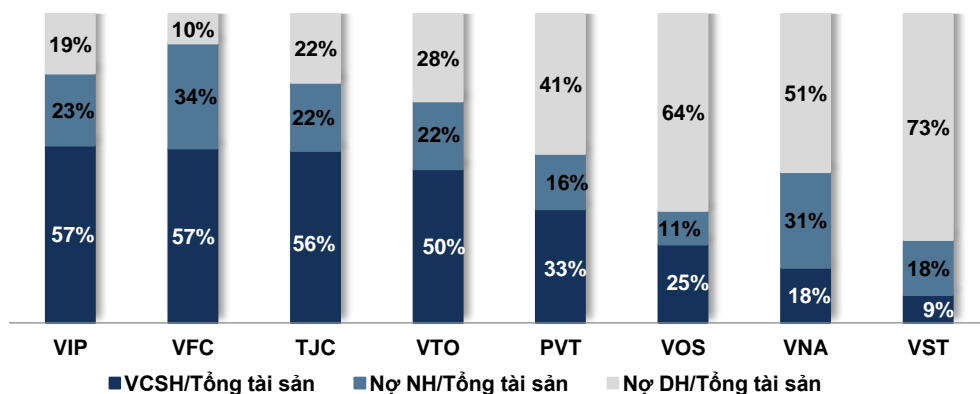
Nguồn: Dữ liệu doanh nghiệp và FPTs tổng hợp

Biên lợi nhuận sau thuế của các doanh nghiệp trong ngành có sự phân hóa rõ nét. VIP năm 2014 có biên lợi nhuận sau thuế tới 32% nhờ có sự đóng góp của lợi nhuận bất thường (nếu tách lợi nhuận bất thường ra thì biên lợi nhuận sau thuế từ hoạt động kinh doanh chính của VIP chỉ khoảng 8 – 10%). TJC có biên lợi nhuận sau thuế 2014 tới 10% khi có thêm khoản lợi nhuận bất thường được hạch toán dù hoạt động kinh doanh chính đã có lãi. VFC có biên lợi nhuận sau thuế năm 2014 khá cao 8% do có sự đóng góp thêm lợi nhuận từ công ty liên doanh liên kết. VOS, VNA vẫn có biên lợi nhuận sau thuế dương năm 2014 là nhờ khoản lợi nhuận bất thường từ thanh lý tàu, trong khi VST có biên lợi nhuận sau thuế âm duy nhất trong năm 2014 do không được bù đắp từ lợi nhuận bất thường khi đã lỗ từ hoạt động kinh doanh chính. Nhìn chung, các doanh nghiệp trong ngành đều có sự cải thiện biên lợi nhuận sau thuế năm 2014 so với 2013.



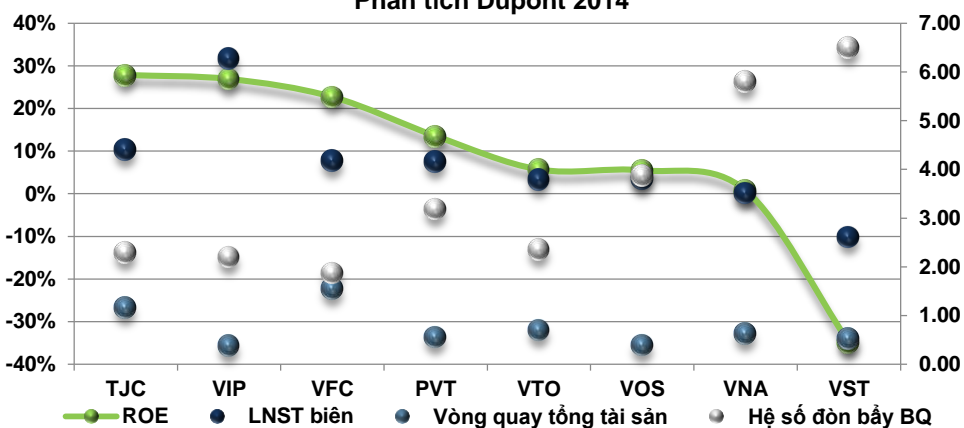
Nguồn: Dữ liệu doanh nghiệp và FPTs tổng hợp

Nhìn chung, khả năng khai thác tài sản để tạo ra doanh thu của các doanh nghiệp có quy mô nhỏ (VFC, TJC, VTO, VNA) tốt hơn so với các doanh nghiệp có quy mô lớn hơn trong ngành (PVT, VST, VOS, VIP). VFC cho thấy khả năng khai thác tàu tốt nhất (vòng quay tổng tài sản đạt 1.6 vòng năm 2014) với 2 tàu container chạy tuyến nội địa. TJC cũng với 2 tàu hàng rời (tổng tải trọng 14,440 DWT) được khai thác khá tốt (vòng quay tổng tài sản năm 2014 là 1.2 vòng). Các doanh nghiệp còn lại VTO, VNA, PVT, VST, VOS, VIP đều có vòng quay tổng tài sản từ 0.7 vòng trở xuống.

Cơ cấu nguồn vốn


Nguồn: Dữ liệu doanh nghiệp và FPTTS tổng hợp

Đặc trưng kinh doanh của hầu hết các doanh nghiệp vận tải đều sử dụng nợ cao, đặc biệt là nợ dài hạn để đầu tư mua sắm tàu, phương tiện vận tải. Vì vậy, hầu hết các doanh nghiệp đều có cơ cấu nợ trên 50% trong tổng nguồn vốn. Ba doanh nghiệp VIP, VFC, TJC có cơ cấu nợ an toàn nhất với nợ phải trả dưới 45% tổng nguồn vốn, trong đó, VFC có nợ vay dài hạn chỉ 10% tổng nguồn vốn. PVT có cơ cấu nợ ở mức trung bình ngành. Nhóm các doanh nghiệp PVT, VOS, VNA, VST có cơ cấu nợ khá rủi ro, đặc biệt là 3 doanh nghiệp thành viên của Vinalines là VOS, VNA, VST có tỷ trọng nợ phải trả trong tổng nguồn vốn rất cao, và các khoản vay nợ dài hạn chiếm trên 50% tổng nguồn vốn. Điều này là do giai đoạn 2008 – 2009, các doanh nghiệp này đã vay dài hạn rất lớn để mua sắm tàu, nhưng từ đó đến nay, việc khai thác đội tàu nhìn chung chưa hiệu quả, nên khả năng thanh toán các khoản vay bị hạn chế, khiến tình hình nguồn vốn của các doanh nghiệp này luôn trong tình trạng khó khăn.

Phân tích Dupont 2014


Nguồn: Dữ liệu doanh nghiệp và FPTTS tổng hợp

Nhìn chung, ROE của doanh nghiệp phụ thuộc chính vào biên lợi nhuận sau thuế. TJC có ROE năm 2014 cao nhất ngành do biên lợi nhuận sau thuế khá cao 10%, khả năng khai thác tài sản tốt và sử dụng đòn bẩy ở mức hợp lý 2.3 lần. VIP có ROE khá cao năm 2014 do biên lợi nhuận cao đột biến 32%, nhưng nếu loại trừ khoản thu nhập bất thường thì ROE của VIP sẽ còn khá thấp. VFC cũng có mức ROE khá cao 23% do biên lợi nhuận sau thuế (8%) và khả năng khai thác tài sản (1.87 vòng) thuộc nhóm cao nhất ngành. PVT cũng có biên lợi nhuận sau thuế khá cao (8%) nhưng do khả năng khai thác tài sản ở mức thấp (0.6 vòng) nên ROE chỉ ở mức trung bình 14%. Các doanh nghiệp còn lại VTO, VOS, VNA, VST đều có ROE thấp (riêng VST, ROE -35%) do biên lợi nhuận sau thuế thấp (từ 3%) và khả năng khai thác tài sản cũng chưa hiệu quả (dưới 0.7 vòng), trong khi đó, đòn bẩy tài chính sử dụng lại rất cao từ 3.9 – 6.5 lần (nhóm VOS, VNA, VST).

4. Các doanh nghiệp điều phối logistics

Tình hình kinh doanh

	Kho CFS/ Kho hàng	Kho ngoại quan	Kho lạnh	ICD/Depot	Trung tâm phân phối
TMS	7,000 m ²	10,000 m ²	3,000 m ²	93,970 m ²	18,000 m ²
GMD		40,000 m ²		120,000 m ²	100,000 m ²
STG	230,000 m ²	9,000 m ²		100,000 m ²	
VNL	16,000 m ²				
VNF	3,000 m ²		1,500 m ²		
VNT	2,500 m ²	7,500 m ²			
HMH	2,900 m ²			55,000 m ²	

Trong các doanh nghiệp niêm yết trong lĩnh vực dịch vụ logistics, GMD và STG hiện là doanh nghiệp sở hữu hệ thống kho bãi lớn nhất. Trong đó, GMD đang hướng đến mở rộng hệ thống kho công nghệ cao dưới dạng trung tâm phân phối và sở hữu diện tích lớn nhất. STG sở hữu hệ thống kho hàng với diện tích lớn nhất, tuy nhiên phân bố tản mát tại quận 4, quận 7, quận 9,... và biến động do thiếu mặt bằng. Transimex – Sài Gòn (TMS) cung cấp một hệ thống kho đầy đủ và đang có kế hoạch phát triển hệ thống kho ngoại quan và dịch vụ hậu cần quy mô lớn đến 100,000 m², tăng gấp đôi so với diện tích kho bãi hiện tại.

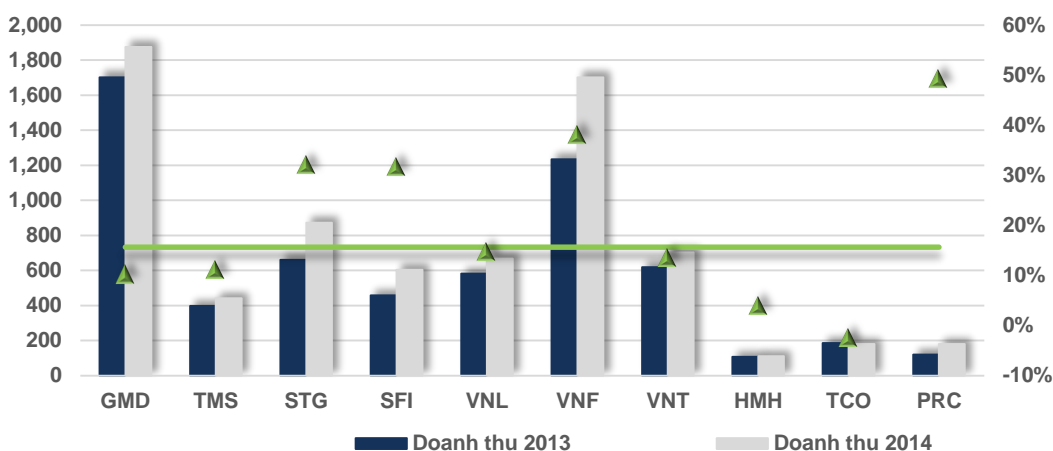
Một số công ty khác như VNL, VNF, VNT và HMH chủ yếu hoạt động trong lĩnh vực giao nhận hàng hóa, đại lý vận tải, cho nên chỉ sở hữu hệ thống kho vừa đủ để phục vụ cho mảng kinh doanh chính và chưa có kế hoạch theo hướng phát triển cơ sở hạ tầng kho bãi.

	Giao nhận	Kho	ICD	Trung tâm phân phối	Đại lý hãng vận tải	Vận tải đa phương thức	Thu gom hàng lẻ	Siêu trường siêu trọng
TMS	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
GMD	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
STG	✓	✓	✓			✓	✓	✓
SFI	✓	✓			✓	✓	✓	
VNL	✓	✓			✓	✓	✓	
VNF	✓	✓			✓	✓	✓	
VNT	✓	✓			✓	✓	✓	
VIN	✓	✓				✓	✓	
HMH	✓	✓			✓	✓	✓	
TCO	✓	✓	✓			✓	✓	
PRC	✓	✓				✓	✓	

Nguồn: FPTTS tổng hợp

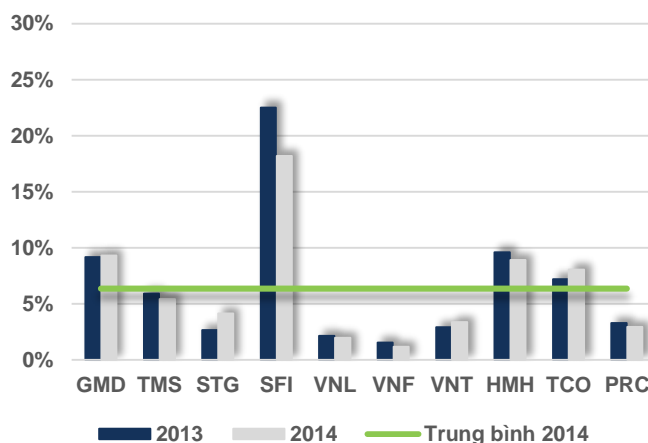
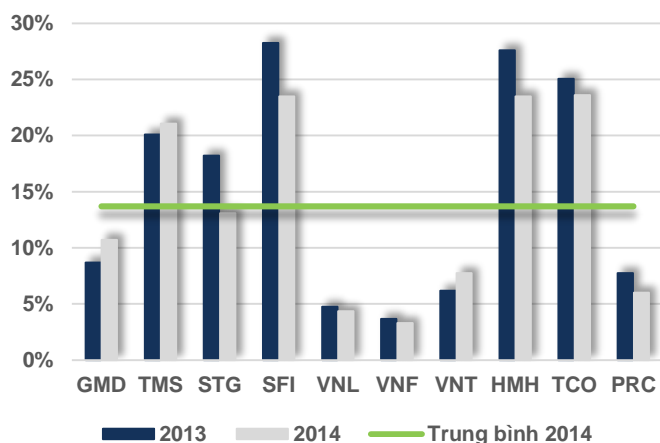
Tình hình tài chính
Doanh thu thuần – Lợi nhuận gộp – Lợi nhuận sau thuế

ĐVT: Tỷ đồng



Nguồn: Dữ liệu doanh nghiệp và FPTTS tổng hợp

Trong mảng dịch vụ logistics, GMD vẫn là doanh nghiệp có doanh thu cao nhất đạt 1,875 tỷ trong năm 2014, tăng 10% so với cùng kỳ. Thị trường dịch vụ logistics tại Việt Nam cực kỳ phân mảnh và mức độ cạnh tranh cao, cho nên mức tăng trưởng doanh thu hàng năm của các doanh nghiệp bình quân trong khoảng 10%. Các doanh nghiệp như SFI, VNL có mức tăng trưởng doanh thu cao là do thay đổi cách hạch toán doanh thu. VNF cũng là một doanh nghiệp có mức tăng trưởng cao trong năm 2014, do phần tăng trưởng từ doanh thu công ty con hoạt động trong mảng đại lý vé máy bay.

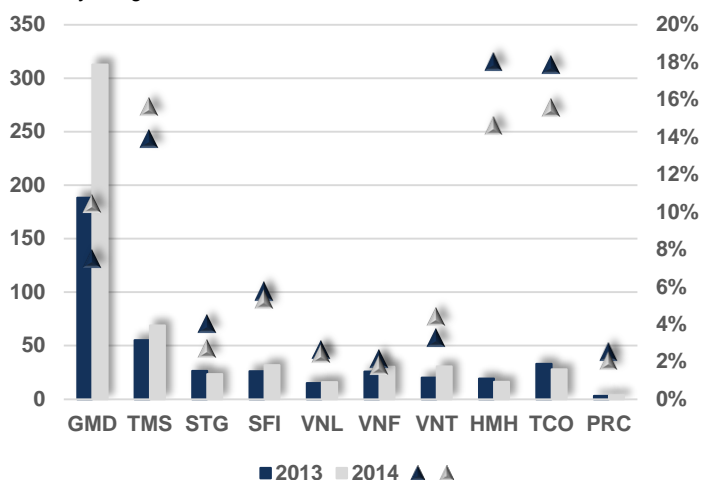
Biên lợi nhuận gộp
Chi phí QLDN/DT


Nguồn: Dữ liệu doanh nghiệp, FPTTS tổng hợp

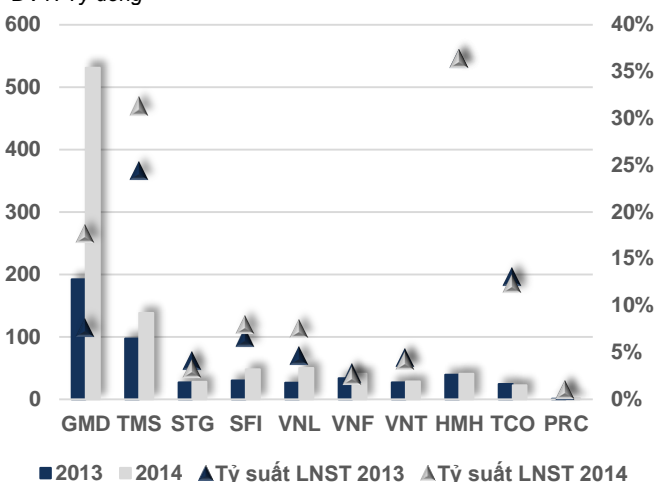
Các doanh nghiệp có biên lợi nhuận gộp cao như SFI, TMS, HMH, TCO dao động trong khoản 20% - 25%. Các doanh nghiệp như TMS, HMH, STG có lợi thế tận dụng được từ cơ sở hạ tầng kho bãi, do đó biên lợi nhuận gộp cao. Công ty SFI mặt khác chuyên khai thác mảng thu gom hàng lẻ với mức phí cao hơn, thay vì giao nhận hàng container, tuy nhiên tỷ lệ chi phí quản lý doanh nghiệp trên doanh thu khá cao so với các doanh nghiệp trong ngành. Các doanh nghiệp TMS, STG, VNL, VNF, VNT có tỷ lệ chi phí quản lý doanh nghiệp trên doanh thu khá thấp dưới 5%.

Lợi nhuận hoạt động kinh doanh

ĐVT: Tỷ đồng

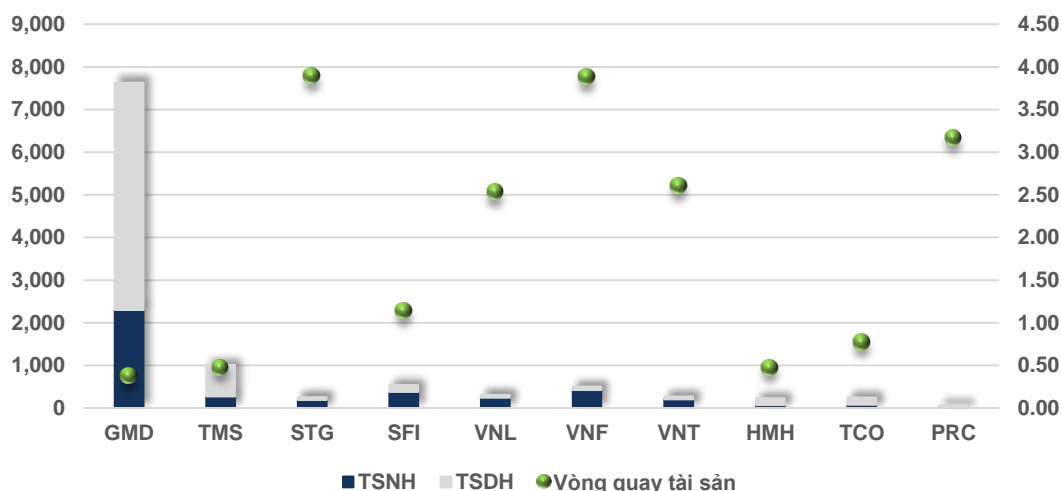

Lợi nhuận sau thuế

ĐVT: Tỷ đồng

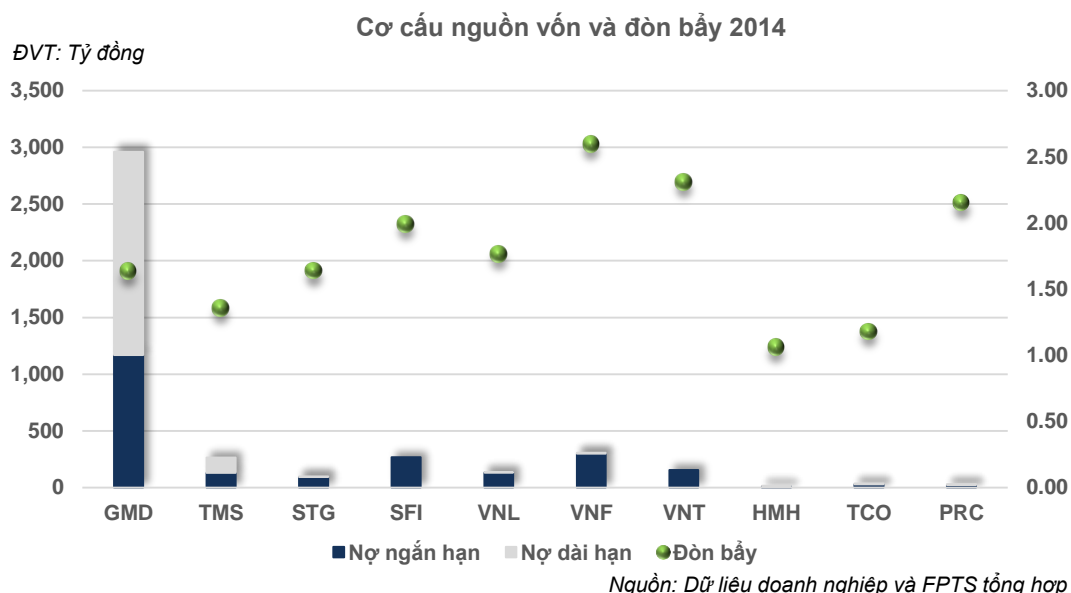


Nguồn: Dữ liệu doanh nghiệp, FPTTS tổng hợp

Trong các doanh nghiệp hoạt động trong mảng dịch vụ logistics, GMD có mức lợi nhuận hoạt động cao nhất trong ngành, do bao gồm cả lợi nhuận hoạt động khai thác cảng, vận tải và logistics. Doanh nghiệp đứng thứ hai là TMS, thuần túy hoạt động trong lĩnh vực dịch vụ logistics, với lợi nhuận sau thuế năm 2014 đạt 138 tỷ đồng, tăng trưởng tăng 42% so với cùng kỳ. HMH trong năm 2014, có mức tỷ suất lợi nhuận sau thuế cao nhất trong các doanh nghiệp niêm yết do lợi nhuận bất thường từ việc bán các phương tiện vận tải hoạt động không hiệu quả.

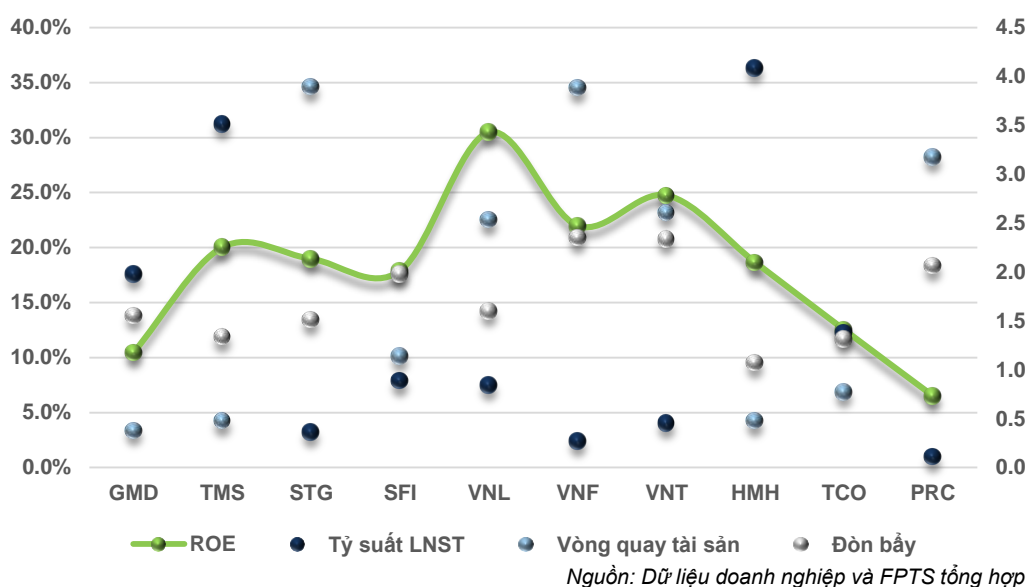
Cơ cấu tài sản – Vòng quay tài sản – Cơ cấu nguồn vốn
Cơ cấu tài sản và vòng quay tài sản 2014


Trong mảng dịch vụ hàng hóa, một số doanh nghiệp chỉ thuần túy làm dịch vụ giao nhận hàng hóa, làm trung gian giữa chủ hàng và hãng vận tải. Do đó, tài sản cố định của các công ty này khá thấp, trong khi tạo ra doanh thu cao, do đó vòng quay tài sản ở mức cao 3.0 – 4.0 lần, điển hình là VNF, STG, PRC. Các doanh nghiệp đầu tư vào hạ tầng kho bãi hoặc phương tiện vận tải như GMD, TMS, HMH có vòng quay tài sản thấp.



Mức đòn bẩy tài chính của các doanh nghiệp trong mảng dịch vụ logistics tương đối cao như GMD, STG, SFI, VNL, VNF, VNT, PRC. Cơ cấu nợ phải trả chủ yếu là nợ phải trả ngắn hạn, cụ thể là phải trả cước hãng vận tải. GMD và TMS do đầu tư tài sản cố định lớn do đó mức nợ phải trả dài hạn cao hơn.

ROE – Phân tích Dupont 2014



Các công ty VNL, VNF, VNT có giá trị ROE cao nhất trong ngành lần lượt là 30.5%, 22.0% và 24.7%. Các doanh nghiệp này điển hình là công ty làm dịch vụ giao nhận hàng hóa, đại lý hãng vận tải do đó vốn đầu tư không cao, vòng quay tài sản lớn. Các doanh nghiệp có đầu tư nhiều hơn vào tài sản cố định như TMS, STG, HMH có mức ROE tương đương nhau trong khoảng 18% - 20%. Các doanh nghiệp trong ngành logistics có ROE trung bình là 18.2%, thấp hơn mức trung bình 21.6% của ngành khai thác cảng.

II. Các doanh nghiệp logistics chưa niêm yết

1. Doanh nghiệp khai thác cảng



Tổng công ty Tân cảng Sài Gòn (SGNP)

Là công ty khai thác cảng lớn nhất tại Việt Nam tính theo sản lượng hàng hóa container thông qua hàng năm. Công ty sở hữu hệ thống các cảng lớn nằm tại các vị trí chiến lược, thuận lợi cho lưu thông hàng hóa như: Cảng Cát Lái, Tân Cảng Hiệp Phước và khu cảng Cái Mép Thị Vải. Năm 2014, sản lượng hàng hóa container thông qua Tân Cảng Sài Gòn đạt 4,700 nghìn TEU, chiếm 45.9% lượng hàng hóa container thông qua cả nước. Trong giai đoạn 2003 – 2014, mức tăng trưởng hàng hóa container thông qua bình quân của công ty đạt 24.27%/năm, cao hơn mức tăng trưởng 19.24%/năm của cả nước.

Định hướng phát triển khai thác cảng của Tân Cảng Sài Gòn trong tương lai bao gồm xây dựng hệ thống bãi container xung quanh để giảm tải cho cảng Cát Lái, dịch chuyển một phần luồng hàng hóa ra cảng Tân Cảng Hiệp Phước và Cái Mép. Đồng thời, Tân Cảng Sài Gòn cũng tham gia vào xây dựng dự án cảng biển quốc tế Lạch Huyện cùng với Vinalines.

Ngoài hoạt động kinh doanh chủ yếu là khai thác cảng, Tân Cảng Sài Gòn dần mở rộng hoạt động sang các mảng khác của logistics như dịch vụ giao nhận, kho bãi, vận tải bộ và vận tải biển nội địa Bắc Nam.



Cảng Hải Phòng

Là công ty khai thác cảng lớn nhất tại khu vực phía Bắc theo sản lượng hàng hóa container thông qua và là công ty con của Vinalines. Năm 2014, tổng sản lượng hàng hóa container thông qua cảng Hải Phòng đạt 1,002 nghìn TEU, chiếm 32.13% sản lượng khu vực miền Bắc. Hoạt động khai thác cảng của Cảng Hải Phòng diễn ra tại ba khu vực cảng Hoàng Diệu, cảng Chùa Vẽ và cảng Tân Vũ. Sản lượng hàng hóa container thông qua bình quân hàng năm dao động quanh mức 995,000 TEU và không tăng trưởng mạnh do phải điều chuyển nguồn hàng từ cảng Hoàng Diệu ra Chùa Vẽ và Tân Vũ. Đồng thời, cảng Tân Vũ chỉ mới được đầu tư thiết bị hiện đại trong năm 2014, đáp ứng được điều kiện của các hãng tàu nước ngoài.



Cảng Sài Gòn

Cảng Sài Gòn là công ty khai thác cảng, trực thuộc Vinalines lớn thứ hai sau cảng Hải Phòng, tại khu vực phía Nam. Cảng Sài Gòn điều hành hệ thống cảng Nhà Rong Khánh Hội, Tân Thuận tại TP. Hồ Chí Minh và góp vốn liên doanh tại các cảng SSIT, SP – PSA tại khu vực Cái Mép Thị Vải. Cảng Sài Gòn là một trong những công ty khai thác cảng lâu đời nhất và chủ yếu hoạt động tại Nhà Rong Khánh Hội và Tân Thuận. Các cảng này hiện tại chủ yếu khai thác hàng rời và luồng sông không thuận tiện đón các tàu container lớn vào làm hàng. Do đó, sản lượng hàng hóa thông qua không tăng trưởng nhiều các năm qua.

Theo quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển miền Nam, Cảng Sài Gòn phải thực hiện di dời hoạt động tại cảng Nhà Rong Khánh Hội làm hoạt động khai thác gián đoạn. Cảng Sài Gòn hiện đang khẩn trương đẩy mạnh tiến độ xây dựng cảng Sài Gòn Hiệp Phước nhằm tiếp nhận luồng hàng chuyển về khi di dời cảng Nhà Rong Khánh Hội. Dự kiến

đến giữa năm 2016, cảng Sài Gòn Hiệp Phước sẽ chính thức đi vào hoạt động, cùng lúc với cảng Nhà Rồng Khánh Hội ngừng hoạt động.



Tổng công Cảng hàng không Việt Nam (ACV)

Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam (ACV) là doanh nghiệp có quy mô khai thác vận chuyển, quản lý đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng hàng không lớn nhất cả nước, hoạt động đa ngành, đa lĩnh vực với 9 công ty con, công ty liên kết, liên doanh. Về cảng hàng hóa hàng không, ACV quản lý 3 cụm cảng hàng không ở ba khu vực Bắc, Trung, Nam gồm 22 Cảng hàng không dành cho thương mại, trong đó có 8 Cảng hàng không quốc tế (Nội Bài, Tân Sơn Nhất, Đà Nẵng, Cam Ranh, Chu Lai, Phú Bài, Phú Quốc và Cần Thơ).

Năm 2013, tổng sản lượng hành khách thông qua hệ thống cảng hàng không Việt Nam đạt gần ước đạt 29,5 triệu khách và 630.500 tấn hàng hóa. Từ năm 2009 đến năm 2013, tốc độ CAGR của vận tải hàng hóa và hành khách qua các Cảng hàng không Việt Nam lần lượt đạt 12,5% và 18,4%. Trong đó riêng lưu lượng hành khách tại 03 Cảng hàng không quốc tế lớn tại Việt Nam là Nội Bài, Tân Sơn Nhất, Đà Nẵng chiếm khoảng 80% tổng sản lượng cả nước. Sản lượng tại từng Cảng hàng không quốc tế cụ thể như sau:

- Cảng hàng không quốc tế Nội Bài: 9,58 triệu lượt khách, 304.327 tấn hàng hóa.
- Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng: trên 4,4 triệu lượt khách, 14.000 tấn hàng hóa.
- Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất: 15,99 triệu lượt khách, 312.173 tấn hàng hóa.

2. Doanh nghiệp vận tải



Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (Vinalines)

Được thành lập năm 1995, Vinalines hoạt động trong 2 lĩnh vực chính là vận tải biển và vận hành cảng biển. Đối với mảng vận tải biển, Vinalines hiện là hãng sở hữu đội tàu biển lớn nhất Việt Nam với 112 tàu có tổng tải trọng lên tới 2,4 triệu DWT đến cuối 2014, bao gồm cả tàu hàng rời, tàu container và tàu dầu.

Vinalines hiện sở hữu 37 công ty con (9 công ty vận tải biển, 14 công ty khai thác cảng, 9 công ty dịch vụ hàng hải), 3 công ty liên kết và 2 công ty đầu tư dài hạn khác.

Dù có quy mô khá lớn, nhưng hiệu quả kinh doanh của Vinalines không mấy tích cực trong các năm qua với doanh thu 2012 – 2013 lần lượt là 3.341 và 2.216 tỷ đồng; lợi nhuận trước thuế lần lượt -1.348 và -3.122.

Định hướng của Vinalines đối với mảng vận tải biển trong giai đoạn sắp tới như sau: Cơ cấu lại đội tàu phù hợp với nhu cầu của thị trường; có phương án bán những tàu cũ khai thác không hiệu quả để giảm lỗ; chú trọng khai thác thị trường vận tải biển trong nước; nâng thị phần vận tải hàng hóa xuất, nhập khẩu bằng đường biển của nước ta lên 25% – 30%. Rà soát lại các chương trình đóng mới tàu biển phù hợp với khả năng tài chính của Tổng công ty và nhu cầu thị trường.



Vietnam Airlines

Tổng Công ty Hàng không Việt Nam – Vietnam Airlines (VNA) là hãng hàng không lớn nhất Việt Nam về đội bay, sản lượng hành khách, sản lượng hàng hóa và doanh thu. Vietnam Airlines hiện sở hữu và nắm cổ phần tại 02 đơn vị kinh doanh vận tải hàng không khác là Jetstar Pacific Airlines (67,83%) và Campuchia Angkor Air (49%).

Mạng đường bay nội địa hiện tại của VNA bao gồm 39 đường bay và 21 điểm đến, đây là mạng bay có độ phủ lớn nhất cả nước hiện tại. Mạng đường bay quốc tế, VNA cũng là hãng có nhiều tuyến bay quốc tế nhất ở Việt Nam.

Hầu hết các chỉ tiêu hoạt động của VNA trong giai đoạn 2008 – 2013 đều tăng trưởng ấn tượng trên 2 con số. Hệ số chuyên chở hành khách trung bình cải thiện đáng kể từ mức 76% năm 2008 lên trên 79% trên mỗi chuyến năm 2013, tương đương các hãng hàng không truyền thống nổi tiếng như Air China, China Southern và Singapore Airlines; cao hơn đáng kể so với Thai Airways, Garuda Indonesia. Về vận chuyển hàng hóa, VNA đang là hãng có sản lượng vận chuyển hàng không cao nhất cả nước năm 2014 với 70.630 tấn đối với các tuyến quốc tế (chiếm 18% thị phần) và 106.260 tấn đối với các tuyến nội địa (69% thị phần).

Mục tiêu của VNA là xây dựng thương hiệu hãng hàng không 4 sao vào trong giai đoạn 2015 – 2016 và hướng tới tiêu chuẩn 5 sao vào năm 2017 – 2018. Hoạt động kinh doanh năm 2014, doanh thu thuần đạt 59.008 tỷ đồng, lợi nhuận hoạt động kinh doanh đạt 2.143 tỷ đồng.



VietJet Air

VietJet Air là hãng hàng không lớn thứ hai ở Việt Nam sau Vietnam Airlines. Đây là hãng hàng không trẻ đang tăng trưởng khá mạnh trong giai đoạn 2011 – 2015 với doanh thu tăng bình quân 368.8%/năm. Kể từ khi thực hiện chuyển bay thương mại đầu tiên từ TP.HCM đi Hà Nội vào ngày 24/12/2011, VietJet không ngừng gia tăng về số lượng máy bay cũng như mở rộng mạng đường bay đến tất cả các điểm đến trong nước và phát triển đường bay trong khu vực Châu Á – Thái Bình Dương. Hiện VietJet đã phủ kín tất cả các điểm đến tại Việt Nam với 110 chuyến bay mỗi ngày. Trong đó, VietJet đã mở đường bay đến Thái Lan, Singapore, Hàn Quốc, Đài Loan và sắp tới đây là Campuchia, Trung Quốc, Nga, Nhật...

Đội bay của VietJet năm 2015 dự kiến sẽ đạt 29 chiếc, khai thác 43 đường bay cả trong nước và quốc tế. Đối với mảng hàng hóa, số tải cung ứng của VietJet cũng đang tăng rất mạnh trong các năm qua, với dự kiến năm 2015 đạt hơn 11.07 nghìn tấn, tăng trưởng tải cung ứng bình quân từ 2001 – 2015 dự kiến đạt 244,5%/năm.

Hãng cũng đã hoàn thành đàm phán và ký kết với Airbus để mua và thuê 100 tàu bay tại Singapore Airshow hồi tháng 2/2015. Ngay trong năm nay, VietJet sẽ nhận 2 – 3 máy bay của hợp đồng này. Các năm sau, mỗi năm nhận từ 6 – 12 máy bay. Hoạt động kinh doanh năm 2014, doanh thu hành khách đạt 347,6 triệu USD, doanh thu hàng hóa đạt 14,12 triệu USD, lợi nhuận hoạt động kinh doanh đạt 24,85 triệu USD.

3. Doanh nghiệp điều phối logistics



DHL Logistics Việt Nam

DHL Logistics là một trong những doanh nghiệp đầu tiên mở rộng thị trường tại Việt Nam vào năm 2001, cung cấp các dịch vụ giao nhận, chuyển phát nhanh và 3PL. Năm 2014, DHL gia tăng đầu tư mở rộng hệ thống trung tâm phân phối từ 91,000 m² lên 141,000 m², đồng thời gia phát triển đội vận tải gia tăng 160%. Đối với hoạt động quản lý chuỗi cung ứng, DHL có thể mạnh vượt trội cung cấp 3PL cho các ngành tiêu dùng, thiết bị điện tử và bán lẻ.

DHL Logistics Việt Nam cũng tận dụng được những thế mạnh từ công ty mẹ trong mảng chuyển phát nhanh, đòi hỏi cao về tính kịp thời. DHL hiện tại có hai tuyến bay freighter tại Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh, với tần suất 1 chuyến/ngày, đáp ứng kịp thời nhu cầu vận tải hàng hóa.



Yusen Logistics Việt Nam

Yusen Logistics Việt Nam bắt đầu hoạt động từ năm 2004, sở hữu hệ thống logistics trải dài từ bắc đến nam, tập trung tại một số đầu mối lưu thông hàng hóa như Cảng hàng không Nội Bài, Trung tâm Logistics Hải Dương, KCN VSIP Bình Dương, Tân Thuận. Khác với DHL với thế mạnh trong mảng chuyển phát nhanh và quản lý chuỗi cung ứng, Yusen Logistics chủ yếu có thế mạnh trong lĩnh vực giao nhận hàng hóa đường biển, nhằm hỗ trợ thu gom hàng cho hãng tàu NYK Lines, Nhật Bản. Hệ thống cơ sở hạ tầng chủ yếu là kho hàng lẻ, và bãi container tại các khu vực Hải Phòng và TP. Hồ Chí Minh. Tại Hải Phòng, Yusen sở hữu hệ thống kho CFS 12,000 m² và bãi container rộng 23,870 m².



Indo-Trans Logistics (ITL)

Công ty được thành lập từ năm 1999, hoạt động trong khu vực Nội Á cung cấp dịch vụ giao nhận đường biển, đường không, và đại lý hãng vận tải. Đối với hoạt động giao nhận, ITL Logistics sở hữu hệ thống 8 trung tâm phân phối với diện tích 54,000 m² từ Bắc vào Nam. Hoạt động đại lý hãng hàng không, ITL là đại lý cho hơn 22 hãng với bình quân 195 chuyến mỗi tuần. Doanh thu và lợi nhuận gộp của ITL lần lượt khoảng 1,800 tỷ và 250 tỷ đồng.

D. KHUYẾN NGHỊ ĐẦU TƯ

Mã CP	Khuyến nghị	Thị giá	Giá mục tiêu	Chênh lệch	EPS		Room NN	PE Forward
		27/07/2015			2014	2015E		
VSC	THEO DÕI	55,500	55,400	-0.18%	6,014	6,440	49.04%	8.62x
HAH	MUA	38,000	45,700	20.26%	5,449	5,715	1.00%	6.65x
DVP	THEO DÕI	52,500	53,200	1.33%	5,699	6,450	15.02%	8.14x
PDN	THEO DÕI	36,300	37,400	3.03%	3,857	4,150	1.66%	8.75x
TMS	THÊM	59,500	69,000	15.97%	5,985	6,900	40.98%	8.62x
VNF	THÊM	61,000	71,000	16.39%	7,322	7,897	4.09%	7.72x

Nguồn: FPT S

VSC THEO DÕI – giá mục tiêu 55,400 đồng

Viconship là công ty khai thác cảng thuộc thượng lưu sông Cấm, khu vực Hải Phòng. Vị trí cảng VSC thuận lợi cho nguồn hàng xuất, trong khi hạn chế hơn đối với hàng nhập so với các cảng Đình Vũ, Nam Hải Đình Vũ. Năm 2014, tính riêng sản lượng xếp dỡ hàng hóa trên cảng GreenPort của VSC đạt 360,000 TEU, chiếm tỷ trọng 11.5% trong cả khu vực Hải Phòng. Viconship là một trong những công ty hiện tại đang hướng tới khép kín chuỗi lưu thông hàng hóa từ vận tải hàng hóa thủy bộ, lưu kho bãi, đến xuất nhập hàng hóa tại cảng.

Hoạt động khai thác cảng GreenPort là nguồn doanh thu lớn của VSC trong các năm qua, chiếm tỷ trọng 46% tổng doanh thu. Tuy nhiên, cảng GreenPort đã hoạt động hết công suất trong nhiều năm qua và đặc điểm luồng sông tại GreenPort chỉ đón được tàu có tải trọng 10,000 DWT. Yếu tố tăng trưởng doanh thu khai thác cảng cho VSC trong các năm tới là khi dự án cảng VIP – Green được hoàn thành và đưa vào hoạt động, nâng tổng công suất khai thác lên khoảng 860,000 TEU, cao hơn 2.4 lần so với hiện tại. Theo tiến độ, dự án sẽ hoàn thành giai đoạn 1 vào cuối năm 2015 và khoảng quý 2/2016 sẽ hoàn thiện cả dự án. Ước tính khi cảng VIP – Green đi vào hoạt động sẽ gia tăng sản lượng xếp dỡ trong năm 2016 khoảng 200,000 TEU, doanh thu khai thác cảng tăng thêm khoảng 180 – 200 tỷ đồng.

Hoạt động khai thác kho bãi là nguồn doanh thu lớn thứ hai của VSC đóng vai trò tập hợp hàng hóa, đóng container và vận tải ra cảng. Trung tâm Logistics Xanh của VSC bắt đầu đưa vào hoạt động từ năm 2013, diện tích 7.5ha, với hiệu quả khá tốt, tỷ lệ lấp đầy bình quân trên 80%. Kế hoạch sản lượng hàng hóa thông qua depot và kho năm 2015 tăng trưởng lần lượt đạt 4.8% và 14.3%.

Đội xe vận tải container quy mô hơn 140 chiếc hoạt động mạnh tại khu vực phía Bắc và Đà Nẵng. Chính sách kiểm soát tải trọng đường bộ từ năm 2014 đã làm gia tăng số lượng chuyển vận tải so với trước đây. Năm 2015, công ty đặt kế hoạch phát triển mạnh mảng vận tải đường bộ với sản lượng 60 triệu Tấn – Km, tăng 11.1% so với cùng kỳ. Trong năm 2014, công ty đã thanh lý 2 sà lan, do đó hoạt động vận tải thủy trong năm 2015 sẽ không còn đóng góp đáng kể.

Đại lý vận tải và giao nhận hoạt động khá ổn định qua các năm do VSC có quan hệ tốt với các hãng tàu lớn MSC, TS Lines và Evergreen. Từ đầu năm 2015, các hãng tàu đồng loạt tăng cường mạnh các tuyến feeder tại Việt Nam, do đó dự báo doanh thu mảng đại lý sẽ tăng trưởng khoảng 15% trong năm 2015.

Nhận định: Năm 2014 là năm VSC tập trung chuẩn bị những nguồn lực cần thiết cho tăng trưởng từ năm 2015 trở về sau. Dự án cảng sau khi hoàn thành sẽ thay đổi lớn vị thế khai thác cảng của VSC trong khu vực Hải Phòng, tổng công suất 860,000 TEU lớn sau Cảng Hải Phòng. Dự phóng doanh thu và lợi nhuận sau thuế của VSC trong năm 2015 lần lượt là 986.75 tỷ đồng (+10.72% YoY) và 265.66 tỷ đồng (+7.09% YoY), tương ứng với EPS forward 2015 đạt 6,440. Bằng phương pháp định giá so sánh P/E, mức giá hợp lý cho cổ phiếu VSC là **55,400 đồng/cổ phiếu**, tương ứng với P/E bằng 8.6x. Mức chi trả cổ tức tiền mặt trong năm 2015 dự kiến 20% vốn điều lệ. Chúng tôi khuyến nghị **THEO DÕI** cổ phiếu VSC trong hiện tại. [\(trở lại mục chính\)](#)

HAH
MUA – giá mục tiêu 45,700 đồng

HAH là một công ty hoạt động khai thác cảng tại khu vực cảng Hải Phòng, vị trí nằm tại đoạn chuyển tiếp giữa luồng sông Chùa Vẽ và Đình Vũ. Cảng Hải An có thể tiếp nhận tàu trọng tải đến 20,000 DWT. Trên trục cảng Hải Phòng, vị trí cảng có thuận lợi hơn so với các cảng Đoạn Xá, Nam Hải, Chùa Vẽ, tuy nhiên không thuận lợi bằng Đình Vũ, Nam Hải Đình Vũ. Năm 2014, sản lượng hàng thông qua cảng Hải An chiếm tỷ trọng gần bằng 10% trong cả khu vực Hải Phòng.

Hoạt động khai thác cảng của HAH đến hiện tại đã vượt quá công suất và để xử lý tình trạng nhiều tàu cập cảng cùng lúc HAH đã thuê phần cảng của Tân Cảng 128 và Tân Cảng 189, do đó từ năm 2013, sản lượng hàng hóa thông qua cảng luôn vượt công suất thiết kế 250 nghìn TEU. Hoạt động khai thác cảng mang lại lợi nhuận lớn cho HAH với biên lợi nhuận gộp trung bình hàng năm đạt 45% (cao hơn so với các cảng DVP, VSC, DXP và GMD trong cùng khu vực). Kế hoạch trong tương lai, HAH đang xin giấy phép để xây dựng cầu cảng thứ hai và lắp đặt thêm thiết bị xếp dỡ cầu bến. Nếu việc xây dựng cầu bến được chính quyền cho phép dự kiến sẽ làm tăng gấp đôi công suất xếp dỡ hiện tại. Với năng lực khai thác cảng trong quá khứ và hỗ trợ nguồn hàng từ các công ty giao nhận như Transimex, Hải Minh ở hai đầu bắc nam.

Hoạt động vận tải biển nội địa bắt đầu được khai thác từ năm 2014 với hai tàu lần lượt hoạt động từ tháng 5 và tháng 11. Đến hết năm 2014, sản lượng hàng hóa vận tải biển đạt 43.5 nghìn TEU. Tuyến vận tải nội địa hiện tại được bảo hộ với chính sách, do đó không có sự cạnh tranh từ các hãng tàu nước ngoài, giá cước vận tải bình quân 7 triệu đồng/TEU, cao hơn mức cước một số tuyến vận tải Nội Á. Trong năm đầu hoạt động mảng vận tải biển đã mang lại lợi nhuận trước thuế khoảng 8.5 tỷ đồng. Ngoài ra từ tháng 6/2014, chính sách siết tải trọng đã làm gia tăng đáng kể chi phí vận tải đường bộ dẫn đến luồng hàng dịch chuyển sang phương tiện đường thủy. Dự báo mảng vận tải biển sẽ tiếp tục tăng trưởng trong năm 2015, khi cả hai tàu hoạt động cả năm, và có lượng hàng hóa hỗ trợ từ hai đầu Bắc Nam của các cổ động TMS, HMH, MAC.

Nhận định: Trong năm 2015, doanh thu và lợi nhuận sau thuế dự báo lần lượt là 745.45 tỷ đồng (+173 % YoY) và 146.01 tỷ đồng (+11 % YoY), tương ứng với EPS forward 2015 đạt 5,715 đồng/cổ phiếu). Bằng phương pháp định giá so sánh P/E, mức giá hợp lý cho cổ phiếu HAH là **45,700 đồng/cổ phiếu**, tương ứng mức P/E 8.0x, **cao hơn 20.26%** so với hiện tại. Mức chi trả cổ tức dự kiến 2015 là 30%, trong đó đã tạm ứng 10% trong tháng 5/2015. Do đó, chúng tôi khuyến nghị **MUA** cổ phiếu HAH cho mục tiêu đầu tư trong năm 2015. [\(trở lại mục chính\)](#)

DVP
THEO DÕI – giá mục tiêu 53,200 đồng

Cảng Đình Vũ từ lâu đã là một công ty khai thác cảng hiệu quả tại khu vực Hải Phòng. Cảng có vị trí nằm trên phần hạ lưu sông Cấm – đoạn Đình Vũ. Độ sâu luồng đến 7.0 mét, có thể tiếp nhận tàu tải trọng lên đến 20,000 DWT. Do đó, cảng có thể đón các tàu lớn vào cập cảng, thuận lợi hơn so với các cảng bên trong như Chùa Vẽ, Đoạn Xá, Nam

Hải, Hải An. Cảng Đình Vũ đến năm 2014 là cảng có sản lượng hàng hóa thông qua lớn thứ hai khu vực Hải Phòng đạt 575 nghìn TEU, sau cảng Tân Vũ, chiếm tỷ trọng hơn 18% trong khu vực.

Hoạt động khai thác cảng biển của DVP đến hiện tại đã vượt quá công suất thiết kế 500 nghìn TEU/năm và phải thuê phần cảng của cảng Tân Vũ và cảng PSP bên cạnh trong trường hợp nhiều tàu cập cùng lúc. DVP hiện vẫn chưa có kế hoạch cụ thể trong việc mở rộng khai thác cảng trong tương lai và đang chuyển hướng sang hoạt động kho bãi trong khu công nghiệp Đình Vũ.

Chuyển hướng phát triển hoạt động khai thác kho bãi thông qua liên doanh với SITC. Liên doanh hiện đang khai thác hơn 10ha kho bãi trong khu công nghiệp Đình Vũ và định hướng mở rộng lên đến 14ha. Hệ thống kho bãi này đóng vai trò là vệ tinh thu gom hàng hóa từ các nhà máy trong khu công nghiệp để chuyển ra hệ thống cảng tiền phương, tạo thành một chuỗi liên kết hàng hóa. Tuy nhiên, quy mô kho bãi hiện tại còn nhỏ so với hoạt động của DVP, đóng góp khoảng 20 tỷ đồng hàng năm vào lợi nhuận trước thuế. Chúng tôi đánh giá cao hướng chuyển dịch sang hoạt động logistics của DVP khi việc đầu tư cảng biển mới sẽ làm gia tăng chênh lệch cung cầu trong khu vực. Hoạt động khai thác kho bãi, thu gom hàng hóa trong khu công nghiệp Đình Vũ sẽ là cánh tay nối dài của DVP tạo ra nguồn hàng cho cảng DVP và các cảng khác cho khu vực.

Nhận định: DVP là một công ty hoạt động ổn định với mức tăng trưởng vừa phải hàng năm, có thể mạnh và kinh nghiệm nhiều năm trong lĩnh vực khai thác cảng biển. Triển vọng tăng trưởng cao chỉ thật sự rõ ràng khi DVP có kế hoạch đầu tư liên doanh khai thác cảng biển hoặc mở rộng hoạt động logistics mạnh mẽ hơn nữa. Trong năm 2015, doanh thu và lợi nhuận sau thuế của DVP ước tính lần lượt là 653.8 tỷ đồng (+20.7% YoY) và 258.05 tỷ đồng (+13.2% YoY), tương ứng với mức EPS forward 2015 là 6,450 đồng/cp. Bằng phương pháp định giá so sánh P/E, mức giá hợp lý cho cổ phiếu DVP là **53,200 đồng/cp**. Mức cổ tức chi trả dự kiến trong năm 2015 trên 20% vốn điều lệ. Chúng tôi khuyến nghị **THEO DÕI** cổ phiếu DVP trong hiện tại. [\(trở lại mục chính\)](#)

PDN
THEO DÕI – giá mục tiêu 37,400 đồng

Cảng Đồng Nai là công ty khai thác cảng Long Bình Tân và Gò Dầu lần lượt trên hai khu vực sông Đồng Nai và thượng nguồn sông Thị Vải. Đến năm 2014, công ty bắt đầu mở rộng thị trường sang khai thác cảng cho tàu trọng tải 30,000 DWT tại cảng Gò Dầu và đầu tư hệ thống kho tại khu vực Long Bình Tân.

Tại khu vực Long Bình Tân, công ty chuyển đổi một phần sang khai thác hàng hóa container từ năm 2011. Năm 2014, sản lượng hàng hóa container đạt 255.71 nghìn TEU, kế hoạch khai thác trong năm 2015 là 345 nghìn TEU. Đồng thời, công ty tiến hành giải phóng mặt bằng xây dựng hệ thống kho tại Long Bình Tân, mở rộng chuỗi từ cảng sang logistics. Nhằm mục đích tiếp tục mở rộng khai thác hàng container nội địa đến các cảng Cát Lái, Hiệp Phước, công ty đầu tư xây dựng thêm bến sà lan 3,000 tấn. Dự án tại khu vực Long Bình Tân dự kiến sẽ hoàn thành trong năm 2016, giúp gia tăng sản lượng hàng hóa lưu kho và container thông qua.

Tại khu vực Gò Dầu, cảng nằm trên thượng nguồn sông Thị Vải, có thể tiếp nhận được tàu trọng tải lớn hơn khu vực Long Bình Tân. Công ty đang thực hiện dự án nâng cấp, nối dài cầu bến nhằm tiếp nhận được tàu tải trọng 30,000 DWT. Dự án dự kiến sẽ hoàn thành trong tháng 8/2015, gia tăng sản lượng khai thác hàng rời của công ty đáng kể trong năm 2016.

Nhận định: PDN hiện tại đang trong giai đoạn đầu tư mở rộng, đồng thời thay đổi mạnh mẽ trong chiến lược bán hàng và marketing. Tuy nhiên, trong năm 2015, mức độ tăng

trường lợi nhuận sau thuế có khả năng sẽ không cao do các chi phí đầu tư cơ bản, khấu hao trong khi dự án nâng cấp cầu cảng chỉ kịp hoàn thành trong giai đoạn cuối năm. Mặt khác, dự án xây dựng cầu cảng 30,000 DWT được tài trợ bằng 70% vốn vay nên tạo áp lực trả lãi trong năm (khoảng 7 – 8 tỷ đồng). Dự kiến kết quả kinh doanh sẽ tăng trưởng tốt trong năm 2016 trở về sau khi dự án cảng, kho bãi bắt đầu đi vào hoạt động. Ước tính doanh thu và lợi nhuận sau thuế năm 2015 lần lượt là 357.08 tỷ đồng (+33.49% YoY) và 51.2 tỷ đồng (+7% YoY). EPS forward 2015 là 4,150 đồng, tương ứng với P/E là 8.92x. Chúng tôi khuyến nghị **THEO DÕI** cổ phiếu PDN trong năm 2015.

[\(trở lại mục chính\)](#)

TMS
THÊM – giá mục tiêu 69,000 đồng

TMS là công ty với định hướng phát triển cung cấp trọn gói dịch vụ logistics cho khách hàng bao gồm: Khai thác cảng – ICD, giao nhận hàng hóa, quản lý lưu kho.

Khai thác ICD Transimex là thế mạnh từ nhiều năm của TMS, đóng vai trò trung chuyển hàng hóa từ khu vực TP. Hồ Chí Minh, Bình Dương, Đồng Nai ra các cảng container như Cát Lái, SPCT. Trong năm 2014, tổng lượng container thông qua ICD đạt 316,169 TEU, tăng 13.17% so với cùng kỳ.

Từ năm 2013, TMS làm **đại lý độc quyền cho hãng tàu Dongjin** khai thác tuyến vận tải hàng hóa Hàn Quốc, Hong Kong, Thái Lan, Việt Nam. Hoạt động đại lý hãng tàu làm gia tăng sản lượng giao nhận hàng hóa lên bình quân 500 TEU/tuần.

Khai thác trung tâm phân phối Transimex bắt đầu từ năm 2013, tổng sản lượng hàng hóa xuất nhập trong năm 2014 đạt 62,987 tấn. Kế hoạch công ty đề ra cho năm 2015 với tổng sản lượng hàng hóa xuất nhập đạt 105,321 tấn, tăng 67.21%. Năm 2014, Transimex bắt đầu xây dựng “**Kho ngoại quan và dịch vụ hậu cần** Khu công nghệ cao” tại quận 9 với diện tích 10 ha. Mục đích của dự án là phát triển dịch vụ quản lý chuỗi cung ứng cho các mặt hàng thiết bị, linh kiện điện tử từ dòng vốn FDI vào Việt Nam. Cả hai hoạt động khai thác Trung tâm phân phối và Kho ngoại quan cho thấy định hướng rõ ràng từ công ty, đang phát triển hoạt động cung cấp 3PL.

Transimex đồng thời sở hữu phần vốn góp liên doanh tại CTCP Vận tải và Xếp dỡ Hải An, khai thác cảng tải khu vực Hải Phòng và tuyến vận tải biển nội địa. Các công ty liên doanh khác của TMS như Nippon Express và Vinafreight cũng phát triển hiệu quả, đóng góp hơn 50% lợi nhuận sau thuế hàng năm của TMS.

Nhận định: TMS hiện tại là một trong số ít những doanh nghiệp trong ngành logistics Việt Nam có định hướng phát triển đúng đắn. Công ty đang nhanh chóng mở rộng và phát triển các loại hình dịch vụ logistics trọn gói bao gồm khai thác cảng, vận tải và điều phối logistics. Doanh thu và lợi nhuận sau thuế dự phóng năm 2015 lần lượt đạt 517.45 tỷ đồng (+16.97% YoY) và 164.13 tỷ đồng (+18.85% YoY). EPS forward 2015 đạt 6,900 đồng, tương ứng với mức giá hợp lý của TMS là **69,000 đồng/cp**. [\(trở lại mục chính\)](#)

VNF
THÊM – giá mục tiêu 71,000 đồng

Vinafreight tiền thân là đơn vị chuyên về vận tải hàng không thuộc công ty Giao nhận kho vận ngoại thương TP. HCM (Vinatrans), chuyên thực hiện các dịch vụ về vận chuyển hàng không, dịch vụ hậu cần và đại lý tàu biển. Hoạt động kinh doanh của công ty hiện tại gồm 2 mảng chính là: mảng forwarding (của công ty mẹ) và mảng tổng đại lý hàng không GSA (của 2 công ty con là Vector Aviation và Vietway).

Kết quả kinh doanh của toàn Vinafreight năm 2014 khá khả quan khi doanh thu và lợi nhuận đều cải thiện ở cả công ty mẹ và công ty con là Vector Aviation. Doanh thu thuần hợp nhất 2014 đạt 1,702 tỷ đồng, tăng 38% so với năm 2013 và lợi nhuận trước

thuế đạt 54 tỷ đồng, tăng 32.8% so với 2013. Trong đó đóng góp lớn vào mức tăng trưởng của toàn Vinafreight là ở công ty con Vector Aviation với doanh thu và lợi nhuận trước thuế 2014 tăng lần lượt là 48.4% và 135.5% so với 2013. Hoạt động của Vector Aviation khởi sắc chủ yếu do một số hãng hàng không lớn (như Etihad và Jet Airways) đã chính thức mở đường bay thẳng online từ Việt Nam (đi đến các hub và tỏa đi EU) nhằm đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa hàng không ngày càng lớn ở Việt Nam. Còn hoạt động giao nhận của công ty mẹ lợi nhuận chỉ cải thiện nhẹ lợi nhuận khi áp lực cạnh tranh trong ngành forwarding ngày càng lớn.

Trong năm 2014, công ty mẹ đã đầu tư làm mới hệ thống báo cháy và PCCC tại kho 196 Tôn Thất Thuyết, nâng cấp gần như toàn bộ kho Nguyễn Văn Quý. Điều này đã giúp nâng hệ số sử dụng kho thường xuyên lên trên 70%, giúp cải thiện doanh thu 2014 của bộ phận logistics tới 32%. Ngoài ra, theo chủ trương thoái vốn dần khỏi một số công ty liên doanh liên kết, Vinafreight mẹ đã thoái vốn khỏi công ty Expovina, thu lãi khoảng 1.56 tỷ đồng.

Nhận định: Dù áp lực cạnh tranh trong mảng giao nhận ngày càng lớn, nhưng chúng tôi vẫn kỳ vọng vào sự cải thiện sản lượng giao nhận của công ty mẹ trong năm 2015 so với 2014, chủ yếu là sự cải thiện ở phân khúc đường hàng không (ước doanh thu giao nhận hàng không năm 2015 tăng khoảng 29%). Hoạt động logistics nội địa cũng được kỳ vọng tiếp tục tăng trưởng khoảng 19.2% khi công ty tiếp tục đẩy mạnh hoạt động này. Tổng doanh thu của công ty mẹ 2015 ước tăng khoảng 9.3%. Tuy nhiên, biên lợi nhuận gộp chung của công ty mẹ dự kiến sẽ giảm nhẹ (từ 6.9% năm 2014 xuống 6.8% năm 2015) trước áp lực cạnh tranh ngày càng lớn, khiến cho lợi nhuận gộp công ty mẹ năm 2015 dự kiến chỉ tăng khoảng 8.8%. Đối với công ty con Vector Aviation và Vietway ở mảng GSA, chúng tôi kỳ vọng doanh thu sẽ tiếp tục cải thiện mạnh trong năm 2015, lần lượt tăng 29.1% và 23.8% so với 2014. Tuy nhiên, biên lợi nhuận gộp 2015 dự kiến cũng sẽ thấp hơn mức 2014 khi các hãng hàng không kiểm soát chặt hơn hoạt động bán hàng của cả hai công ty, khiến lợi nhuận gộp 2015 của Vector Aviation và Vietway dự kiến chỉ tăng lần lượt là 12.5% và -6.0%. Tổng kết hợp nhất toàn Vinafreight, chúng tôi dự báo năm 2015, doanh thu thuần sẽ đạt khoảng 2,180 tỷ đồng, lợi nhuận trước thuế đạt khoảng 60.1 tỷ đồng, tương ứng EPS 2015 đạt khoảng 7,897 đồng. Với mức P/E thận trọng là 9.0 lần, giá mục tiêu của cổ phiếu VNF đến cuối 2015 là khoảng **71.073 đồng, cao hơn 10.77%** so với hiện tại. Do đó, chúng tôi khuyến nghị **THÊM** cổ phiếu VNF trong hiện tại. [\(trở lại mục chính\)](#)

VST
THEO DÕI

VST là công ty con ngành vận tải lớn thứ hai của Vinalines, với đội tàu gồm 12 tàu hàng rời có tổng trọng tải là 227,870 DWT, Kinh doanh chủ yếu trên các tuyến: khu vực Đông Nam Á chiếm 51%, Nam Mỹ - Đông Nam Á chiếm 14%, Nam Mỹ - Tây phi chiếm 12%, Đông Nam Á - Tây phi chiếm 11%, và các tuyến khác 12%

Kết quả kinh doanh 2014 tiếp tục gặp nhiều khó khăn với mức lỗ sau thuế là 144.2 tỷ đồng (đã cải thiện khá nhiều so với mức lỗ 233.7 tỷ đồng của năm 2013). Tuy nhiên, xét về doanh thu thì năm 2014 vẫn có sự cải thiện nhẹ 7.3% so với 2013, đạt 1,419 tỷ đồng, khi nhìn chung, đội tàu của công ty được khai thác tốt hơn. Năm 2014 toàn công ty thực hiện 1.69 triệu Tấn, vượt 23% kế hoạch và tăng 27% so với cùng kỳ 2013. Trong đó đội tàu công ty thực hiện 1.3 triệu tấn, vượt 6% kế hoạch và tăng 17% (115.4 nghìn tấn) so với 2013 (trong đó tự khai thác thực hiện 998.5 nghìn tấn, giảm 8%, cho thuê định hạn 305.2 nghìn tấn, tăng 853%). Sản lượng luân chuyển toàn công ty thực hiện 11.7 tỷ TKm, vượt 9% kế hoạch và tăng 2.7% so với cùng kỳ 2013.

Năm 2015, tình hình kinh doanh của công ty được dự báo sẽ bớt khó khăn hơn 2014 chủ yếu nhờ giá dầu DO, FO đã giảm mạnh từ cuối năm 2014 (với mức giảm hơn

40%) và dự kiến sẽ tiếp tục dao động đi ngang ở vùng giá thấp trong năm 2015 này, qua đó sẽ giúp tiết giảm giá thành hoạt động của đội tàu đáng kể so với năm 2014. Tuy nhiên, tình hình ngành vận tải biển, đặc biệt là vận tải hàng rời với tàu cỡ nhỏ handysize dự báo sẽ chưa thể sớm hồi phục trong năm 2015 này, giá cước BHSI dự báo cũng sẽ tiếp tục lình xình ở vùng đáy, nên theo đánh giá công ty sẽ tiếp tục chịu lỗ trong năm 2015 này. Dự báo doanh thu và lợi nhuận sau thuế sẽ lần lượt là 1,090 tỷ đồng và -95 tỷ đồng. Tuy nhiên, vùng giá hiện tại của cổ phiếu theo chúng tôi đã phản ánh những lo ngại của nhà đầu tư về kết quả kinh doanh năm 2015, nên khả năng cổ phiếu tiếp tục giảm giá là khó xảy ra.

Khuyến nghị: **THEO DÕI** trong năm 2015, có thể xem xét đầu tư khi có tín hiệu kinh doanh khả quan hơn của năm 2016.

E. PHỤ LỤC

1. Tương quan giữa chỉ số LPI và GDP quốc gia

Biểu diễn lên đồ thị mối tương quan giữa bình quân GDP đầu người của một quốc gia với chỉ số LPI tương ứng, xu hướng chung cho thấy rằng các quốc gia càng phát triển càng có hiệu quả cao về hoạt động logistics. Xu hướng này một lần nữa khẳng định quan điểm rằng các quốc gia càng phát triển hiệu quả của hoạt động logistics càng cao, từ đó tỷ trọng chi phí logistics trong cơ cấu GDP quốc gia cũng giảm xuống. Tuy nhiên, trong xu hướng tương quan cùng chiều giữa mức độ phát triển của một quốc gia với hiệu quả hoạt động logistics, với cùng một mức độ phát triển thì giữa các quốc gia vẫn có khác biệt lớn về hiệu quả hoạt động logistics. Đường trung bình trên biểu đồ chia các quốc gia thành hai nhóm nằm trên và dưới.

Các quốc gia nằm phía trên đường trung bình tiêu biểu như Hoa Kỳ, Canada, Đức, Hongkong, Singapore, Trung Quốc, Malaysia, Việt Nam. Các quốc gia này có đặc điểm nằm trong nhóm nền kinh tế phần lớn từ nông nghiệp hoặc sản xuất do đó, mức độ phát triển kinh tế và hiệu quả hoạt động logistics cần phải đi đôi với nhau để hỗ trợ hiệu quả cho toàn bộ chuỗi cung ứng sản xuất. Cơ sở hạ tầng quốc gia phải phát triển để thuận tiện trong hoạt động vận tải hàng hóa, lưu kho bãi, quản lý và truy xuất thông tin nguyên vật liệu hay thành phẩm hỗ trợ cho toàn bộ chuỗi cung ứng.

Ngược lại, các quốc gia nằm dưới đường trung bình như Kuwait, Qatar, Iraq, Lybia, Sudan chủ yếu là các quốc gia thuộc khu vực Trung Đông và Châu Phi với nền kinh tế phụ thuộc vào việc khai thác khoáng sản và xuất khẩu dầu khí. Nền kinh tế không phụ thuộc nhiều vào sản xuất, các chuỗi cung ứng hoàn thiện khép kín như các quốc gia sản xuất, do đó chính phủ và các tổ chức không có động lực phát triển đầu tư vào hoạt động logistics. Vì vậy, cùng mức thu nhập với các nước sản xuất khác nhưng khối nước này lại có hiệu quả hoạt động logistics thấp hơn. ([trở lại mục chính](#))

2. Các mô hình cảng biển điển hình

Cảng Singapore

Kể từ những năm 1800, Singapore đã được phát hiện là một nơi có vị trí cực kỳ thuận lợi trong giao thương thế giới, là đầu mối tập trung của nhiều tuyến vận tải. Do đó từ sớm, một cách tự nhiên, Singapore đã xây dựng hệ thống cảng biển trở thành trung tâm trung chuyển hàng hóa của cả thế giới. Trước năm 2010, Singapore là cảng biển có sản lượng hàng hóa thông qua cao nhất thế giới, sau đó cảng Thượng Hải với sự phát triển mạnh mẽ của cảng xa bờ Dương Sơn đã nhanh chóng vượt qua Singapore đứng đầu thế giới. Đến hiện nay, Singapore vẫn là một trong những cảng biển lớn và đứng thứ hai thế giới với sản lượng thông qua 32.6 triệu TEU vào năm 2013 tăng trưởng 3% so với năm 2012.

Mô hình phát triển cảng biển của Singapore hoàn toàn mang tính chất của một cảng trung chuyển tập trung. Theo số liệu thống kê từ Hiệp hội cảng biển và vận tải biển ASEAN, trong tổng số sản lượng hàng hóa container thông qua có đến hơn 80% hàng hóa là hàng trung chuyển từ các quốc gia khác đến cảng Singapore bằng các đội tàu feeder.

Một số chính sách đưa Singapore trở thành cảng trung chuyển tập trung thành công

- Điều đầu tiên, chính phủ Singapore thành lập hãng tàu riêng Neptune Orient Lines vào năm 1968. Hãng tàu ban đầu hoạt động vận tải các tuyến trong khu vực Nội Á, sau đó dần phát triển mở rộng vận tải các tuyến vận tải viễn dương. Sau đó, hãng tàu này tiến hành sát nhập cả hãng tàu APL lớn thứ 12 thế giới. Nhờ sự phát triển tốt hãng

tàu của quốc gia đã đem về cho hệ thống cảng biển Singapore một lượng hàng lớn và ổn định hàng năm.

- Hình thành các khu vực tự do thương mại tại cảng, mức thuế suất thấp nhất, tạo điều kiện thuận lợi cho hàng hóa quá cảnh tại Singapore.

- Đầu tư phát triển hệ thống công nghệ thông tin, quản lý định vị hệ thống container lưu bãi một cách nhanh chóng, từ đó việc xếp dỡ hàng được thực hiện nhanh chóng và tiết kiệm chi phí. Sau đó, cảng phát triển hệ thống phần mềm quản lý tối ưu việc điều phối thời gian tàu cập cảng, và quản lý hệ thống kho hàng trong cảng. Đồng thời, phát triển hệ thống giao tiếp trực tuyến với các hãng tàu, đại lý giao nhận hàng hóa và chủ hàng.

Cảng Thượng Hải

Được chính quyền Trung Quốc xây dựng từ năm 1995 và quy hoạch thành khu phức hợp cảng trung chuyển tập trung của khu vực Châu Á, bao gồm 12 cảng biển nhỏ trực thuộc hệ thống trong đó có hai cảng lớn là Thượng Hải và Ningbo. Sau khi hoàn thành và đưa vào hoạt động, hệ thống cảng Thượng Hải đạt được mức độ tăng trưởng mạnh mẽ và nhanh chóng vượt qua hệ thống cảng biển Singapore trở thành cảng biển có sản lượng hàng hóa container thông qua cao nhất thế giới đạt 33.62 triệu TEU vào năm 2013.

Sự phát triển nhanh chóng tại hệ thống cảng Thượng Hải trước hết bắt nguồn từ lợi thế vùng kinh tế Đồng bằng sông Dương Tử hoạt động mạnh mẽ ở phía sau. Theo thống kê năm 2010, riêng lượng hàng hóa mậu dịch thông qua khu vực đồng bằng này đạt đến 837 triệu tấn, tương đương 54.5 triệu TEU, lần lượt tương ứng với tỷ trọng 34% và 37.6% so với cả nước. Lượng hàng hóa từ khu vực này tiếp đó lại chủ yếu được xếp dỡ thông qua hệ thống cảng Thượng Hải. Chính đặc điểm này làm cho mô hình cảng trung chuyển tập trung tại Trung Quốc có sự khác biệt đặc sắc, khi so sánh với các mô hình cảng trung chuyển tập trung khác chỉ đơn thuần là địa điểm trung chuyển hàng hóa cho khu vực và lượng hàng từ chính nội địa chiếm tỷ trọng không đáng kể.

Mô hình quy hoạch phát triển cảng trung chuyển tập trung Thượng Hải là trường hợp điển hình của mô hình Chính quyền Cảng biển (Port Authorities) và sự can thiệp sâu từ chính sách quản lý. Trong đó, Shanghai Port Authority (PSA) được thành lập với vai trò điều phối hài hòa hoạt động khai thác cảng, quản lý các dự án đầu tư phát triển cảng và tình hình giao thông, môi trường tại toàn bộ hệ thống cảng biển tại Thượng Hải, bao gồm hai tỉnh liền kề Giang Tô và Chiết Giang. Chính quyền trung ương đã đưa ra chính sách nhằm tái cơ cấu hoạt động cảng biển tại khu vực Thượng Hải gồm một số điều chính:

- Thượng Hải phải trở thành cảng trung chuyển container tập trung, đóng vai trò cửa ngõ của khu vực Đồng bằng sông Dương Tử, đầu mối logistics của hàng hóa thông qua Thượng Hải, và là cảng trung chuyển tập trung cho khu vực Châu Á.

- Toàn bộ các hoạt động vận tải tàu biển trên sông Dương Tử chỉ nên tập kết hàng hóa về cảng Thượng Hải, thay vì chuyển tải sang các cảng trung chuyển khác như HongKong, Pushan, Kobe. Hay nói cách khác, toàn bộ hoạt động thương mại trên sông Dương Tử đều là thương mại nội địa, với Thượng Hải là cửa ngõ xuất khẩu cuối cùng.

- Các cảng còn lại trong khu vực ngoại trừ cảng Ningbo và Nanjing trên hệ thống sông Dương Tử đều được xem là cảng feeder.

[\(Trở lại mục chính\)](#)

3. Chi tiết hoạt động 3PL

Hoạt động quản trị vận tải toàn cầu (ITM) trong đó bao gồm hoạt động giao nhận vận tải (freight forwarding) và một số dịch vụ phụ trợ kèm theo. Hoạt động giao nhận vận tải đóng vai trò trung gian sắp xếp điều phối các hoạt động vận tải quốc tế và nội địa liên quan giữa chủ hàng hóa (1PL) và nhà cung cấp phương tiện vận tải (2PL). Hoạt động ITM thực hiện sắp xếp và giám sát toàn bộ phương diện trong vận tải nguyên vật liệu, hàng hóa từ khâu sản xuất đến phân phối tiêu dùng, trên mọi tuyến đường bộ, đường sắt, đường không, đường biển. Bên cung cấp dịch vụ ITM cụ thể sẽ thực hiện điều phối sắp xếp hàng hóa lên phương tiện vận tải, thu gom hàng lẻ, tìm kiếm và đăng ký phương tiện vận tải và các dịch vụ phụ trợ kèm theo như kiểm kê hàng hóa, thu xếp chứng từ, hải quan và những quy trình thông quan khác. Ngoài ra, hoạt động ITM cũng vận hành hệ thống theo dõi và truy xuất dữ liệu hàng hóa, tự động hóa quy trình khai báo hải quan. Cuối cùng, hoạt động ITM chỉ đơn thuần là hoạt động cung cấp dịch vụ và không có cần tài sản.

Hoạt động lưu kho phân phối (VAWD) thực hiện quản lý việc lưu kho cho khách hàng và hoạt động vận chuyển liên quan. Các loại hình dịch vụ này thông thường nằm dưới dạng hợp đồng ký kết nhiều năm. Trong đó, 3PL sẽ thực hiện nhiệm vụ liên quan đến logistics bao gồm quản lý tối ưu hóa hoạt động lưu kho, tuyến vận tải, hỗ trợ quá trình sản xuất, vận chuyển, đóng gói thành phẩm, quản lý chất lượng và một số hoạt động tạo ra giá trị tăng thêm khác. Hiện tại, 3PL tại các nước Châu Âu đang có xu hướng tổ hợp hoạt động VAWD và hoạt động phân phối thành hoạt động logistics theo hợp đồng (contract logistics). Từ đặc điểm hoạt động, mảng hoạt động VAWD trong 3PL là hoạt động cần có tài sản.

Một số điểm mạnh của 3PL

Tiết kiệm chi phí và thời gian

Bởi vì logistics là hoạt động cốt lõi của nhà cung cấp 3PL. Các công ty này có chuyên môn trong hoạt động logistics, đồng thời có đầy đủ nguồn lực để có khả năng tối thiểu hóa chi phí và thời gian.

Tập trung vào điểm mạnh cốt lõi

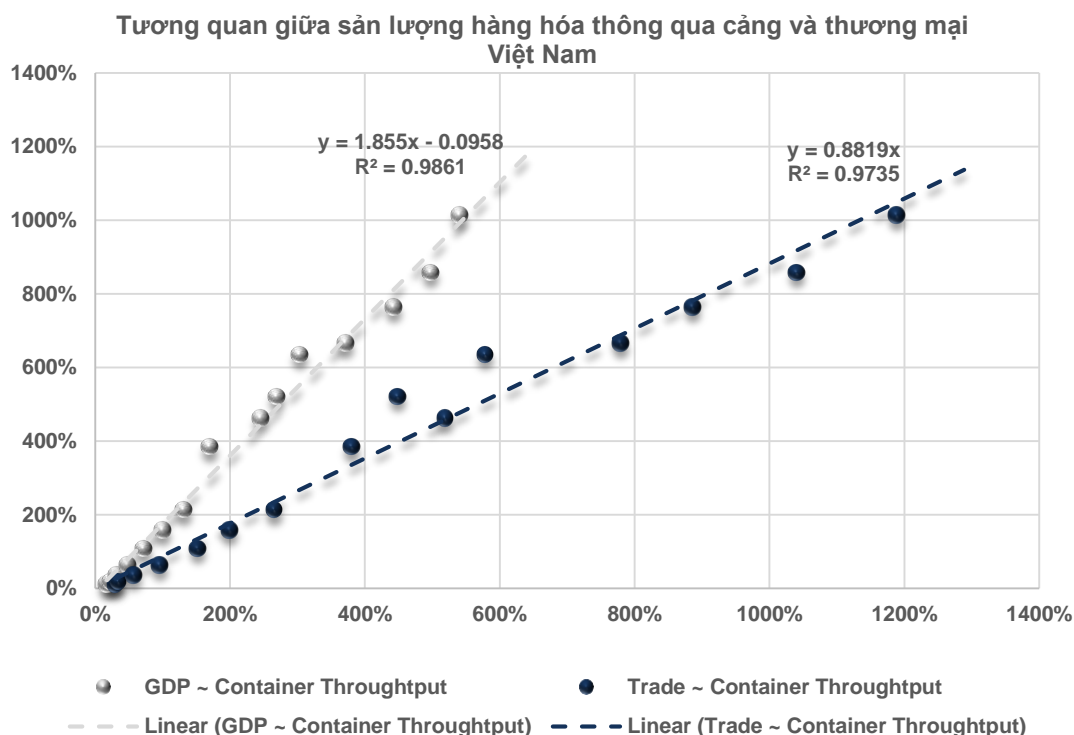
Lợi ích thông thường được trích dẫn khi sử dụng nhà cung cấp 3PL là nó cho phép một công ty tập trung vào khả năng cốt lõi. Với nguồn lực bên trong ngày càng hạn chế, một công ty khó có thể trở nên chuyên nghiệp trong từng mảng nhỏ. Việc thuê ngoài hoạt động logistics tạo ra cơ hội cho công ty tập trung vào mảng kinh doanh đặc trưng vốn là chuyên môn của mình. Và giao lại hoạt động logistics cho các công ty logistics.

Linh hoạt

Các nhà cung cấp 3PL luôn thường xuyên cập nhật thiết bị và công nghệ thông tin, trong khi thông thường một công ty thông thường không thể nào có đủ thời gian, nguồn lực và chuyên môn để liên tục cập nhật công nghệ thông tin. Trong khi, nhu cầu thực tế của khách hàng luôn luôn thay đổi và đa dạng, do đó việc sử dụng dịch vụ từ nhà cung cấp 3PL sẽ đáp ứng nhu cầu tốt hơn so với việc công ty tự quản lý hoạt động logistics.

Chi phí đầu tư thấp

Khi sử dụng dịch vụ từ nhà cung cấp 3PL, công ty không cần thiết phải đầu tư chi phí vào xây dựng kho bãi, các trang thiết bị vận tải, trong khi vẫn đáp ứng được nhu cầu của khách hàng. Lúc đó, các chi phí cố định này sẽ được chuyển đổi sang chi phí biến đổi, tương ứng với sản lượng hàng hóa. ([Trở lại mục chính](#))



4. Phân tích khu vực cảng phía Bắc

a. Đặc điểm tự nhiên

Hoạt động khai thác cảng tại phía Bắc hiện tại tập trung tại hai khu vực chính là Hải Phòng và Quảng Ninh. Trong đó, khu vực Hải Phòng chia làm hai khu vực lớn khu Chùa Vẽ và Đình Vũ lần lượt nằm trên thượng lưu và hạ lưu sông Cấm.

Khu vực cảng Chùa Vẽ và Đình Vũ, thuộc thủy lưu sông Cấm, thường xuyên gặp khó khăn vì lượng phù sa bồi lắng cao. Thủy lộ từ biển vào cảng mỗi năm bị 2.5 triệu đến 3 triệu tấn mét khối trầm tích lấp đầy nên cần phải thường xuyên nạo vét luồng sông nhằm đảm bảo độ sâu tiếp nhận các tàu có trọng tải lớn. Công việc nạo vét luồng sông thường diễn ra hằng năm với độ sâu duy trì ít nhất là 5.5 mét. Mức độ bồi lắng cao ngoài ra còn dẫn đến khó khăn khi độ sâu luồng công bố thường xuyên bị thay đổi. Điều này là mối lo đối với tất cả các doanh nghiệp cảng trong khâu marketing, bán hàng, và còn gây ảnh hưởng đến lịch trình xuất nhập cảng của hãng tàu. Với độ sâu luồng sông được duy trì từ 5.5 – 6.5 mét, các cảng khu vực Chùa Vẽ và Đình Vũ lần lượt có thể tiếp nhận tàu có tải trọng 10,000 DWT và 20,000 DWT cập bến làm hàng, trong điều kiện có tàu lai dắt vào cảng.

Khu vực cảng Quảng Ninh, thuộc luồng Hòn Gai (Quảng Ninh), nơi có nhiều vịnh nước sâu được bao kín bởi các hòn đảo nhỏ nằm sát đất liền, kín gió, có độ sâu luồng đến 10 mét có cho phép tàu có tải trọng tối đa 50,000 DWT ra vào. Đồng thời, tình trạng bồi lắng ở khu vực này không đáng kể, do đó giảm thiểu được chi phí nạo vét luồng và thuận lợi cho tàu tải trọng lớn vào luồng.

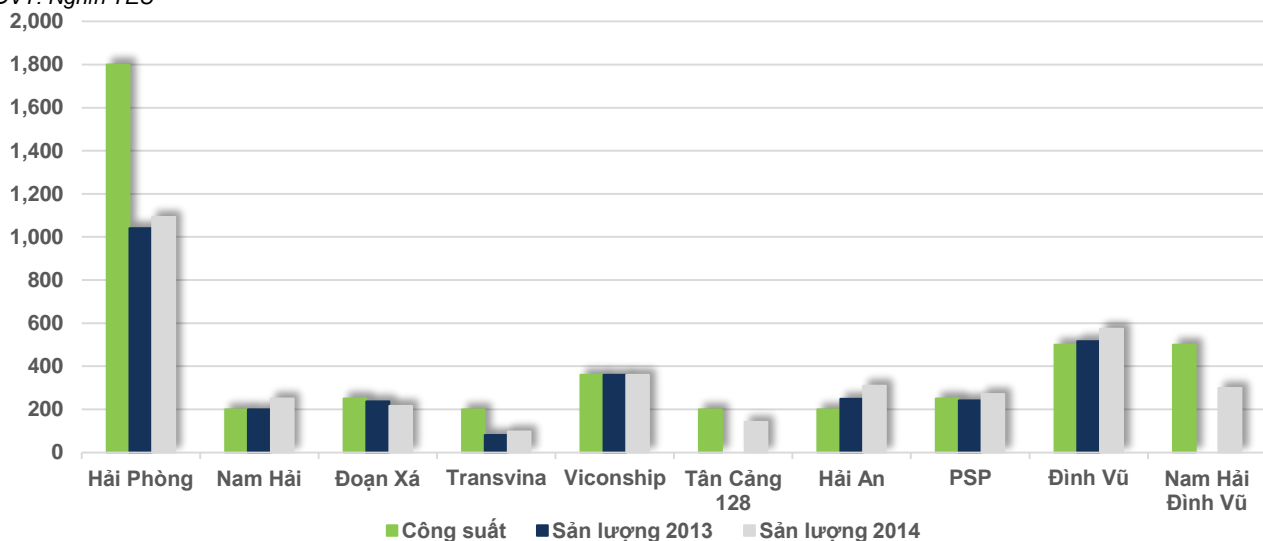
Thông số chi tiết một số cảng lớn trong khu vực phía Bắc

Khu vực cảng	Tên cảng	Tên luồng	Độ sâu luồng	Số cầu	Chiều dài	Tải trọng
Chùa Vẽ	Nam Hải	Sông Cấm	-5.5 m	01	144.0 m	10,000 DWT
	Đoạn Xá	Sông Cấm	-5.5 m	01	210.0 m	10,000 DWT
	Transvina	Sông Cấm	-5.5 m	01	169.0 m	10,000 DWT
	Green Port	Sông Cấm	-5.5 m	02	303.5 m	10,000 DWT
	Chùa Vẽ	Sông Cấm	-5.5 m	05	880.0 m	10,000 DWT
	Tân Cảng 128	Sông Cấm	-5.5 m	01	225.0 m	10,000 DWT
	Hải An	Sông Cấm	-5.5 m	01	150.0 m	20,000 DWT
Đình Vũ	Tân Cảng 189	Bạch Đằng	-7.0 m	01	160.0 m	10,000 DWT
	PTSC Đình Vũ	Bạch Đằng	-7.0 m	01	250.0 m	20,000 DWT
	Đình Vũ	Bạch Đằng	-7.0 m	02	427.0 m	20,000 DWT
	Tân Vũ	Bạch Đằng	-7.0 m	05	955.0 m	20,000 DWT
	Nam Hải Đình Vũ	Bạch Đằng	-7.0 m	02	455.0 m	30,000 DWT
Quảng Ninh	Cái Lân	Hòn Gai – Cái Lân	-10.0 m	03	600.0 m	50,000 DWT
	CICT	Hòn Gai – Cái Lân	-10.0 m	03	594.0 m	50,000 DWT

Nguồn: Cục Hàng Hải Việt Nam và FPTSS tổng hợp

b. Tình hình hoạt động cảng biển khu vực Hải Phòng

ĐVT: Nghìn TEU



Nguồn: Hiệp hội cảng biển và FPTSS tổng hợp

Hệ thống cảng khu vực Hải Phòng nằm dọc theo sông Cấm được chia làm hai đoạn lớn, đoạn luồng Sông Cấm ở thượng lưu và đoạn luồng Bạch Đằng ở hạ lưu lần lượt có khả năng tiếp nhận được tàu có tải trọng 10,000 DWT và 20,000 DWT. Riêng đoạn hạ lưu sông Cấm gần với cửa biển Nam Triệu có luồng nước sâu hơn nên có thể tiếp nhận tàu tải trọng lên đến 30,000 DWT. Khu vực này hiện tại có cảng Nam Hải Đình Vũ đang hoạt động và dự án cảng VIP – Green Port đang xây dựng. Đối với khả năng tiếp nhận các cỡ tàu này, hệ thống cảng biển Hải Phòng chỉ có thể tiếp nhận các tàu feeder, do đó khi tàu nhận hàng và rời cảng sẽ đi đến các cảng trung gian trong khu vực Nội Á, đưa lên tàu mẹ để vận tải viễn dương. Hệ thống cơ sở hạ tầng đường dẫn đến khu cảng Hải Phòng phát triển tương đối hoàn thiện so với các khu vực cảng biển khác trong nước. Do các cảng tại đây đã được phát triển từ rất sớm và mức độ tập trung cao nên hiệu quả kinh tế khi xây dựng các dự án đường dẫn đến cảng cao hơn so với việc từng cảng phân tán nhiều khu vực.

Hải Phòng là khu vực cảng mang tính chất đặc thù so với cả nước, ước tính toàn khu vực có tổng cộng hơn 60 cầu cảng lớn nhỏ kéo dài gần 10km dọc theo sông Cấm. Tuy nhiên, hệ thống cảng Hải Phòng lại được điều hành bởi nhiều nhà khai thác cảng khác nhau như Vinalines, Tân Cảng Sài Gòn, Cảng Hải Phòng, Gemadept, Viconship, PetroVietNam,... Điều kiện tự nhiên và vị trí khá tương đồng, cùng thị trường hàng hóa, trong khi nhiều nhà khai thác đã dẫn đến sự cạnh tranh về giá trở nên gay gắt. Cho nên, hướng phát triển mở rộng thị trường, trong khi vẫn giữ nguyên mục tiêu lợi nhuận, là phát triển hệ thống công nghệ thông tin quản lý hàng hóa xuất nhập cảng, phát triển hậu phương cảng bằng hệ thống kho bãi vệ tinh vươn dài đến các khu công nghiệp xung quanh.

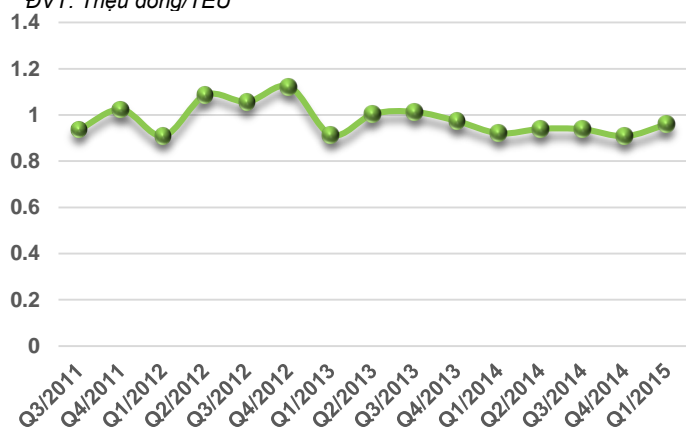
Vị trí các cảng tại khu vực Hải Phòng



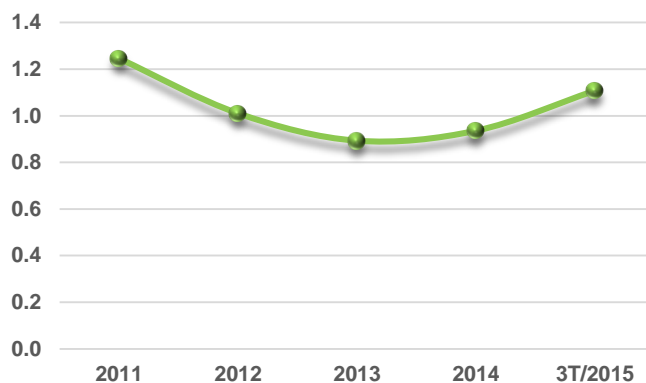
Tình hình cạnh tranh và cước phí cảng biển tại khu vực Hải Phòng

Bình quân phí dịch vụ Cảng Đình Vũ

ĐVT: Triệu đồng/TEU



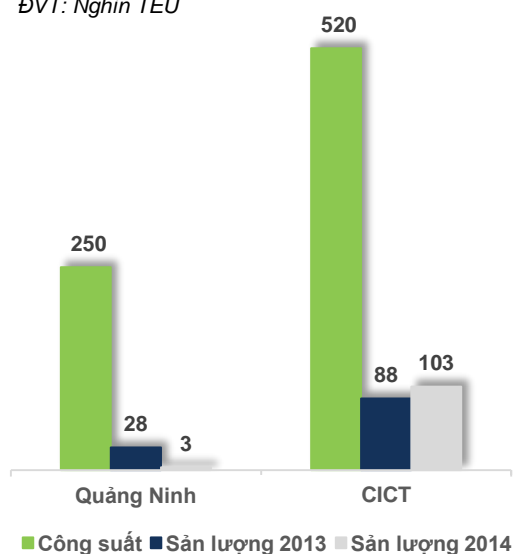
Bình quân phí dịch vụ cảng Hải An



Nguồn: Dữ liệu doanh nghiệp và FPTSS tổng hợp

c. Tình hình hoạt động cảng biển khu vực Quảng Ninh

ĐVT: Nghìn TEU



Nguồn: Hiệp hội cảng biển và FPTS tổng hợp

Hiện tại bao gồm hai cảng lớn khu cảng do cảng Quảng Ninh và liên doanh CICT. Trong đó, cảng Quảng Ninh được thiết kế khai thác cả hàng rời và hàng hóa container, hàng rời bao gồm các mặt hàng nông sản, dăm gỗ, đá vôi. Liên doanh CICT hoạt động hiệu quả hơn khi phát triển theo hướng khai thác các tuyến hàng hóa container. Cả hai cảng trong khu vực đều bắt đầu hoạt động từ năm 2012. Đến hiện tại hai cảng đều trong tình trạng dư thừa công suất khá cao, năm 2014 sản lượng hàng hóa container thông qua hai cảng Quảng Ninh và CICT lần lượt là 3 nghìn TEU và 103 nghìn TEU.

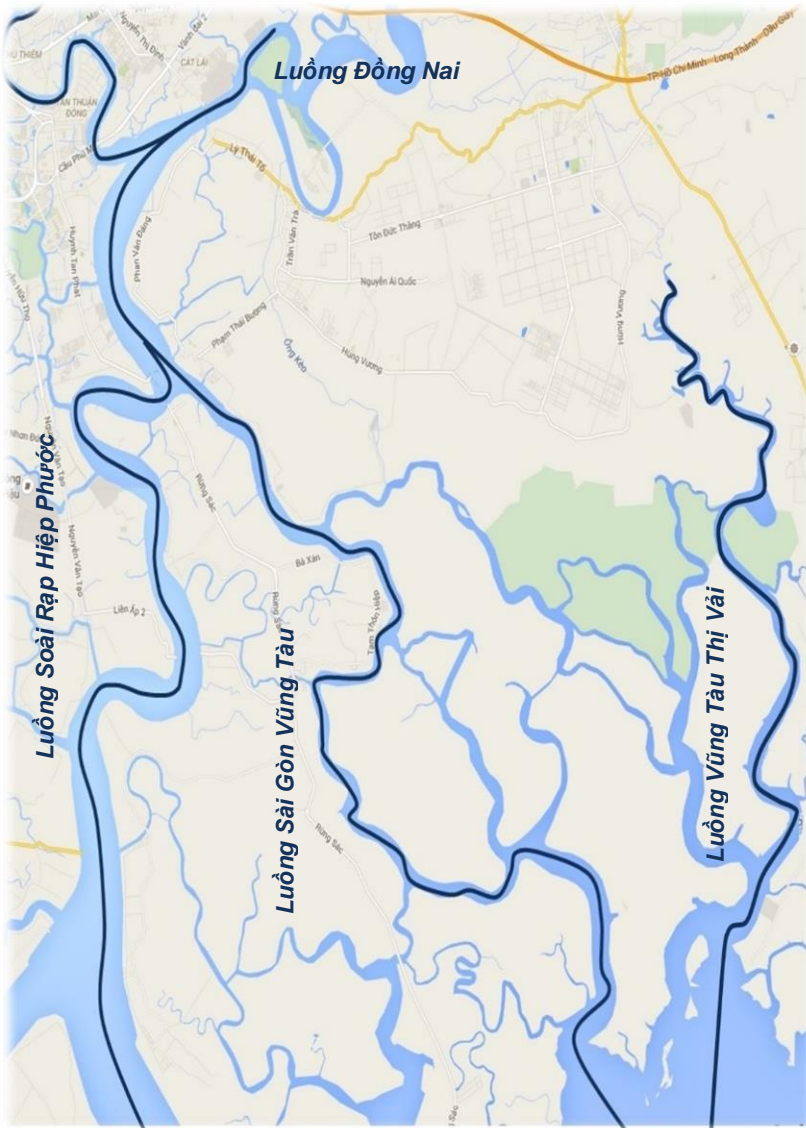
Vị trí của khu vực cảng tại Quảng Ninh tuy có thuận lợi hơn về luồng lạch so với khu vực Hải Phòng, tuy nhiên vị trí cảng không thuận lợi cho chiều hàng xuất do cách xa với trung tâm Hà Nội. Tuyến vận tải đường bộ từ Hà Nội đến khu cảng Quảng Ninh khoảng 140 km, trong khi tuyến đường từ Hà Nội đến khu cảng Hải Phòng chỉ khoảng 100 km. Do đó, hiện tại luôn có sự chênh lệch cao giữa khai thác hàng xuất và hàng nhập. Cụ thể, trong năm 2014, sản lượng hàng xuất khẩu đạt 1.87 triệu tấn (-36 %YoY), trong khi sản lượng hàng nhập khẩu đạt 3.27 triệu tấn (+24 %YoY).

Mức độ cạnh tranh tại khu vực Quảng Ninh giữa công ty Cảng Quảng Ninh và CICT hiện tại đã có sự điều hòa hơn trước, khi hai công ty bắt đầu phối hợp trong việc điều hành khai thác cảng. Cảng Quảng Ninh có xu hướng khai thác hàng rời, hàng hóa nội địa như than, xi măng để phục vụ nhu cầu lưu thông hàng hóa tại địa phương. Trong khi, cảng CICT vẫn chú trọng hướng khai thác hàng container. Đồng thời, cả hai cảng cũng hợp tác khai thác cầu cảng chung trong trường hợp tàu đến làm hàng cùng lúc. [\(Trở lại mục chính\)](#)

5. Phân tích khu vực cảng phía Nam

a. Đặc điểm tự nhiên

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



Luồng sông Sài Gòn – Vũng Tàu: Độ sâu luồng 8.5 mét, có khả năng tiếp nhận tàu tải trọng đến 36,000 DWT. Sông Lòng Tàu có đặc điểm ngoằn ngoèo và hẹp, tuy nhiên ít có hiện tượng cát lấp cho nên luồng sông sâu, trung bình khoảng 15 mét.

Luồng sông Soài Rạp – Hiệp Phước: sau khi nạo vét có độ sâu 9.5 mét, tiếp nhận được tàu tải trọng lên đến 50,000 DWT. Trong tương lai, luồng sông này sẽ tiếp tục được nạo vét đến 12 mét, tiếp nhận được tàu tải trọng 70,000 DWT. Luồng sông Soài Rạp Hiệp Phước có chiều rộng khoảng từ 150 – 200 mét, rộng hơn so với luồng Sài Gòn – Vũng Tàu. Đồng thời, quảng đường vận chuyển từ phao số “0” vào khu vực TP. Hồ Chí Minh bằng luồng Soài Rạp ngắn hơn so với luồng Lòng Tàu.

Luồng sông Đồng Nai: có độ sâu 8.5 mét, tiếp nhận được tàu tải trọng lên đến 36,000 DWT.

Luồng sông Vũng Tàu – Thị Vải: được chia làm 3 đoạn với độ sâu tăng dần về hạ nguồn. Độ sâu 7.2 mét, 12.0 mét và 14.0 mét lần lượt tiếp nhận được tàu tải trọng lên đến 80,000 DWT, 110,000 DWT và 160,000 DWT. Luồng sông Vũng Tàu – Thị Vải được quy hoạch để xây dựng các cảng nước sâu do đặc điểm luồng sâu và ít chịu sa bồi có khả năng tiếp nhận tàu mẹ tải trọng lớn.

Thông số chi tiết một số cảng trong khu vực TP. Hồ Chí Minh – Vũng Tàu

Luồng sông	Tên cảng	Độ sâu luồng	Số cầu	Chiều dài	Tải trọng
Sài Gòn – Vũng Tàu	Sài Gòn	8.5	19	2523	32,000 DWT
	VICT	8.5	4	678	25,000 DWT
	Bến Nghé	8.5	3	728	36,000 DWT
	Rau Quả	8.5	1	222	20,000 DWT
	Bông Sen	8.5	2	275	36,000 DWT
Đồng Nai	Tân Cảng Cát Lái	8.5	8	1500	36,000 DWT
	Phú Hữu	8.5	2	320	36,000 DWT
	Đồng Nai	4.0	4	214	5,000 DWT
Soài Rạp – Hiệp Phước	Sài Gòn Hiệp Phước	9.5	3	800	50,000 DWT
	Tân Cảng Hiệp Phước	9.5	2	444	50,000 DWT
	SPCT	9.5	3	500	50,000 DWT

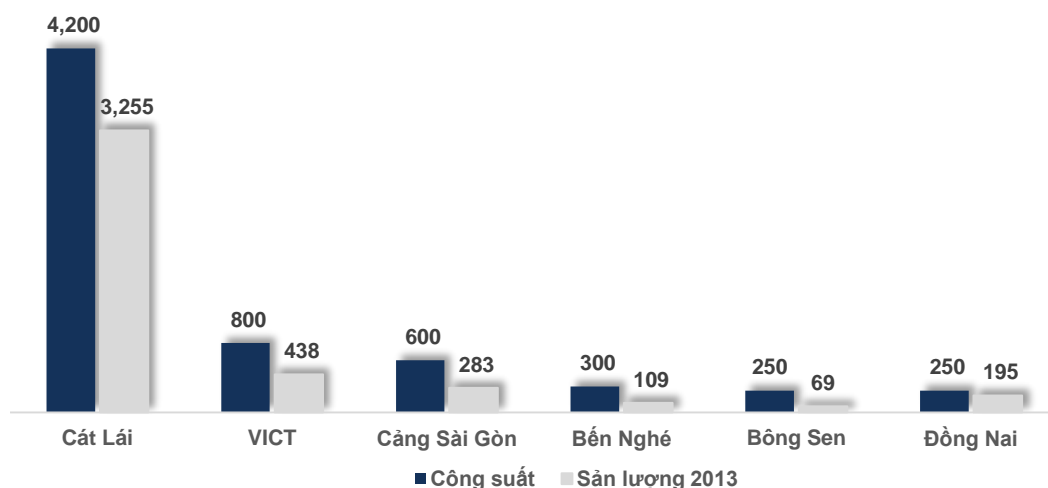
Vũng Tàu – Thị Vải	CMIT	14.0	2	600	160,000 DWT
	CMICT	14.0	2	600	160,000 DWT
	TCIT	12.0	2	590	110,000 DWT
	TCCT	12.0	1	300	110,000 DWT
	SP – PSA	12.0	2	600	110,000 DWT
	SITV	7.2	3	730	80,000 DWT

Nguồn: Cục hàng hải Việt Nam và FPTs tổng hợp

b. Tình hình khai thác cảng biển khu vực TP. Hồ Chí Minh

Tình hình khai thác cảng biển tại TP. Hồ Chí Minh

ĐVT: Nghìn TEU



Nguồn: Hiệp hội cảng biển Việt Nam và FPTs tổng hợp

Khu vực cảng Cát Lái, Phú Hữu

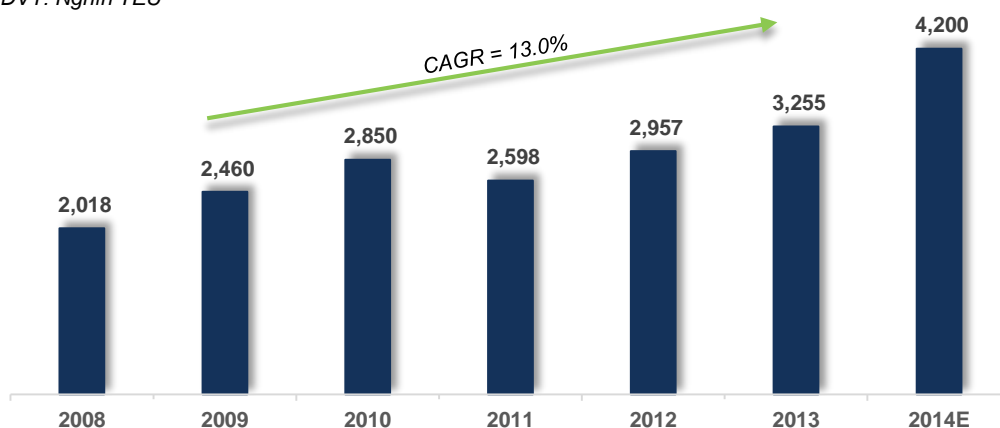
Cảng Cát Lái, trực thuộc luồng sông Đồng Nai, được điều hành bởi Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn. Trong hiện tại, cảng Cát Lái là nơi hoạt động khai thác cảng diễn ra tập nập nhất trong cả khu vực cũng như cả nước. Lưu lượng hàng container thông qua cảng liên tục dẫn đầu cả nước qua các năm đạt mốc 4,200 nghìn TEU trong năm 2014, chiếm gần 40% sản lượng hàng hóa thông qua cả nước. Tốc độ tăng trưởng hàng hóa container thông qua trung bình đạt 13% trong giai đoạn 2008 – 2014.

Hiện tại, cảng Cát Lái đã hoạt động hết công suất và tình trạng ùn tắc thường diễn ra vào các mùa cao điểm hàng hóa xuất nhập khẩu như quý 3, quý 4 của năm. Hàng hóa thông qua cảng bao gồm nhiều mặt hàng như nông sản, thủy sản từ vùng Đồng bằng Sông Cửu Long và các mặt hàng công nghiệp, sắt thép, dệt may đến từ các khu công nghiệp vùng Đông Nam Bộ. Do đặc điểm của luồng sông tại cảng Cát Lái chỉ cho phép các tàu feeder ra vào, do đó hàng hóa sau khi rời cảng sẽ được đưa đến các cảng trung chuyển tập trung trong khu vực Nội Á để chuyển sang tàu mẹ vận tải viễn dương sang Châu Âu, Bắc Mỹ. Một số cảng trung chuyển tập trung trong khu vực Nội Á như cảng Singapore, HongKong, Thượng Hải, Busan, Ninh Ba....

Ngoài vị trí thuận lợi gần các khu công nghiệp trọng điểm, lưu lượng hàng hóa dồi dào và đặc điểm luồng lạch ít trở ngại, Cảng Cát Lái có thể thu hút được các hãng tàu ra vào làm hàng do ứng dụng hệ thống phần mềm tiên tiến giúp quản lý toàn bộ các container của hãng tàu ra vào cảng. Điều này làm gia tăng hiệu quả khai thác hàng hóa, tiết kiệm chi phí, thời gian và đảm bảo cho hàng hóa của hãng tàu. Đây là điểm mấu chốt quyết định đến sự khác biệt trong chất lượng cung cấp dịch vụ cảng cho các hãng tàu, yêu cầu cần có đội ngũ nhân viên điều phối trình độ cao.

Lưu lượng hàng Container thông qua cảng Cát Lái

ĐVT: Nghìn TEU



Nguồn: Hiệp hội cảng biển Việt Nam và FPTTS tổng hợp

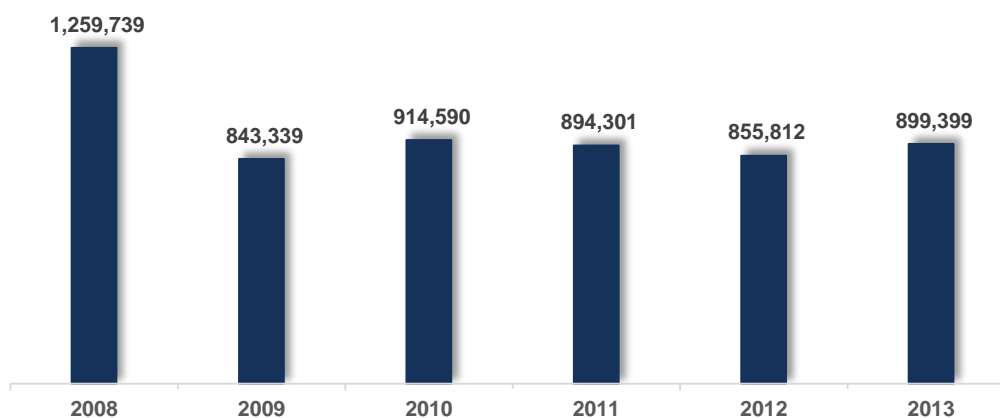
Nhu cầu lưu thông hàng hóa ngày càng tăng trong khi cảng Cát Lái đã khai thác hết toàn bộ công suất, do đó Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn đang thực hiện hàng loạt các phương án nhằm giải quyết nhu cầu lưu chuyển hàng hóa gia tăng trong năm 2015. **Thứ nhất**, phát triển hệ thống bãi container rỗng (Depot) làm vệ tinh cho cảng và xung quanh các khu công nghiệp như Depot Mỹ Thủy, Depot Tân Cảng – Suối Tiên, Depot Tân Cảng – Hiệp Lực sau đó điều chuyển các container rỗng ra các khu vực này nhằm giảm tải cho bãi trong cảng Cát Lái. **Thứ hai**, hợp tác mở rộng sang cảng Phú Hữu bên cạnh nhằm gia tăng năng lực khai thác cảng trên luồng Đồng Nai. **Thứ ba**, xây dựng cảng Tân Cảng Hiệp Phước trên luồng Soài Rạp nhằm chuyển một phần hàng hóa từ Cát Lái và đồng thời đón nhận lượng hàng từ khu vực luồng Sài Gòn – Vũng Tàu khi tương lai các cảng trong khu vực này phải thực hiện di dời.

Tuy nhiên, cơ sở hạ tầng hỗ trợ cho việc luân chuyển hàng hóa đến các khu cảng Phú Hữu, Hiệp Phước còn chưa phát triển dẫn đến công tác dịch chuyển hàng hóa còn gặp nhiều khó khăn. Điều này là do có sự không đồng bộ nhất quán giữa kế hoạch xây dựng cảng biển và hệ thống cơ sở hạ tầng hỗ trợ. Vấn đề này nhìn ở một khía cạnh khác xuất phát từ nguyên nhân quy hoạch hệ thống cảng biển thiếu tập trung, gây ra áp lực lớn lên việc đầu tư cơ sở hạ tầng hỗ trợ cảng.

Khu vực cảng Sài Gòn

Lưu lượng hàng thông qua hệ thống cảng luồng Sài Gòn - Vũng Tàu

ĐVT: Nghìn TEU



Nguồn: Hiệp hội cảng biển Việt Nam và FPTTS tổng hợp

Hệ thống cảng Sài Gòn thuộc luồng sông Sài Gòn – Vũng Tàu có thể tiếp nhận được tàu có tải trọng 36,000 DWT. Đây là hệ thống cảng có lịch sử hoạt động lâu đời nhất trong khu vực miền Nam, và nằm sâu trong nội ô thành phố. Do kế hoạch di dời hệ thống cảng tại khu vực này của Bộ GTVT từ năm 2005, nên hệ thống cảng tại khu vực này không được các chủ đầu tư mở rộng và sản lượng hàng hóa thông qua cảng có xu hướng giảm dần. Năm 2013, sản lượng hàng hóa container thông qua đạt 899 nghìn TEU, chiếm tỷ trọng 10.21% trong cả nước.

Kế hoạch di dời các cảng thuộc luồng sông Sài Gòn – Vũng Tàu:

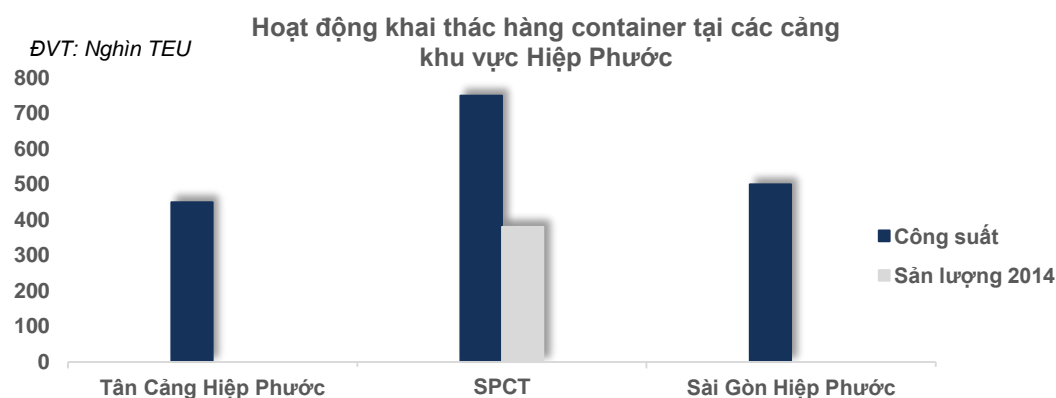
Tên cảng	Kế hoạch di dời
Tân Cảng Sài Gòn	Đã dời về Cát Lái và Cái Mép
Cảng Sài Gòn: Nhà Rồng – Khánh Hội	Chuyển đổi công năng, di dời về Hiệp Phước và Cái Mép
Cảng Sài Gòn: Tân Thuận	Chỉ được nâng cấp, không mở rộng
Tân Thuận Đông	Di dời
Bến Nghé	Chưa có quy định
VICT	Chưa có quy định
Rau Quả	Chuyển đổi công năng
Bông Sen	Chưa có quy định

Nguồn: Quyết định quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển Đông Nam Bộ của Bộ GTVT

Theo quyết định quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển Đông Nam Bộ năm 2005, kế hoạch di dời các cảng trong khu vực luồng sông Sài Gòn bao gồm Tân Cảng Sài Gòn, Công ty TNHH MTV Cảng Sài Gòn, CTCP Dịch vụ Vận tải Sài Gòn và CTCP Cảng Rau Quả. Đến thời điểm hiện tại chỉ có duy nhất cảng Tân Cảng đã thực hiện di dời ra cảng Cát Lái vào năm 2008. Các cảng Nhà Rồng – Khánh Hội, Tân Thuận Đông, Rau Quả bắt buộc phải lựa chọn hai phương án di dời hoặc chuyển đổi công năng tại khu đất cảng phù hợp theo quy hoạch phát triển của UBND TP. Hồ Chí Minh. Tuy nhiên, số tiền thu được từ bán đất cảng sau khi trừ đi các chi phí phải nộp lại ngân sách và các rắc rối khác trong quy hoạch hướng phát triển tiếp theo cho nên các nhà đầu tư cảng tại khu vực này vẫn chậm chạp trong việc thực hiện di dời. Các cảng khác còn lại trong khu vực như Bến Nghé, VICT, Bông Sen vẫn chưa có kế hoạch di dời cụ thể do những vấn đề chưa thống nhất giữa phát triển kinh tế TP. Hồ Chí Minh và tổng thể cả nước.

Đến năm 2020, nếu việc di dời các cảng được hoàn thành, tổng nguồn cung năng lực khai thác cảng biển tại miền Nam sẽ giảm hơn 1,850 nghìn TEU trong tổng nguồn cung hiện tại ước khoảng 13,750 nghìn TEU. Điều này góp phần làm giảm đi mức chênh lệch cung cầu năng lực khai thác cảng biển vốn dĩ đang trầm trọng trong khu vực miền Nam.

Khu vực cảng Hiệp Phước



Nguồn: Hiệp hội cảng biển Việt Nam và FPTTS tổng hợp



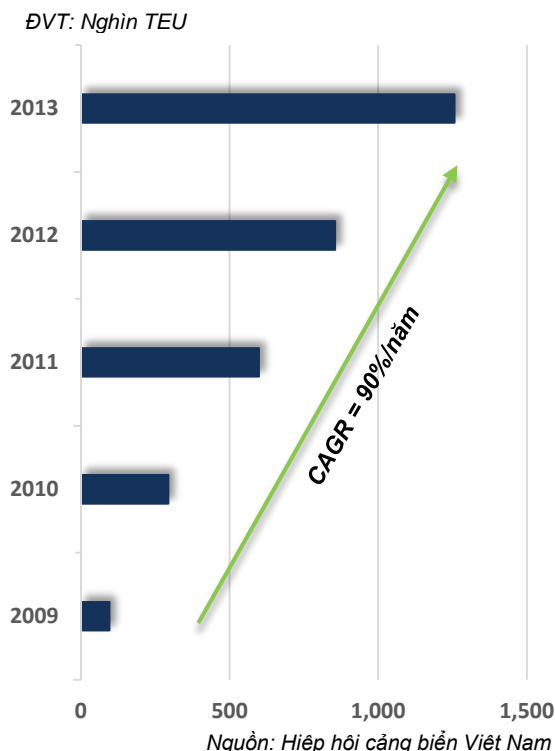
Hệ thống cảng Hiệp Phước bao gồm các cảng Tân Cảng Hiệp Phước, SPCT, Sài Gòn Hiệp Phước nằm trên luồng sông Soài Rạp – Hiệp Phước có độ sâu 9.5 mét, tiếp nhận được tàu có tải trọng đến 50,000 DWT. Luồng sông Soài Rạp – Hiệp Phước là luồng sông mới, trước đây luồng sông tuy rộng nhưng cạn do mức độ cát bồi khá cao nên tàu lớn không thể sử dụng để đi vào TP. Hồ Chí Minh thay vào đó sử dụng luồng Lòng Tàu. Đến năm 2013, UBND TP. Hồ Chí Minh bắt đầu thực hiện dự án nạo vét luồng Soài Rạp và hoàn thành trong 2014, nhằm đẩy mạnh phát triển hệ thống cảng tại Hiệp Phước, đón luồng hàng di dời từ cảng Sài Gòn và giảm tải cho cảng Cát Lái.

Được quy hoạch với vai trò tương tự như cảng Cát Lái, hệ thống cảng Hiệp Phước được định hướng trở thành cửa ngõ xuất nhập hàng hóa cho các khu công nghiệp tại khu vực Đông Nam Bộ và hàng hóa nông sản đến từ đồng bằng sông Cửu Long. Tuy nhiên, khó khăn lớn hiện tại của các cảng tại đây cũng tương tự như tình trạng của cảng Phú Hữu, hệ thống cảng Cái Mép – Thị Vải. Hệ thống cơ sở hạ tầng hỗ trợ đến cảng chưa phát triển đồng bộ so với tiến độ thực hiện đầu tư xây dựng cảng.

Tuyến đường Bắc Nam nối từ đường Nguyễn Văn Linh đến cụm cảng Hiệp Phước chỉ bước đầu được phát triển thêm song hành với đường Nguyễn Văn Tạo. Tuyến đường trục Bắc – Nam sẽ được đầu tư hoàn chỉnh cho 8 làn xe với lộ giới 60m và tổng chiều dài tuyến là 34km nhằm đáp ứng lưu lượng xe vận tải hàng hóa đi và đến cụm cảng Hiệp Phước. Tuy nhiên, đoạn đường D3 dài hơn 2 km dẫn vào cảng Sài Gòn Hiệp Phước vẫn chưa hoàn thành, do đó hàng hóa đến cảng hoàn toàn chỉ vận tải bằng sà lan qua đường thủy.

Tổng chiều dài tuyến đường khoảng 2,370 m cho bốn làn xe, với điểm đầu nối vào đường số 11 hiện hữu (cách Rạch Rệp khoảng 150 m); điểm cuối giáp Rạch Sóc Vàm (ranh dự án Khu công nghiệp Hiệp Phước). Dự án sẽ xây mới hai cầu Rạch Rệp II (dài 300 m) và Mương Lớn II (273 m). Tổng mức đầu tư giai đoạn 1 hơn 293 tỉ đồng, thực hiện từ năm 2015 đến năm 2016 và do Công ty TNHH Đầu tư Phát triển Đô thị Ngọc Viễn Đông làm chủ đầu tư. Cảng Sài Gòn - Hiệp Phước được xây dựng từ nhiều năm qua nhằm phục vụ di dời cụm cảng Sài Gòn ở quận 4 nhưng tới nay vẫn chưa có đường vào.

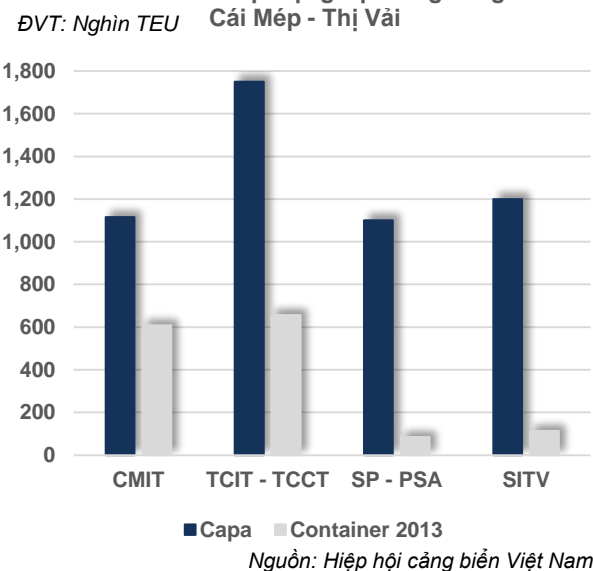
Cảng SPCT, liên doanh giữa tập đoàn DB World và KCN Tân Thuận, là cảng hoạt động sớm nhất tại khu vực này từ năm 2009, hiện tại hoạt động với lượng hàng container thông qua cao nhất. Cả hai cảng Tân Cảng Hiệp Phước và Sài Gòn Hiệp Phước chỉ vừa mới hoàn thành một phần cơ sở hạ tầng bãi, cầu cảng trong năm 2014 và chủ yếu còn khai thác hàng rời. Từ ban đầu, do nhận thấy tình hình cơ sở hạ tầng dẫn đến cảng không tốt, SPCT đã chủ động kết hợp với các ICD (Phước Long, Sotrans, Transimex,...) trong TP. Hồ Chí Minh, trung chuyển hàng từ ICD ra cảng bằng sà lan theo đường thủy. Điều này, trong giai đoạn ban đầu hoạt động, đã giúp SPCT duy trì được lượng hàng thông qua cảng.

c. Tình hình khai thác cảng biển khu vực Cái Mép Thị Vải
Lưu thông hàng container qua hệ thống cảng Cái Mép - Thị Vải


Hệ thống cảng nước sâu Cái Mép được chia làm 3 đoạn lớn với độ sâu luồng nước khác nhau. **Đoạn 1 là đoạn hạ nguồn sông Thị Vải** bao gồm các cảng SSIT, CMIT – CMICT có độ sâu 14 mét, có thể tiếp nhận tàu tải trọng tối đa 160,000 DWT. **Đoạn 2** bao gồm các cảng container TCIT, TCCT, SP – PSA và cảng hàng rời Interflour, Cảng Tổng hợp Thị Vải có độ sâu luồng 12 mét, tiếp nhận được tàu có tải trọng 110,000 DWT. **Đoạn 3 thượng nguồn sông Thị Vải** bao gồm cảng container SITV và một số dự án cảng hàng rời khác. Hệ thống các cảng trong đoạn 1 và đoạn 2 được xem là các cảng nước sâu có khả năng tiếp nhận tàu mẹ tải trọng trên 100,000 DWT, các tàu này sau khi nhận hàng có thể vận tải viễn dương đến trực tiếp các nước Bắc Mỹ, Châu Âu mà không cần phải trung chuyển qua một cảng trung gian trong Nội Á.

Mặc dù, Cái Mép – Thị Vải là một hệ thống cảng nước sâu duy nhất của cả nước trong hiện tại có thể đón tàu tải trọng đến 160,000 DWT, nhưng sản lượng hàng hóa thông qua các cảng này vẫn rất khiêm tốn. Năm 2013, tổng sản lượng hàng hóa container thông qua hệ thống cảng này đạt 1,257 nghìn TEU chỉ chiếm tỷ trọng 14.3% trong tổng lượng hàng hóa container cả nước, trong khi tổng công suất của hệ thống cảng này tại thời điểm 2013 ước khoảng 5,200 nghìn TEU. Hàng hóa thông qua cảng đến từ các KCN Phú Mỹ, Mỹ Xuân trong khu vực Thị Vải và các khu công nghiệp tại Long Thành, Biên Hòa, Đồng Nai, Bình Dương,...

Hiện tại, trên toàn hệ thống cảng Cái Mép – Thị Vải có khoảng hơn 6 cảng khai thác hàng container và 5 cảng khai thác hàng rời. Tuy nhiên, hàng hóa chỉ chủ yếu tập trung vào một số cảng như CMIT, TCIT – TCCT, SP – PSA, SITV, lượng hàng hóa thông qua các cảng này chiếm đến hơn 95% lưu lượng hàng thông qua cả khu vực. Riêng hàng container, hiện tại chỉ có hai cảng CMIT và TCIT – TCCT khai thác gần như toàn bộ hàng container cả khu vực Thị Vải. Các cảng SP – PSA và SITV sau một thời gian khai thác hàng container liên tục giảm đã chuyển sang khai thác hàng rời, tuy nhiên cũng chỉ khai thác cầm chừng ở mức 7 – 10% công suất.

Tình hình hoạt động hệ thống cảng

Hoạt động của một số cảng tiêu biểu

Cảng biển	Công suất	Sản lượng 2013	Chủ đầu tư
CMIT	1,115	609 nghìn TEU / 7,312 nghìn Tấn	Vinalines, Cảng Sài Gòn, APM Terminals
TCIT - TCCT	1,750	657 nghìn TEU / 7,732 nghìn Tấn	Tân Cảng Sài Gòn, Wanhai, MOL, Hanjin
SP - PSA	1,100	3 nghìn TEU / 984 nghìn Tấn	Vinalines, Cảng Sài Gòn, PSA Singapore
SITV	1,200	0 nghìn TEU / 1,355 nghìn Tấn	Hutchison Port Holdings

Nguồn: FPTs tổng hợp

Một số dự án đang xây dựng trong hệ thống Cái Mép – Thị Vải

Trong khu vực cho đến nay đang có hai dự án cảng container lớn đã được đưa vào xây dựng là Cảng SSIT, cảng Phước An và cảng Gemalink:

Cảng SSIT là liên doanh khai thác cảng của CSG tại khu vực Cái Mép – Thị Vải, cùng với hai nhà đầu tư Vinalines và SSA Holdings. Cảng SSIT bắt đầu được quy hoạch từ năm 2011 với vị thế là một cảng nước sâu khai thác nguồn hàng hóa tại khu vực Đồng Nam Bộ và Đồng bằng Sông Cửu Long. Vị trí cảng SSIT cách phía Nam TP. Hồ Chí Minh 85 km về phía Nam, và cách biển Đông 8km. Cảng SSIT thuộc đoạn 1, khu vực hạ nguồn sông Thị Vải, luồng sông tại đây có độ sâu 14 mét, có thể tiếp nhận các tàu mẹ tải trọng lên đến 160,000 DWT. Cảng được thiết kế với công suất hàng hóa thông qua tối đa đạt 1.2 triệu TEU/năm. Cùng trong khu vực hạ nguồn sông Thị Vải, một số cảng biển khác đang hoạt động như cảng CMIT – CMICT và dự án cảng Gemalink. Hiện tại, cảng vẫn đang trong quá trình xây dựng và dự kiến sẽ đưa vào hoạt động trong hai quý cuối năm 2016.

Cảng Phước An đã được khởi công xây dựng phân kỳ 1 trong năm 2014 với một bến container dài 335 mét có công suất 140,000 TEU/năm. Toàn bộ dự án có 5 phân kỳ, tổng chiều dài bến sau khi hoàn thành dài 3,050 mét, công suất 250,000,000 TEU/năm hàng container và 6.5 triệu tấn/năm hàng rời. Về đặc điểm tự nhiên, vị trí cảng Phước An thuộc đoạn 3 thượng lưu sông Thị Vải có độ sâu luồng 7.2 mét do đó, có khả năng tiếp nhận tàu tải trọng tối đa 80,000 DWT.

Dự án cảng Gemalink được khởi công từ năm 2011, tuy nhiên do nhận định thị trường khai thác cảng container tại khu vực chưa thuận lợi nên chủ đầu tư Gemadept đã chủ động giãn tiến độ dự án và dự định sẽ tái khởi động vào năm 2017. Dự án có tổng cộng 5 bến tàu dài 1,520 mét, 3 bến tàu mẹ và 2 bến tàu feeder, công suất 2.4 triệu TEU/năm. Vị trí cảng Gemalink nằm ngoài cùng của đoạn 1 hạ lưu sông Thị Vải có độ sâu luồng đến 14 mét, tiếp nhận được tàu tải trọng 160,000 DWT. ([Trở lại mục chính](#))

6. Chính sách "Bầu trời mở ASEAN"

Chính sách "Bầu trời mở ASEAN" là Hiệp định tự do thương mại được các Bộ trưởng Bộ GTVT các nước ASEAN ký kết tại Myanmar năm 2003. Theo đó, các nước ASEAN sẽ đồng ý thực hiện cả 5 quyền không giới hạn tại bất cứ sân bay nào trong ASEAN vào năm 2015, không hạn chế về mức giá vé, tần suất và loại máy bay. 5 quyền đó bao gồm:

- Quyền 1 là hàng không nước này được bay qua không phận nước khác.
- Quyền 2 là được dừng ở sân bay của một nước để tiếp nhiên liệu và cung ứng khi cần.
- Quyền 3 và quyền 4 là hàng không nước chủ nhà được chở khách sang một nước khác và chở khách ngược về.
- Quyền 5 là hàng không nước chủ nhà được chở khách sang nước A, nhưng được quá cảnh và đón khách tại nước B và chở đến A và chiều ngược lại.

7. Tổng hợp các hiệp định tự do thương mại song phương và đa phương

Hiệp định AFTA

Trở thành thành viên của ASEAN từ năm 1995, bắt đầu thực hiện Hiệp định ưu đãi thuế quan có hiệu lực chung (CEPT) nhằm thiết lập AFTA từ năm 1996 nhưng Việt Nam chỉ thực sự cắt giảm thuế quan từ năm 1999 khi nhóm các mặt hàng đầu tiên từ Danh mục loại trừ tạm thời (TEL) được chuyển vào cắt giảm thuế quan theo CEPT. Theo quy định của Hiệp định CEPT, các mặt hàng của Việt Nam được chia thành 2 nhóm chính:

Nhóm các mặt hàng cắt giảm và xóa bỏ thuế quan: chiếm hầu hết các mặt hàng, có lộ trình giảm thuế từ năm 1996, giảm thuế suất xuống mức 0-5% vào năm 2006 và xóa bỏ thuế quan vào năm 2015, với một số mặt hàng được linh hoạt đến 2018. Ngoài ra,

các mặt hàng công nghệ thông tin (phù hợp với diện mặt hàng của WTO) sẽ được xoá bỏ thuế quan trong 3 năm: 2008 – 2010. Đồng thời các mặt hàng thuộc lĩnh vực ưu tiên hội nhập (12 lĩnh vực) sẽ được xoá bỏ sớm hơn là vào năm 2012 (thay vì 2015), trong đó có 9 lĩnh vực hàng hoá gồm: gỗ và sản phẩm gỗ, ô tô, cao su, dệt may, sản phẩm nông nghiệp, thủy sản, điện tử, công nghệ thông tin, y tế (thiết bị, dược phẩm).

Nhóm hàng nông sản nhạy cảm: gồm 89 dòng thuế là các mặt hàng nông sản chưa chế biến, gồm một số loại gạo, hoa quả, thực phẩm, đường. Những mặt hàng này không phải xoá bỏ thuế quan, có lộ trình giảm thuế từ năm 2004 xuống mức thuế suất cao nhất là 5% vào năm 2013 (trừ mặt hàng đường là 2010).

Nhằm tiến tới tự do hóa hoàn toàn (ít nhất là về mặt thuế quan), ASEAN đã quyết định không chỉ dừng lại ở việc giảm thuế xuống 0-5% mà sẽ xoá bỏ thuế quan vào năm 2010 đối với ASEAN 6 (gồm Brunei, Indonesia, Malaysia, Philipin, Singapore và Thái Lan) và năm 2015 với một số lĩnh vực đến 2018 (7% tổng số dòng thuế) đối với CLMV. Như vậy, với Việt Nam, đến năm 2015, cơ bản các mặt hàng sẽ được xoá bỏ thuế quan trong khuôn khổ này.

Hiệp định ACFTA

Nội dung cam kết cắt giảm thuế của Việt Nam trong khuôn khổ Khu vực Mậu dịch Tự do ASEAN-Trung Quốc (ACFTA) được điều chỉnh bởi Hiệp định Khung về Hợp tác Kinh tế toàn diện ASEAN-Trung Quốc được các nhà lãnh đạo Thượng đỉnh ASEAN và Trung Quốc ký ngày 4/11/2002 tại Campuchia (gọi tắt là Hiệp định Khung), Hiệp định Thương mại Hàng hoá ASEAN-Trung Quốc được ký kết ngày 29/11/2004 tại Lào.

Khu vực mậu dịch tự do ASEAN-Trung Quốc là một thỏa thuận thương mại khu vực có ý nghĩa toàn cầu, xét về quy mô thương mại giữa hai bên chiếm 13,7% thương mại toàn cầu và gần một nửa tổng kim ngạch thương mại của châu Á trong năm 2007. Danh mục thông thường (các mặt hàng phải cắt giảm và xoá bỏ thuế quan) của Việt Nam: gồm 90% số dòng thuế của biểu thuế nhập khẩu, đã thực hiện giảm thuế từ năm 2006.

Danh mục nhạy cảm của Việt Nam gồm 388 nhóm mặt hàng ở cấp độ HS 6 số, chủ yếu là các sản phẩm như: trứng gia cầm, đường, thuốc lá, động cơ, phương tiện vận tải (ô tô, xe máy), xăng dầu, sắt thép, vật liệu xây dựng, sản phẩm điện tử điện lạnh, giấy, dệt may.... Những mặt hàng thuộc danh mục nhạy cảm không có lịch trình giảm thuế cụ thể theo từng năm nhưng bị giới hạn mức thuế suất cuối cùng và năm cuối cùng thực hiện. Cụ thể mô hình giảm thuế danh mục nhạy cảm của Việt Nam như sau: Các mặt hàng nhạy cảm thường (SL): có thuế suất 20% vào 2015 và giảm xuống 0-5% vào 2020, các mặt hàng nhạy cảm cao (HSL): bao gồm không quá 140 nhóm mặt hàng HS 6 số và có thuế suất 50% vào 2018.

Hiệp định AKFTA

Hiệp định khung về Hợp tác kinh tế toàn diện đã được ký bởi các lãnh đạo tại Hội nghị Thượng đỉnh ASEAN-Hàn Quốc lần thứ 9 vào ngày 13/12/2005. Hiệp định khung này nhằm thiết lập Khu vực Mậu dịch Tự do ASEAN-Hàn Quốc trước 2008 (linh hoạt tới năm 2010) đối với Hàn Quốc, năm 2010 (linh hoạt tới năm 2012) đối với Brunei, Indonesia, Malaysia, Philippines, Singapore và Thái Lan, năm 2016 đối với Việt Nam và năm 2018 đối với Campuchia, Lào và Myanma.

Danh mục thông thường: Danh mục xoá bỏ thuế của Việt Nam gồm 8.909 mặt hàng (HS 10 số), chiếm khoảng 90% số dòng thuế, được thực hiện giảm thuế từ năm 2007 và xoá bỏ thuế quan vào 2016, một số sẽ được linh hoạt đến 2018.

Danh mục nhạy cảm: Danh mục nhạy cảm gồm 2.137 mặt hàng chiếm 10% số dòng thuế của Biểu thuế nhập khẩu và 25% giá trị thương mại (kim ngạch nhập khẩu năm 2005) từ Hàn Quốc, được chi tiết thành nhạy cảm thường (SL) và nhạy cảm cao (HSL).

Hiệp định AJCEP

ASEAN và Nhật Bản đã ký Hiệp định về Quan hệ Đối tác Kinh tế Toàn diện (AJCEP) vào tháng 4 năm 2008. Đây là thỏa thuận toàn diện trong nhiều lĩnh vực, bao gồm thương mại hàng hóa, dịch vụ, đầu tư và hợp tác kinh tế. Hiệp định AJCEP cũng sẽ tăng cường các quan hệ kinh tế giữa ASEAN và Nhật Bản và tạo ra một thị trường lớn

hơn, hiệu quả hơn với nhiều cơ hội hơn trong khu vực. Thỏa thuận này có hiệu lực từ ngày 1/12/2008. Đến tháng 7 năm 2009, các nước Brunei, Lào, Malaysia, Myanmar, Singapore, Thái Lan, Việt Nam và Nhật Bản đã thông qua Hiệp định AJCEP.

Biểu cam kết của Việt Nam trong AJCEP bao gồm 9.390 dòng thuế (dựa trên AHTN 2007), trong đó đưa vào lộ trình cắt giảm đối với 8.771 dòng. Số dòng còn lại là các dòng thuế CKD ô tô (57 dòng) và các dòng thuế không cam kết cắt giảm (562 dòng), cụ thể:

Danh mục xóa bỏ thuế quan: Việt Nam cam kết xóa bỏ thuế quan đối với 62,2% số dòng thuế trong vòng 10 năm, trong đó xóa bỏ thuế quan ngay khi Hiệp định có hiệu lực đối với 26,3% dòng thuế và xóa bỏ thuế quan sau 10 năm thực hiện Hiệp định (năm 2018) đối với 33,8% dòng thuế. Vào năm 2023 và 2024 (sau 15 năm và 16 năm thực hiện Hiệp định) cam kết xóa bỏ 25,7% và 0,7% số dòng thuế tương ứng. Như vậy, vào năm cuối lộ trình (năm 2025) số dòng thuế được xóa bỏ thuế quan chiếm 88,6% số dòng thuế trong toàn Biểu cam kết.

Danh mục nhạy cảm thường (SL) chiếm 0,6% số dòng thuế, được duy trì ở mức thuế suất cơ sở và xuống 5% vào năm 2025.

Danh mục nhạy cảm cao (HSL) chiếm 0,8% số dòng thuế, được duy trì mức thuế suất cao (giảm xuống 50% vào năm 2023).

Danh mục không xóa bỏ thuế quan, thuế suất duy trì ở mức thuế suất cơ sở trong cả lộ trình (C) chiếm 3,3% số dòng thuế.

Danh mục loại trừ chiếm 6,0% số dòng thuế.

Hiệp định đối tác kinh tế toàn diện Việt Nam - Nhật Bản (VJEPA)

Trong nhiều năm qua, Nhật Bản luôn là đối tác thương mại và đầu tư lớn của Việt Nam, năm 2014, kim ngạch xuất nhập khẩu giữa Việt Nam và Nhật Bản đạt 27.61 tỷ USD, chiếm 9.26% tỷ trọng thương mại, đứng thứ 4 trong 10 đối tác thương mại của Việt Nam. Hiệp định đối tác kinh tế Việt Nam-Nhật Bản (EPA) bắt đầu đàm phán từ năm 2007. Sau 9 phiên đàm phán chính thức, hai bên đã ký kết Hiệp định EPA vào ngày 25/12/2008. Cũng như Hiệp định AJCEP, đây cũng là một Hiệp định kinh tế toàn diện cả về thương mại hàng hóa, dịch vụ, đầu tư và hợp tác kinh tế.

Về mức cam kết chung, trong vòng 10 năm kể từ khi thực hiện Hiệp định, Việt Nam cam kết tự do hoá đối với khoảng 87,66% kim ngạch thương mại và Nhật Bản cam kết tự do hoá đối với 94,53% kim ngạch thương mại. Vào năm cuối của Lộ trình giảm thuế tức là sau 16 năm thực hiện Hiệp định, Việt Nam cam kết tự do hoá đối với 92,95% kim ngạch thương mại.

Biểu cam kết của Việt Nam bao gồm 9.390 dòng thuế (dựa trên AHTN 2007), trong đó đưa vào lộ trình cắt giảm đối với 8.873 dòng. Số dòng còn lại là các dòng thuế CKD ô tô và các dòng thuế không cam kết cắt giảm, cụ thể:

Danh mục xóa bỏ thuế quan: Việt Nam cam kết xóa bỏ thuế quan đối với 75,2% số dòng thuế trong vòng 10 năm, trong đó xóa bỏ thuế quan ngay khi Hiệp định có hiệu lực đối với 27,5% dòng thuế và xóa bỏ thuế quan sau 10 năm thực hiện Hiệp định (năm 2019) đối với 40,3% dòng thuế. Vào năm 2021, 2024 và 2025 (sau 12 năm, 15 năm và 16 năm thực hiện Hiệp định) cam kết xóa bỏ 0,1%, 14,9% và 0,8% số dòng thuế tương ứng. Như vậy, trong cả lộ trình thực hiện giảm thuế, số dòng thuế được xóa bỏ thuế quan chiếm khoảng 91% số dòng thuế trong toàn biểu cam kết.

Danh mục nhạy cảm thường, chiếm 0,6% số dòng thuế, được duy trì ở mức thuế suất cơ sở và xuống 5% vào năm 2024/2006. Danh mục nhạy cảm cao, chiếm 0,8% số dòng thuế, được duy trì mức thuế suất cao (giảm xuống 50% vào năm 2025).

Danh mục không xóa bỏ thuế quan, thuế suất duy trì ở mức thuế suất cơ sở trong cả lộ trình chiếm 2% số dòng thuế, hoặc duy trì ở mức thuế suất cơ sở và được đàm phán sau 5 năm thực hiện Hiệp định chiếm 0,02%.

Danh mục loại trừ chiếm 4,6% số dòng thuế.

Hiệp định FTA Việt Nam – Hàn Quốc (VKFTA)

Quan hệ thương mại Việt Nam - Hàn Quốc có tính bổ sung lẫn nhau. Kể từ khi thiết lập quan hệ ngoại giao năm 1992, kim ngạch thương mại hai chiều tăng từ 500 triệu USD lên mức 28.9 tỷ USD vào năm 2014. Trong nhiều năm qua, Hàn Quốc luôn là đối tác thương mại quan trọng của Việt Nam đồng thời cũng là đối tác đầu tư lớn nhất Việt Nam.

Các cam kết thuế quan chính

Hàn Quốc tự do hóa 97,2% giá trị nhập khẩu (tính theo số liệu năm 2012), chiếm 95,4% số dòng thuế, đặc biệt trong đó có nhiều nhóm hàng nông, thủy sản xuất khẩu chủ lực như tôm, cua, cá, hoa quả nhiệt đới, và hàng công nghiệp như dệt may, đồ gỗ, sản phẩm cơ khí, v.v... Việt Nam là đối tác FTA đầu tiên được Hàn Quốc mở cửa thị trường đối với những sản phẩm hết sức nhạy cảm trong nước như tỏi, gừng, mật ong, khoai lang, v.v... (thuế suất những mặt hàng này rất cao từ 241-420% do đặc biệt nhạy cảm với Hàn Quốc). Nhờ vậy, tạo cơ hội cạnh tranh đáng kể cho hàng xuất khẩu của Việt Nam so với các đối thủ cạnh tranh khác trong khu vực như Trung Quốc, Indonesia, Malaysia và Thái Lan.

Ngược lại, Việt Nam cắt giảm thuế quan với 92,7% giá trị nhập khẩu (tính theo số liệu năm 2012), chiếm 89,2% số dòng thuế, chủ yếu với các nhóm hàng công nghiệp như nguyên phụ liệu dệt, may, nguyên liệu nhựa, linh kiện điện tử, xe tải và xe con từ 3.000 cc trở lên, phụ tùng ô tô, điện gia dụng, một số sản phẩm sắt thép, dây cán điện, v.v... Phần lớn trong số này là các nguyên, phụ liệu cần nhập khẩu phục vụ sản xuất trong nước, giúp giảm phụ thuộc vào nguồn nhập khẩu từ một vài nước khác.

Một số hiệp định tự do thương mại khác Việt Nam đang đàm phán bao gồm: đàm phán ASEAN – Hongkong, đàm phán FTA Việt Nam – EU, đàm phán FTA Việt Nam – Nga/Belarus/Kazakhstan, đàm phán FTA Việt Nam – Khối EFTA, hiệp định TPP.

Hiệp định Đối tác Thương mại Thái Bình Dương (TPP)

Là một hiệp định tự do thương mại giữa các nền kinh tế trong khu vực Châu Á – Thái Bình Dương. Hiệp định quy định về các khía cạnh về thương mại hàng hóa, cạnh tranh, thủ tục xuất nhập khẩu hải quan, chi tiêu công, thương mại điện tử, đầu tư, quyền sở hữu trí tuệ, và các chính sách khác...

Hiệp định thương mại ban đầu xuất phát gồm có 4 nước: Singapore, Brunei, Chile, New Zealand. Với mục tiêu duy trì tính “mở” của Hiệp định TPP, tức là có cơ chế kết nạp thêm thành viên mới trong tương lai và các bên có thể tiếp tục đàm phán những vấn đề phát sinh sau khi Hiệp định có hiệu lực, các nhóm đàm phán cũng đang nỗ lực đưa ra nhiều đề xuất và biện pháp liên quan để bảo đảm Hiệp định sẽ mang lại lợi ích nhiều nhất cho tất cả những nước đang và sẽ tham gia Hiệp định.

DIỄN GIẢI KHUYẾN NGHỊ

Mức khuyến nghị trên dựa vào việc xác định mức chênh lệch giữa giá trị mục tiêu so với giá trị thị trường hiện tại của mỗi cổ phiếu nhằm cung cấp thông tin hữu ích cho nhà đầu tư trong thời gian đầu tư 12 tháng kể từ ngày đưa ra khuyến nghị.

Mức kỳ vọng 18% được xác định dựa trên mức lãi suất trái phiếu Chính phủ 12 tháng cộng với phần bù rủi ro thị trường cổ phiếu tại Việt Nam.

Khuyến nghị	Diễn giải
Kỳ vọng 12 tháng	
Mua	Nếu giá mục tiêu cao hơn giá thị trường trên 18%
Thêm	Nếu giá mục tiêu cao hơn giá thị trường từ 7% đến 18%
Theo dõi	Nếu giá mục tiêu so với giá thị trường từ -7% đến 7%
Giảm	Nếu giá mục tiêu thấp hơn giá thị trường từ -7% đến -18%
Bán	Nếu giá mục tiêu thấp hơn giá thị trường trên -18%

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 và chuyên viên phân tích không nắm giữ bất kỳ cổ phiếu nào của công ty 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

Tầng 2 - Tòa nhà 71 Nguyễn Chí Thanh,
Quận Đống Đa, Hà Nội, Việt Nam
ĐT: (84.4) 37737070 / 2717171
Fax: (84.4) 37739058

Công ty Cổ phần Chứng khoán FPT

Chi nhánh Tp. Hồ Chí Minh

Tầng 3, tòa nhà Bến Thành Times
Square, 136 – 138 Lê Thị Hồng
Gấm, Q1, Tp. Hồ Chí Minh, Việt Nam
ĐT: (84.8) 62908686
Fax: (84.8) 62910607

Công ty Cổ phần Chứng khoán FPT

Chi nhánh Tp. Đà Nẵng

100 Quang Trung, P. Thạch
Thang, Quận
Hải Châu TP. Đà Nẵng, Việt Nam
ĐT: (84.511) 3553666
Fax: (84.511) 3553888