



BÁO CÁO NGÀNH CẢNG BIỂN

15/7/2025

NGUỒN: FINKA RESEARCH

NỘI DUNG

**Tổng quan thị trường vận tải biển và cảng biển
toàn cầu và Việt Nam** **03**

**Tình hình Cung - Cầu và Giá cước Vận tải biển
Toàn cầu** **04**

Biến động Địa chính trị và Cấu trúc Ngành **06**

Triển vọng ngành Cảng biển Việt Nam **08**

Cơ hội và Thách thức **09**

TỔNG QUAN THỊ TRƯỜNG VẬN TẢI BIỂN VÀ CẢNG BIỂN TOÀN CẦU VÀ VIỆT NAM

Năm 2024 và nửa đầu 2025, ngành vận tải biển và cảng biển đã trải qua những biến động sâu rộng, từ các thay đổi về tuyến đường vận tải, tăng trưởng đội tàu, đến những căng thẳng địa chính trị và chính sách thương mại. Việc chuyển hướng qua Mũi Hảo Vọng (COGH) và nhu cầu nhập hàng trước của Mỹ đã trở thành những động lực chính, trong khi các chính sách thuế quan và sự cạnh tranh giữa các quốc gia lớn tạo ra những thách thức đáng kể.

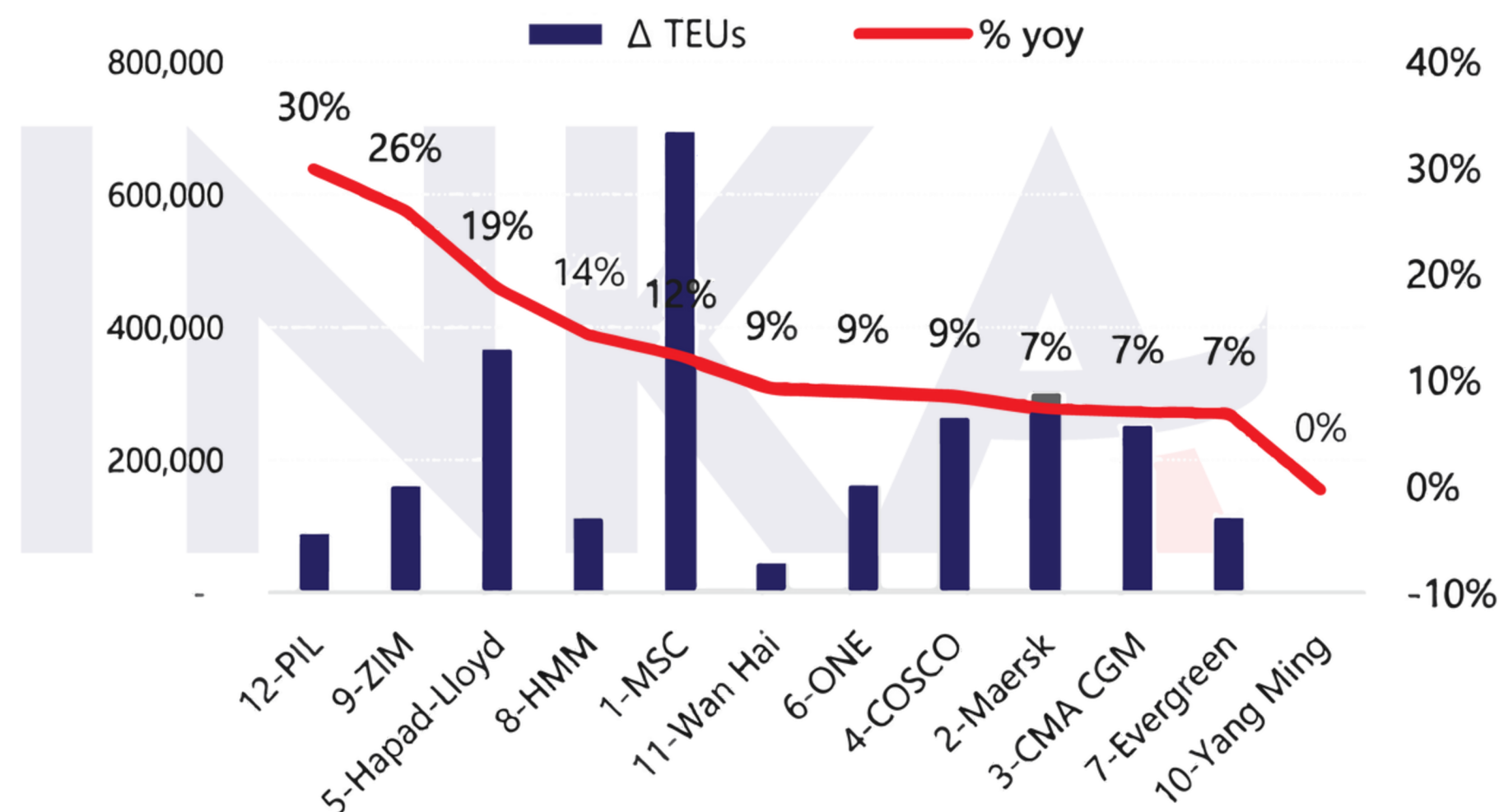


I.TÌNH HÌNH CUNG -CẦU VÀ GIÁ CƯỚC VẬN TẢI BIỂN TOÀN CẦU

1. Phía Cung - Đội tàu toàn cầu tăng trưởng mạnh mẽ

- Hấp thụ công suất: Trong năm 2024, việc các hãng tàu chuyển hướng qua COGH để tránh căng thẳng tại Biển Đỏ đã "cứu" ngành vận tải container khỏi tình trạng dư cung. Đội tàu toàn cầu đã tăng 10.6% công suất, với gần 3 triệu TEUs được bổ sung, trong đó 59% (tương đương 1.76 triệu TEUs) đã được hấp thụ bởi tuyến Á – Âu.
- Quy mô đội tàu: Đội tàu container toàn cầu lần đầu tiên vượt mốc 6.500 tàu, với tổng sức chở vượt 32 triệu TEUs. Các hãng tàu lớn tiếp tục mở rộng quy mô một cách ấn tượng. MSC (thứ 1) đã vượt mốc 900 tàu, chiếm 20.5% tổng đội tàu toàn cầu (sức chở hơn 6.6 triệu TEUs). CMA-CGM (thứ 3) cũng đang mở rộng mạnh mẽ, hiện đã đạt 680 tàu và sức chở vượt 3.9 triệu TEUs.
- Đơn đặt hàng kỷ lục và xu hướng tàu lớn: Các tàu đóng mới vẫn được bàn giao liên tục, với 1.6 triệu TEUs dự kiến sẽ được giao vào cuối năm nay. Đơn đặt tàu mới đã tăng lên mức kỷ lục hơn 9.1 triệu TEUs trong tháng này. Đáng chú ý, phần lớn các tàu được đặt mới là size lớn (>15.000 TEUs), quá lớn để đi qua kênh Panama. Đến cuối năm 2027, những tàu cỡ lớn này sẽ chiếm tới 28% đội tàu toàn cầu, thúc đẩy xu hướng dịch chuyển sang các cảng nước sâu.

Tăng trưởng công suất chở của Top 12 hãng tàu TG 1/2025 so với 1/2024



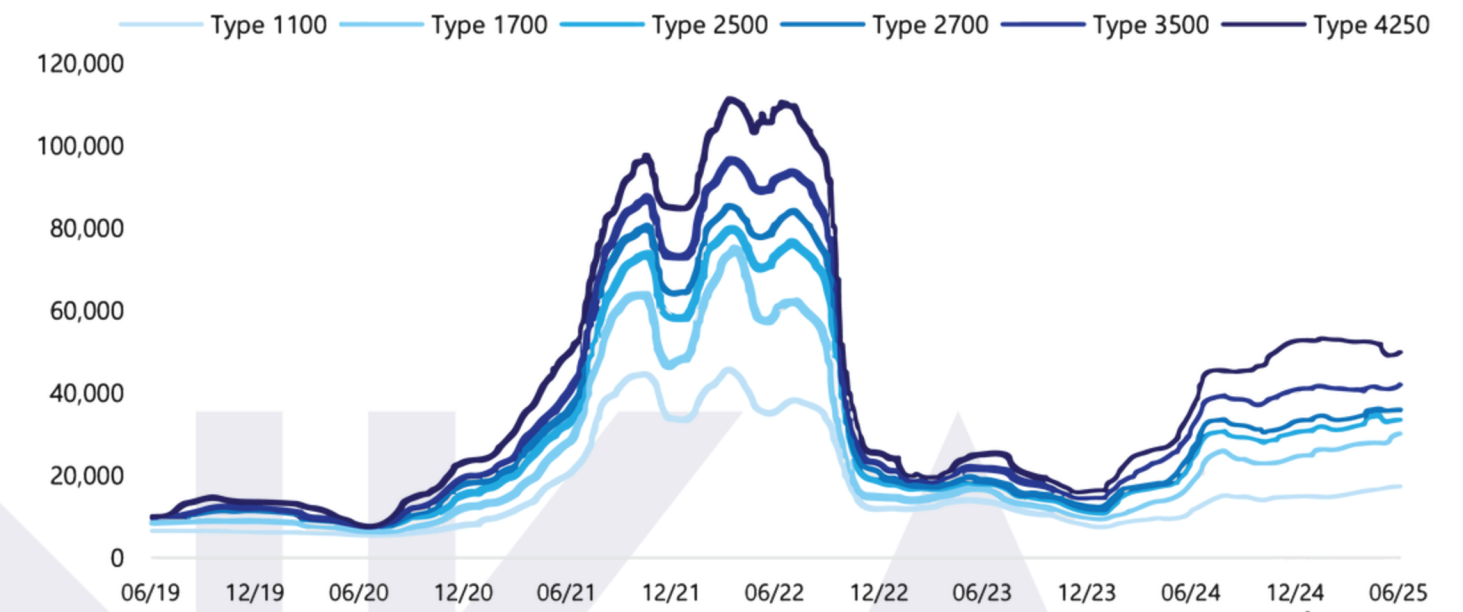
Nguồn: Finka research

I.TÌNH HÌNH CUNG -CẦU VÀ GIÁ CƯỚC VẬN TẢI BIỂN TOÀN CẦU

2. Phía Cầu và Biến động Giá cước

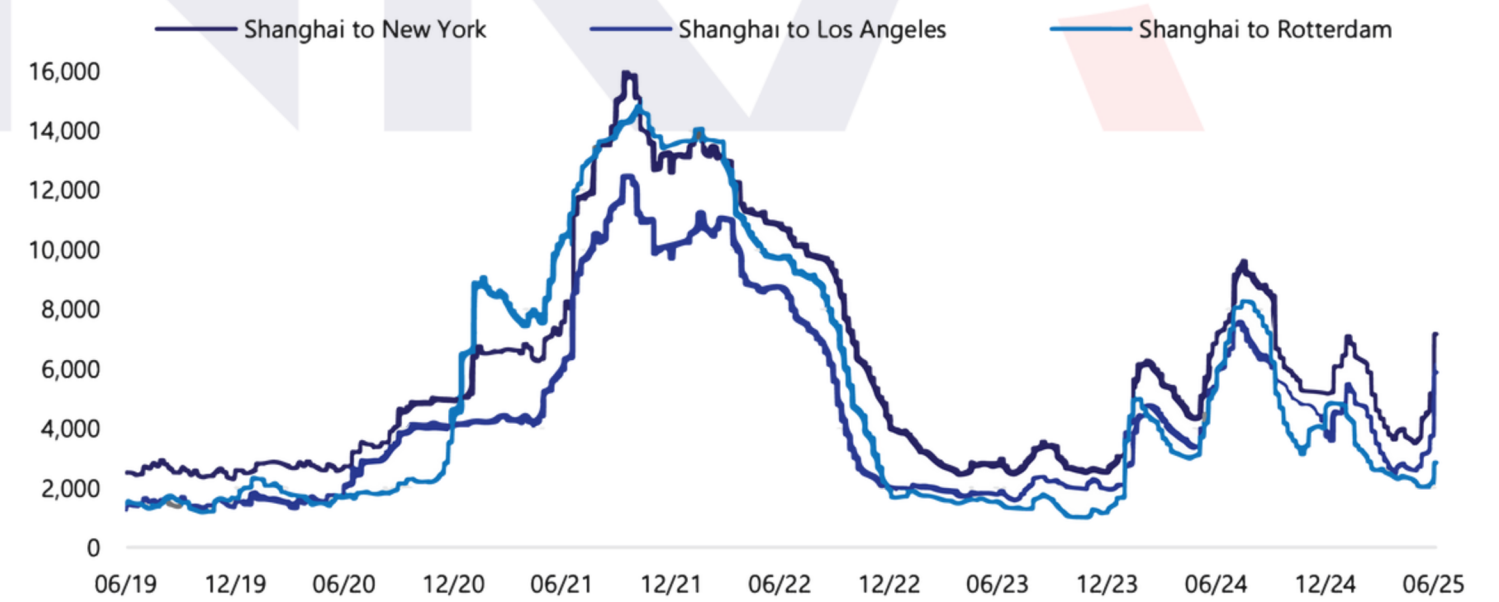
- Giá cước giao ngay: Sau khi giảm kỷ lục trong quý I/2025 (giá cước xuất khẩu đi Trung Quốc giảm 28% so với cùng kỳ, xuất khẩu từ Thượng Hải giảm 46%), giá cước đã phục hồi mạnh mẽ từ tháng 4. Nhu cầu nhập hàng trước ("front-load") từ Mỹ sau khi công bố hoãn thuế đối ứng 90 ngày đã thúc đẩy giá cước tăng gần 70% trong 6 tuần liên tiếp. Tuy nhiên, đà tăng này đã chững lại với mức giảm 7% trong tuần 25, cho thấy tác động của "front-load" có thể không kéo dài.
- Thị trường thuê tàu: Mặc dù thị trường có nhiều yếu tố bất định, thị trường cho thuê tàu vẫn chưa có dấu hiệu suy yếu. Việc chuyển hướng qua COGH giúp hấp thụ tất cả công suất đóng mới và thúc đẩy nhu cầu mạnh mẽ, khiến giá thuê tàu tăng gần gấp đôi so với mức của năm 2023.

Chỉ số giá cước cho thuê tàu container



Nguồn: Finka research

Chỉ số giá cước spot container



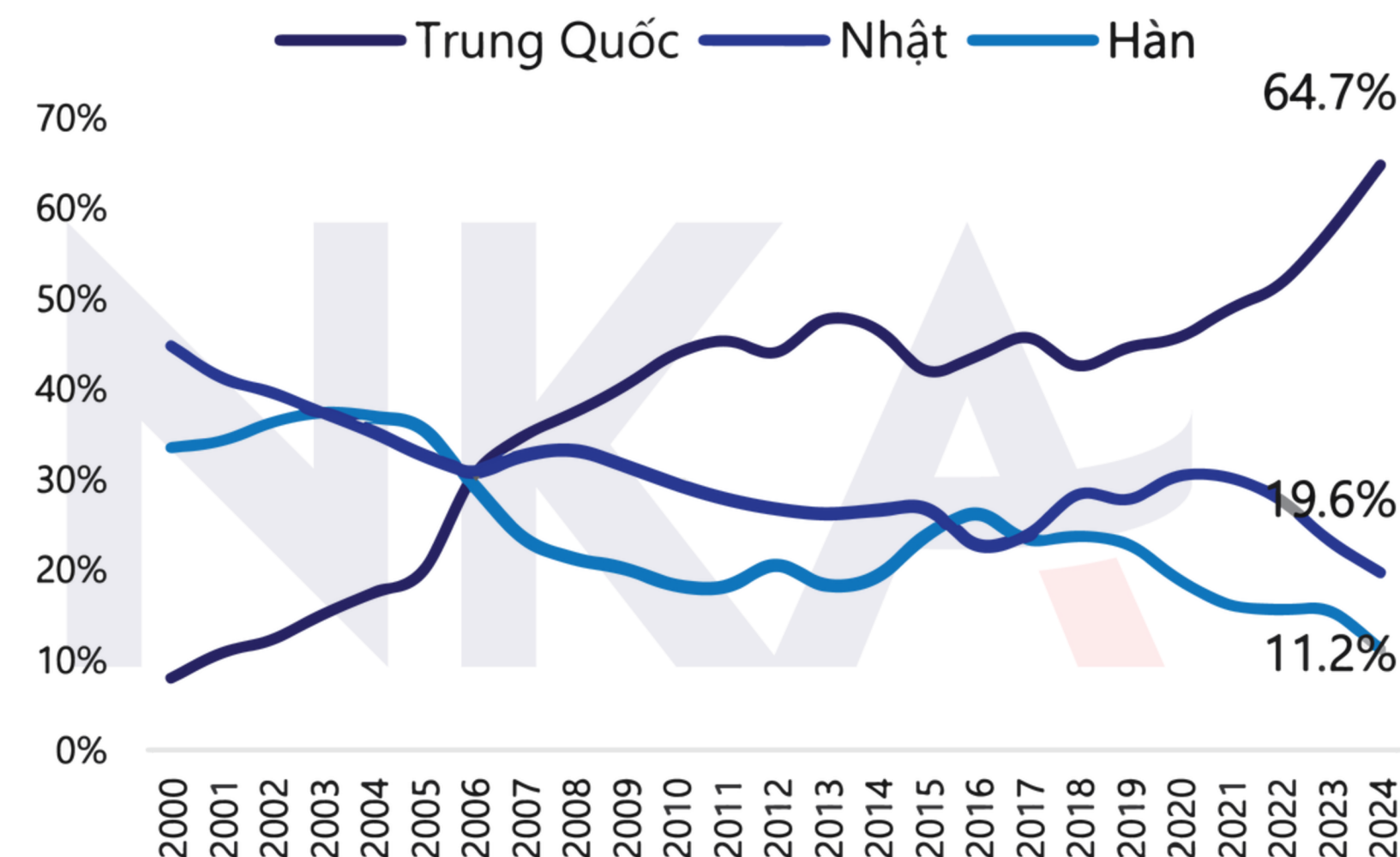
Nguồn: Finka research

II. BIẾN ĐỘNG ĐỊA CHÍNH TRỊ VÀ CẤU TRÚC NGÀNH

1. Căng thẳng Thương mại Mỹ - Trung Quốc

- Sự trỗi dậy của Trung Quốc: Trong vòng 20 năm qua, Trung Quốc đã thống lĩnh ngành hàng hải thế giới với thị phần đóng tàu từ 5% lên 65% và trở thành chủ sở hữu tàu lớn nhất thế giới. Trung Quốc cũng sở hữu hoặc vận hành 96 cảng nước ngoài và nắm giữ thị phần lớn trong sản xuất khung gầm (86%), container (95%) và cần cẩu (80%).
- Chính sách của Mỹ: Đại diện Thương mại Hoa Kỳ (USTR) đã đưa ra báo cáo nêu bật mục tiêu thống trị ngành hàng hải của Trung Quốc, gây ra rủi ro cho nền kinh tế và thương mại của Mỹ. Mỹ đã đưa hãng tàu COSCO vào danh sách đen và đề xuất áp phí đối với tàu do Trung Quốc đóng/sở hữu khi vào cảng Mỹ. Biểu phí này sẽ có hiệu lực từ tháng 10/2025, gây bất lợi lớn cho các hãng tàu Trung Quốc và các đối tác liên minh, đặc biệt là Ocean Alliance.

Thị phần đóng tàu của 3 nước đóng tàu lớn nhất TG



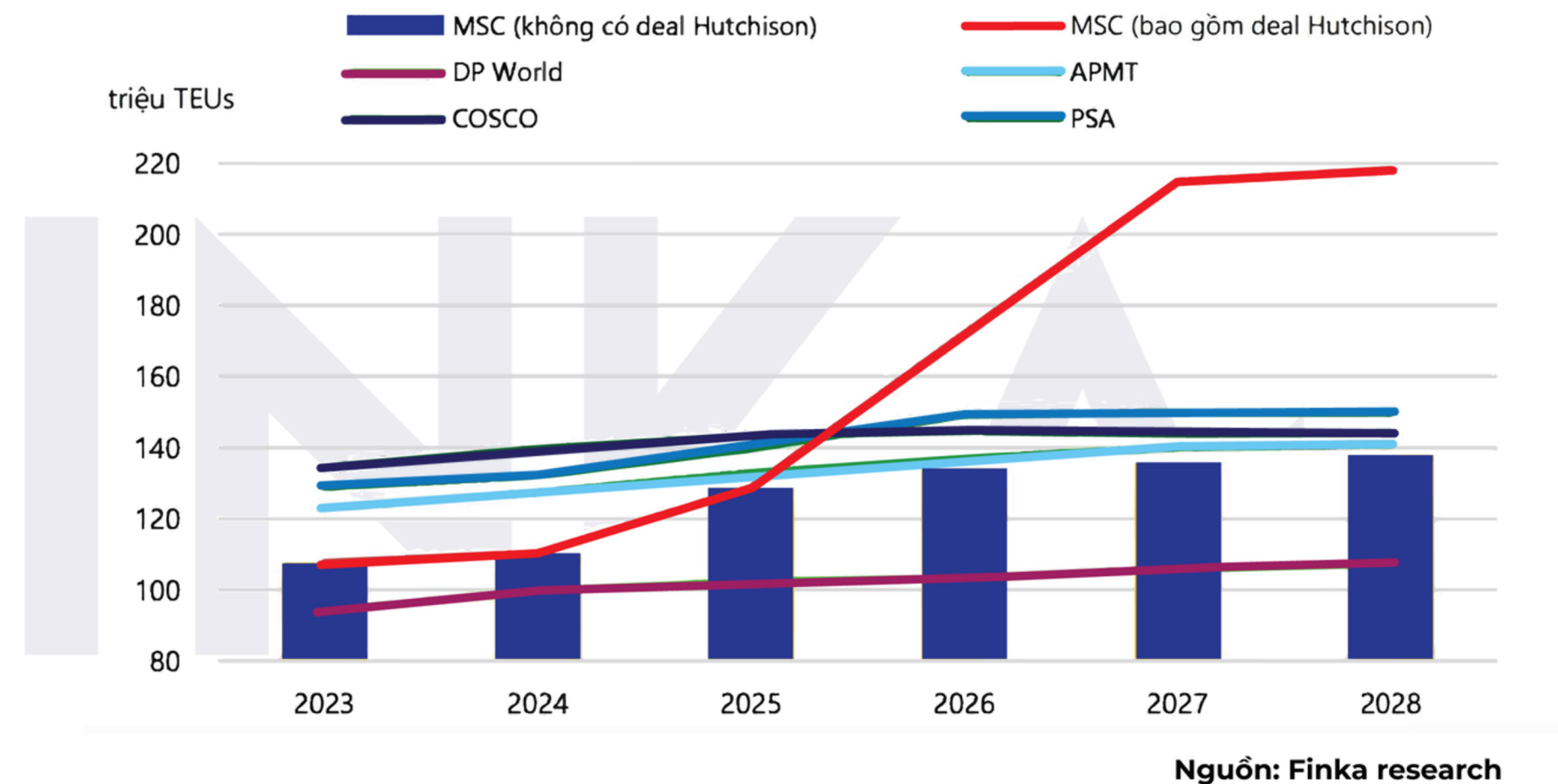
Nguồn: Finka research

II. BIẾN ĐỘNG ĐỊA CHÍNH TRỊ VÀ CẤU TRÚC NGÀNH

2. Thỏa thuận thuê cảng của MSC

- Thương vụ lịch sử: Một thỏa thuận tiềm năng trị giá gần 23 tỷ USD giữa BlackRock/TIL (liên kết với MSC) và CK Hutchison liên quan đến việc bán gần như toàn bộ tài sản cảng của Hutchison (trừ Trung Quốc và Hong Kong). Danh mục cảng này bao gồm 43 cảng tại 21 quốc gia với khối lượng xử lý khoảng 51 triệu TEUs trong năm 2024.
- Thay đổi cục diện toàn cầu: Nếu thương vụ này thành công, MSC sẽ trở thành nhà khai thác cảng lớn nhất thế giới, chiếm 15% thị phần toàn cầu (vượt xa PSA với 10%). Điều này sẽ giúp MSC thống trị ở cả hai lĩnh vực vận tải container và khai thác cảng, đồng thời ảnh hưởng đến chiến lược phát triển các cảng biển trong tuyến dịch vụ của họ, bao gồm cả vị thế của các cảng tại Việt Nam.

MSC sẽ sở hữu thị phần 15% các nhà khai thác cảng TG nếu mua Hutchison



III. TRIỂN VỌNG NGÀNH CẢNG BIỂN VIỆT NAM

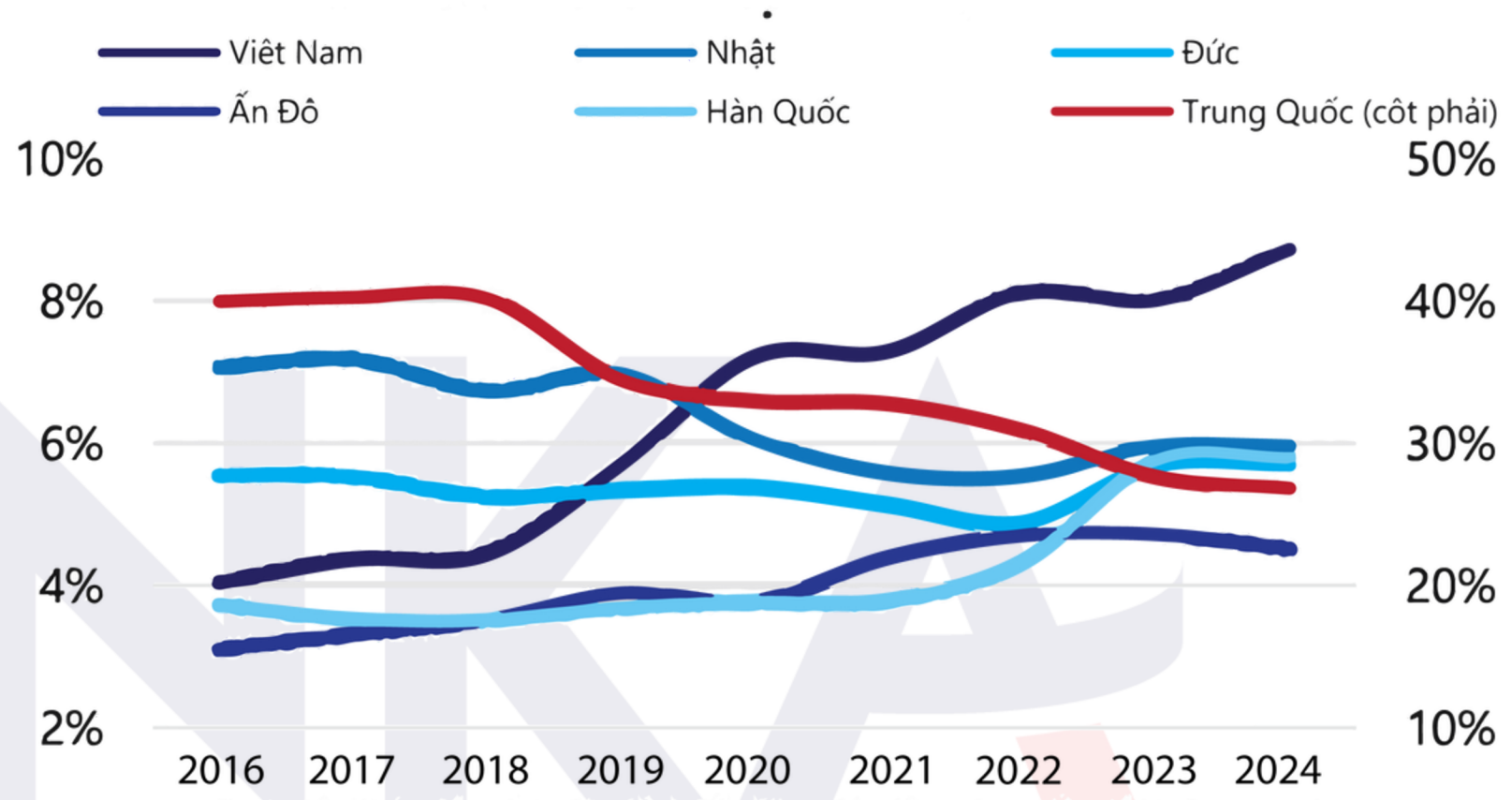
1. Tác động của chính sách Thuế đối ứng của Mỹ

- Lợi thế ngắn hạn: Trong 5 tháng đầu năm 2025, tổng kim ngạch xuất nhập khẩu hàng hóa Việt Nam tăng 15.7% so với cùng kỳ. Đặc biệt, kim ngạch xuất khẩu sang thị trường Mỹ tăng 28.6% nhờ nhu cầu nhập hàng trước khi áp dụng mức thuế mới. Điều này giúp sản lượng container thông qua cảng tại Bà Rịa - Vũng Tàu tăng mạnh, hỗ trợ lợi nhuận cho các doanh nghiệp cảng biển.
- Rủi ro trung hạn: Việt Nam là một trong những quốc gia chịu mức thuế đối ứng cao. Các chuyên gia nhận định nếu mức chênh lệch thuế giữa Việt Nam và các nước đối thủ (như Ấn Độ, Indonesia, Malaysia, Philippines) trên 10–15%, ngành cảng biển sẽ gặp nhiều thách thức. Điều này có thể dẫn đến sự dịch chuyển chuỗi cung ứng và ảnh hưởng trực tiếp đến các cảng nước sâu có tỷ trọng hàng đi Mỹ lớn như Lạch Huyện và Bà Rịa - Vũng Tàu.

2. Tình hình hoạt động và đầu tư cảng trong nước

- Sản lượng tăng trưởng: Trong 4 tháng đầu năm 2025, sản lượng hàng container cả nước ước tính đạt hơn 10 triệu TEUs, tăng 6% so với cùng kỳ. Bà Rịa - Vũng Tàu dẫn đầu với mức tăng 19%, tiếp theo là TP. Hồ Chí Minh (11%) và Hải Phòng (7.6%).
- Nâng cấp hạ tầng: Nhiều dự án cảng mới đã được đưa vào vận hành, góp phần tăng công suất và khả năng tiếp nhận các tàu lớn. Tại Hải Phòng, bến 5 và 6 của Hateco (HHIT) với sức chứa 2.2 triệu TEUs/năm đã đi vào hoạt động, và bến 3–4 Lạch Huyện cũng đã khánh thành. Tại Đồng Nai, cảng Phước An đã đón chuyển tàu đầu tiên của MSC. Những dự án này giúp Việt Nam có cơ hội trở thành trung tâm trung chuyển trong khu vực.

Tỷ trọng NK vào Mỹ bằng container (top6 đối tác thương mại với Mỹ - USD)



Nguồn: Finka research

IV. CƠ HỘI VÀ THÁCH THỨC

1. Cơ hội

- Thị trường sôi động: Trong quý II/2025, hoạt động thương mại sôi động do hoãn thuế quan đã giúp các doanh nghiệp vận tải biển và cảng biển ghi nhận lợi nhuận tăng mạnh (tăng 66% toàn ngành).
- Vị thế trung tâm trung chuyển: Việc đầu tư các cảng nước sâu cho phép Việt Nam tiếp nhận các tàu lớn, chuyển mình từ trung chuyển nội địa thành trung tâm trung chuyển trong khu vực.

2. Thách thức

- Rủi ro từ thuế quan: Nếu kết quả đàm phán thuế quan không tích cực, Việt Nam có thể mất lợi thế cạnh tranh, khiến dòng vốn FDI giảm và gây ra tình trạng dư cung tại các cảng, làm giảm biên lợi nhuận của doanh nghiệp.
- Bất ổn chuỗi cung ứng: Dù việc dịch chuyển chuỗi cung ứng là một quá trình dài hạn (ít nhất 3-5 năm), sự bất ổn từ các chính sách thương mại có thể trì hoãn các quyết định đầu tư chiến lược dài hạn và tạo ra rủi ro lớn cho ngành cảng biển.