

Đình công tại cảng Mỹ: Tác động trái chiều đến ngành vận tải Việt Nam

Chê Thị Mai Trang

Trưởng phòng, Ngành Công Nghiệp
trang.ctmai@hsc.com.vn
+84 24 3933 4693 Ext. 4848

Võ Thị Ngọc Hân, CFA

Giám Đốc Cấp Cao, Ngành Công Nghiệp
han.vtn@hsc.com.vn
+84 28 3823 3299 Ext. 314

- Công nhân các cảng biển lớn ở bờ Đông và bờ Vịnh của Mỹ bắt đầu đình công vào ngày 1/10, khiến mọi hoạt động xếp dỡ container tại các cảng này bị gián đoạn.
- Tổng công suất của các cảng tạm dừng chiếm một nửa tổng khối lượng thương mại của Mỹ. Nếu cuộc đình công kéo dài sẽ dẫn đến chuỗi cung ứng toàn cầu gián đoạn, giá cước vận tải container tăng và giá hàng hóa tăng cao.
- Cuộc đình công này sẽ có tác động tiêu cực nhưng không đáng kể đến GMD (Mua vào, giá mục tiêu 93.900đ). Trong khi đó, HSC nhận thấy tác động tích cực đối với SCS (đang xem xét lại khuyến nghị và giá mục tiêu) do khả năng hàng hóa sẽ chuyển đổi một phần sang vận tải hàng không trong thời gian diễn ra đình công.

Đình công tại các cảng biển bờ Đông và bờ Vịnh của Mỹ

Các thành viên của Hiệp hội Công nhân Bốc xếp Quốc tế (ILA) đã bắt đầu cuộc đình công vào nửa đêm ngày 1/10 tại các cảng biển bờ Đông và bờ Vịnh của Mỹ. Cuộc đình công này sẽ chặn dòng chảy hàng hóa qua hầu hết các cảng hàng hóa từ Maine đến Texas. Các cảng này chiếm khoảng một nửa khối lượng thương mại của Hoa Kỳ.

Thiệt hại kinh tế sẽ phụ thuộc vào thời gian kéo dài của cuộc đình công, nhưng theo JPMorgan Chase & Co., mỗi ngày đình công sẽ dẫn đến thiệt hại từ 3,8 tỷ đến 4,5 tỷ USD. Ngoài ra, nó sẽ dẫn đến tình trạng tắc nghẽn và chậm trễ tại các cảng biển của Mỹ, trong khi một ngày đình công sẽ mất khoảng 4 đến 6 ngày để giải quyết tồn đọng. Nếu cuộc đình công kéo dài trong hai tuần, nó sẽ làm gián đoạn chuỗi cung ứng toàn cầu cho đến đầu năm 2025.

Hàng hóa sẽ được chuyển hướng sang các cảng khác hoặc vận chuyển bằng đường hàng không

Các mặt hàng chính vận chuyển qua các cảng này là xe cộ, phụ tùng ô tô, máy móc, thép chế tạo, nông sản, hàng may mặc, đồ nội thất, v.v...

Trước cuộc đình công, nhiều nhà bán lẻ Mỹ đã gấp rút tăng nhập khẩu để đẩy nhanh hàng tồn kho nhằm chuẩn bị trước khi cuộc đình công diễn ra. Hiện nay thì tất cả các container cập cảng sẽ cần chuyển hướng đến các cảng khác ở bờ Tây Hoa Kỳ, Canada hoặc Mexico. Việc chuyển hướng này sẽ mất thêm 7-14 ngày và 1.000-2.000 USD cho mỗi container 40 foot. Ngoài ra, các nhà bán lẻ sẽ cần phải chọn phương án vận chuyển bằng đường hàng không để giao hàng đúng hạn.

Tác động đến các công ty vận tải

Trong số các công ty vận tải trong danh sách khuyến nghị của HSC, GMD và SCS sẽ bị ảnh hưởng bởi cuộc đình công:

- GMD (Mua vào – giá mục tiêu 93.900đ):** Tác động tiêu cực nhưng không đáng kể vì hàng hóa vận chuyển qua cảng Gemalink (GIL, GMD sở hữu 65% cổ phần) được xuất khẩu sang Mỹ chủ yếu qua các cảng bờ Tây, không phải các cảng bờ Đông.
- SCS (đang xem xét lại khuyến nghị và giá mục tiêu):** Sản lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường hàng không đến Mỹ chiếm khoảng 20%-22% tổng sản lượng vận chuyển quốc tế của Công ty. Do thời gian giao hàng kéo dài từ việc chuyển hướng hàng hóa, SCS có khả năng được hưởng lợi từ các lô hàng chuyển sang vận tải hàng không để tiết kiệm thời gian.

Trong bối cảnh này, HSC duy trì dự báo, khuyến nghị và giá mục tiêu đối với GMD ở giai đoạn này và đang xem xét lại dự báo, khuyến nghị và giá mục tiêu của SCS. Tuy nhiên, chúng tôi vẫn duy trì quan điểm tích cực đối với cả GMD và SCS ở giai đoạn này, dựa trên triển vọng lợi nhuận tốt và định giá hợp lý. Ngoài ra, khả năng giá cước vận tải tăng cũng là yếu tố tích cực cho các công ty vận tải biển như HAH (CTCP Vận tải và Xếp dỡ Hải An; chưa khuyến nghị).

Bản gốc bằng tiếng Anh của báo cáo này được phát hành vào ngày 2/10.

Mã CK	Giá (đồng)	Khuyến nghị		Giá mục tiêu (đồng)		Tiềm năng tăng/giảm (%)	P/E (lần)		EV/EBITDA (lần)		L.Suất cổ tức (%)	
		Mới	Cũ	Mới	Th.đổi (%)		2024F	2025F	2024F	2025F	2024F	2025F
GMD	77,400	Mua vào	-	93,900	-	21.3	17.0	16.6	14.0	13.3	2.80	3.45
SCS	78,700	Tăng tỷ trọng	-	96,000	-	22.0	11.6	10.8	-	-	5.72	5.72

Giá cổ phiếu tại ngày 1/10/2024.
Nguồn: Công ty, FactSet, HSC

Tác động của cuộc đình công tại cảng biển Mỹ đến ngành vận tải Việt Nam

Công nhân bốc xếp tại các cảng biển từ Maine đến Texas đã bắt đầu đình công vào ngày 1/10 để yêu cầu tăng lương và phản đối tự động hóa. Nếu cuộc đình công kéo dài, nó sẽ dẫn đến thiệt hại kinh tế nghiêm trọng, tắc nghẽn cảng biển, giá cước vận tải container tăng cao, gián đoạn chuỗi cung ứng và gây áp lực lên lạm phát toàn cầu. Đối với các công ty vận tải và logistic niêm yết của Việt Nam, cuộc đình công này sẽ có tác động tiêu cực nhưng không đáng kể đến GMD trong khi có tác động tích cực đến SCS nhờ sản lượng vận chuyển hàng không tăng lên. Sự kiện này cũng được coi là một yếu tố tích cực cho các hãng tàu container, bao gồm HAH (chưa khuyến nghị) do giá cước vận tải có khả năng tăng.

Đình công tại 36 cảng biển Mỹ từ ngày 1/10/2024

Hiệp hội Công nhân Bốc xếp Quốc tế (ILA), một công đoàn công nhân hàng hải lớn ở Hoa Kỳ, đã tiến hành đình công vào nửa đêm ngày 1/10. Sự kiện này diễn ra do hiệp hội không thể đạt được thỏa thuận với Liên minh Hàng hải Hoa Kỳ về việc tăng lương và tự động hóa.

Cuộc đình công ảnh hưởng đến tất cả các cảng biển từ Maine đến Texas, bao gồm New York, Savannah, Houston, Miami và New Orleans. 36 cảng biển này tiếp nhận xử lý khoảng một nửa sản lượng hàng hóa vận chuyển bằng tàu biển của Mỹ. Trong tháng 8, năm cảng lớn nhất trong khu vực này đã tiếp nhận xử lý khoảng 49.532 TEU mỗi ngày với giá trị ước tính khoảng 2,7 tỷ USD.

Các cảng này dẫn đầu Hoa Kỳ về vận chuyển phương tiện vận tải, máy móc, thép chế tạo. Theo dữ liệu của S&P Global Market Intelligence, giá trị nhập khẩu của các sản phẩm này trong 12 tháng tính đến ngày 30/6/2024 lần lượt là 37,8 tỷ USD, 97,4 tỷ USD, 16,2 tỷ USD, 15,7 tỷ USD. Bên cạnh đó, theo Liên đoàn Nông trại Mỹ, khoảng 14% sản lượng nông sản xuất khẩu và 53% sản lượng nông sản nhập khẩu của Mỹ sẽ chịu rủi ro do cuộc đình công.

Bảng 1: KNXX/KNNK hàng năm của Mỹ đối với các mặt hàng chính trong cuộc đình công ở cảng

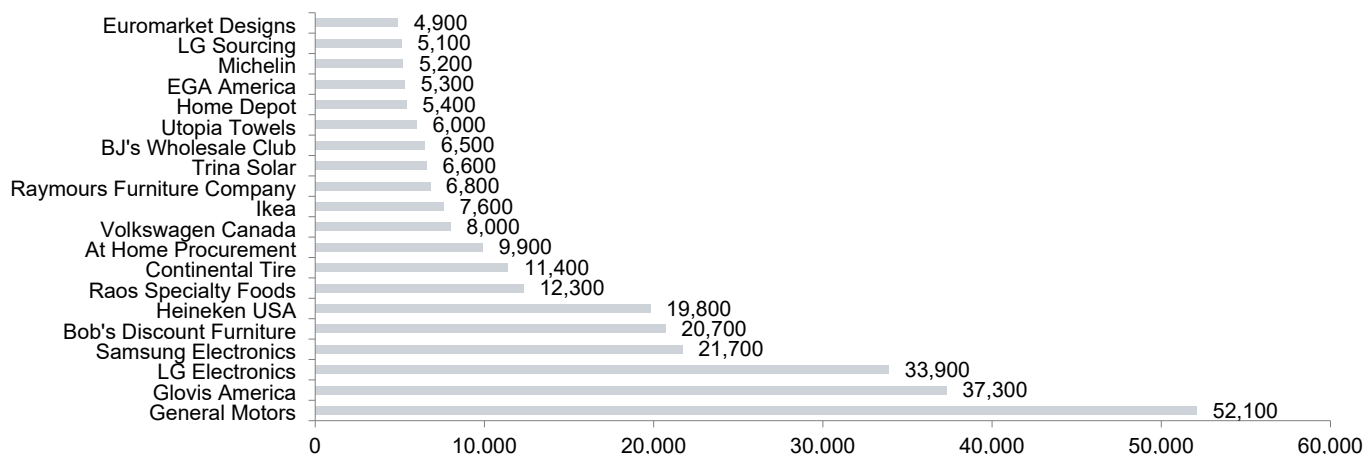
Các sản phẩm chính được xuất nhập khẩu tại các cảng Bờ Đông & Bờ Vịnh Hoa Kỳ

Sản phẩm	Giá trị (tỷ USD)
Máy móc	97.4
Sản phẩm nông nghiệp	68.1
Phương tiện	37.8
Quần áo	32.8
Đồ nội thất	23.4
Thép chế tạo	16.2
Thiết bị đo lường	15.7

Nguồn: S&P Global Market Intelligence, Liên đoàn Cục Trang trại Hoa Kỳ, HSC

Biểu đồ 2: Top 20 công ty nhập khẩu tại Cảng New York & New Jersey, các cảng lớn nhất tại Bờ Đông

Ô tô, đồ điện tử và nội thất là những mặt hàng chủ lực được nhập khẩu tại cảng New York và New Jersey



Nguồn: Import Genius

Tác động của cuộc đình công đến chuỗi cung ứng toàn cầu

Hiện tại, vẫn chưa xác định được cuộc đình công sẽ diễn ra trong bao lâu nhưng nếu kéo dài, nó sẽ ảnh hưởng đáng kể đến chuỗi cung ứng và gây thiệt hại cho nền kinh tế toàn cầu:

- Theo JPMorgan Chase & Co., mỗi ngày đình công sẽ dẫn đến thiệt hại kinh tế từ 3,8 tỷ đến 4,5 tỷ USD. Mỗi ngày tắc nghẽn và chậm trễ sẽ khiến việc giải quyết tồn đọng mất thêm 4 đến 6 ngày. Nếu cuộc đình công kéo dài trong hai tuần, nó sẽ làm gián đoạn chuỗi cung ứng toàn cầu cho đến đầu năm 2025.
- Tùy thuộc vào khoảng thời gian diễn ra, cuộc đình công có thể dẫn đến tình trạng thiếu hụt hàng tiêu dùng và công nghiệp, dẫn đến tăng giá và gây áp lực lên lạm phát toàn cầu.
- Dự kiến phí vận chuyển và container sẽ tăng do tàu thuyền cần vận chuyển hàng hóa trên quãng đường dài hơn do việc chuyển hướng hàng hóa.

Các tàu có thể được chuyển hướng đến các cảng bờ Tây Hoa Kỳ, Canada hoặc Mexico, dẫn đến thời gian vận chuyển tăng thêm từ 7 đến 14 ngày. Ngoài ra, việc chuyển hướng đến các cảng bờ Tây Hoa Kỳ sẽ phát sinh thêm chi phí từ 1.000 đến 1.500 USD cho mỗi container 40 foot, trong khi chuyển hướng đến các cảng Canada hoặc Mexico sẽ dẫn đến chi phí cao hơn, từ 1.000 đến 2.000 USD cho mỗi container 40 foot.

- Dự kiến sẽ có sự chậm trễ đáng kể tại các cảng bờ Tây Hoa Kỳ, Canada và Mexico do hàng hóa bị chuyển hướng trong thời gian diễn ra cuộc đình công. Theo Oxford Economics, cứ mỗi tuần hàng hóa bị đình trệ, việc giải quyết tồn đọng sẽ mất một tháng vì các cảng bờ Tây (lựa chọn thay thế tốt nhất) hiện đã hoạt động hết công suất.

Ngoài ra, một số hàng hóa sẽ vẫn ở các cảng bị đình trệ, dẫn đến tắc nghẽn nghiêm trọng khi hoạt động trở lại.

- Nhu cầu vận tải hàng không nhiều khả năng tăng cao. Một phần hàng hóa vận chuyển đường biển sẽ được chuyển sang vận tải hàng không để tiết kiệm thời gian và đáp ứng thời hạn giao hàng.

Về mặt tích cực, các nhà bán lẻ đã chủ động chuẩn bị cho khả năng xảy ra đình công bằng cách nhập khẩu thêm hàng tồn kho để dự trữ. Khối lượng container ở Savannah trong tháng 7 và tháng 8 đã tăng 13,7% so với cùng kỳ, và các cảng bờ Đại Tây Dương và bờ Vịnh từ tháng 7 đến ngày 22/9 đã ghi nhận số lượng tàu cập cảng tăng 27% so với cùng kỳ. Tuy nhiên, một cuộc đình công dù diễn ra ngắn ngày cũng có thể gây thiệt hại cho nhiều nhà bán lẻ, nhà sản xuất và các nhà nhập khẩu khác đang cố gắng duy trì các lô hàng đúng hạn và hàng tồn kho khi bước vào Q4.

Bảng 3: Các cảng thay thế để chuyển hướng hàng hóa

Sẽ mất nhiều thời gian hơn và chi phí bổ sung để chuyển hướng hàng hóa do tác động của cuộc đình công

Khu vực	Cảng	Số ngày trung chuyển bổ sung	Chi phí bổ sung (USD/40ft)
Bờ Tây Hoa Kỳ	Los Angeles, Long Beach hoặc Oakland	7-14 ngày	1,000-1,500
Canada	Vancouver, Prince Rupert hoặc Halifax	7-14 ngày	1,000-2,000
Mexico	Lazaro Cardenas	7-14 ngày	1,000-2,000

Nguồn: HSC

Ảnh hưởng của cuộc đình công đến các công ty vận tải niêm yết tại Việt Nam

HSC nhận thấy những tác động trái chiều từ cuộc đình công đối với các công ty vận tải niêm yết trong danh sách khuyến nghị của mình. GMD sẽ chịu ảnh hưởng tiêu cực trong khi SCS được hưởng lợi từ cuộc đình công tại cảng biển Mỹ. Chi tiết như sau:

- **GMD (Mua vào, giá mục tiêu 93.900đ):** Tác động tiêu cực nhưng không đáng kể vì hàng hóa vận chuyển qua cảng Gemalink (GIL, GMD sở hữu 65% cổ phần) được xuất khẩu sang Mỹ chủ yếu qua các cảng bờ Tây, không phải các cảng bờ Đông.

Chỉ có 2 trên 8 tàu hàng tuần của GIL sẽ cập cảng Houston và Savannah. Theo lịch trình tàu hiện tại của GIL, nếu cuộc đình công kéo dài dưới 4 ngày, nó sẽ không ảnh hưởng đến sản lượng của GIL vì không có lịch trình tàu đến các cảng này từ ngày 1 đến ngày 4/10.

Nếu cuộc đình công kéo dài lâu hơn, nó sẽ dẫn đến việc thay đổi hoặc bỏ lịch trình tàu và ảnh hưởng đến sản lượng xếp dỡ. Tuy nhiên, do các hãng tàu có thể sẽ chuyển hướng hàng hóa sang các cảng khác, nên nhìn chung tác động tiêu cực sẽ có nhưng không đáng kể. Nếu cuộc đình công kéo dài khoảng một tháng, HSC ước tính nó sẽ làm giảm khoảng 10% sản lượng xếp dỡ của GIL.

- **SCS (Tăng tỷ trọng, giá mục tiêu 96.000đ):** Sản lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường hàng không đến Mỹ của SCS chiếm khoảng 20%-22% tổng sản lượng vận chuyển quốc tế của Công ty. Do thời gian giao hàng kéo dài từ việc chuyển hướng hàng hóa, SCS có khả năng được hưởng lợi từ các lô hàng chuyển sang vận tải hàng không để tiết kiệm thời gian.

Kết luận và khuyến nghị

Thời gian diễn ra cuộc đình công hiện vẫn chưa được xác định và tác động thực tế sẽ rất lớn nếu cuộc đình công kéo dài. HSC sẽ theo dõi chặt chẽ và cập nhật thông tin về các công ty trong danh sách khuyến nghị.

Ở giai đoạn này, chúng tôi duy trì dự báo, khuyến nghị Mua vào và giá mục tiêu 93.900đ đối với GMD, với tiềm năng tăng giá 21,3%. Trong khi đó, chúng tôi đang xem xét lại SCS do giá cổ phiếu giảm mạnh gần đây.

Ngoài ra, chúng tôi nhận thấy một chất xúc tác tích cực cho các công ty vận tải biển, bao gồm HAH (Chưa khuyến nghị) do giá cước vận tải có thể tăng cao hơn. Khi nhu cầu đối với tàu container tăng lên nếu cuộc đình công kéo dài có thể dẫn đến giá cước vận tải container tăng cao và mang lại lợi ích cho các công ty vận tải biển.

Tuyên bố miễn trách

Bản quyền thuộc về CTCP Chứng khoán Thành phố Hồ Chí Minh (HSC) 2021.

Báo cáo này được HSC hoặc một trong các chi nhánh viết và phát hành để phân phối tại Việt Nam và nước ngoài; phục vụ cho các nhà đầu tư tổ chức chuyên nghiệp là khách hàng của HSC và đồng ý nhận các sản phẩm nghiên cứu phân tích dành cho khách hàng tổ chức của HSC. Nếu quý độc giả không thuộc đối tượng nhà đầu tư nói trên, báo cáo này sẽ không nhằm phục vụ quý độc giả và quý độc giả không nên đọc hoặc dựa vào nội dung báo cáo này.

Báo cáo nghiên cứu này được viết với mục tiêu duy nhất là cung cấp những thông tin khái quát đến nhà đầu tư tổ chức. Báo cáo này không nhằm tới những mục tiêu đầu tư cụ thể, tình trạng tài chính cụ thể hay nhu cầu cụ thể của bất kỳ người nào nhận được hoặc đọc báo cáo này. Nhà đầu tư phải có quyết định của riêng mình dựa trên tình hình tài chính và mục tiêu đầu tư cụ thể của mình. Các thông tin cũng như ý kiến trong báo cáo không mang tính chất mời chào mua hay bán bất cứ chứng khoán, quyền chọn, hợp đồng tương lai hay công cụ phái sinh nào tại bất kỳ lãnh thổ có quyền tài phán nào. Đồng thời, các thông tin cũng như ý kiến trong báo cáo cũng không nhằm mục đích quảng cáo cho bất cứ công cụ tài chính nào.

Ý kiến, dự báo và ước tính chỉ thể hiện quan điểm của người viết tại thời điểm phát hành, không được xem là quan điểm của HSC và có thể thay đổi mà không cần thông báo. HSC có thể đưa ra khuyến nghị hoặc nhận định khác đối với các đối tượng nhà đầu tư không đồng ý với nội dung của báo cáo này. HSC không có nghĩa vụ phải cập nhật, sửa đổi báo cáo này dưới mọi hình thức cũng như thông báo với người đọc trong trường hợp các quan điểm, dự báo và ước tính trong báo cáo này thay đổi hoặc trở nên không chính xác. Thông tin trong báo cáo này được thu thập từ nhiều nguồn khác nhau và chúng tôi không đảm bảo về sự hoàn chỉnh cũng như độ chính xác của thông tin.

HSC có thể sử dụng các nghiên cứu trong báo cáo này cho hoạt động mua bán chứng khoán tự doanh hoặc mua bán chứng khoán cho các quỹ mà HSC đang quản lý. HSC có thể giao dịch cho chính công ty theo những gợi ý về giao dịch ngắn hạn của các chuyên gia phân tích trong báo cáo này và cũng có thể tham gia vào các giao dịch chứng khoán trái ngược với ý kiến tư vấn và quan điểm thể hiện trong báo cáo này. Nhân viên của HSC có thể có lợi ích tài chính ở những chứng khoán được đề cập trong báo cáo này hoặc các công cụ có liên quan. HSC có thể có nghiệp vụ ngân hàng đầu tư hoặc tìm kiếm mối quan hệ hợp tác kinh doanh với những công ty được đề cập đến trong báo cáo này.

Nhà đầu tư phải lưu ý rằng giá và khối lượng giao dịch của các công cụ tài chính luôn biến động, có thể lên hoặc xuống. Những diễn biến trong quá khứ, nếu có, không hàm ý cho những kết quả tương lai.

Báo cáo này là tài sản của HSC và không được công bố rộng rãi ra công chúng, vì vậy không ai được phép sao chép, tái sản xuất, phát hành cũng như tái phân phối bất kỳ nội dung nào của báo cáo hay toàn bộ báo cáo vì bất kỳ mục đích nào nếu không có văn bản chấp thuận của HSC. Mọi cá nhân, tổ chức sẽ chịu trách nhiệm đối với HSC về bất kỳ tổn thất hoặc thiệt hại nào mà HSC hoặc khách hàng của HSC phải chịu do bất kỳ hành vi vi phạm theo Tuyên bố miễn trách này và theo quy định của pháp luật.

Giải thích các mức đánh giá cổ phiếu dành cho khách hàng tổ chức

Mua vào: Kỳ vọng tăng giá trên 20% trong khoảng thời gian 12 tháng
Tăng tỷ trọng: Kỳ vọng tăng giá từ 5% đến 20% trong khoảng thời gian 12 tháng
Nắm giữ: Kỳ vọng tăng giá hoặc giảm giá dưới 5% trong khoảng thời gian 12 tháng
Giảm tỷ trọng: Kỳ vọng giảm giá từ 5% đến 20% trong khoảng thời gian 12 tháng
Bán ra: Kỳ vọng giảm giá trên 20% trong khoảng thời gian 12 tháng



CÔNG TY CHỨNG KHOÁN TỐT NHẤT VÀ ĐỘI NGŨ PHÂN TÍCH HÀNG ĐẦU VIỆT NAM
Được trao bởi Finance Asia, Asiamoney, Institutional Investor & Thomson Reuters

TRỤ SỞ CHÍNH

Tầng 5 & 6, Tòa nhà AB
76 Lê Lai, Quận 1, TPHCM
T: (+84 28) 3823 3299
F: (+84 28) 3823 3301

CHI NHÁNH HÀ NỘI

Tầng 2, Tòa nhà Cornerstone
16 Phan Chu Trinh, Quận Hoàn Kiếm
T: (+84 24) 3933 4693
F: (+84 24) 3933 4822

E: info@hsc.com.vn W: www.hsc.com.vn