

Ngành cảng biển

- **Tăng trưởng kim ngạch xuất khẩu**
- **Rủi ro địa chính trị đang hiện hữu**
- **Cập nhật Cấu trúc & Chiến lược phát triển ngành cảng biển Việt Nam**
- **Đánh giá các doanh nghiệp niêm yết**
- **CTCP Gemadept (GMD)**
- **CTCP Container Việt Nam (VSC)**

Chuyên viên phân tích:

Lê Khánh Tùng

P: +84 335 699 989

M: tung.lekhanh@mbs.com.vn

Phân tích cổ phiếu

Cập nhật ngành Cảng biển - Tăng trưởng kim ngạch xuất khẩu

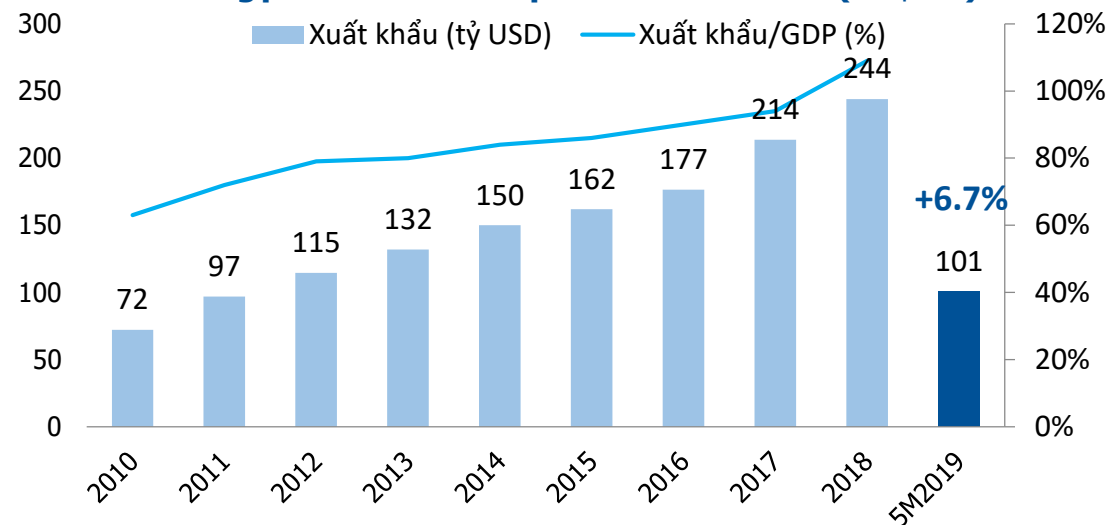
Cập nhật kim ngạch xuất khẩu

- Trong 5 tháng đầu năm 2019, kim ngạch xuất khẩu của Việt Nam đạt 101 tỷ USD, tăng 6.7% so với cùng kỳ năm 2018. Tốc độ tăng trưởng có phần khiêm tốn so với các năm trước một phần do tăng trưởng chậm lại ở mảng xuất khẩu điện thoại di động, ngoài ra là do hiệu ứng Tết dài hơn năm 2018. Chúng tôi đánh giá nửa cuối năm 2019 xuất khẩu sẽ đạt tốc độ tăng trưởng cao hơn.
- Việt Nam đang tiếp tục được hưởng lợi trong cuộc chiến thương mại Mỹ - Trung khi tăng trưởng xuất khẩu tại những mặt hàng vốn là thế mạnh của các doanh nghiệp Trung Quốc. Chi phí nhân công hấp dẫn vẫn tiếp tục thu hút những dòng vốn FDI lớn. Chúng tôi dự báo trong 3-5 năm tới, kim ngạch xuất khẩu của Việt Nam sẽ tiếp tục tăng trưởng trên 10%/năm.

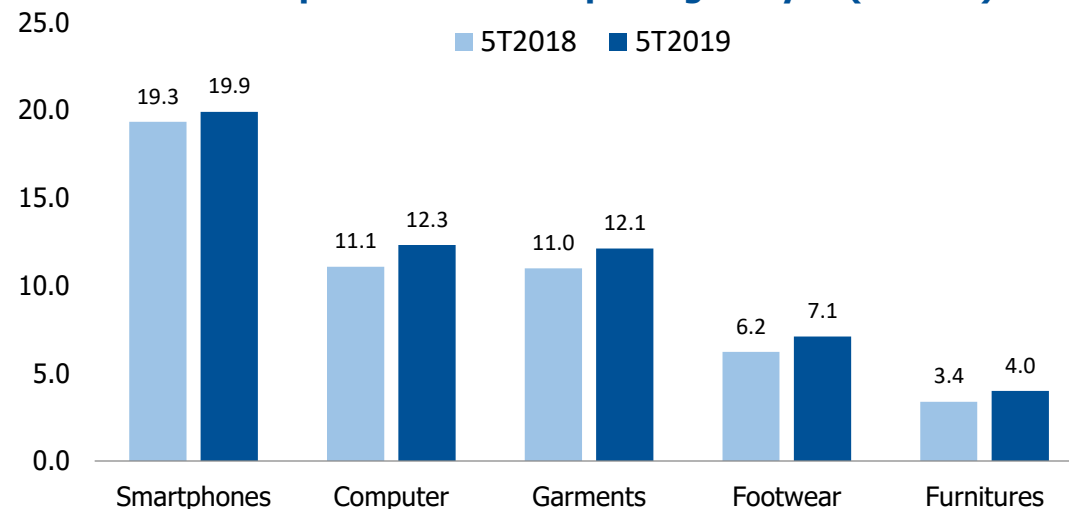
Đánh giá từng mảng hoạt động

- Ngoại trừ mảng điện thoại tăng trưởng chậm, các sản phẩm xuất khẩu chính khác như máy tính, dệt may, da giày và nội thất đều tăng trưởng **trên hai con số**, trong đó mảng gỗ và nội thất tăng trưởng tới 18% yoy. Các mảng xuất khẩu khác mà doanh nghiệp Việt Nam tham gia như dệt may, da giày cũng tăng trưởng mạnh.

Kim ngạch xuất khẩu Việt Nam 2009-2018 (US\$ bn)



Giá trị xuất khẩu các mặt hàng chủ yếu (USD bn)



Phân tích cổ phiếu

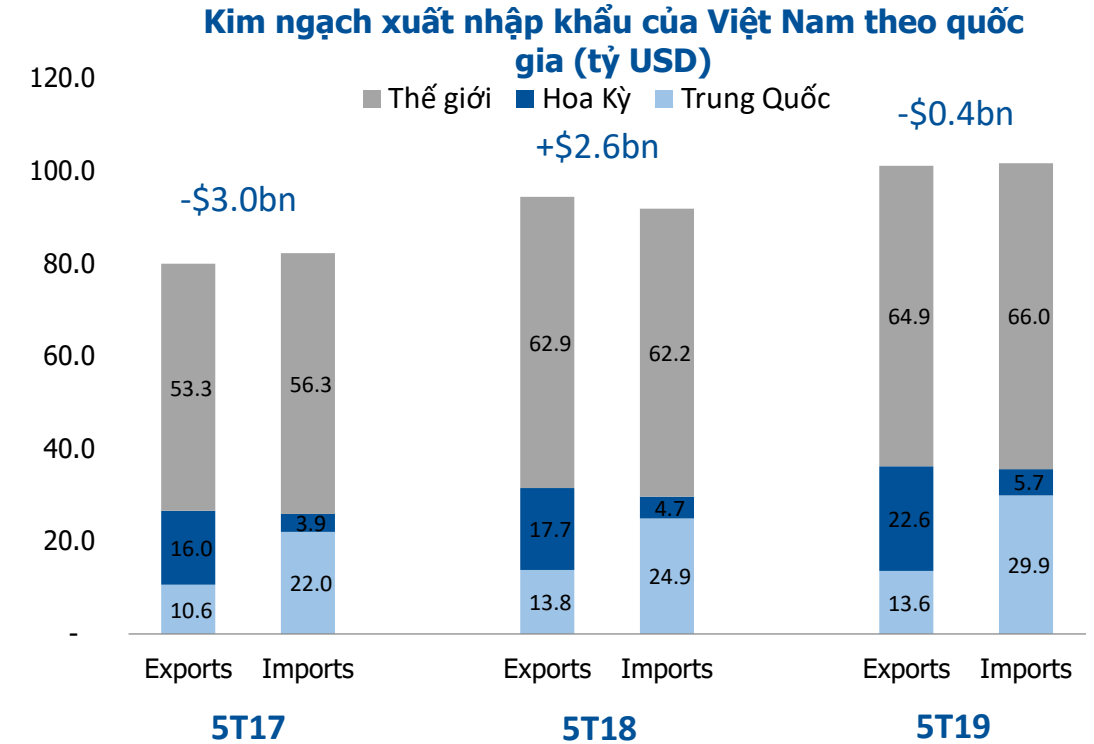
Cập nhật ngành Cảng biển - Việt Nam trở thành công tuyến xuất khẩu của Trung Quốc sang Mỹ

Dấu hiệu rủi ro địa chính trị đang hiện hữu

- Trong thời gian dài, Việt Nam luôn duy trì vị thế thặng dư thương mại với Mỹ và thâm hụt thương mại với Trung Quốc. Đặc biệt trong 5 tháng đầu năm 2019 so với cùng kỳ năm 2018, Việt Nam đã chuyển từ thặng dư thương mại sang thâm hụt thương mại, nguyên nhân chính nằm ở nhập khẩu mặt hàng máy móc, thiết bị từ Trung Quốc tăng vọt (5.0 tỷ USD) trong khi xuất khẩu máy móc, thiết bị sang Mỹ tăng 4.9 tỷ USD.

Đánh giá

- Các nhà hoạch định chính sách thương mại Mỹ và giới phân tích đánh giá rằng Việt Nam đang trở thành **công tuyến xuất khẩu miễn thuế** của doanh nghiệp Trung Quốc sang Mỹ. Dù kết quả kiểm tra thương mại có đúng hay không, vẫn có rủi ro rằng Mỹ sẽ đánh thuế vào hàng hóa xuất khẩu của Việt Nam.



Phân tích cổ phiếu

Cập nhật ngành Cảng biển - Cấu trúc ngành cảng biển Việt Nam

Cập nhật ngành

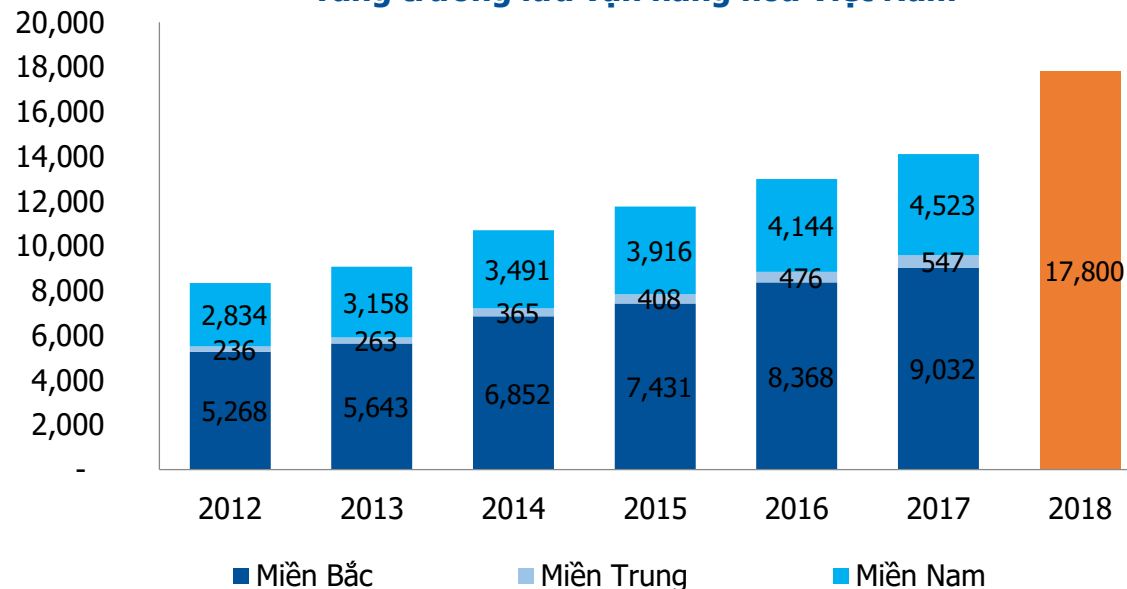
- Ngành cảng biển đóng vai trò là một hạ tầng logistics quan trọng cho xuất khẩu. Trong năm 2018, khối lượng lưu vận của toàn bộ hệ thống cảng Việt Nam đạt 17.8 triệu TEU, tăng 23% so với năm 2017. Toàn ngành tăng trưởng thuận theo sự tăng mạnh xuất khẩu năm 2018.
- Hai khu vực chính là cụm cảng phía Nam và cụm cảng phía Bắc chiếm chủ đạo tỷ trọng lưu vận hàng hóa thông qua cũng như phần lớn tăng trưởng lưu vận trong các năm. Đây là hai cụm cảng quan trọng nhất, cả hai đã lọt danh sách 50 cảng container lớn nhất thế giới, và vị trí trong bảng xếp hạng của hai cụm cảng này sẽ tiếp tục tăng lên khi xuất khẩu của Việt Nam ngày càng tăng trưởng.

Những vấn đề còn tồn tại

- Một trong những chướng ngại trong tăng trưởng xuất khẩu của Việt Nam nằm ở việc các cảng biển trong nước đã đang hết công suất sử dụng, trong khi chiến lược phát triển lại chưa cụ thể, do đó thường xuất hiện vấn đề những cảng có cơ sở hạ tầng tốt đạt toàn dụng công suất, nhưng nhiều cảng biển khác mức độ sử dụng thấp thậm chí còn không có đối tác.
- Việc đầu tư tăng công suất tại các cảng biển là vấn đề cấp thiết, ngoài ra Chính phủ cũng định hướng phát triển hệ thống cảng Việt Nam giống như các cảng lớn trên thế giới như Singapore, Trung Quốc, v...v là phát triển hệ thống cảng nước sâu. Phía Nam có khu vực Cái Mép – Thị Vải và phía Bắc có khu vực Lạch Huyện tại Hải Phòng được lựa chọn trở thành vị trí cảng biển chiến lược, đóng vai trò là một trong cảng trung chuyển lớn trên thế giới.

(’000 TEU)

Tăng trưởng lưu vận hàng hóa Việt Nam



Phân tích cổ phiếu

Cập nhật ngành Cảng biển - Chiến lược phát triển cụm cảng phía Nam & phía Bắc

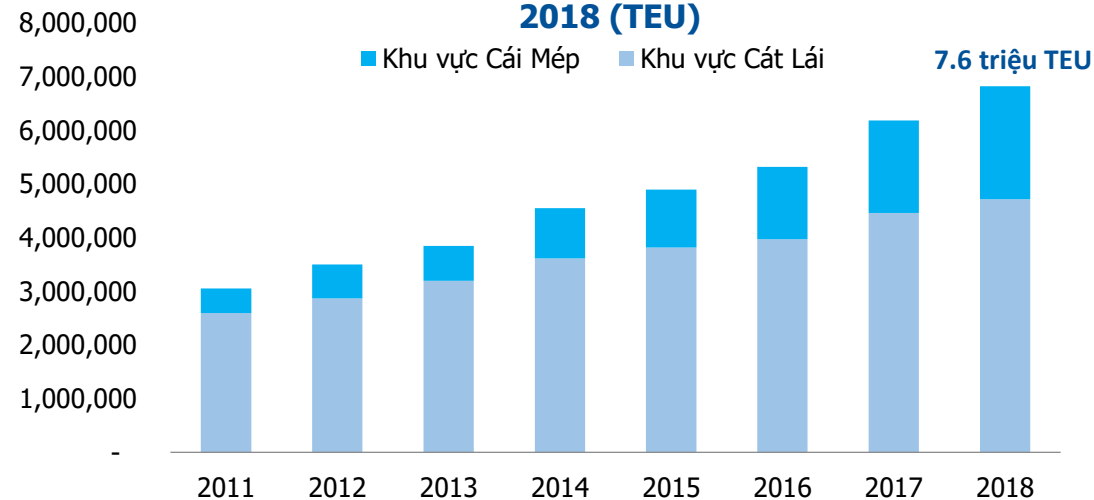
Cụm cảng phía Nam

- Cảng Cát Lái là cảng biển quan trọng nhất của quốc gia, đóng góp trên 1/3 lưu vận hàng hóa xuất khẩu cả nước. Tuy nhiên vai trò của Cát Lái đang được giảm thiểu: do vị trí địa lý và thủy lưu, cảng này không thể đón được những tàu chở hàng tải trọng lớn khi mà nhu cầu sử dụng tàu lớn đang là xu thế trên thế giới. Ngoài ra sự đô thị hóa của TP.HCM đang vươn ra tới quận 2, khiến việc tập trung phát triển công nghiệp và cảng tại khu vực này sẽ cản trở khối kinh tế dịch vụ vốn có giá trị gia tăng cao hơn. Cát Lái đang dần nhường lại vị trí hạ tầng logistics quan trọng nhất cho khu vực Cái Mép (phụ lục 3).
- Khu vực Cái Mép – Thị Vải tại Vũng Tàu đang được Chính phủ quy hoạch tới năm 2030 sẽ trở thành khu vực cảng quan trọng nhất cả nước. Khu vực này với vị trí nước sâu có thể đón những tàu chở hàng lớn nhất thế giới, đang thu hút vốn đầu tư liên doanh của các hãng tàu lớn. Trong vòng 8 năm, sản lượng của khu vực Cái Mép đã đi từ bước đầu phát triển tới đạt 30% tổng lưu vận hàng hóa khu vực phía Nam, tỷ trọng này sẽ tiếp tục tăng lên trong tương lai.

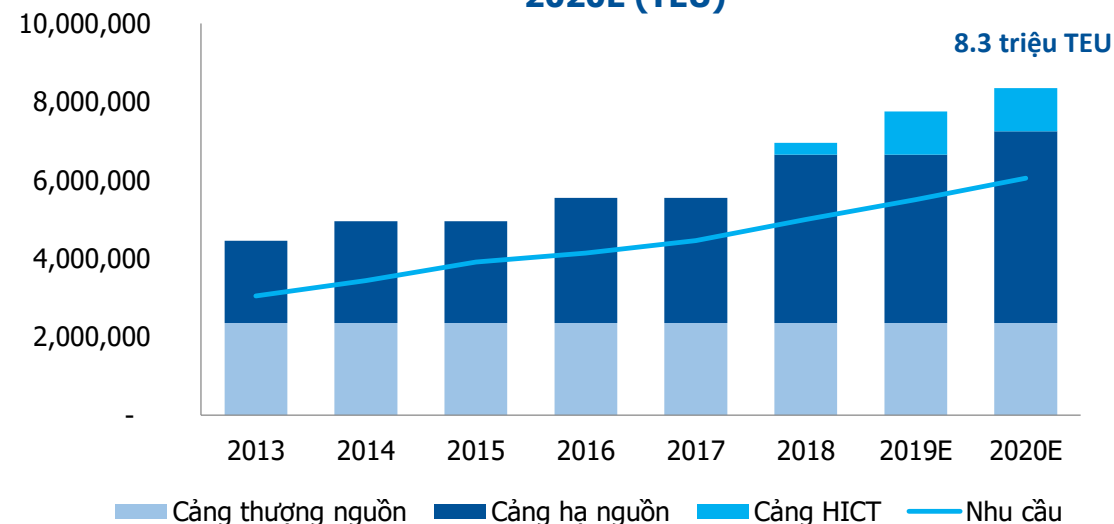
Cụm cảng phía Bắc

- Cụm cảng phía Bắc, cụ thể là khu vực Hải Phòng đang diễn ra sự chuyển dịch công suất mạnh mẽ từ các cảng thượng nguồn sang các cảng hạ nguồn nhằm đáp ứng việc đón các tàu lớn. Ngoài ra khu vực Lạch Huyện với vị trí nước sâu sẽ là khu vực cảng chiến lược ở phía Bắc, và là sự tăng trưởng công suất chủ yếu của khu vực. Khu vực thượng nguồn về dài hạn sẽ được chuyển đổi công năng thành kho bãi hoặc khu đô thị (phụ lục 4).
- Hiện tại TCT Tân Cảng Sài Gòn là doanh nghiệp đầu tiên đầu tư vào khu vực Lạch Huyện với Cảng Container Quốc tế Hải Phòng (HICT), 2 doanh nghiệp đi sau là CTCP Cảng Hải Phòng (PHP) và CTCP Container Việt Nam (VSC) cũng sẽ đầu tư trong vòng 3-5 năm tới. Lạch Huyện hứa hẹn sẽ chào đón nhiều nhà đầu tư hơn nữa.

Sản lượng TCT Tân Cảng Sài Gòn giai đoạn 2011-2018 (TEU)



Cung cầu lưu vận tại Hải Phòng giai đoạn 2013 – 2020E (TEU)



Phân tích cổ phiếu

Cập nhật ngành Cảng biển - Đánh giá các doanh nghiệp niêm yết

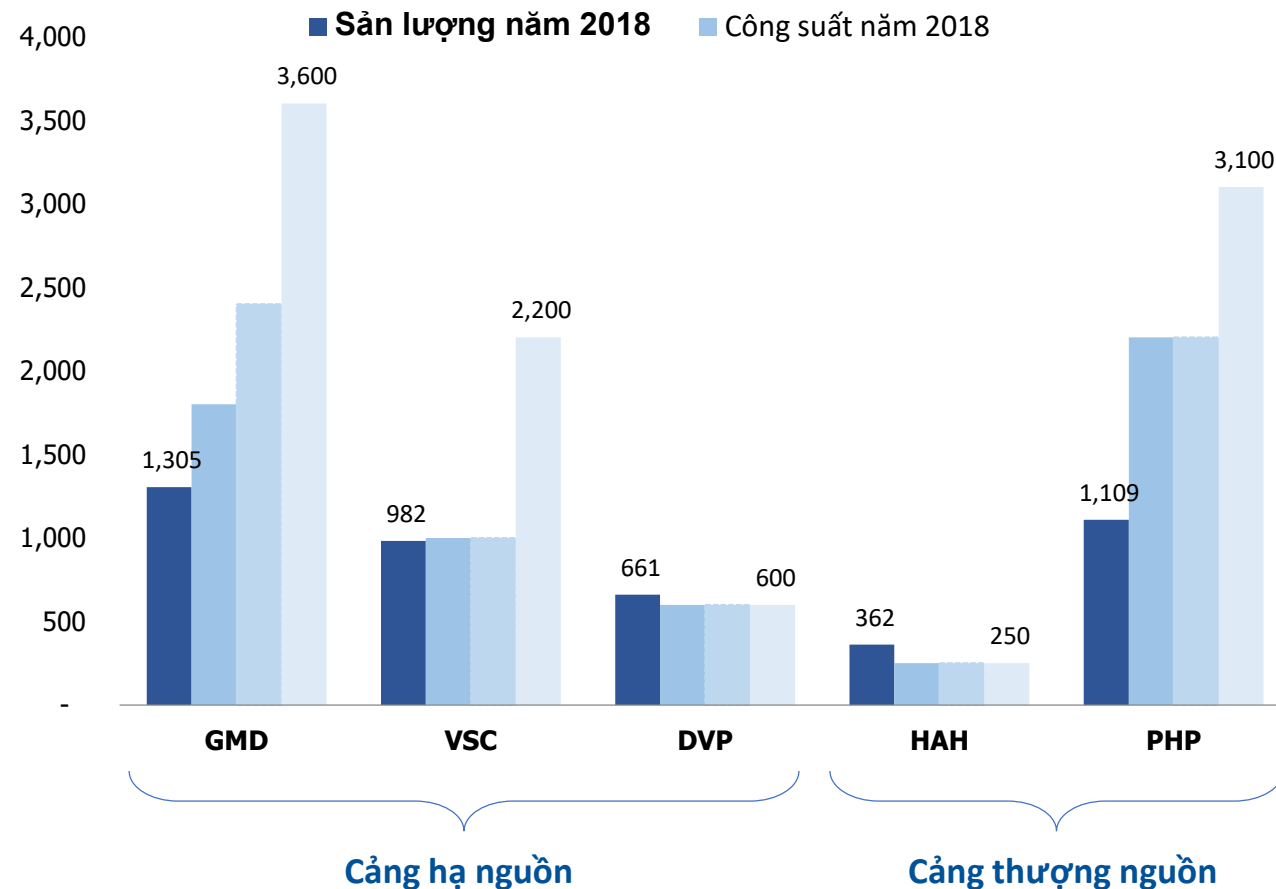
Đánh giá các doanh nghiệp niêm yết

- Các doanh nghiệp cảng biển niêm yết chủ yếu hoạt động tại khu vực Hải Phòng, do đó chúng tôi lựa chọn cơ hội đầu tư vào những doanh nghiệp có khả năng mở rộng tại khu vực này.
- Trong các doanh nghiệp niêm yết, chúng tôi không khuyến nghị với các doanh nghiệp vận hành cảng ở thượng nguồn như PHP hay HAH. Đối với PHP, cảng Hoàng Diệu của công ty còn đang được chuyển đổi công năng để xây cầu phục vụ cho phát triển đô thị thành phố. Ngoài ra các cảng khác của PHP nằm ở hạ nguồn có hiệu năng hoạt động không cao.
- Trong các doanh nghiệp hạ nguồn, VSC và DVP là hai doanh nghiệp có tỷ suất lợi nhuận cao, tuy nhiên hiện tại đã đạt toàn dụng công suất và chưa có kế hoạch mở rộng trong thời gian tới. VSC có kế hoạch đầu tư cảng mới tại khu vực Lạch Huyện vào năm 2022-2023, tuy nhiên kế hoạch còn tương đối xa.
- GMD có kế hoạch triển khai cảng Nam Đình Vũ giai đoạn 2 vào cuối năm 2019, ngoài ra công ty còn tái khởi động xây dựng cảng Gemalink tại khu vực Cái Mép phục vụ cho chiến lược tăng trưởng dài hạn.

Cơ hội đầu tư

- GMD: Khả năng mở rộng, thoái vốn khỏi các HĐKD không hiệu quả.
- VSC: Hiệu năng hoạt động cao, có kế hoạch mở rộng trong dài hạn.

Tiềm năng tăng trưởng công suất ('000 TEUs)



Phân tích cổ phiếu

Cập nhật ngành Cảng biển - Đánh giá các doanh nghiệp niêm yết



	2017	2018	2019F	2020F	Nhận xét	P/E FY19	Đánh giá
Công suất ('000 TEU)							
GMD	1,100	1,800	1,800	2,400	Mở rộng cảng Nam Đình Vũ	11.0	MUA
VSC	800	1,000	1,000	1,000		7.0	MUA
HAH	250	250	250	250		4.7	Theo Dõi
DVP	600	600	600	600		5.3	MUA (thanh khoản thấp)
PHP	1,900	2,200	2,200	1,900	Chuyển đổi cảng Hoàng Diệu	9.4	Không Đánh Giá
Sản lượng ('000 TEU)							
GMD	1,113	1,305	1,495	1,680			
VSC	805	982	972	952	Giảm sản lượng tại cảng Xanh		
HAH	362	362	362	362			
DVP	661	661	661	661	Toàn dụng công suất		
PHP	1,109	1,109			Hiệu năng hoạt động thấp		
Hiệu năng công suất (%)							
GMD	101%	73%	83%	70%			
VSC	101%	98%	97%	95%			
HAH	145%	145%	145%	145%			
DVP	110%	110%	110%	110%			
PHP	58%	50%					

Source: Company data, MBS Research

Phân tích cổ phiếu

CTCP Gemadept (HSX: GMD)

(MUA; Giá mục tiêu: VND 36,300)

Cập nhật doanh nghiệp

- 5 tháng đầu năm 2019, sản lượng tàu tại các bến cảng của GMD đạt 321 tàu, tăng 4% so với cùng kỳ năm 2018. Doanh thu GMD năm 2019 dự kiến là 2,953 tỷ đồng, lợi nhuận thuần từ HĐKD đạt 702 tỷ đồng, tăng 24% so với năm 2018.
- Carg Nam Đình Vũ tiếp tục chứng minh là cảng tăng trưởng tốt nhất tại khu vực Hải Phòng với sản lượng tăng hơn gấp đôi trong khi các cảng khác đều chứng kiến sự suy giảm về sản lượng. Sự tập trung vào hoạt động cảng sẽ đưa biên lợi nhuận gộp công ty lên 40%. Trong năm 2019, công ty sẽ đầu tư giai đoạn 2 cảng NDV, dự kiến sẽ vận hành vào cuối năm nay.

Đánh giá

- Trong ĐHCĐ năm 2019, GMD lên kế hoạch sẽ thoái vốn khỏi dự án BĐS Sài Gòn Gem tại TP.HCM và dự án tại Lào. Ngoài ra công ty cũng định thoái vốn khỏi dự án cao su ở Campuchia khi tìm được đối tác mua với giá hợp lý.
- GMD đang thể hiện mình là doanh nghiệp cảng mở rộng mạnh mẽ nhất trong ngành. Công ty dự kiến sẽ triển khai giai đoạn 2 cảng Nam Đình Vũ khi giai đoạn 1 đạt toàn dụng công suất. Ngoài ra GMD sẽ tái khởi động cảng nước sâu Gemalink tại khu vực phía Nam sau 1 thời gian dài gián đoạn.

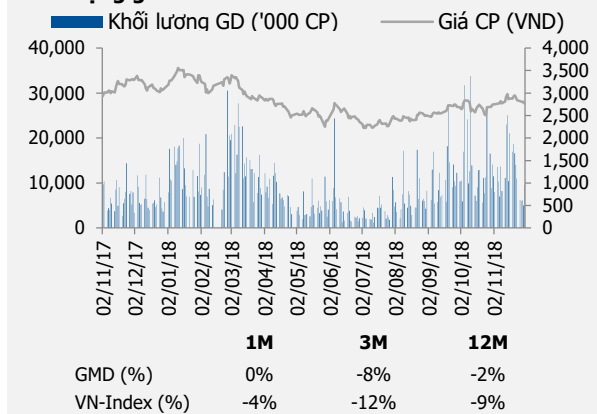
Tác động đối với cổ phiếu

Xuất khẩu tăng trưởng mạnh và việc đưa vào bến cảng mới Nam Đình Vũ là chất xúc tác tích cực đối với giá cổ phiếu GMD.

Định giá doanh nghiệp

Sử dụng 2 phương pháp định giá từng phần (SOTP) và định giá so sánh, chúng tôi đưa ra mức giá mục tiêu **VND36,300**, với P/E năm 2019 là 11.0x.

Biến động giá



Ngày phát hành	25/06/2019
Giá hiện tại	VND 25,950
Giá mục tiêu	VND 36,300
Upside	39%
Bloomberg	GMD VN Equity
Vốn hóa TT	VND 8,106bn
	USD 371mn
Biến động giá 52 tuần	VND 22,200
	VND 35,300
Khối lượng giao dịch bình quân	VND 26bn
	USD 1mn
FOL	49.00%
FO hiện tại	49.00%

Đơn vị: tỷ đồng	2017	2018	2019F	2020F
Doanh thu	3,984	2,686	2,953	3,272
Lợi nhuận hoạt động	597	541	822	964
Lợi nhuận thuần	581	1,900	743	896
Lợi nhuận thuần từ HĐKD chính	508	568	702	822
EPS (VND)	1,762	(*) 6,162	2,365	2,793
Tăng trưởng EPS (%)		250%	-62%	18%
P/E	15.6	4.4	11.0	9.3
EV/EBITDA	9.8	12.0	8.2	7.0
Cổ tức bằng tiền (VND)	1,500	8,000	1,500	2,000
Tỷ suất cổ tức (%)	5%	29%	5%	7%
P/B	1.1	1.2	1.2	1.1
ROE (%)	7%	28%	10%	12%
Nợ ròng/VCSH (%)	27%	35%	29%	24%

Nguồn: MBS Research

(*): Core EPS: VND 1,913

Phân tích cổ phiếu

CTCP Gemadept (HSX: GMD) - Dự phóng & Định giá

(MUA; Giá mục tiêu: VND 36,300)

Chỉ số hoạt động					
VND bn	FY19F	FY20F	FY21F	FY22F	FY23F

Sản lượng ('000 TEU)	1,495	1,680	1,830	1,970	2,120
Giá xếp dỡ (%)	-	-	-	-	-

Định giá SOTP						
VND bn	FY19F	FY20F	FY21F	FY22F	FY23F	Terminal year

Lợi nhuận ròng	702	829	944	1,027	1,124	
Dòng tiền tự do	1,062	991	1,092	1,290	1,361	10,373
WACC%			12.6%			14.3%
Chiết khấu dòng tiền tự do	943	782	765	803	752	5,732
	9,778					
Tiền mặt	283	Gemalink	1,367			
Nợ vay	(2,267)	Logistics	1,105			
Định giá HKKD	7,794		2,472			
Giá trị doanh nghiệp	10,265					
Giá mục tiêu CP (VND)	35,600					

Định giá so sánh (Forward FY19)	Mã CK	Vốn hóa (\$mn)	ROE (%)	Tỷ suất cổ tức (%)	EV/EBITDA (x)	P/E (x)
Bến cảng Châu Á						
Gemadept Corp (ROE: excl. rubber investment)	GMD VN	350	13.1%	5.0%	8.1	11.0
Viconship Corporation	VSC VN	95	17.2%	4.5%	3.1	7.7
Namyong Terminal	NYT TB	205	12.0%	6.9%	6.2	11.8
Sihanoukille Autonomous Port	OPAS KH	69	7.8%			28.2
Bintulu Port	BPH MK	507	8.6%	5.3%	8.5	19.7
Westports	WPRTS MK	3,341	24.4%	3.3%	13.2	21.9
Trung vị			12.6%	5.0%	8.1	15.7
Giá mục tiêu CP (VND)						37,100

36.300 VND
Upside: 39%
MUA

Phân tích cổ phiếu

CTCP Container Việt Nam (HSX: VSC)

(MUA; Giá mục tiêu: VND 43,100)

Cập nhật doanh nghiệp

- 5 tháng đầu năm 2019, sản lượng tàu tại các bến cảng của VSC đạt 304 tàu, giảm 10% so với cùng kỳ năm 2018. Doanh thu VSC trong năm 2019 dự kiến là 1,638 tỷ đồng, lợi nhuận ròng đạt 251 tỷ đồng, giảm 16% so với năm 2018 do cạnh tranh gay gắt từ cảng HICT và Nam Đình Vũ. Ngoài ra chúng tôi dự phóng đối tác Evergreen sẽ mua thêm 5% cổ phần tại cảng Xanh VIP, giảm tỷ lệ sở hữu của VSC tại cảng này xuống 69%.
- VSC dự kiến sẽ đầu tư bến cảng mới tại khu vực Lạch Huyện vào giai đoạn 2022-2023.

Đánh giá

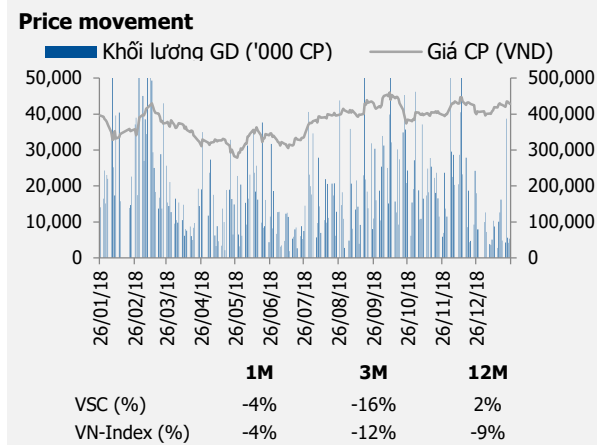
- Tăng trưởng của VSC sẽ bị chậm lại từ năm 2019 do công ty đã hoạt động ở mức toàn dụng công suất. Chúng tôi thấy rằng công ty sẽ không có sự bứt phá về doanh thu cho tới khi bến cảng mới được vận hành vào giai đoạn 2022-2023. Tuy nhiên kế hoạch tương đối xa về mặt thời gian và chưa có số liệu cụ thể, do đó chúng tôi chưa đưa kế hoạch này vào dự phóng và định giá.

Tác động đối với cổ phiếu

Chúng tôi tin rằng việc hoạt động toàn dụng công suất của VSC sẽ hãm đà tăng cổ phiếu này.

Định giá doanh nghiệp

Mức giá hiện tại của VSC vẫn là một mức giá hấp dẫn. Chúng tôi đưa ra mức giá mục tiêu 12 tháng là **VND43,100**, với mức P/E năm FY19 là 6.3x.



Ngày phát hành	25/06/2019
Giá hiện tại	VND 31,650
Giá mục tiêu	VND 43,100
Upside	36%
Bloomberg	VSC VN Equity
Vốn hóa TT	VND 1,742bn
	USD 85mn
Biến động giá 52 tuần	VND 27,900
	VND 46,000
Khối lượng giao dịch bình quân	VND 6bn
	USD 0.3mn
FOL	49.00%
FO hiện tại	42.03%

Đơn vị: tỷ đồng	2017	2018	2019F	2020F
Doanh thu	1,303	1,694	1,638	1,582
Lợi nhuận hoạt động	338	413	354	321
Lợi nhuận thuần	264	354	301	298
Lợi nhuận thuần từ HĐKD chính	237	300	251	253
EPS (VND)	4,735	5,995	5,018	5,059
Tăng trưởng EPS (%)		27%	-16%	0%
P/E	9.3	7.4	6.3	6.3
EV/EBITDA	4.8	3.7	3.6	3.3
Cổ tức bằng tiền (VND)	2,000	2,000	2,000	2,500
Tỷ suất cổ tức (%)	4%	4%	4%	5%
P/B	1.3	1.1	1.0	1.0
ROE (%)	14%	15%	12%	11%
Nợ ròng/VCSH (%)	30%	15%	7%	3%

Nguồn: MBS Research

Phân tích cổ phiếu

CTCP Container Việt Nam (HSX: VSC) - Dự phóng & Định giá (MUA; Giá mục tiêu: VND 43,100)

Operational figures						
VND bn	FY19F	FY20F	FY21F	FY22F	FY23F	
Sản lượng ('000 TEU)	972	952	932	912	892	
Giá xếp dỡ (%)	-3%	-2%	-	-	-	

DCF valuation results						
VND bn	FY19F	FY20F	FY21F	FY22F	FY23F	Terminal year
Lợi nhuận ròng	251	253	258	257	258	
Dòng tiền tự do	326	319	320	321	325	2,162
WACC%			14.9%			16.3%
Chiết khấu dòng tiền tự do	284	242	211	185	163	1,082
	2,167					
Tiền mặt	283					
Nợ vay	(287)					
Giá trị doanh nghiệp	2,162					
Giá mục tiêu CP (VND)	43,100					

43.100 VND
Upside: 36%
MUA

Phân tích cổ phiếu

Phụ lục 1 - Định giá so sánh

Định giá so sánh các cảng trong khu vực (Forward FY19)	Mã CK	Vốn hóa (triệu USD)	ROE (%)	Tỷ suất cổ tức (%)	EV/EBITDA (x)	P/E (x)
Bến cảng Châu Á (không tính Trung Quốc)						
Gemadept Corp (ROE: excl. rubber investment)	GMD VN	350	13.1%	5.0%	8.1	11.0
Viconship Corporation	VSC VN	95	17.2%	4.5%	3.1	7.7
Namyong Terminal	NYT TB	205	12.0%	6.9%	6.2	11.8
Sihanoukille Autonomous Port	OPAS KH	69	7.8%			28.2
Bintulu Port	BPH MK	507	8.6%	5.3%	8.5	19.7
Westports	WPRTS MK	3,341	24.4%	3.3%	13.2	21.9
Trung vị			12.6%	5.0%	8.1	15.7
Bến cảng của Trung Quốc						
Shanghai International Port Group	600018 CH	19,385	14.1%	3.7%	11.6	12.7
Ningbo Port Co. Ltd	601018 CH	7,281	7.7%	2.1%		17.0
COSCO Pacific	1199 HK	3,344	5.6%	3.5%	17.9	10.8
China Merchants	144 HK	7,076	10.9%	6.5%	18.4	11.0
QHD Port	3369 HK	2,527	5.8%	2.5%		11.2
Dalian Port	2880 HK	2,972	3.1%			21.4
Tianjin Port Development Holdings Ltd	3382 HK	730	5.8%	7.1%	7.4	8.1
Rizhao Port	600017 CH	1,386	5.3%			14.5
Trung vị			5.8%	3.6%	14.7	11.9
Bến cảng quốc tế						
DP World Ltd	DPW DU	13,405	10.6%	2.6%	8.6	11.3
Hutchison Port Holdings Trust	HPHT SP	2,091	2.0%	8.0%	9.6	26.9
Mundra Port and SEZ	ADSEZ IN	9,836	17.1%	0.7%	12.7	18.0
Hamburger Hafen	HHFA GR	1,626	17.7%	4.1%	5.5	14.7
Port of Tauranga	POT NZ	2,447	8.9%	3.2%	23.8	35.6
Trung vị			13.8%	2.9%	10.7	16.4

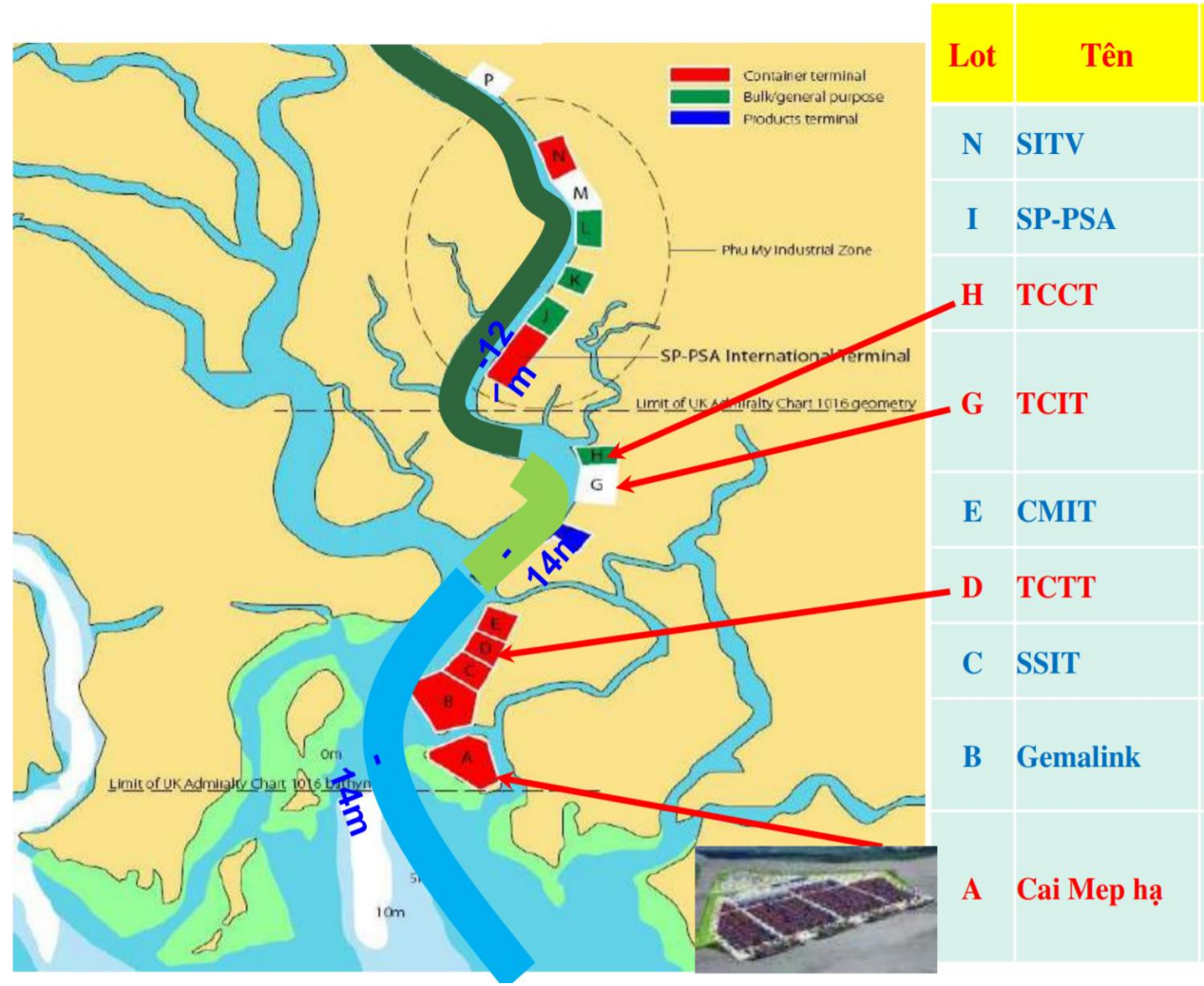
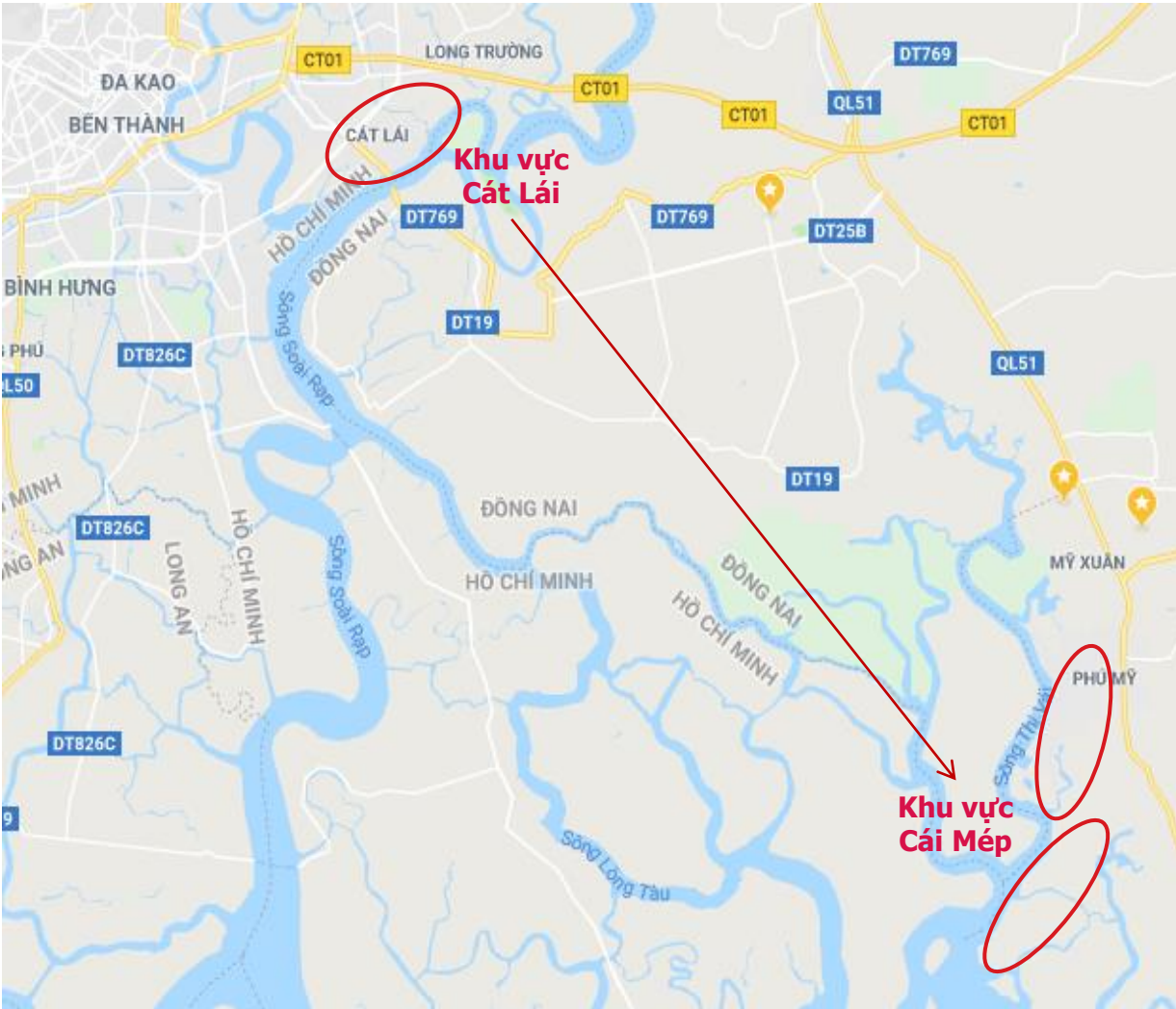
Phân tích cổ phiếu

Phụ lục 2 - Số lượng tàu cập bến cảng Hải Phòng

Tên bến cảng	Số lượng tàu			Tải trọng ('000 DWT)		
	5M2018	5M2019	+/- %	5M2018	5M2019	+/- %
Cảng Xanh VIP	204	196	-4%	4,247	4,107	-3%
Cảng Xanh	138	98	-29%	1,840	1,412	-23%
Cảng Nam Hải	68	48	-29%	864	612	-29%
Cảng Nam Hải Đình Vũ	195	165	-15%	4,394	3,156	-28%
Cảng Nam Đình Vũ	46	108	135%	625	2,162	246%
Cảng Lạch Huyện	9	71	689%	146	4,140	2,736%
Cảng Hải An	111	94	-15%	1,667	1,490	-11%
Cảng Đình Vũ	253	209	-17%	3,673	3,431	-7%
Cảng Hải Phòng	323	387	20%	6,091	6,070	0%

Phân tích cổ phiếu

Phụ lục 3 - Quy hoạch khu vực cảng Cái Mép – Thị Vải



Phân tích cổ phiếu

Phụ lục 4 - Quy hoạch khu vực cảng Lạch Huyện

