



BÁO CÁO
NGÀNH



*Chứng Khoán
Yuanta Việt Nam*

Tác động Dự án đường sắt tốc độ cao Bắc – Nam



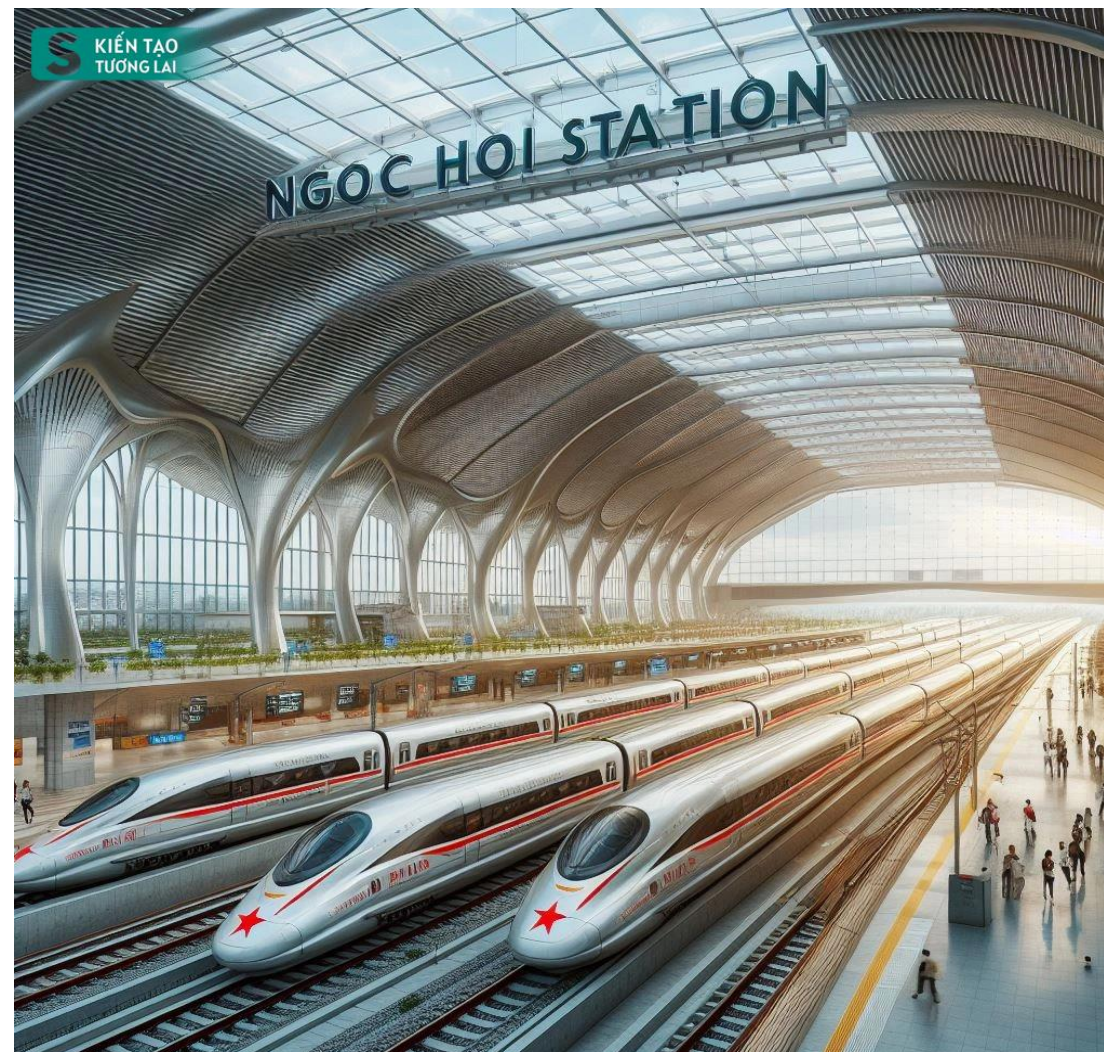
Tổng quan Dự án đường sắt tốc độ cao Bắc – Nam

- Quy mô dự án
- Vai trò và tính cấp thiết



Thông tin dự án

- Dự án đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam có **chiều dài 1,541km**, quy mô đường đôi, khổ 1,435mm, điện khí hóa, hạ tầng thiết kế với tốc độ 350km/h.
- Bắt đầu từ ga Ngọc Hồi (Hà Nội), đi qua 20 tỉnh, thành phố và kết thúc tại ga Thủ Thiêm (TP. HCM). Trên toàn tuyến có 23 ga khách với cự ly trung bình khoảng 67km, 5 ga hàng gấn với các đầu mối hàng hóa.
- Tổng mức đầu tư ước tính: **Khoảng 70 tỷ USD**.
- Thời gian thực hiện: **10 năm (mục tiêu 2035)**.
- Lộ trình dự kiến: Bộ Giao thông Vận tải đã có đề xuất ưu tiên nguồn lực để khởi công 2 đoạn Hà Nội - Vinh và TPHCM - Nha Trang (642km) vào cuối năm 2027. Đoạn Vinh - Nha Trang (899km) dự kiến sẽ được khởi công trước năm 2030. Mục tiêu phấn đấu hoàn thiện toàn bộ tuyến đường vào năm 2035.
- Tại Hội nghị Trung ương 10 vừa qua (18/09/2024), Ban chấp hành Trung ương Đảng đã thống nhất chủ trương đầu tư toàn tuyến Dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc – Nam. Hồ sơ kỹ thuật sẽ được trình xin ý kiến Quốc hội khóa XV xem xét, quyết định. Cùng với đó, các phương án về cơ chế, chính sách đặc thù đầu tư Dự án sẽ được trình lấy ý kiến ngay tại kỳ họp Quốc hội thứ 8 sắp tới.



Nguồn: Ảnh minh họa tạo bởi AI Chat GPT

Vai trò và tính cấp thiết

Vai trò dự án

- Đường sắt tốc độ cao Bắc Nam sẽ vận chuyển hành khách và hàng hoá nhẹ khi có nhu cầu. Trong khi đó, đường sắt Bắc - Nam hiện hữu sẽ chuyên vận chuyển hàng hoá và khách du lịch ngắm cảnh chặng ngắn.
- Theo Bộ Kế hoạch và Đầu tư, GDP sẽ tăng khoảng 0.97 điểm phần trăm/năm so với không đầu tư dự án. Nguồn thu từ khai thác quỹ đất, khai thác thương mại dự kiến khoảng 22 tỷ USD, sẽ góp phần cải thiện nhiều chỉ tiêu kinh tế vĩ mô.
- Mục tiêu: Phục vụ phát kinh tế-xã hội, đảm bảo quốc phòng an ninh; tối ưu cơ cấu thị phần vận tải, góp phần giảm chi phí logistics (chi phí logistics còn cao, chiếm tỉ lệ khoảng 17-18%, so với thế giới hiện nay khoảng 10-11%).
- Tạo tiền đề phát triển công nghiệp đường sắt, công nghiệp phụ trợ, xây dựng, vật liệu và tạo ra hàng triệu việc làm.

Tính cấp thiết và phù hợp để bắt đầu

- Là dự án đã được trình Quốc hội từ hơn 13 năm nay nhưng chưa thực hiện được do nhiều lý do.
- Hạ tầng Việt Nam đang là rào cản cho sự phát triển kinh tế.
- Việt Nam hiện có đủ năng lực tài chính, đảm bảo trong khả năng đầu tư. Bộ Tài chính đánh giá đến năm 2030 dự án hoàn toàn đáp ứng 3 tiêu chí về an toàn nợ công, nợ Chính phủ, nợ quốc gia, hai chỉ tiêu về trả nợ trực tiếp của Chính phủ và bội chi ngân sách tăng nhẹ. Dự kiến thời điểm triển khai vào năm 2027, quy mô nền kinh tế khoảng 564 tỷ USD nên nguồn lực để đầu tư không còn là trở ngại lớn.
- Theo giá trị và kế hoạch – công nghệ xây dựng hiện tại, sơ bộ tổng mức đầu tư khoảng hơn 67 tỷ USD. Bình quân khoảng 43 triệu USD/km, thấp hơn suất đầu tư của Indonesia là khoảng 52 triệu USD/km. Và ở mức trung bình so với các nước trên thế giới.

Cơ cấu chi phí đầu tư và Các ngành hưởng lợi

- Cơ cấu chi phí đầu tư
- Giai đoạn 1 và các ngành liên quan
- Các ngành hưởng lợi



Cơ cấu chi phí đầu tư dự án

- Đây là bảng cơ cấu chi phí đầu tư tham khảo từ các dự án đường sắt cao tốc ở Trung Quốc.
- Chiếm tỷ trọng lớn nhất trong tổng vốn đầu tư là chi phí xây dựng, chiếm 48%. Theo sau là Toa xe/Tàu (15%) và đường ray (9%)

Tỷ trọng các hạng mục đầu tư	3 loại Đường sắt tốc độ cao		
	350 km/h	250 km/h	200 km/h
Đất thu hồi và tái định cư	4%	4-8%	6-9%
Xây dựng (Kè/Cầu/Đường)	48%	50-54%	44-51%
Đường ray	9%	9-11%	6-7%
Hệ thống tín hiệu điều khiển	4%	3%	4%
Hệ thống điện	5%	4-5%	4-5%
Toa xe/tàu	15%	3-4%	5-7%
Tòa nhà/Trạm	2%	2-4%	3-5%
Các chi phí khác	13%	11-25%	12-28%

Nguồn: Nhóm nghiên cứu Gerald Ollivier, Jitendra Sondhi và Nanyan Zhou, thuộc WorldBank, văn phòng Bắc Kinh, Trung Quốc

- Ước tính cho Dự án đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam với chiều dài 1,541km. Chi phí ước tính như bên dưới.
- Do tổng vốn đầu tư cao, lượng công việc mang lại cho các tổ chức tham gia sẽ là khá lớn.

Chi phí các hạng mục	Loại đường 350 km/h (tỷ USD)
Đất thu hồi và tái định cư	2.8
Xây dựng (Kè/Cầu/Đường)	33.6
Đường ray	6.3
Hệ thống tín hiệu điều khiển	2.8
Hệ thống điện	3.5
Toa xe/tàu	10.5
Tòa nhà/Trạm	1.4
Các chi phí khác	9.1
Tổng vốn đầu tư	70.0

Nguồn: YSVN

Giai đoạn 1 và các ngành liên quan

- Trước mắt, Bộ Giao thông Vận tải dự kiến sẽ đề xuất ưu tiên nguồn lực để khởi công hai đoạn Hà Nội - Vinh và TPHCM - Nha Trang với **tổng chiều dài khoảng 642km vào cuối năm 2027**.
- **Chúng tôi ước tính tổng mức đầu tư cho giai đoạn này khoảng 29.1 tỷ USD (giai đoạn 1)**.
- Theo đó, chỉ riêng giai đoạn 1, các ngành hưởng lợi là khá lớn với khối lượng công việc liên quan như:

Ngành hưởng lợi	Giá trị các hạng mục liên quan Toàn dự án - 1,541 km (tỷ USD)	Giá trị các hạng mục liên quan Giai đoạn 1 - 642 km (tỷ USD)
Sắt thép	51.8	21.5
VLXD khác	35.0	14.6
Nhà thầu xây dựng	33.6	14.0
Xây dựng điện, thiết bị điện	6.3	2.6
Các công ty đường sắt	Không xác định	Không xác định
Ngân hàng cho vay	42.0	17.5

Chi phí các hạng mục cho riêng giai đoạn 1 - 642 km	Loại đường 350 km/h (tỷ USD)
Đất thu hồi và tái định cư	1.2
Xây dựng (Kè/Cầu/Đường)	14.0
Đường ray	2.6
Hệ thống tín hiệu điều khiển	1.2
Hệ thống điện	1.5
Toa xe/tàu	4.4
Tòa nhà/Trạm	0.6
Các chi phí khác	3.8
Tổng vốn đầu tư	29.1

Nguồn: YSVN

Các ngành hưởng lợi

Ngành hưởng lợi	Giá trị các hạng mục liên quan Toàn bộ dự án - 1,541 km (tỷ USD)	Giá trị các hạng mục liên quan Giai đoạn 1 - 642 km (tỷ USD)	Đánh giá (Chúng tôi khuyến nghị ưu tiên các doanh nghiệp đầu ngành)	Cổ phiếu hưởng lợi
Sắt thép	51.8	21.5	Hưởng lợi rõ nhất vì Chính phủ sẽ ưu tiên sử dụng sắt thép trong nước. Sắt thép cũng là nguyên vật liệu chiếm tỷ trọng lớn nhất cho dự án. Chúng tôi ưu tiên HPG nhờ lợi thế thép HRC và Dung Quất 2 giúp mở rộng năng lực sản xuất.	HPG, HSG, NKG
VLXD khác	35.0	14.6		
Đá			Ưu tiên các doanh nghiệp còn trữ lượng lớn, thời hạn khai thác dài hoặc đang chuẩn bị được cấp giấy phép mới.	DHA, KSB, VLB
Xi măng			Chọn DN đầu ngành, năng lực sản xuất lớn	HT1, BCC
Gạch ốp lát			Chọn DN đầu ngành, năng lực sản xuất lớn	PTB, VCS
Nhà thầu xây dựng	33.6	14.0	Mặc dù Tổng thầu và bên tư vấn nhiều khả năng là DN nước ngoài, tuy nhiên, các nhà thầu trong nước vẫn có thể giành lấy các hợp đồng thầu phụ. Chúng tôi chọn DN đầu ngành, có chuyên môn và uy tín cao.	CTD, FCN, C4G, CC1, VCG, HHV
Xây dựng điện, thiết bị điện	6.3	2.6	Chọn DN đầu ngành, năng lực sản xuất lớn	PC1, TV2, GEX
Các công ty đường sắt	Không xác định	Không xác định	Nhiều khả năng sẽ được giao vận hành, quản lý dự án.	HRT, SRT
Ngân hàng cho vay	42.0	17.5	Các ngân hàng quy mô lớn, có chi phí vốn thấp nhất và lãi suất cho vay thấp nhất sẽ có thể tham gia cho vay dự án. Chúng tôi ưu tiên lựa chọn các ngân hàng quốc doanh.	VCB, BID, CTG
Bất động sản	Không xác định	Không xác định	Ngoài ra, nhìn xa hơn thì còn có ngành BĐS hưởng lợi khi giá trị quỹ đất dọc theo tuyến đường sẽ gia tăng giá trị.	Chưa có bản vẽ tuyến đường nên chưa xác định được

Liên hệ

Phòng Nghiên cứu và Phân tích khối Khách hàng cá nhân

+84 28 3622 6868 ext 3826

research.re@yuanta.com.vn

Global Disclaimer

© 2020 Yuanta. All rights reserved. The information in this report has been compiled from sources we believe to be reliable, but we do not hold ourselves responsible for its completeness or accuracy. It is not an offer to sell or solicitation of an offer to buy any securities. All opinions and estimates included in this report constitute our judgment as of this date and are subject to change without notice.

This report provides general information only. Neither the information nor any opinion expressed herein constitutes an offer or invitation to make an offer to buy or sell securities or other investments. This material is prepared for general circulation to clients and is not intended to provide tailored investment advice and does not take into account the individual financial situation and objectives of any specific person who may receive this report. Investors should seek financial advice regarding the appropriateness of investing in any securities, investments or investment strategies discussed or recommended in this report. The information contained in this report has been compiled from sources believed to be reliable but no representation or warranty, express or implied, is made as to its accuracy, completeness or correctness. This report is not (and should not be construed as) a solicitation to act as securities broker or dealer in any jurisdiction by any person or company that is not legally permitted to carry on such business in that jurisdiction.

Yuanta research is distributed in the United States only to Major U.S. Institutional Investors (as defined in Rule 15a-6 under the Securities Exchange Act of 1934, as amended and SEC staff interpretations thereof). All transactions by a US person in the securities mentioned in this report must be effected through a registered broker-dealer under Section 15 of the Securities Exchange Act of 1934, as amended. Yuanta research is distributed in Taiwan by Yuanta Securities Investment Consulting. Yuanta research is distributed in Hong Kong by Yuanta Securities (Hong Kong) Co. Limited, which is licensed in Hong Kong by the Securities and Futures Commission for regulated activities, including Type 4 regulated activity (advising on securities). In Hong Kong, this research report may not be redistributed, retransmitted or disclosed, in whole or in part or and any form or manner, without the express written consent of Yuanta Securities (Hong Kong) Co. Limited.