CẢNG BIỂN HẢI PHÒNG

Lạch Huyện bước vào chu kỳ cạnh tranh mới với 6 bến mới (bến 7 đến bến 12)

8,35 triệu TEU
Sản lượng container qua cảng biển Hải Phòng năm 2025, tăng 13%

6,63 triệu TEU
Sản lượng container khu vực Hải Phòng 9 tháng 2026, tăng 9,6%

34,4%
Tỷ trọng hàng qua Lạch Huyện 9 tháng 2026 (cùng kỳ năm trước: 26,9%)

4,8 → 9,0
Dự báo công suất Lạch Huyện (triệu TEU/năm) năm 2026 và khoảng năm 2031

Điểm tin chính ngành cảng biển phía Bắc

1. Sản lượng tăng, hàng dịch chuyển xuống Lạch Huyện

- Năm 2025, cảng biển Hải Phòng đạt 8,35 triệu TEU, tăng 13%; kế hoạch năm 2026 là 9,1 triệu TEU. Trong 9 tháng 2026, sản lượng container khu vực Hải Phòng đạt 6,63 triệu TEU, tăng 9,6%. Tỷ trọng hàng qua Lạch Huyện tăng từ 26,9% lên 34,4%, và giá xếp dỡ tại đây đã bám trần khung giá mới (63–73 USD/container 20 feet). Hải Phòng tăng 3 bậc, lên hạng 26 trong danh sách 100 cảng container lớn nhất thế giới của Lloyd's List.

2. 06 bến mới tại Lạch Huyện đã được giao và cho thuê đất, công suất gần gấp đôi vào năm 2031

- Trong tháng 10–11/2026, Hải Phòng đã giao và cho thuê khoảng 156 ha đất và mặt biển cho bến 7–12, với tổng vốn khoảng 39.612 tỷ đồng.
- Bến 7–8 do Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn đầu tư cùng CMA CGM, vốn 14.766 tỷ đồng, công suất khoảng 1,9 triệu TEU, dự kiến khởi công tháng 11/2026 và khai thác từ năm 2029.
- Bến 9–12 do Công ty Cổ phần Đầu tư Cảng Lạch Huyện (liên doanh giữa LHF thuộc Xuân Cầu Holdings và PSA) đầu tư, vốn 24.846 tỷ đồng, dài 1.800 m, công suất khoảng 4,5 triệu TEU; hai bến đầu dự kiến khởi công tháng 12/2026. SHS ước tính công suất Lạch Huyện tăng dần từ khoảng 4,8 lên khoảng 9 triệu TEU trong giai đoạn 2029–2031. Các bến chưa chính thức khởi công.

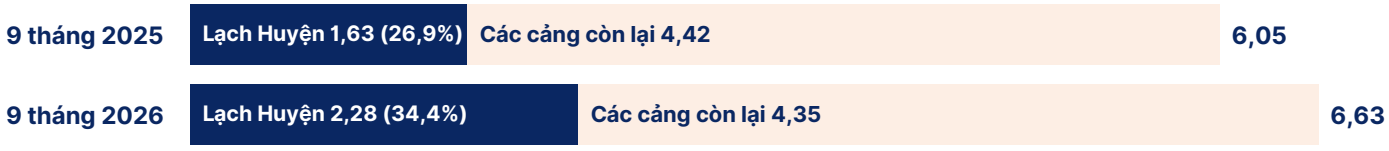
3. Doanh nghiệp cảng tăng trưởng mạnh

- Trong 9 tháng 2026, Cảng Hải Phòng (PHP) đạt 38,1 triệu tấn hàng (tăng 27,8%) và 2 triệu TEU (tăng 30,7%), so với kế hoạch năm là 60 triệu tấn và 3 triệu TEU. Cảng Container Quốc tế Tân Cảng Hải Phòng (HICT) vượt mốc 1 triệu TEU trong tháng 10/2026, là năm thứ 05 liên tiếp đạt mốc này, và đặt mục tiêu cả năm 1,35 triệu TEU.

4. Hạ tầng kết nối là điều kiện để khai thác tối đa công suất

- Luồng Lạch Huyện hiện chỉ cho tàu đi một chiều; dự án nâng cấp luồng Lạch Huyện, kênh Hà Nam, Bạch Đằng và sông Chanh (17.150 tỷ đồng) khởi công năm 2027, hoàn thành năm 2030. Hải Phòng đặt mục tiêu giải phóng xong mặt bằng tuyến đường sắt Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng qua thành phố trước ngày 15/12/2026. Khoảng 88% container hiện vẫn đi bằng đường bộ, nên dư địa phát triển vận tải đa phương thức và giảm chi phí logistics còn lớn.

Sản lượng container 9 tháng tại Hải Phòng: Lạch Huyện so với các cảng còn lại tại miền Bắc (triệu TEU)



Sản lượng qua Lạch Huyện tăng khoảng 40%, trong khi các cảng còn lại giảm khoảng 2%.

Nguồn: Báo Hải Phòng; Lloyd's List, SHS tổng hợp

Tác động của Lạch Huyện đến các cổ phiếu cảng niêm yết

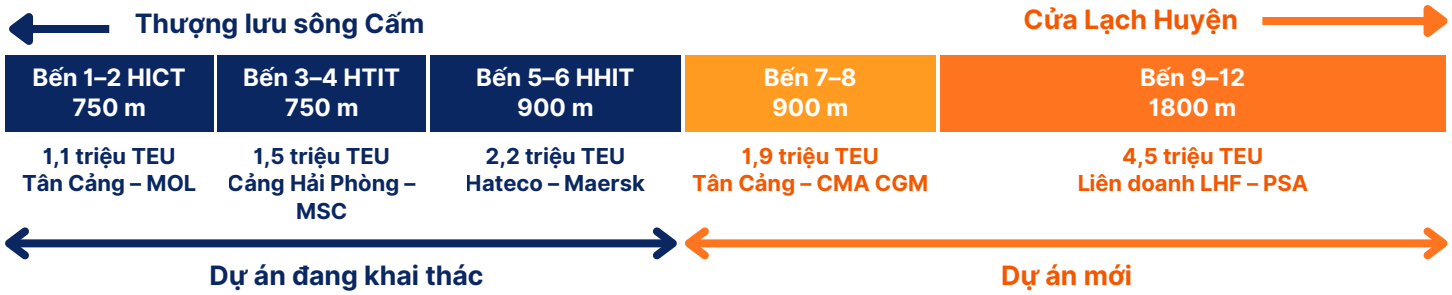
Cổ phiếu	Tác động	Lý do
Cảng Hải Phòng (PHP)	Tích cực nhất trong 2027–2028	Sở hữu 51% HTIT tại Lạch Huyện, gắn với hãng tàu MSC; giá xếp dỡ ở mức trần
Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (MVN)	Tích cực gián tiếp	Công ty mẹ sở hữu 92,56% Cảng Hải Phòng; hưởng lợi khi giá trị PHP tăng và khi thoái vốn
Gemadept (GMD)	Ít hưởng lợi ở miền Bắc	Cảng Nam Đình Vũ chịu cạnh tranh từ Lạch Huyện; động lực tăng trưởng chính đến từ cảng Gemalink phía Nam
Viconship (VSC)	Chịu cạnh tranh	Cảng chủ yếu nằm trên sông Cấm, chịu cạnh tranh từ Lạch Huyện

Nguồn: SHS Research tổng hợp

LẠCH HUYỆN: BẾN HIỆN HỮU VÀ 6 BẾN MỚI

Hải Phòng đã giao và cho thuê khoảng 156,2 ha đất và mặt biển cho bến 7–12 trong tháng 10–11/2026

Tuyến bến container Lạch Huyện (chiều dài cầu cảng theo tỷ lệ)



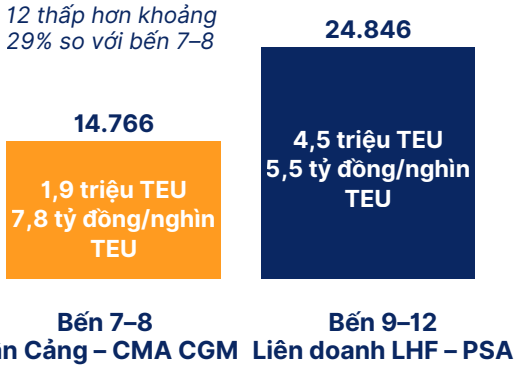
Lộ trình đưa vào khai thác và tổng mức đầu tư các bến mới

Lộ trình đưa vào khai thác



Tổng mức đầu tư các bến mới

Suất đầu tư bến 9–12 thấp hơn khoảng 29% so với bến 7–8



Nguồn: PSA International; SHS Research tổng hợp

Thông tin chi tiết các bến mới 7–12

Hạng mục	Bến 7–8 (Tân Cảng Sài Gòn – CMA CGM)	Bến 9–12 (Liên doanh LHF – PSA)
Chủ đầu tư	Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn; hãng tàu đối tác CMA CGM	Công ty Cổ phần Đầu tư Cảng Lạch Huyện, liên doanh giữa LHF (Công ty Cổ phần Khu công nghiệp & Logistics Cảng nước sâu Quốc tế Lạch Huyện, thuộc Xuân Cầu Holdings) và PSA Vietnam (thỏa thuận ngày 30/6/2026; tỷ lệ sở hữu chưa công bố)
Chủ trương đầu tư	Quyết định 428/QĐ-TTg ngày 21/4/2023	Quyết định 1497/QĐ-TTg ngày 8/7/2025
Tổng mức đầu tư	14.766 tỷ đồng, trong đó 85% là vốn vay	24.846 tỷ đồng cho cả 4 bến (khoảng 945 triệu USD)
Đất và mặt biển	52,54 ha theo Quyết định 4496/QĐ-UBND ngày 27/10/2026; thuê đến ngày 21/4/2093	103,65 ha theo Quyết định 4883/QĐ-UBND tháng 11/2026; thuê đến ngày 8/7/2095, được miễn tiền thuê đất cho toàn bộ thời hạn thuê
Cầu cảng	900 m, đón tàu đến 200.000 DWT (18.000 TEU)	4 bến × 450 m (1.800 m) và 400 m bến sà lan
Công suất	Khoảng 1,9 triệu TEU/năm	Khoảng 4,5 triệu TEU/năm
Tiến độ	Khởi công tháng 11/2026; SHS ước tính khai thác từ năm 2029	Bến 9–10 khởi công 12/2026, SHS ước tính khai thác từ năm 2030; bến 11–12 giai đoạn 2031–2035

- **Điều kiện kèm theo:** bến 9–12 chỉ được triển khai sau khi hoàn thành thủ tục bảo vệ môi trường và chuyển giao công nghệ. Việc chuyển nhượng dự án, vốn góp hoặc cổ phần chi phối, kể cả cho nhà đầu tư nước ngoài, phải được Bộ Quốc phòng và Bộ Công an chấp thuận.
- **Vị trí đắc địa:** các bến mới liền kề Khu phi thuế quan – Logistics và Công nghiệp Lạch Huyện của LHF (752 ha, vốn hơn 11.100 tỷ đồng) và Trung tâm logistics Tân Cảng – Lạch Huyện (12,4 ha). Quy hoạch còn có bến 13–16 theo Quyết định 140/QĐ-TTg; tầm nhìn đến năm 2050 có thể mở rộng lên 20 bến.

Nguồn: Quyết định 4496/QĐ-UBND và 4883/QĐ-UBND của Ủy ban nhân dân thành phố Hải Phòng; PSA International

ĐÁNH GIÁ CẠNH TRANH GIỮA CÁC BẾN HIỆN HỮU VÀ BẾN MỚI

Các bến cảng hiện hữu đều có hãng tàu lớn; bến 9–12 vượt trội về quy mô nhưng chưa có hãng tàu đối tác

So sánh các bến container phía Bắc

Bến	Chủ đầu tư	Hãng tàu	Công suất	Hiện trạng	Đánh giá
HICT (bến 1–2)	Tân Cảng Sài Gòn	MOL, Wan Hai, ITOCHU	1,1 triệu TEU	Năm 2024 đạt 1,61 triệu TEU (khoảng 146% công suất); khoảng 62% hàng đi Mỹ	Quá tải, khó tăng thêm sản lượng
HTIT (bến 3–4)	Cảng Hải Phòng 51%, TIL (thuộc MSC)	MSC	1,5 triệu TEU	Năm 2025 khoảng 252 nghìn TEU; mục tiêu năm 2026 là 0,7 triệu TEU	Tăng trưởng nhanh nhất 2026–2027; giá bám trần
HHIT (bến 5–6)	Hateco	Maersk, APM Terminals	2,2 triệu TEU	Đón tàu đến 18.000 TEU; năm đầu hơn 800 nghìn TEU, mục tiêu năm 2026 là 1,4 triệu TEU	Bến lớn và sâu nhất hiện nay
Bến 7–8	Tân Cảng Sài Gòn	CMA CGM	Khoảng 1,9 triệu TEU	SHS ước tính khai thác từ năm 2029	Có sẵn nguồn hàng của CMA CGM
Bến 9–12	Liên doanh LHF (thuộc Xuân Cầu Holdings) – PSA	Chưa có	Khoảng 4,5 triệu TEU	1.800 m cầu cảng liên tục; bến 9–10 dự kiến khởi công cuối năm 2026	Quy mô lớn nhất nhưng chưa có hãng tàu và vào muộn
Nam Đình Vũ	Gemadept	–	Hơn 2 triệu TEU	Cảng sông; quý II/2026 sản lượng giảm khoảng 10% do MSC chuyển tuyến sang HTIT	Chịu áp lực trực tiếp từ Lạch Huyện
Cảng sông khác	Cảng Hải Phòng (Tân Vũ, Chùa Vẽ), Viconship, Đình Vũ	–	–	Luồng sâu 8,5 m, tàu đến 55.000 DWT; Tân Vũ, Đình Vũ gần hết công suất, Chùa Vẽ khoảng 60%	Tăng trưởng thấp, phải cạnh tranh bằng giá

Nguồn: SHS Research tổng hợp



Nguồn: SHS Research tổng hợp

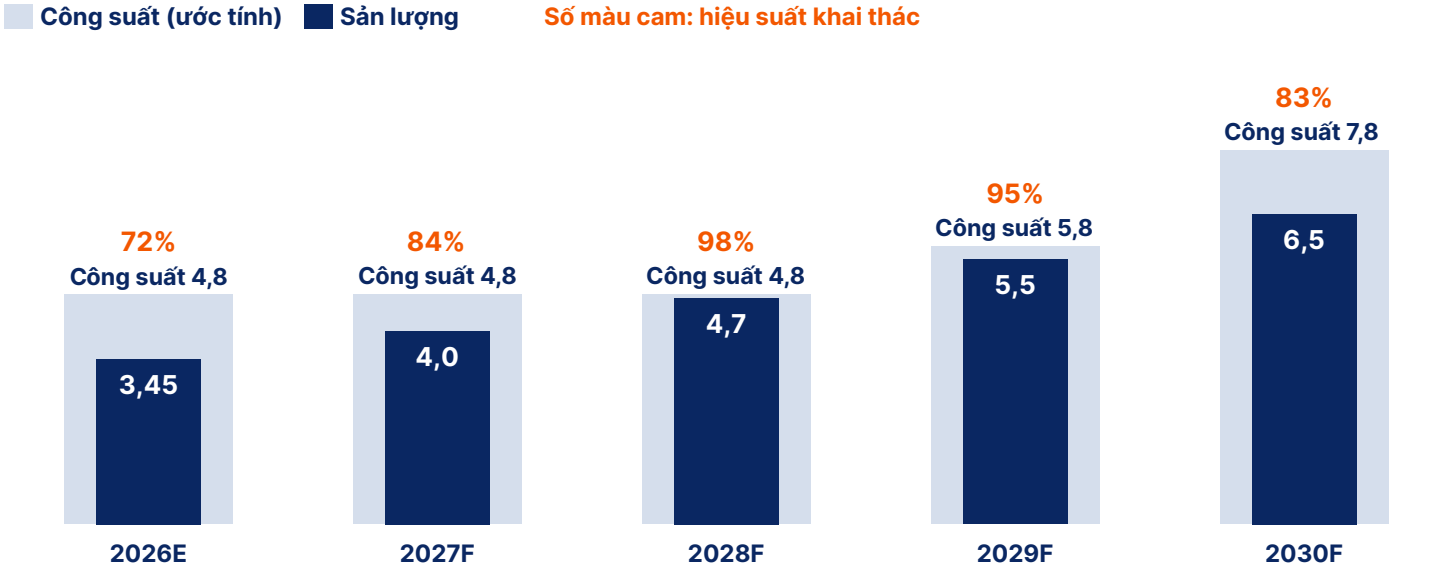
Đánh giá

- Bến 7–8 có vị thế mạnh nhất trong nhóm bến mới, vì vừa đón được tàu lớn đến 18.000 TEU, vừa có sẵn nguồn hàng của CMA CGM ngay khi đi vào khai thác.
- HHIT (bến 5–6) dẫn đầu nhóm bến hiện hữu nhờ quy mô 2,2 triệu TEU, độ sâu lớn nhất và nguồn hàng ổn định từ Maersk.
- Bến 9–12 vượt trội về quy mô, chi phí đất thấp và có hậu phương là khu phi thuế quan Lạch Huyện của Xuân Cầu Holdings. Tuy nhiên, bến chưa có hãng tàu đối tác và vào muộn nhất, nên PSA sẽ phải thu hút các hãng tàu còn lại như COSCO, Evergreen, ONE, HMM, Yang Ming và Hapag-Lloyd bằng giá và năng suất.
- HTIT (bến 3–4) có lợi thế gắn với MSC, hãng tàu lớn nhất thế giới, nhưng quy mô nhỏ hơn các bến mới. HICT (bến 1–2) đã quá tải nên khó tăng thêm sản lượng.
- Các cảng sông như Nam Đình Vũ, Tân Vũ, Chùa Vẽ và Đình Vũ có vị thế yếu nhất, do luồng nông, chỉ đón được tàu nhỏ và đang mất dần hàng xuống Lạch Huyện.

CUNG – CẦU CẢNG LẠCH HUYỆN VÀ ĐÁNH GIÁ THEO GIAI ĐOẠN

Bến mới khai thác dần từ năm 2029; hiệu suất ở mức cao đến năm 2029, sau đó giảm về khoảng 83–84%

Công suất ước tính và sản lượng Lạch Huyện theo kịch bản tăng trưởng 17%/năm (triệu TEU)



Ghi chú: Sản lượng năm 2026 bằng tổng mục tiêu của ba bến đang khai thác (HICT 1,35; HHIT 1,4; HTIT 0,7 triệu TEU); giả định bến 7–8 khai thác từ giữa năm 2029, bến 9–10 khai thác một phần từ năm 2030

Đánh giá theo giai đoạn:

Giai đoạn 2026–2028: thuận lợi cho các bến hiện hữu

Dự báo đến hết năm 2028 chưa có bến mới nào đi vào khai thác, trong khi hàng tiếp tục chuyển từ cảng sông xuống Lạch Huyện. Hiệu suất toàn khu ước tăng từ khoảng 72% năm 2026 lên khoảng 98% năm 2028, giúp các bến giữ giá xếp dỡ sát mức trần. HTIT (Cảng Hải Phòng) và HHIT (Hateco) có thể là 2 DN hưởng lợi nhiều nhất; các cảng sông Cấm và Nam Đình Vũ chịu tác động.

Giai đoạn 2029–2031: công suất gần gấp đôi

Bến 7–8 và bến 9–10 dự kiến khởi công cuối năm 2026; với 2–3 năm xây dựng, SHS ước tính các bến này có thể đi vào khai thác dần từ năm 2029. Công suất Lạch Huyện tăng từ 4,8 lên khoảng 7,8 triệu TEU năm 2030 và khoảng 9,0 triệu TEU năm 2031 (tăng 88%). Với sản lượng tăng 17% mỗi năm, hiệu suất giảm về khoảng 83–84%, nên giá xếp dỡ khó tăng thêm.

Bến 9–12 đang chưa có đủ cơ sở để dự báo

Với công suất khoảng 4,5 triệu TEU, PSA cần ít nhất một liên minh hãng tàu cam kết đưa hàng về bến. Nếu PSA chọn cạnh tranh bằng giá để thu hút hãng tàu, mặt bằng giá xếp dỡ của toàn khu Lạch Huyện sẽ chịu áp lực từ năm 2030. Đại diện PSA cũng lưu ý tiến độ các bến mới cần khớp với tăng trưởng hàng hóa để tránh dư cung.

Sau năm 2031: rủi ro dư cung

Bến 11–12, các bến 13–16 theo quy hoạch và cảng Nam Đồ Sơn do Vingroup đề xuất (mục tiêu khoảng 24 triệu TEU năm 2035, chưa có thông tin về việc phê duyệt chủ trương đầu tư) có thể đưa Hải Phòng vào trạng thái dư công suất. Dự án nâng cấp luồng 17.150 tỷ đồng khởi công năm 2027, hoàn thành năm 2030; sau đó luồng Lạch Huyện cho hai làn tàu đến 120.000 DWT, tàu 18.000 TEU vẫn đi một làn.

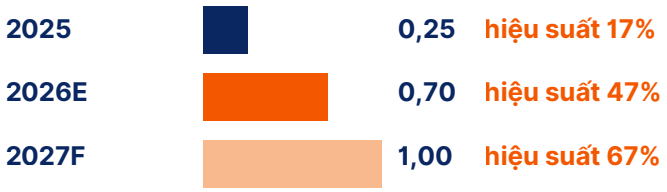
CẢNG HẢI PHÒNG (PHP): TRIỂN VỌNG VÀ RỦI RO

Hưởng lợi rõ nhất trong 2027–2028 nhờ HTIT lấp đầy nhanh; dự báo chịu cạnh tranh từ các bến 7–12 từ năm 2029

2.625 tỷ đồng	1.287 tỷ đồng	102%	92,56%
Doanh thu thuần hợp nhất 9 tháng 2026, tăng 36%	Lợi nhuận sau thuế hợp nhất 9 tháng 2026, tăng 81%	Lợi nhuận trước thuế 9 tháng 2026 (1.547 tỷ đồng) so với kế hoạch cả năm	Sở hữu của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (11/2026)

Quý III/2026, PHP đạt doanh thu thuần 930 tỷ đồng (tăng 32,8% so với cùng kỳ) và lợi nhuận sau thuế của cổ đông công ty mẹ 406 tỷ đồng (tăng 55,8%). Lợi nhuận gộp tăng 38% nhờ biên lợi nhuận gộp lên 53,2%, và lãi từ liên doanh, liên kết đạt 112 tỷ đồng (gấp 3,2 lần cùng kỳ) nhờ liên doanh TIL vận hành bến 3–4 Lạch Huyện; lũy kế 9 tháng, lợi nhuận trước thuế 1.547 tỷ đồng đã vượt khoảng 2% kế hoạch cả năm (**Báo cáo cập nhật KQKD Quý 3/2026 - PHP**).

Sản lượng HTIT (triệu TEU) và hiệu suất khai thác



Ghi chú: Giả định tính trên tổng công suất ước tính là 1,5 triệu TEU

Doanh thu hợp nhất bình quân mỗi TEU của Cảng Hải Phòng (triệu đồng)



Nguồn: SHS tổng hợp & ước tính

Đánh giá triển vọng

- **HTIT là động lực tăng trưởng chính.** PHP sở hữu 51% HTIT (bến 3–4 Lạch Huyện), liên doanh với TIL thuộc MSC. Lãi từ liên doanh, liên kết quý III/2026 đạt 112 tỷ đồng, gấp 3,2 lần cùng kỳ; sản lượng HTIT dự kiến tăng từ khoảng 0,25 triệu TEU năm 2025 lên 0,7 triệu TEU năm 2026.
- **Giá và nhu cầu cùng tăng.** Từ tháng 2/2026, công ty tăng giá tại bến 3–4 thêm 10% theo mức trần mới; nhu cầu cảng miền Bắc tăng theo xuất nhập khẩu.
- **Cảng sông và cảng nước sâu bù đắp cho nhau.** Hàng rời Chùa Vẽ xuống Lạch Huyện thì một phần vẫn về công ty qua HTIT, đây là yếu tố tích cực mà các cảng sông khác không có.
- **Tình hình tài chính lành mạnh, cổ phiếu có chất xúc tác.** Tại 30/9/2026, tiền mặt ròng khoảng 670 tỷ đồng; thoái vốn Nhà nước có thể cải thiện thanh khoản cổ phiếu.

Rủi ro

- **Cạnh tranh tăng từ năm 2029.** Bến 7–8 và bến 9–10 khai thác dần từ năm 2029, nâng công suất Lạch Huyện thêm 88% vào năm 2031 và đón cùng cỡ tàu với HTIT, gây áp lực giảm giá và cạnh tranh giữ hãng tàu.
- **Rủi ro phụ thuộc vào một hãng tàu duy nhất.** Sản lượng khai thác của HTIT hiện phụ thuộc chủ yếu vào MSC. Bên cạnh đó, công suất của HTIT (1,5 triệu TEU) cũng hạn chế hơn đáng kể so với HHIT (2,2 triệu TEU) và cụm bến 9–12 (4,5 triệu TEU).
- **Áp lực suy giảm sản lượng tại các cảng khu vực thượng lưu.** Nhóm cảng sông tiếp tục mất dần thị phần vào tay các cảng nước sâu hạ nguồn. Điển hình như Cảng Chùa Vẽ hiện chỉ duy trì hiệu suất khai thác ở mức khoảng 60% công suất thiết kế.

Thoái vốn Nhà nước và tái cơ cấu danh mục

Sở hữu Nhà nước tại Cảng Hải Phòng



Nhà nước (qua Tổng công ty Hàng hải Việt Nam) đang nắm 92,56%. Theo Quyết định số 40/2026/QĐ-TTg, Nhà nước chỉ cần giữ tối thiểu 65%, nên có thể bán bớt tới khoảng 27,56% vốn. Phương án bán cụ thể chưa được phê duyệt.

Đấu giá của VietinBank tháng 9/2026



Tháng 9/2026, VietinBank đã đưa ra đấu giá 6,94 triệu cổ phiếu PHP (tương đương 2,12% vốn) nhưng chỉ bán được khoảng 2,23 triệu cổ phiếu (tỷ lệ thành công 32%). Nhu cầu mua lượng lớn cổ phiếu còn hạn chế, đây là rủi ro khi Nhà nước thoái vốn.

Tái cơ cấu danh mục đầu tư

PHP dự kiến bán toàn bộ vốn tại VIMC Logistics và Logistics Cảng Sài Gòn, đồng thời giảm sở hữu tại một số công ty con khác xuống tối thiểu 51%. Mục tiêu là thu tiền về và tập trung nguồn lực vào khai thác cảng.

Sau khi BCTC quý III/2026 được công bố, SHS đã cập nhật kết quả kinh doanh, điều chỉnh dự phóng và định giá đối với CTCP Cảng Hải Phòng (PHP). Trên cơ sở đó, chúng tôi đưa ra khuyến nghị **KHẢ QUAN** đối với cổ phiếu PHP, với giá mục tiêu **54.000 đồng/cổ phiếu** (tương đương upside 19%) trong vòng 12 tháng tới.

HỆ THỐNG KHUYẾN NGHỊ

Tăng tỷ trọng: Kỳ vọng tăng giá **từ 20% trở lên** trong khoảng thời gian 12 tháng

Khả quan: Kỳ vọng tăng giá **từ 10% - 20%** trong khoảng thời gian 12 tháng

Nắm giữ: Kỳ vọng tăng giá **đến 10%** trong khoảng thời gian 12 tháng

Kém khả quan: Kỳ vọng giảm giá **đến 20%** trong khoảng thời gian 12 tháng

Giảm tỷ trọng: Kỳ vọng giảm giá **20% trở lên** trong khoảng thời gian 12 tháng

Cần lưu ý: Đây là những mã cổ phiếu có những thông tin bất thường hay có giao dịch bất thường... có ảnh hưởng trọng yếu đến doanh nghiệp. (Mục tiêu cung cấp thông tin cho nhà đầu tư)

Không khuyến nghị: Bộ phận nghiên cứu đang hoặc sẽ nghiên cứu cổ phiếu này nhưng không đưa ra khuyến nghị hay giá mục tiêu vì lý do chủ quan hoặc chỉ để tuân thủ các qui định của luật và/hoặc chính sách công ty trong các trường hợp nhất định tránh các xung đột lợi ích, ví dụ như SHS đang thực hiện tư vấn chiến lược, IPO...

Chưa khuyến nghị: Khuyến nghị đầu tư và giá mục tiêu cho cổ phiếu không được đưa ra do chưa có đủ thông tin cơ sở để xác định khuyến nghị đầu tư hoặc giá mục tiêu. Khuyến nghị đầu tư hoặc giá mục tiêu trước đó, nếu có, không có hiệu lực đối với cổ phiếu này.

TUYÊN BỐ MIỄN TRỪ

Tất cả những thông tin nêu trong báo cáo nghiên cứu này đã được xem xét cẩn trọng, tuy nhiên Công ty Cổ phần Chứng khoán Sài Gòn - Hà Nội (SHS) không chịu bất kỳ một trách nhiệm nào đối với tính chính xác của những thông tin được đề cập đến trong báo cáo. Các quan điểm, nhận định và đánh giá trong báo cáo này là quan điểm cá nhân của các chuyên viên phân tích mà không đại diện cho quan điểm của SHS.

Báo cáo này chỉ nhằm mục tiêu cung cấp thông tin, không phải và sẽ không được hiểu là một lời đề nghị hoặc một lời mời chào để thực hiện bất cứ giao dịch chứng khoán hoặc công cụ tài chính nào khác. Người đọc chỉ nên sử dụng báo cáo nghiên cứu này như là một nguồn thông tin tham khảo. SHS không chịu trách nhiệm về bất cứ kết quả nào phát sinh từ việc sử dụng nội dung của báo cáo dưới mọi hình thức.

Dữ liệu tài chính được cung cấp bởi Bloomberg và FiinGroup.

Mọi thông tin xin vui lòng liên hệ:

Phòng Phân tích - Công ty Cổ Phần Chứng khoán Sài Gòn - Hà Nội

Trụ sở chính tại Hà Nội

Số 43 Lý Thường Kiệt, P. Cửa Nam, Thành phố Hà Nội, Việt Nam.

Tel: (84-24)-3818 1888
Fax: (84-24)-3818 1688
Email: contact@shs.com.vn

Chi nhánh Hà Nội

Tầng 1-5, Tòa nhà Unimex Hà Nội, Tòa nhà SHS, Số 41 Ngô Quyền, phường Cửa Nam, Tp. Hà Nội

Tel: (84-24)-3818 1888
Fax: (84-24)-3818 1688
Email: contact@shs.com.vn

Chi nhánh Đà Nẵng

Tầng 8, Tòa nhà Thành Lợi 2, số 03 Lê Đình Lý, Thành phố Đà Nẵng, Việt Nam

Tel: (84-511)-352 5777
Fax: (84-511)-352 5779
Email: contact-dn@shs.com.vn

Chi nhánh Hồ Chí Minh

Tầng 6, Cao ốc văn phòng HDTC, số 36 Bùi Thị Xuân, Phường Bến Thành, Thành phố Hồ Chí Minh, Việt Nam.

Tel: (84-8)-3915 1368
Fax: (84-8)-3915 1369
Email: contact-hcm@shs.com.vn

SHS

Kiến tạo tài chính thịnh vượng

CÔNG TY CỔ PHẦN CHỨNG KHOÁN SÀI GÒN - HÀ NỘI (SHS)

Website: shs.com.vn

Tel: 1900 63 8588

Email: hotrokhachhang@shs.com.vn

GIAO DỊCH NGAY CÙNG SHS

App trading: SH Smart

Bảng giá: sboard.shs.com.vn

Web trading: shsmart.shs.com.vn