

Phó Phòng Phân tích

Nguyễn Thanh Hoa

hoa.nt@shs.com.vn

Khuyến nghị:

Giá hiện tại (12/05/2025): **36.000 VND**

Giá mục tiêu: **43.536 VND**

% tăng/giảm giá: **+20,9%**

Thông số cơ bản:

Vốn hóa (tỷ VND):	11.541,69
Số lượng CP lưu hành:	326.960.000
KLCP đang niêm yết:	326.960.000
KLGD trung bình 10 phiên (CP):	211.126
Giá thấp 52w:	54.600
Giá cao 52W:	21.500
Sở hữu nhà nước:	92,56%
Sở hữu NGTKhác:	7,44%

Diễn biến giá cổ phiếu



Nguồn: SHS Research, FiinProX

Các chỉ số tài chính

ĐVT: tỷ VND	2023	2024	2025E
Tổng tài sản	7,079	8,494	11,188
VCSH	5,736	6,361	6,998
Doanh thu	2,156	2,595	3,703
LNST	745	975	1,267
ROE	24.0%	21.6%	19.9%
ROA	5.9%	5.7%	7.0%
EPS (VND)	1,735	2,469	3,876
BVPS (VND)	17,542	19,454	21,403

KHI XUÂN SANG TRÊN BẾN CẢNG PHP

- Dự án cảng nước sâu Lạch Huyện được kỳ vọng sẽ là động lực chính thúc đẩy tăng trưởng kết quả kinh doanh dài hạn của PHP**, giúp doanh thu tăng trung bình 9,1%/năm giai đoạn 2025 – 2030F. Chính thức đi vào hoạt động từ Quý II/2025, dự kiến trong thời gian tới, cảng Lạch Huyện sẽ nâng công suất container của PHP lên 3,2 triệu TEU/năm (+52,4%). Đây sẽ là bước ngoặt giúp PHP mở rộng quy mô, tăng khả năng tiếp nhận các tàu container cỡ lớn và nắm bắt xu hướng thay đổi đội tàu toàn cầu.
- Chúng tôi đánh giá triển vọng tăng trưởng của cảng Lạch Huyện là tích cực, dựa trên các lợi thế then chốt của thành phố Hải Phòng:** (i) Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng đặt mục tiêu đạt sản lượng 115 triệu tấn trong năm 2025, tăng 10% so với năm trước; (ii) Hải Phòng là trung tâm FDI lớn, có hệ thống KCN và logistics phát triển, đóng vai trò cửa ngõ xuất nhập khẩu miền Bắc; (iii) Xu hướng tích trữ hàng tồn kho: Các doanh nghiệp toàn cầu gia tăng dự trữ để ứng phó với rủi ro từ chính sách thuế quan và biến động kinh tế.
- Sản lượng hàng hóa qua các cảng hiện tại của PHP là Đình Vũ, Tân Vũ và Chùa Vẽ được kỳ vọng phục hồi nhờ đà tăng của xuất nhập khẩu và xu hướng đẩy mạnh nhập hàng trước khi Mỹ áp thuế đối ứng.** Trong ngắn hạn, cảng Tân Vũ và Đình Vũ duy trì hoạt động ổn định nhờ uy tín và năng lực xếp dỡ, nhưng về dài hạn có thể chịu áp lực do cạnh tranh từ các cảng nước sâu mới.
- PHP có tình hình tài chính lành mạnh với tỷ lệ nợ vay thấp.** Tổng nợ vay của PHP tính đến ngày 31/12/2024 là 508 tỷ đồng, giảm 6% YOY. Tỷ lệ nợ vay/ VCSH năm 2024 ở mức 0,08 lần, cho thấy khả năng tự chủ tài chính cao. Bên cạnh đó, PHP còn duy trì lượng tiền mặt và tiền gửi ngân hàng lớn.
- Định giá hấp dẫn so với tiềm năng trong tương lai.** Dựa trên kết quả định giá lần đầu đối với cổ phiếu PHP, bằng cách sử dụng phương pháp chiết khấu dòng tiền (DCF) và phương pháp so sánh tương quan EV/EBITDA, SHS đưa ra khuyến nghị **KHẢ QUAN** đối với cổ phiếu PHP, mức giá mục tiêu trong vòng 12 tháng tới là 43.536 VND/cổ phiếu, cao hơn 20,9% so với mức giá đóng cửa ngày 12/05/2025.

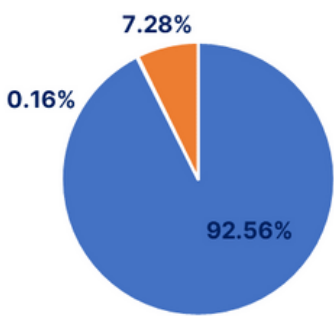
RỦI RO

- Các bến cảng sắp được xây dựng tại Lạch Huyện tạo ra sự cạnh tranh gay gắt.
- Suy thoái kinh tế toàn cầu có thể làm ảnh hưởng tới sức mua của người dân và từ đó ảnh hưởng tốc độ, lưu lượng luân chuyển hàng hoá cảng biển. Căng thẳng địa chính trị, chiến tranh thương mại trên thế giới gây ùn ứ tàu thuyền cục bộ, ảnh hưởng tới hoạt động khai thác cảng biển.
- Thuế đối ứng 46% của Mỹ từ 3/4/2025 có thể khiến xuất khẩu Việt Nam sang Mỹ giảm mạnh và ảnh hưởng đến dòng vốn FDI.
- Cổ phiếu PHP bị đưa vào diện cảnh báo do kiểm toán ngoại trừ liên tiếp 3 năm (PHP đang tích cực tháo gỡ vấn đề này).

I. TỔNG QUAN VỀ DOANH NGHIỆP

- Cảng Hải Phòng: có lịch sử 150 năm trên bản đồ Hàng hải thế giới. Cảng Hải Phòng là cảng có lưu lượng hàng hóa thông qua lớn nhất ở phía Bắc Việt Nam, có hệ thống thiết bị hiện đại và cơ sở hạ tầng đầy đủ, an toàn, phù hợp với phương thức vận tải, thương mại quốc tế.
- Cảng Hải Phòng có 05 Chi nhánh, đơn vị:
 - ✓ Chi nhánh Cảng Chùa Vẽ;
 - ✓ Chi nhánh Cảng Tân Vũ;
 - ✓ Công ty TNHH một thành viên Cảng Hoàng Diệu;
 - ✓ Công ty TNHH một thành viên Trung tâm Y Tế Cảng Hải Phòng;
 - ✓ Công ty TNHH một thành viên Đào tạo Kỹ thuật Nghiệp vụ Cảng Hải Phòng.
- Vốn điều lệ:** 3.269,6 tỷ đồng

Hình 1: Cơ cấu cổ đông của PHP



- Tổng Công ty Hàng hải
- TCTCP Bảo hiểm Petrolimex
- Cổ đông khác

PHP có cơ cấu cổ đông cô đặc, với Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam (VIMC) là cổ đông lớn nhất, nắm giữ 92,56% cổ phần. PHP nhận được sự hỗ trợ tích cực từ VIMC và các đơn vị thành viên như Vosco, Vosa,... trong các hoạt động kinh doanh, cũng như từ các hãng tàu lớn. Đặc biệt, VIMC đóng vai trò quan trọng trong việc hỗ trợ PHP xin chủ trương đầu tư các dự án mới từ Bộ GTVT và Thủ tướng Chính phủ, điển hình là dự án bến số 3,4 tại Cảng nước sâu Lạch Huyện.

Nguồn: PHP

Bảng 1: Danh sách Công ty con

TT	Tên Công ty	Ngành nghề kinh doanh	VĐL thực góp của PHP tại DN (tỷ VNĐ)	Tỷ lệ sở hữu tại 31/12/2024 (%)
1	Công ty TNHH MTV Cảng Hoàng Diệu	Bốc xếp hàng hóa	96.3 tỷ	100%
2	Công ty TNHH MTV Đào tạo kỹ thuật nghiệp vụ Cảng Hải Phòng	Dạy nghề	1 tỷ	100%
3	Công ty TNHH MTV Trung tâm Y tế Cảng Hải Phòng	Phòng khám đa khoa	15 tỷ	100%
4	Công ty CP Đầu tư & Phát triển Cảng Đình Vũ	Hỗ trợ vận tải	204 tỷ	51%
5	Công ty CP Lai dặt và Vận tải Cảng Hải Phòng	Hỗ trợ vận tải đường thủy	16.2 tỷ	60%
6	Công ty TNHH Cảng quốc tế TIL Cảng Hải Phòng	Hỗ trợ vận tải	2.5 tỷ	51%

Nguồn: PHP

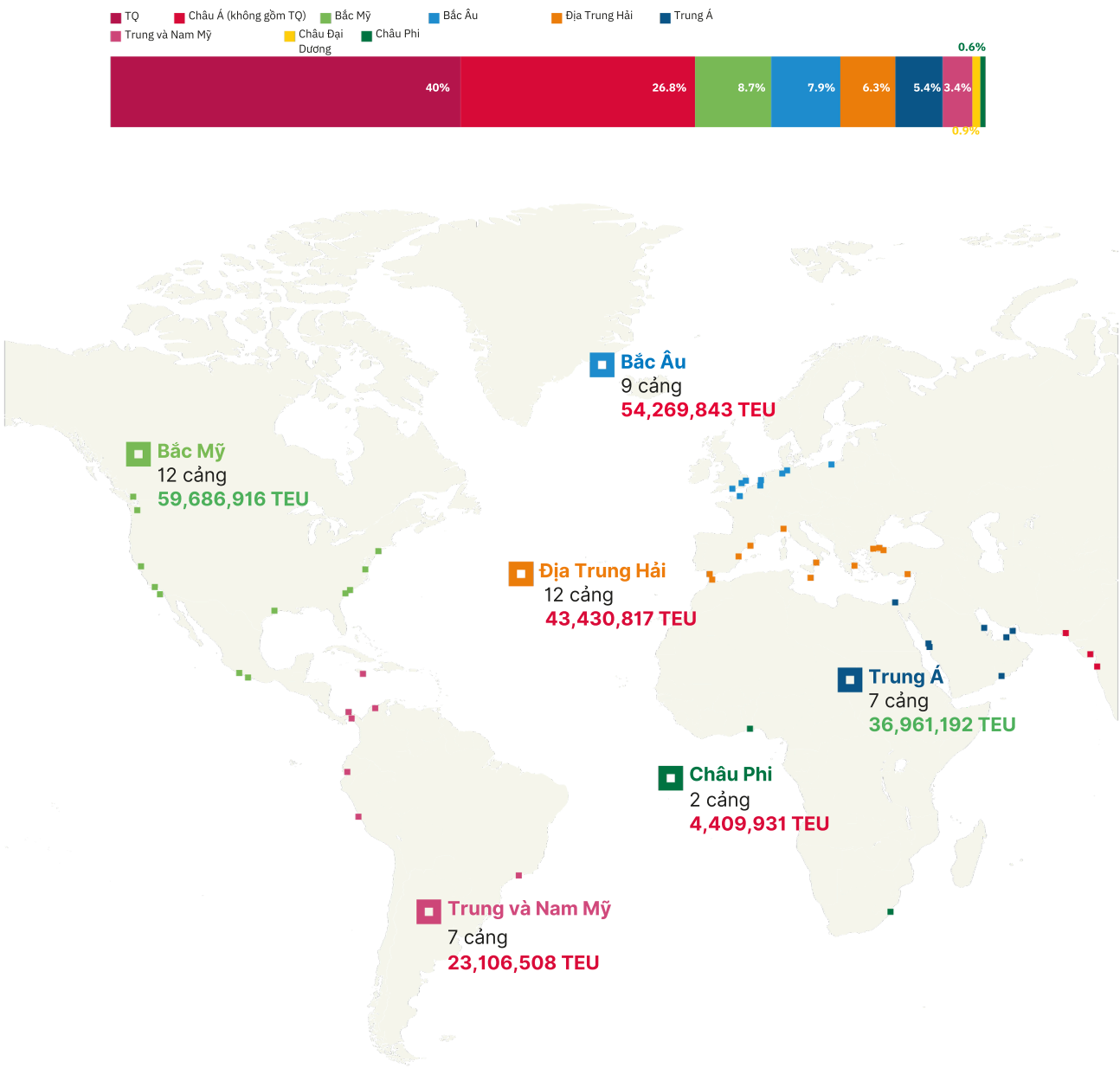
Bảng 2: Danh sách Công ty liên kết

TT	Tên Công ty	Ngành nghề	VĐL thực góp của PHP tại DN (tỷ VNĐ)	Tỷ lệ biểu quyết tại 31/12/2024 (%)
1	Công ty TNHH Tiếp vận SITC – Đình Vũ	Kho bãi & lưu giữ hàng hóa	Gián tiếp qua CTCP Đầu tư và Phát triển Cảng Đình Vũ là 128.6 tỷ đồng	50%
2	Công ty CP HPH Logistics	Hoạt động hỗ trợ	11.5 tỷ	-
3	Công ty CP vận tải Đông Đô – Cảng Hải Phòng	Vận tải hàng hóa	6.3 tỷ	32.24%
4	Công ty CP Logistics Cảng Sài Gòn	Môi giới, đại lý tư vấn	3 tỷ	20%
5	Công ty CP Đầu tư và thương mại hàng hải Hải Phòng	Xây dựng công trình kỹ thuật	23.5 tỷ	27,61%
6	Công ty CP Đầu tư & Phát triển dịch vụ Cảng Hải Phòng	Kinh doanh BĐS	31.4 tỷ	30,52%
7	Công ty CP Vinalines Đông Bắc	Hoạt động hỗ trợ	5 tỷ	25%
8	Công ty TNHH KM Cargo Services Hải Phòng	Kho bãi và lưu giữ hàng hóa	540.000 USD	36%
9	Công ty TNHH Smart Logistics Services (Hải Phòng)	Kho bãi và lưu giữ hàng hóa	174 tỷ	37.50%

Nguồn: PHP

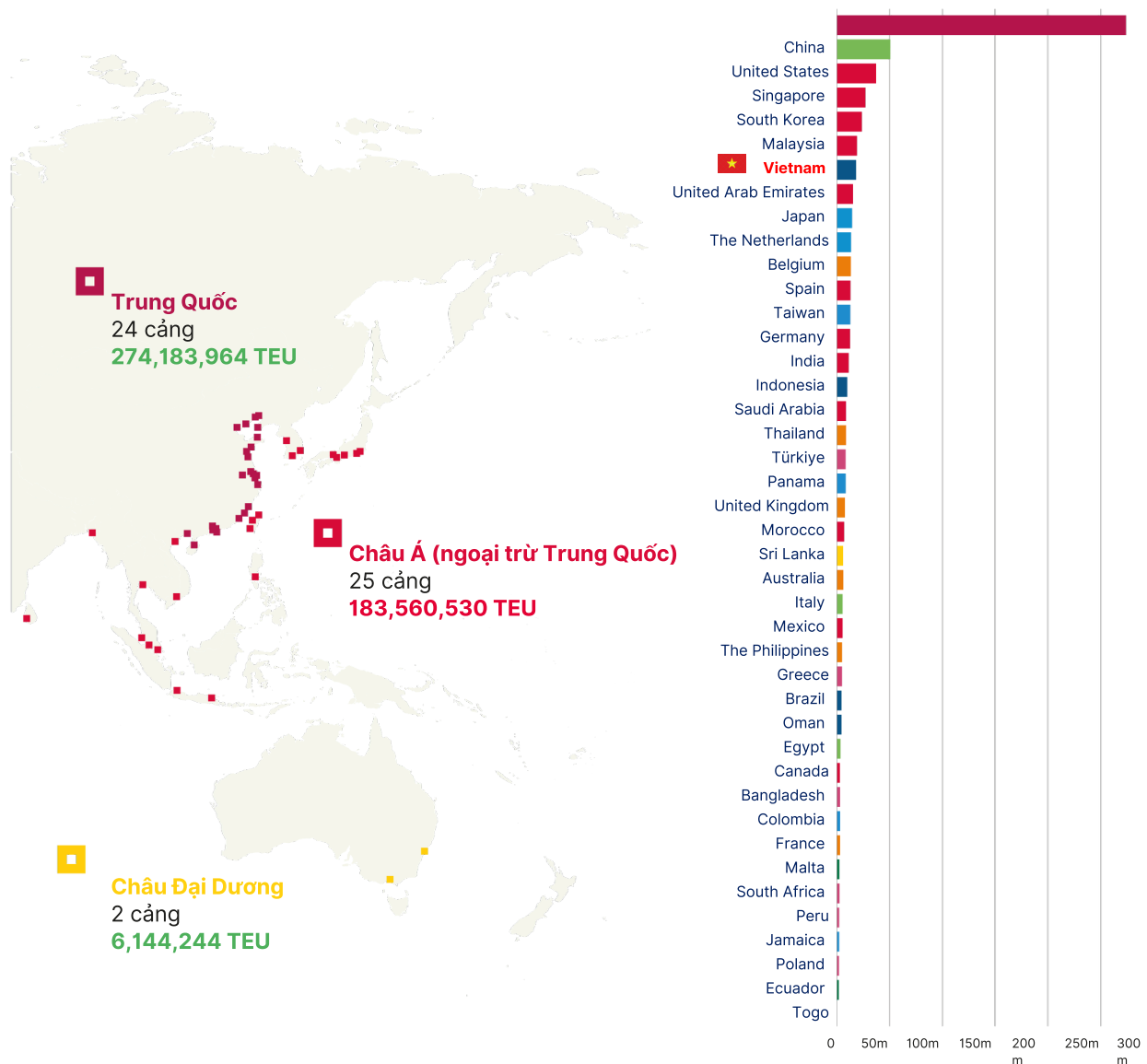
II. NGÀNH CẢNG BIỂN TRÊN THẾ GIỚI

Hình 2: Phân bố cảng lớn theo khu vực trên thế giới (theo xếp hạng của Lloyd’s List)



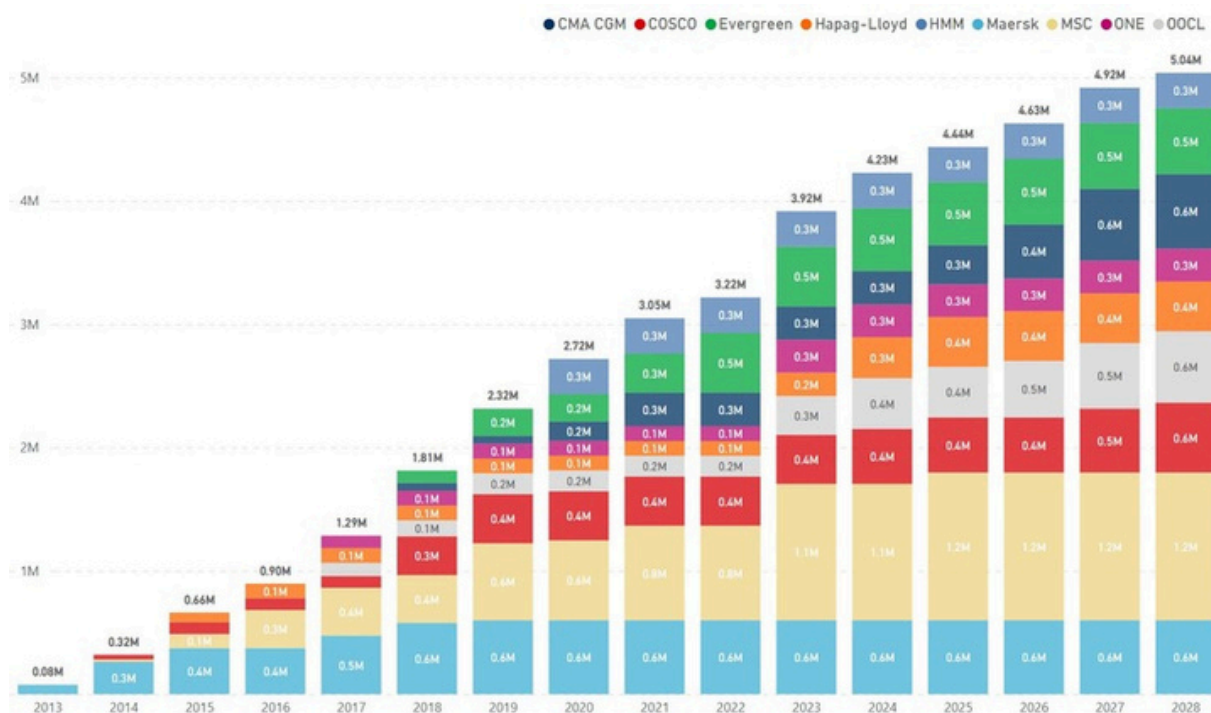
Nguồn: Lloyd’s List Intelligence

Hình 3: Phân bố cảng lớn theo khu vực trên thế giới (theo xếp hạng của Lloyd's List)



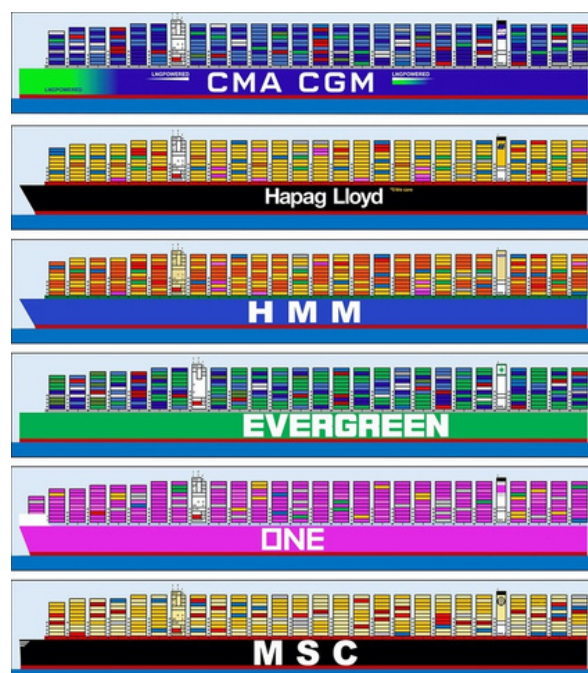
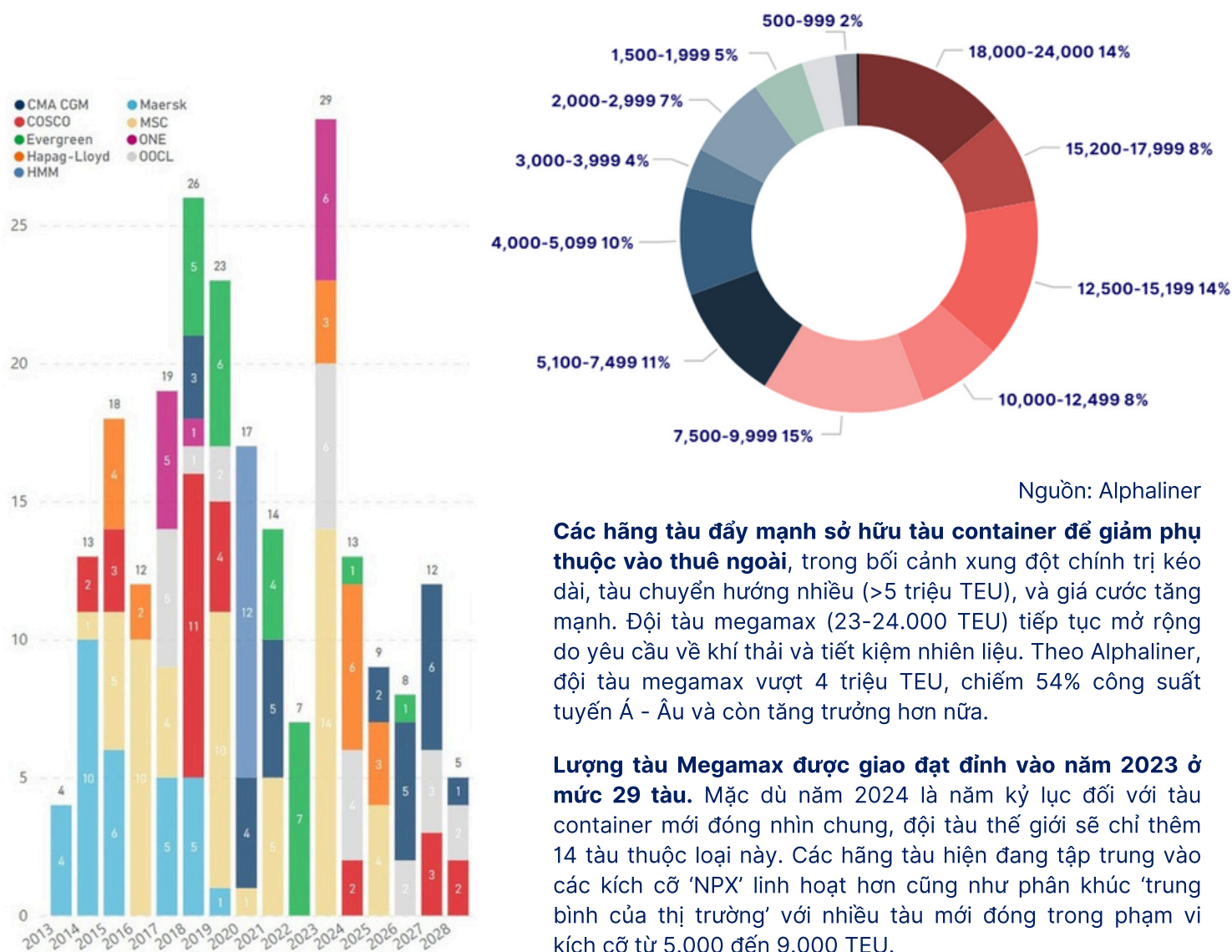
Nguồn: Lloyd's List Intelligence

Hình 4: Đội tàu megamax toàn cầu - sự phát triển về năng lực kể từ năm 2013

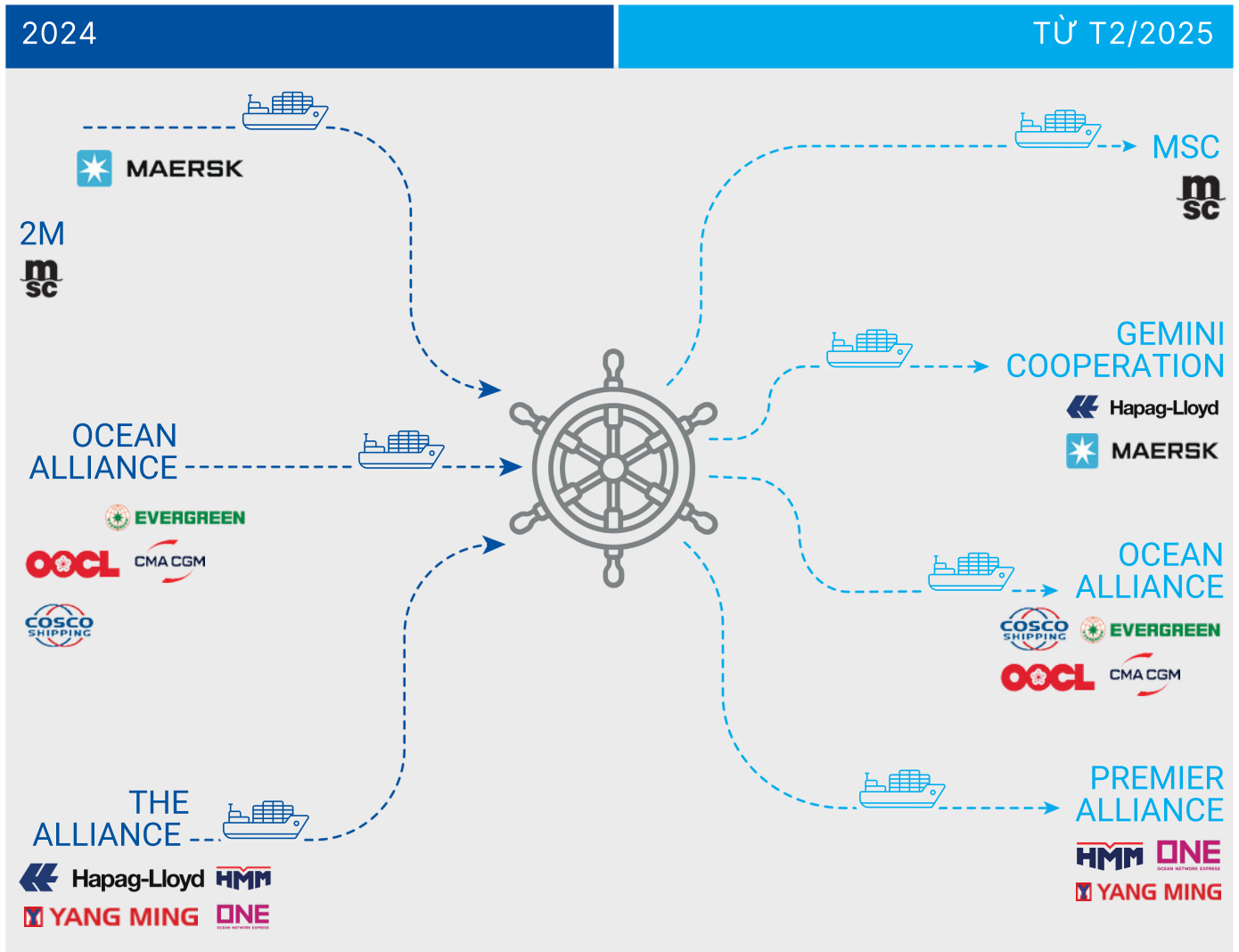


Nguồn: Alphaliner Trang 5

Hình 5: Năng lực đội tàu theo phạm vi kích thước TEU



Hình 6: Sự hợp nhất đội tàu giúp các hãng vận tải container duy trì giá cước



Nguồn: AlixPartners

- Năm 2025 chứng kiến sự hình thành các liên minh mới và thay đổi chiến lược của các hãng vận tải lớn.
 - ✓ **Chấm dứt liên minh 2M:** Maersk và MSC sẽ chính thức tách rời vào tháng 1/2025, kết thúc liên minh kéo dài gần một thập kỷ. Trong khi MSC tập trung tăng quy mô đội tàu, Maersk chuyển hướng sang cung cấp dịch vụ logistics tích hợp.
 - ✓ **Hai liên minh mới quan trọng: Premier Alliance và Gemini Cooperation.**
 - ✓ Ocean Alliance mở rộng quan hệ đối tác đến năm 2032.
- Premier Alliance - Liên minh mới của ONE, Yang Ming và HMM**
 - ✓ Được thành lập sau khi Hapag-Lloyd rời The Alliance.
 - ✓ Vận hành 240 tàu với tổng sức chứa 1,9 triệu TEU, phục vụ 165 tuyến trên 120 quốc gia.
 - ✓ Sở hữu cổ phần tại nhiều cảng quan trọng như TraPac (Los Angeles, Oakland), Yusen Terminals (Los Angeles), Rotterdam World Gateway (Hà Lan) và Magenta Singapore Terminal.
 - ✓ Kế hoạch mở rộng 3 tuyến châu Á – Bắc Thái Bình Dương và 5 tuyến châu Á – Bờ Đông Hoa Kỳ.
 - ✓ Mở rộng 3 tuyến bay Châu Á – Bắc Thái Bình Dương và 5 tuyến bay Châu Á – Bờ Đông Hoa Kỳ bắt đầu từ tháng 2 năm 2025.

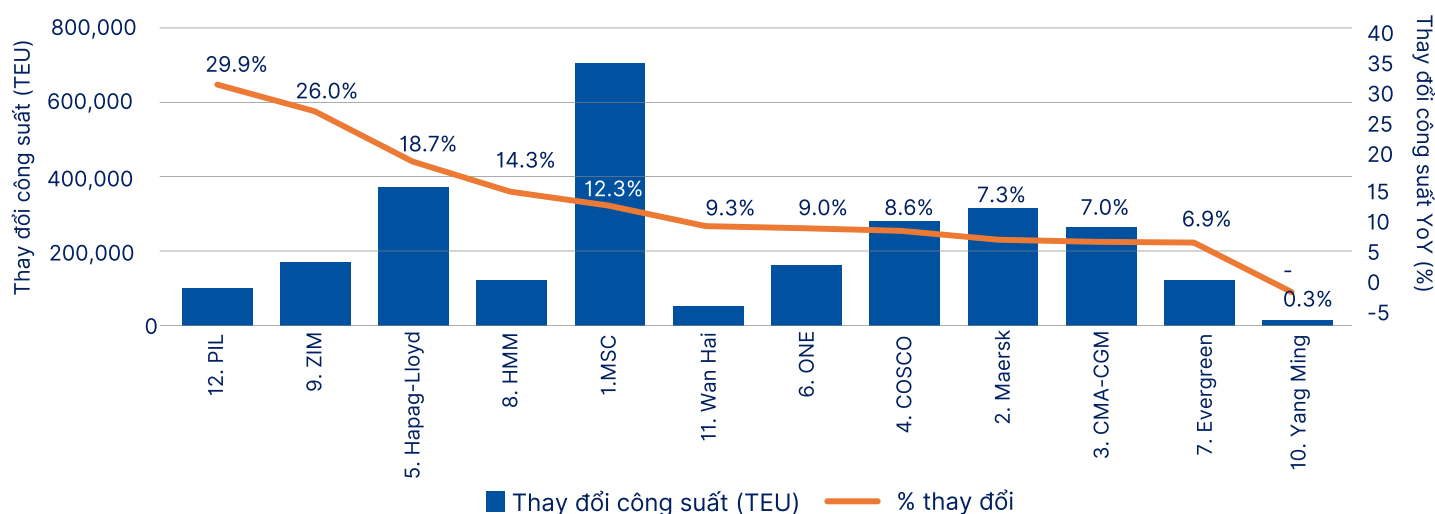
• **Gemini Cooperation - Liên minh mới giữa Maersk và Hapag-Lloyd**

- ✓ Thành lập sau khi Maersk chấm dứt hợp tác với MSC trong Liên minh 2M.
- ✓ Hoạt động theo mô hình "trục và nan hoa" (Hub-and-Spoke), tối ưu hóa kết nối khu vực.
- ✓ Nhắm đến 90% độ tin cậy của lịch trình, cao hơn mức trung bình ngành là 50%.
- ✓ 29 tuyến chính kết nối châu Á - Hoa Kỳ, châu Á - châu Âu, xuyên Đại Tây Dương.
- ✓ Tiếp tục sử dụng Mũi Hảo Vọng thay vì Biển Đỏ vì lý do an ninh.
- ✓ Sự thành lập của Gemini Cooperation có thể làm tăng cường cạnh tranh với MSC, có khả năng dẫn đến giá cước vận tải thấp hơn, giúp giảm số lượng cảng cần ghé và tăng cường sử dụng tàu feeder để vận chuyển hàng hóa. Điều này không chỉ mở rộng khả năng kết nối mà còn nâng cao tính linh hoạt trong hoạt động khai thác đội tàu.

• **Ocean Alliance mở rộng quan hệ đối tác đến năm 2032**

- ✓ Gồm CMA CGM, Evergreen, COSCO Shipping, OOCL. Đây là một trong những liên minh lớn nhất xét về năng lực vận chuyển, với:
 - CMA CGM (Pháp) có 662 tàu (3,9 triệu TEU).
 - COSCO SHIPPING (Trung Quốc) có 512 tàu (3,3 triệu TEU). COSCO SHIPPING có 52 tàu mới đang đóng (881.000 TEU, chiếm 26% công suất hiện tại).
 - EVERGREEN (Đài Loan, Trung Quốc) có 224 tàu (1,8 triệu TEU).
- MSC mở rộng hợp tác với ZIM trên tuyến xuyên Thái Bình Dương. MSC và ZIM vừa ký thỏa thuận hợp tác kéo dài 3 năm nhằm tăng cường hoạt động trên các tuyến vận chuyển xuyên Thái Bình Dương. Theo đó, hai hãng tàu sẽ khai thác 6 tuyến chính kết nối Châu Á với bờ Đông Mỹ, bờ Tây Mexico, các cảng Caribe và vùng vịnh Mỹ. Trong đó, ZIM sẽ tự chủ vận hành tuyến Tây Nam Thái Bình Dương, đồng thời cung cấp kết nối quan trọng từ Việt Nam và Trung Quốc đến bờ Tây Mỹ. Đáng chú ý, 3/6 tuyến này sẽ ghé cảng Cái Mép - Thị Vải và 1 tuyến cập cảng Hải Phòng, mở ra cơ hội lớn cho ngành logistics Việt Nam trong bối cảnh thị trường vận tải biển ngày càng cạnh tranh.

Hình 7: Thay đổi công suất của 12 hãng vận tải lớn nhất: Tháng 1/2024 so với tháng 1/2025

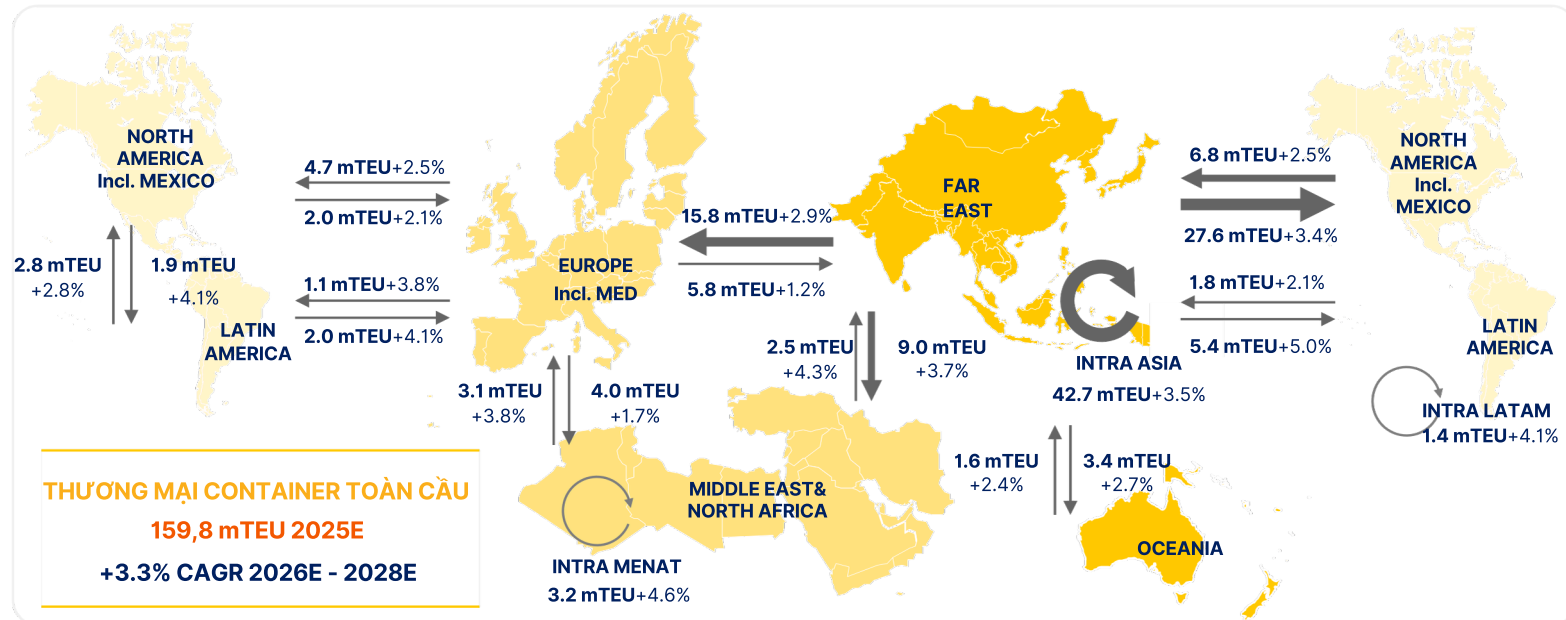


Nguồn: Alphaliner

TRIỂN VỌNG NGÀNH CẢNG BIỂN THẾ GIỚI

Hình 8: Nhu cầu hàng hóa thế giới tầm nhìn 2025 -2028

- **Nhu cầu hàng hóa thế giới:** Lượng hàng vận chuyển trong nội bộ Châu Á (42,7 triệu TEU), lớn hơn đáng kể so với lượng hàng đi từ Châu Á đến Bắc Mỹ (27,6 triệu TEU) - gấp khoảng 1,55 lần.

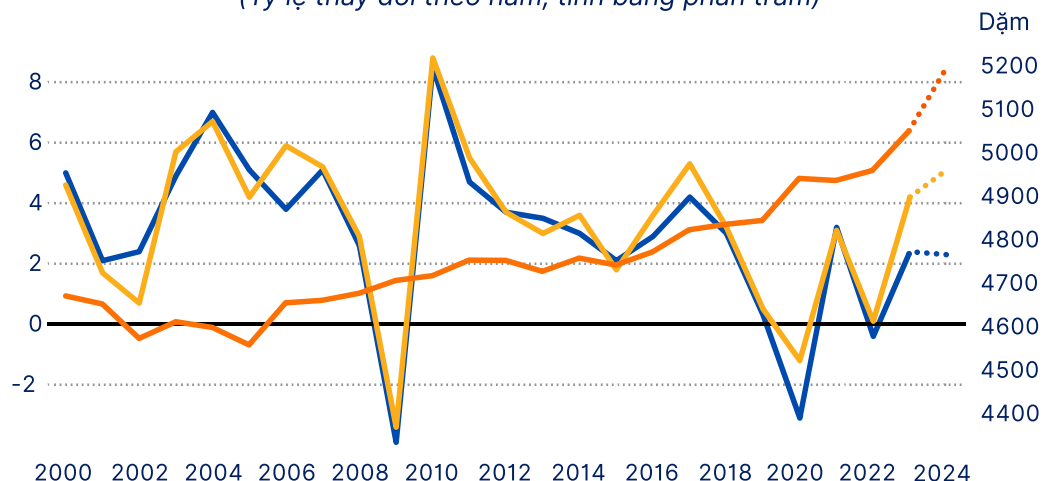


Nguồn: Accenture Cargo

• Thuế quan của Mỹ có thể làm thay đổi lưu lượng hàng hóa thông quan toàn cầu

- ✓ Theo UNCTAD, lưu lượng hàng hóa thông quan cầu tăng trưởng kép 2,5% trong giai đoạn 2025 - 2029. Nếu thuế đối ứng 10% áp dụng cho tất cả quốc gia, lưu lượng hàng hóa sẽ tăng trưởng chậm hơn, khoảng 1%. Nếu thuế đối ứng không thay đổi sau khi đàm phán, lưu lượng hàng hóa sẽ tăng trưởng âm, khoảng -2%.
- ✓ Châu Á chiếm thị phần khoảng 68% container thông qua toàn cầu. Mức thuế 10% không làm thay đổi chuỗi cung ứng. Tuy nhiên, nếu mức thuế đối ứng cao hơn được áp dụng thì sẽ ảnh hưởng tới chuỗi cung ứng toàn cầu (Các nhà sản xuất có thể rời bỏ Việt Nam sang các quốc gia khác trong khu vực như Ấn Độ, Bangladesh, Indonesia,...).

Hình 9: Tăng trưởng thương mại hàng hải được thúc đẩy trong năm 2023 và 2024 - nhờ sự chuyển dịch sang các tuyến vận tải biển dài hơn
(Tỷ lệ thay đổi theo năm, tính bằng phần trăm)



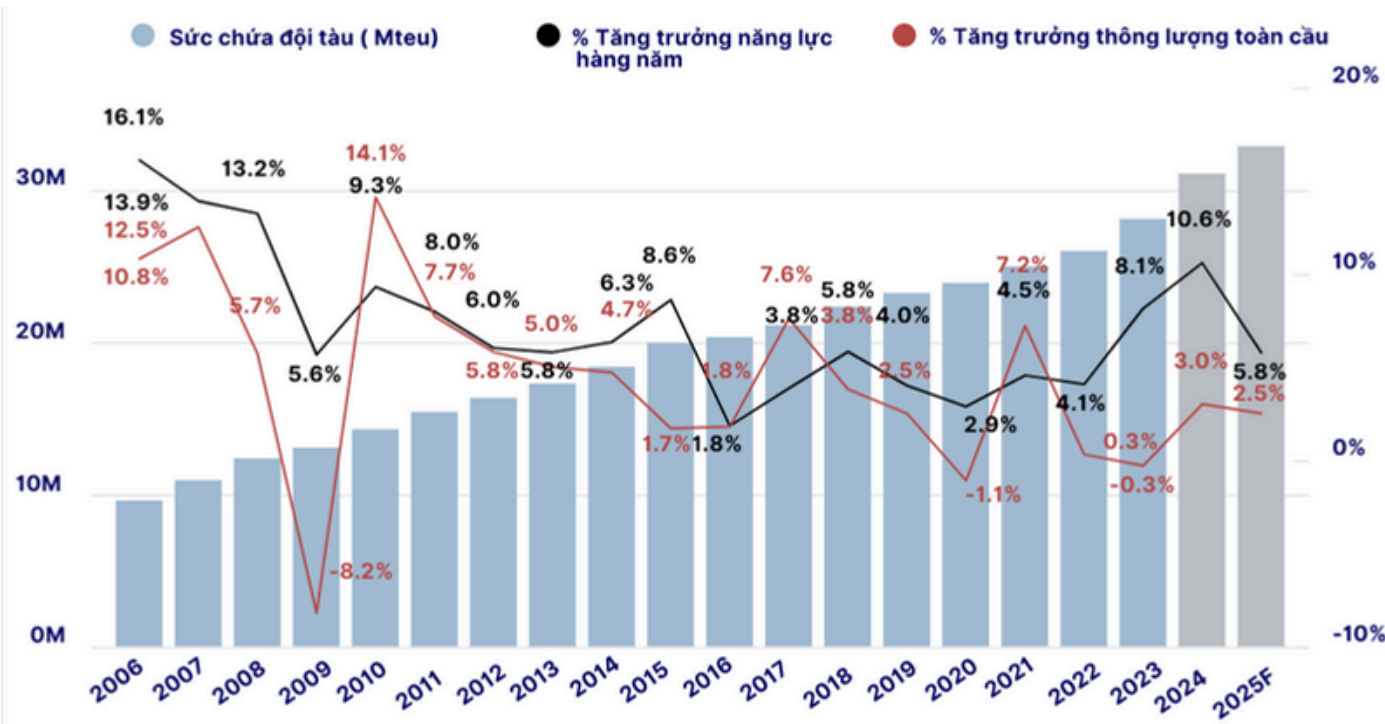
Nguồn: UNCTAD

Bảng 3: Dự báo cho thương mại hàng hải quốc tế (Thay đổi theo phần trăm hàng năm)

Năm	Thương mại đường biển tính theo tấn	Thương mại container tính theo TEU
2024	2,0	3,5
2025	2,5	2,9
2026	2,5	2,9
2027	2,4	2,6
2028	2,3	2,5
2029	2,3	2,5

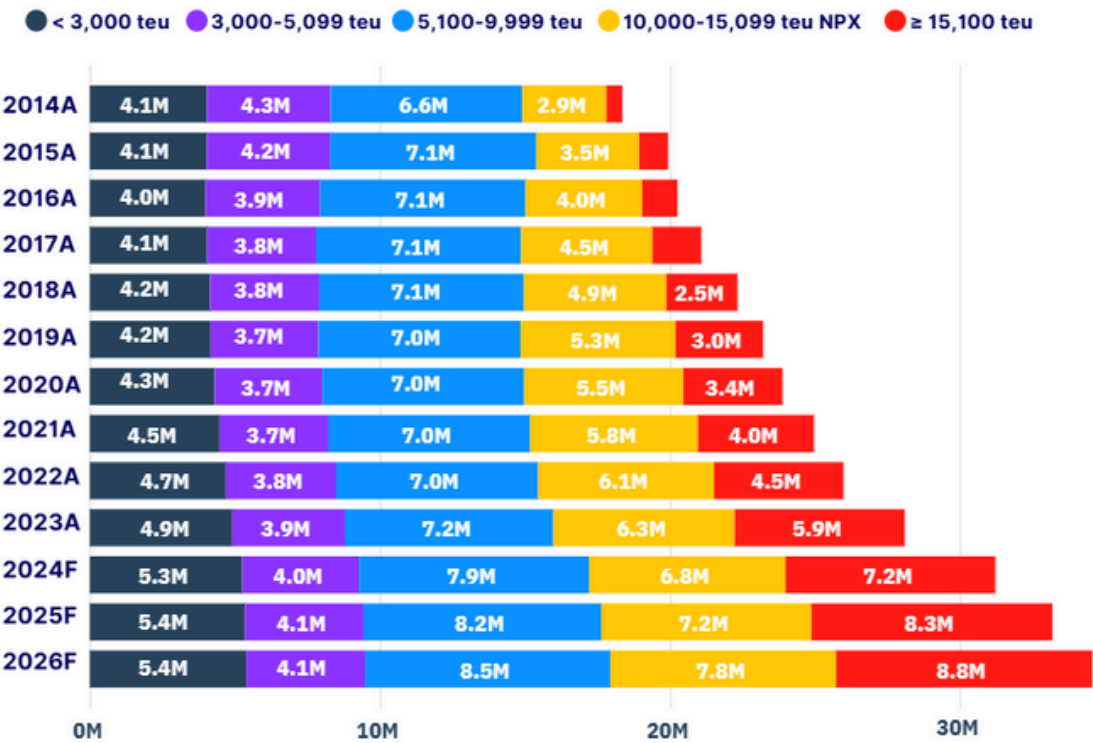
Nguồn: UNCTAD

Hình 10: Tăng trưởng đội tàu di động so với thông lượng toàn cầu



Nguồn: Alphaliner

Hình 11: Dự báo đội tàu di động



III. NGÀNH CẢNG BIỂN VIỆT NAM

1. CẢNG BIỂN VIỆT NAM

- Hệ thống cảng biển Việt Nam đã và đang ngày càng được chú trọng đầu tư với quy mô, công nghệ hiện tại vươn tầm quốc tế đặc biệt là hệ thống cảng container.

1.1. Hiện trạng về cơ sở hạ tầng hàng hải

- Việt Nam có 03 cảng biển nằm trong nhóm 50 cảng biển có sản lượng container thông quan lớn nhất thế giới: cảng biển TP. Hồ Chí Minh xếp thứ 25; cảng biển Hải Phòng xếp thứ 33; cảng biển Cái Mép - Thị Vải xếp thứ 34 (Theo số liệu thống kê năm 2024 của Lloyd's List). Chất lượng cơ sở hạ tầng cảng biển của Việt Nam tiếp tục được quan tâm đầu tư; đặc biệt là phát triển cảng trung chuyển quốc tế Cần Giờ đang là những điểm nổi bật của bức tranh phát triển cảng biển VN.



Cảng HCM xếp thứ 25



Cảng Hải Phòng xếp thứ 33



Cảng CM - TV xếp thứ 34

- Theo Bộ GTVT, tính đến hết năm 2023, cả nước có 298 bến cảng/chiều dài khoảng 107 km cầu cảng (gấp 5 lần năm 2000). Đã hình thành các cảng cửa ngõ quốc tế tại khu vực phía Bắc và phía Nam; tiếp nhận thành công tàu container đến 145.000 tấn tại khu bến Lạch Huyện (Hải Phòng), đến 232.000 tấn tại khu bến Cái Mép (Bà Rịa - Vũng Tàu); các bến chuyên dùng quy mô lớn gắn với các khu công nghiệp, liên hợp luyện kim, lọc hóa dầu, trung tâm nhiệt điện than tiếp nhận tàu đến 200.000 tấn, hàng lỏng đến 150.000 tấn (tàu xuất sản phẩm), dầu thô đến 320.000 tấn, cơ bản đã đạt được các mục tiêu quy hoạch đến năm 2020. *Tham khảo danh mục bến cảng thuộc cảng biển Việt Nam (theo Quyết định 323/QĐ-BGTVT ngày 29/3/2024).*

1.2. Tuyến vận tải và khả năng tiếp nhận tàu

- Đối với tuyến vận tải chuyên tuyến container:** Các tuyến đi thẳng châu Âu, châu Mỹ: có 27 tuyến tại cảng Lạch Huyện và Cái Mép - Thị Vải (tăng từ 8 tuyến - năm 2013 lên 23 tuyến - năm 2023). Các tuyến nội Á: có trên 100 tuyến tập trung nhiều ở cụm cảng số 1 (Hải Phòng, Quảng Ninh), và nhóm cảng biển số 4 (TP. Hồ Chí Minh, Vũng Tàu), ngoài ra, tại một số cảng biển khu vực miền Trung (Đà Nẵng, Quy Nhơn).



- **Việt Nam đứng thứ 3 ASEAN về sản lượng hàng thông qua và tuyến lớn nhất** (sau Malaysia và Singapore). Khả năng tiếp nhận tàu: hiện nay cảng biển Việt Nam đã tiếp nhận được tàu container đến 132.000DWT tại Lạch Huyện, 214.000DWT tại Cái Mép - thuộc loại lớn nhất thế giới. Các bến chuyên dùng tiếp nhận tàu đến 200.000DWT, hàng lỏng đến 150.000DWT, dầu thô đến 320.000DWT (tại bến phao cảng Nghi Sơn).

1.3. Các hãng tàu nước ngoài hoạt động tại Việt Nam

- Hiện tại, trên thị trường vận tải biển Việt Nam có sự tham gia của trên 40 hãng tàu nước ngoài, đảm nhận trên 90% sản lượng hàng hóa xuất nhập khẩu của nước ta, có thể kể đến các hãng tên tuổi như: EVERGREEN, MSC, HAPAG-Lloyd, MAERSK LINE, CMA CGM, COSCO,... Xu thế hoạt động vận tải hàng hoá trên thế giới ngày càng tập trung vào các hãng tàu lớn.

Bảng 4: Tổng hợp các hãng tàu lớn và các cảng được làm hàng

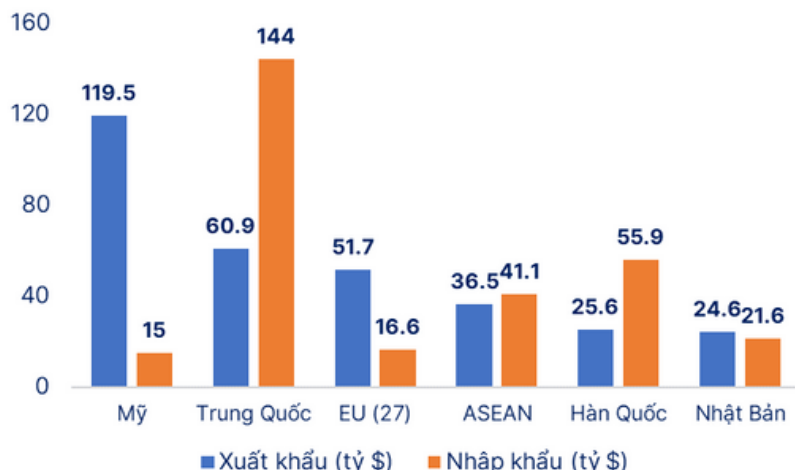
Hãng tàu	Cảng
Maersk	Tân Vũ, Vip Green, HICT, Nam Hải Đình Vũ
CMA CGM	Nam Đình Vũ, Nam Hải Đình Vũ, Vip Green, HICT, Tân Vũ
Cosco	HICT, PTSC Đình Vũ, Nam Hải Đình Vũ
ONE	VIMC Đình Vũ, HPH Chùa Vẽ, Nam Hải, Nam Đình Vũ, Hải An, HICT, PTSC Đình Vũ, Tân Vũ
Evergreen	Tân Vũ, Vip Green, HICT, Nam Hải Đình Vũ, Green

Nguồn: FiinRatings tổng hợp

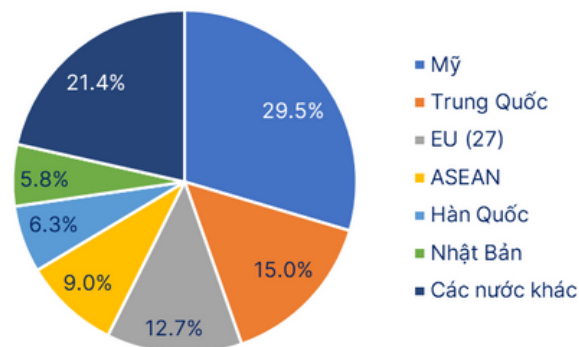
1.4. Bứt phá mạnh mẽ của hoạt động cảng biển Việt Nam nhờ xuất nhập khẩu và chuyển dịch chuỗi cung ứng (năm 2024)

- Năm 2024 đánh dấu một bước tiến vượt bậc của lĩnh vực cảng biển tại Việt Nam, với tổng sản lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng đạt khoảng 864,4 triệu tấn, tăng 14% so với năm 2023 – thể hiện sự hồi phục mạnh mẽ và khả năng bứt tốc của nền kinh tế trong bối cảnh toàn cầu vẫn còn nhiều biến động.
- Động lực chính của sự tăng trưởng này đến từ sự phục hồi vững chắc trong hoạt động xuất nhập khẩu. Theo Tổng cục Hải quan, tính đến hết tháng 11/2024, tổng kim ngạch xuất nhập khẩu của Việt Nam đạt 715,56 tỷ USD, tăng 15,4% so với cùng kỳ. Trong đó, xuất khẩu ghi nhận 369,93 tỷ USD (+14,4%) và nhập khẩu đạt 345,62 tỷ USD (+16,3%). Đáng chú ý, khối doanh nghiệp có vốn FDI tiếp tục là đầu tàu xuất khẩu khi đóng góp 71% tổng giá trị, với mức tăng 12% so với cùng kỳ năm 2023.
- Một yếu tố then chốt khác thúc đẩy lưu lượng qua cảng là xu hướng chuyển dịch chuỗi cung ứng toàn cầu, đặc biệt trong lĩnh vực máy tính và linh kiện điện tử. Đây là nhóm hàng ghi nhận tăng trưởng vượt trội: xuất khẩu đạt 65,23 tỷ USD (+26,3%) và nhập khẩu đạt 97,73 tỷ USD (+22,4%) trong năm 2024. Hoa Kỳ là điểm đến xuất khẩu chủ lực, trong khi Trung Quốc giữ vai trò là nguồn cung cấp chính cho mặt hàng này.

Hình 12: Các đối tác thương mại chính của Việt Nam – Năm 2024 (Đơn vị: tỷ USD)

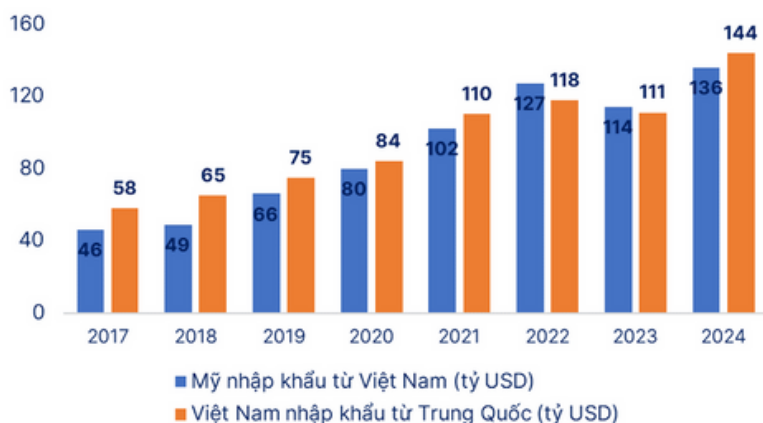


Hình 13: Tỷ trọng thị trường xuất khẩu của Việt Nam (theo % tổng số)



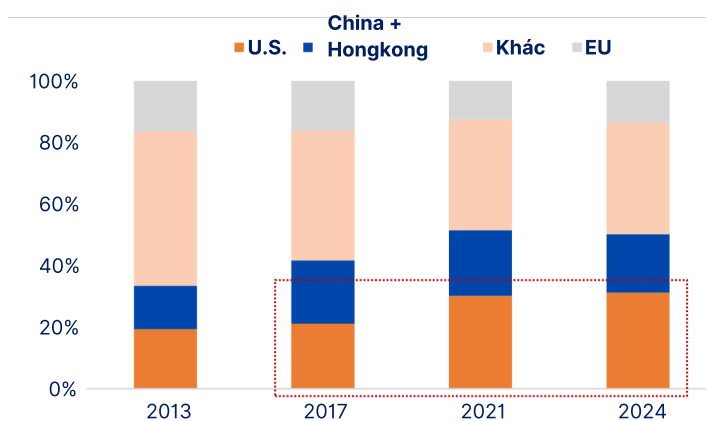
Nguồn: Tổng cục Hải quan

Hình 14: Thương mại giữa Trung Quốc - Việt Nam - Hoa Kỳ giai đoạn 2017 - 2024



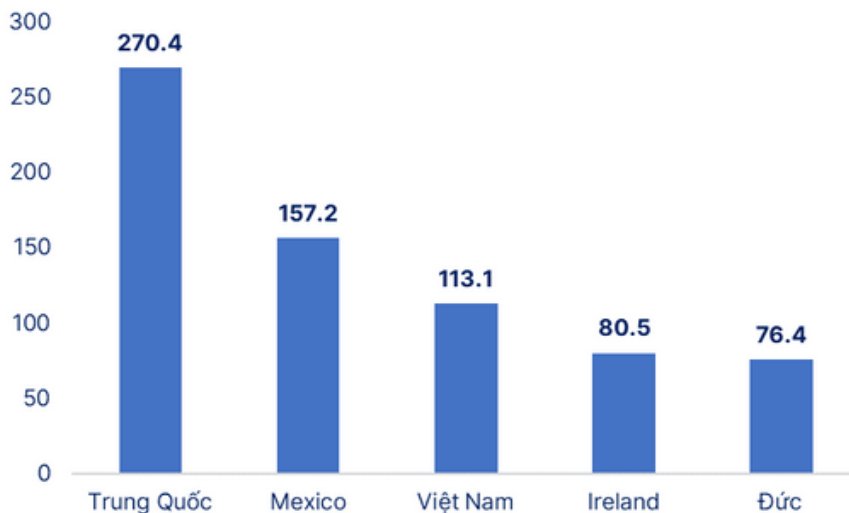
Nguồn: Tổng cục Hải quan, US Census Bureau

Hình 15: Thị phần của thị trường Mỹ trong tổng kim ngạch xuất khẩu của Việt Nam



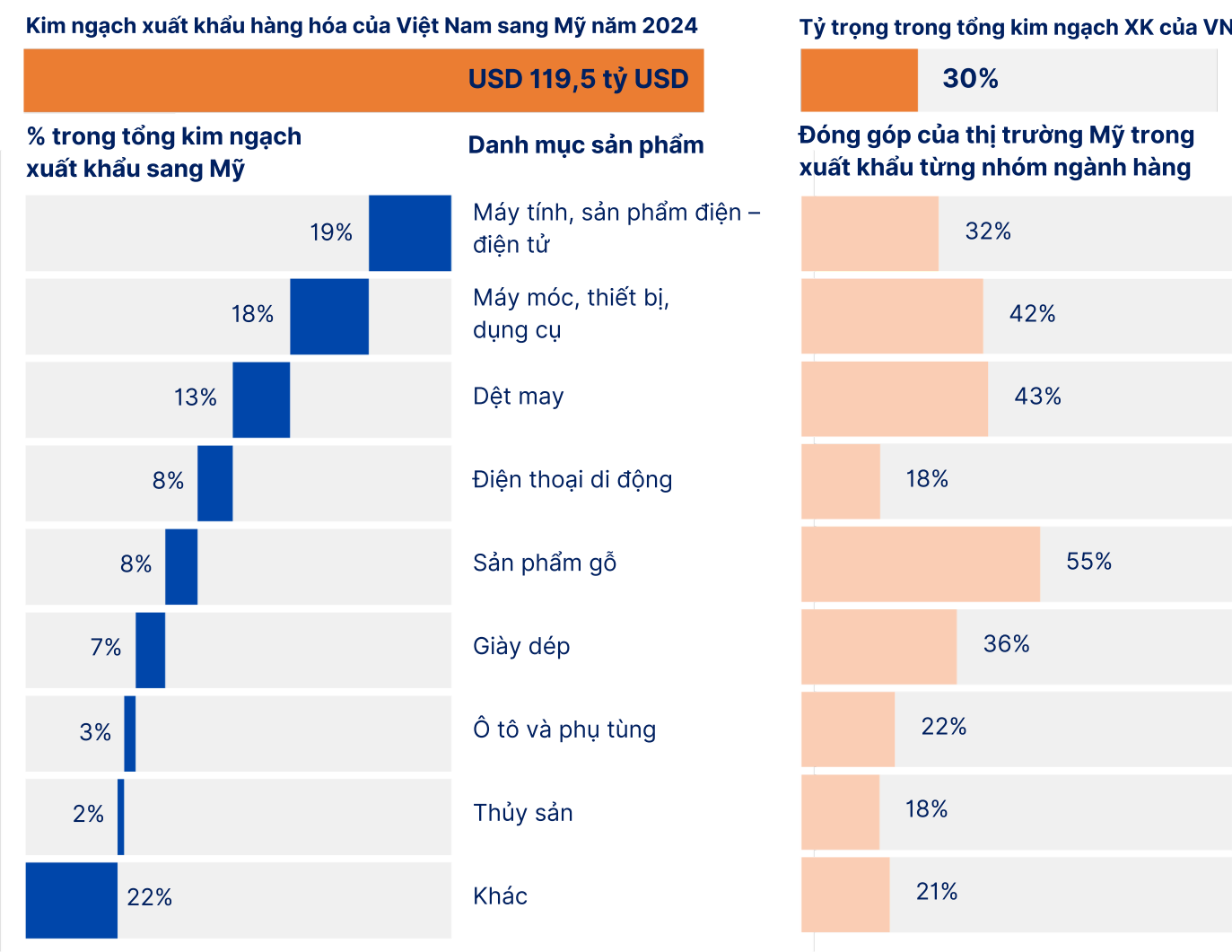
Nguồn: GSO

Hình 16: Thặng dư thương mại với Mỹ (tỷ USD)



Nguồn: United States Census Bureau

Hình 17: Các mặt hàng xuất khẩu chính sang thị trường Mỹ



Nguồn: GSO, Tổng cục Hải quan, VIS Rating

• **Hoạt động đầu tư hệ thống hạ tầng giao thông kết nối và hạ tầng cảng biển**

- ✓ Việc đầu tư vào hệ thống giao thông kết nối và hạ tầng cảng biển ngày càng được chú trọng nhằm nâng cao hiệu suất vận tải. Các dự án mở rộng luồng hàng hải tại Hà Nam và Cái Mép sắp hoàn thành sẽ giúp tăng năng lực tiếp nhận tàu lớn, tạo điều kiện thu hút thêm đối tác mới.
- ✓ Theo Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn đến 2050, Chính phủ đã phê duyệt 7 tuyến đường thủy trung ương kết nối Hải Phòng với các địa phương lân cận. Đồng thời, Bộ GTVT cũng đã chấp thuận chủ trương nâng cấp một số tuyến luồng quan trọng, đặc biệt là khu vực Nam Đình Vũ, nhằm tối ưu hóa khả năng lưu thông hàng hóa.

• **Tái cấu trúc liên minh hãng tàu sẽ tác động đến sự phân phối hàng hóa giữa các cảng**

- ✓ Thay đổi liên minh tàu từ tháng 2/2025 sẽ tác động đến việc sắp xếp tuyến dịch vụ và phân bổ hàng hóa giữa các cảng. Cạnh tranh gia tăng, đặc biệt ban đầu, có thể khiến cước vận tải giảm nhẹ trong ngắn hạn khi các hãng nỗ lực thu hút đối tác.
- ✓ Tại Việt Nam, các tàu thuộc khai thác hoặc sở hữu của hai hãng tàu MSC và Maersk đều tham gia vận chuyển hàng hóa đi châu Âu và châu Mỹ. Tình hình xuất nhập khẩu Việt Nam phụ thuộc rất nhiều vào các hãng tàu ngoại trong bối cảnh đội tàu của Việt Nam còn thiếu và yếu, do đó, việc tan rã liên minh hãng tàu có tuổi đời 10 năm này sẽ khiến vận tải biển Việt Nam chịu tác động không ít.
- ✓ Ngoài liên minh giữa các hãng tàu, các cảng biển tại Việt Nam cũng đã và đang có những bước tiến trong việc hợp tác cùng phát triển. Cảng Tân Cảng Cái Mép Thị Vải (TCTT) và cảng quốc tế Cái Mép (CMIT) tiên phong trong việc mở cổng kết nối bến chung của hai cảng tạo thành cầu cảng dài 1.200m, có thể đón cùng lúc 3 tàu lớn, giúp tăng 30 - 40% công suất của cả hai cảng.

Bảng 5: Các hãng tàu và cảng làm hàng tại phía Bắc

Hãng tàu	Cảng
Maersk	Tân Vũ, VIP Green, HICT, Nam Hải Đình Vũ
CMA CGM	Nam Đình Vũ, VIP Green, HICT, Tân Vũ
Cosco	HICT, PTSC Đình Vũ, Nam Hải Đình Vũ
ONE	VIMC Đình Vũ, HPH Chùa Vẽ, Nam Hải, HICT, PTSC Đình Vũ, Tân Vũ
Evergreen	Tân Vũ, VIP Green, HICT, Nam Hải Đình Vũ

Bảng 6: Các cảng và hãng tàu đối tác tại Cái Mép - Thị Vải

Cảng	Cố đồng nội	Hãng tàu cố đồng ngoại
CMIT	VIMC, Cảng Sài Gòn	Maersk
SSIT	VIMC, Cảng Sài Gòn	MSC
TCIT	Tân Cảng Sài Gòn	Wan Hai
Gemalink	Gemadept	CMA-CGM
SP-PSA	VIMC, Cảng Sài Gòn	MSC

Nguồn: FiinRatings

Bảng 7: Xếp hạng cảng theo sản lượng thông qua năm 2023

Xếp hạng	Khu vực / Bến Cảng	Sản lượng thông qua (TEU)
1	Cảng Tân Cảng Cát Lái	5,332,128
2	Cảng Quốc tế Tân Cảng - Cái Mép (TCIT) + Cảng container Tân Cảng - Cái Mép (TCCT)	1,885,942
3	Cảng Gemalink	1,634,952
4	Cảng Container Quốc tế Tân Cảng Hải Phòng	1,272,859
5	Cảng Hải Phòng	1,267,222
6	Cảng Nam Đình Vũ	897,224
7	Cảng Tân Cảng Cái Mép - Thị Vải (TCTT)	820,938
8	Cảng Đà Nẵng	675,257
9	Cảng Quốc tế Cái Mép (CMIT)	644,273
10	Cảng Đồng Nai	570,215

Nguồn: Hiệp hội Cảng biển Việt Nam

1.5. Quy hoạch tổng thể cảng biển Việt Nam

Quy hoạch cảng biển theo Quyết định 140/QĐ-TTg ngày 16/1/2025

- Để thúc đẩy ngành vận tải thủy và hàng hải, việc đầu tư hạ tầng, đặc biệt là cảng biển, được xác định là ưu tiên. Theo Quy hoạch chi tiết giai đoạn 2021–2030, tầm nhìn 2050 (Quyết định 140/QĐ-TTg ngày 16/01/2025), tổng nhu cầu vốn đầu tư hệ thống cảng biển đến 2030 khoảng 351.500 tỷ đồng, gồm 72.800 tỷ cho hạ tầng công cộng và 278.700 tỷ cho bến cảng.
- Tổng diện tích đất quy hoạch khoảng 33.800 ha (riêng đất phục vụ cảng biển 17.300 ha) và nhu cầu sử dụng mặt nước đến năm 2030 vào khoảng 606.000 ha, chưa kể vùng nước không xây dựng công trình hàng hải (900.000 ha).

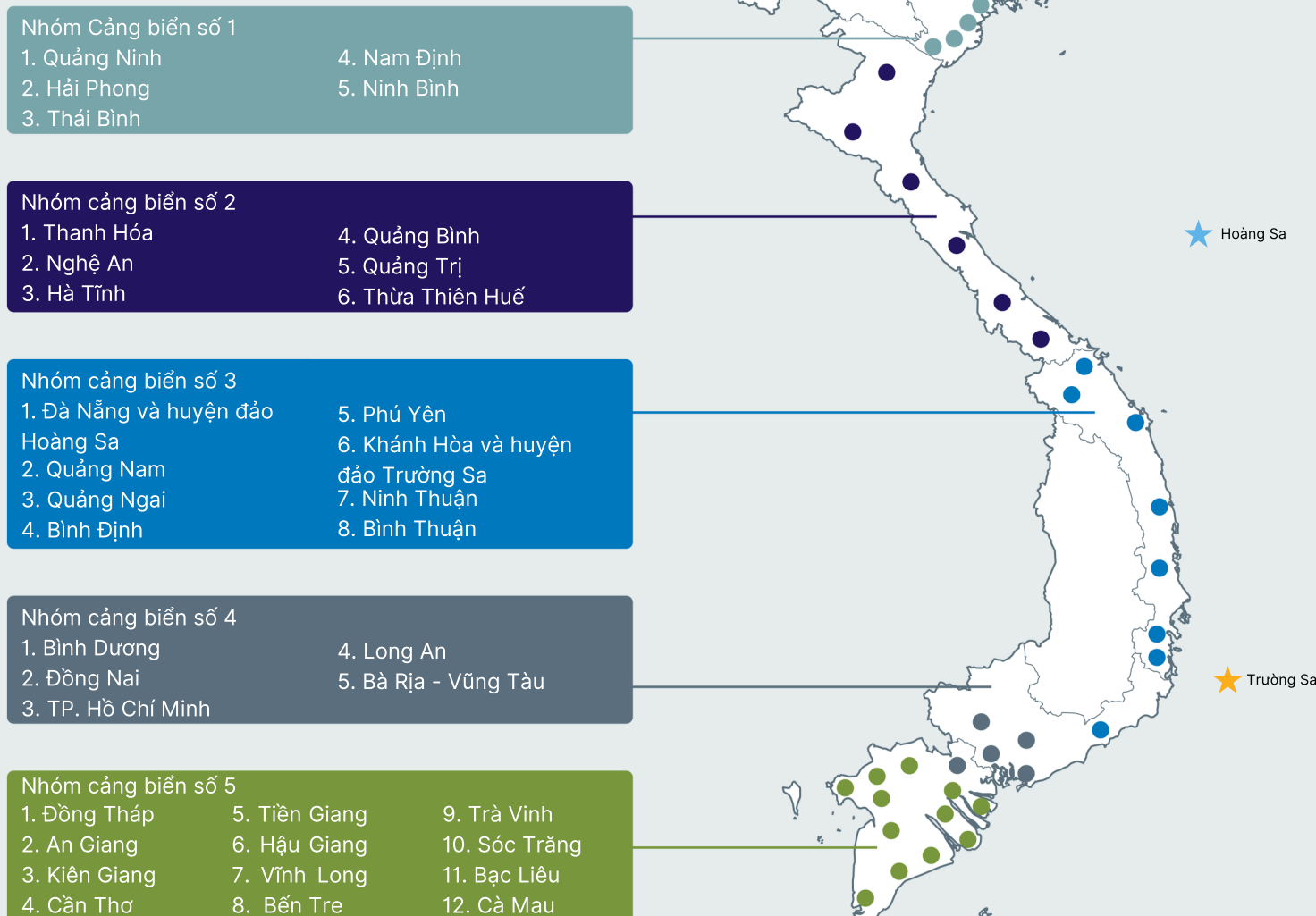
Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam giai đoạn 2021–2030, tầm nhìn đến năm 2050, đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt theo Quyết định 1579/QĐ-TTg

- Về năng lực, hệ thống cảng biển của Việt Nam sẽ vận chuyển tối đa 1.423 triệu tấn hàng hóa (trong đó hàng container tăng từ 38 lên 47 triệu TEU và tối đa 10,3 triệu hành khách (bao gồm cả vận tải hành khách trong nước và quốc tế).
- Về cơ sở hạ tầng cảng, Việt Nam sẽ ưu tiên phát triển các cửa ngõ quốc tế (như cảng Lạch Huyện tại Hải Phòng, cảng Cái Mép tại Bà Rịa - Vũng Tàu và cảng Vân Phong tại Khánh Hòa) và phát triển các cảng biển quy mô lớn phục vụ phát triển kinh tế - xã hội liên vùng hoặc toàn quốc (như cảng Trần Đề tại tỉnh Sóc Trăng phục vụ cho vùng Đồng bằng sông Cửu Long).

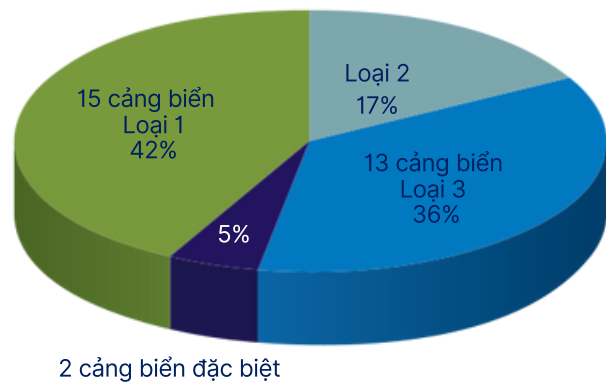
Kế hoạch về cảng biển

Quy hoạch tổng thể cảng biển phân chia hệ thống cảng biển Việt Nam thành năm nhóm theo vị trí và chỉ định định hướng phát triển cho từng nhóm như sau.

Hình 18 – Bản đồ cụm cảng biển Việt Nam



Hình 19 - Phân loại cảng biển theo quy mô loại cảng biển

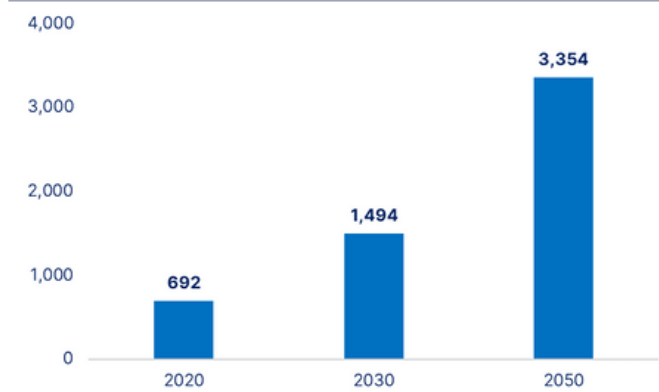


Bảng 8 - Nhóm cảng biển - Định hướng phát triển

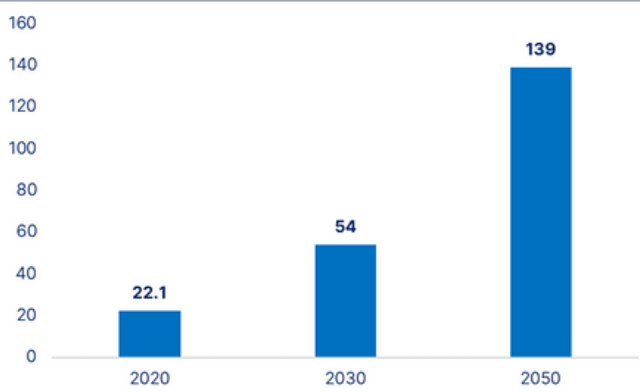
Nhóm cảng biển	Định hướng phát triển đến năm 2030	Định hướng phát triển đến năm 2050
Nhóm 1	- Lên đến 367 triệu tấn hàng hóa (bao gồm 15 triệu TEU hàng container) để vận chuyển hàng hóa. - Lên đến 164.000 hành khách để vận chuyển hành khách.	- Cảng Lạch Huyện, Cái Lân sẽ hoàn thành - Các cảng trên sông Cấm sẽ được di dời Các cảng ở Nam Đồ Sơn – Văn Úc, Cẩm Phả, Hải Hà sẽ được phát triển.
Nhóm 2	- Lên đến 255 triệu tấn hàng hóa (bao gồm 1 triệu TEU hàng hóa container) để vận chuyển hàng hóa. - Lên đến 204.000 hành khách để vận chuyển hành khách.	Nghi Sơn – Đồng Hới, Vũng Áng và Sơn Dương – Cảng Hòn La được phát triển
Nhóm 3	- Lên đến 181 triệu tấn hàng hóa (bao gồm 2,5 triệu TEU hàng hóa container) để vận chuyển hàng hóa. - Lên đến 2 triệu hành khách để vận chuyển hành khách.	- Cảng Liên Chiểu (Đà Nẵng) sẽ được phát triển. - Cảng trung chuyển hàng hóa quốc tế tại Vân Phong (Khánh Hòa) sẽ được phát triển.
Nhóm 4	- Lên đến 540 triệu tấn hàng hóa (bao gồm 28 triệu TEU hàng container) để vận chuyển hàng hóa. - Lên đến 1,8 triệu hành khách để vận chuyển hành khách.	- Cảng Cái Mép Hạ sẽ được phát triển. - Khả năng xây dựng cảng mới tại Cần Giờ (trên sông Gò Gia) sẽ được xem xét. - Các cảng trên sông Sài Gòn và các cảng khác sẽ được di dời theo quy hoạch phát triển đô thị của Thành phố Hồ Chí Minh.
Nhóm 5	- Lên đến 80 triệu tấn hàng hóa (bao gồm 0,8 triệu TEU hàng container) để vận chuyển hàng hóa. - Lên đến 6,2 triệu hành khách để vận chuyển hành khách.	Cảng cửa ngõ quốc tế tại Đồng bằng sông Cửu Long sẽ được thành lập.

Nguồn: Quyết định 1579/QĐ-TTg

Hình 20: Tổng khối lượng thông qua (triệu tấn)

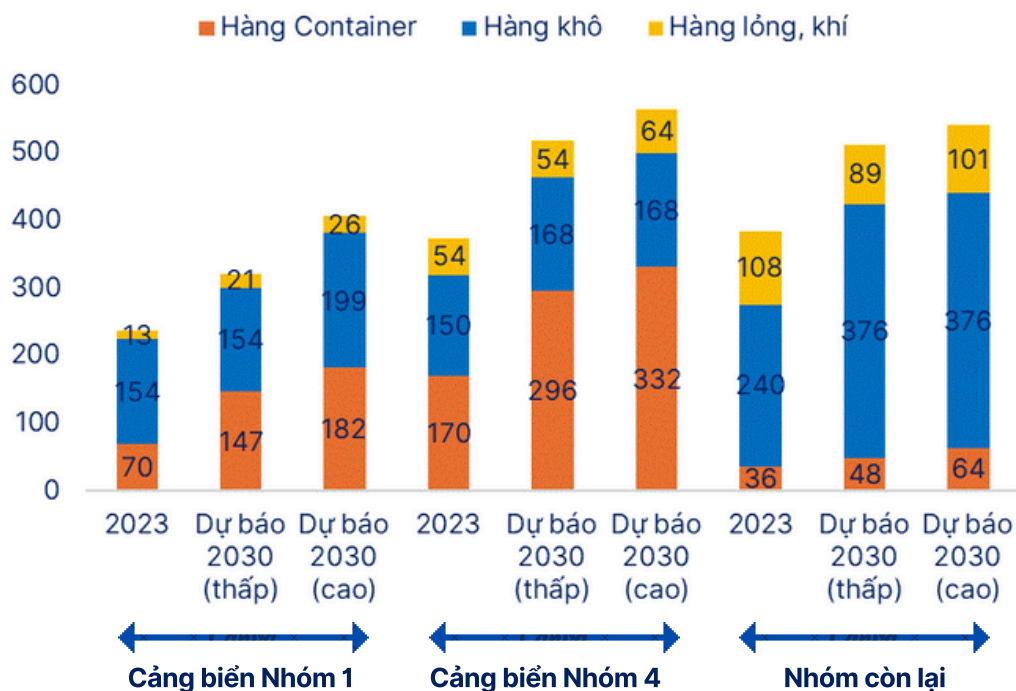


Hình 21: Khối lượng container thông qua (triệu TEU)



Nguồn: Báo cáo điều chỉnh quy hoạch tổng thể cảng biển Việt Nam, tháng 5/2024

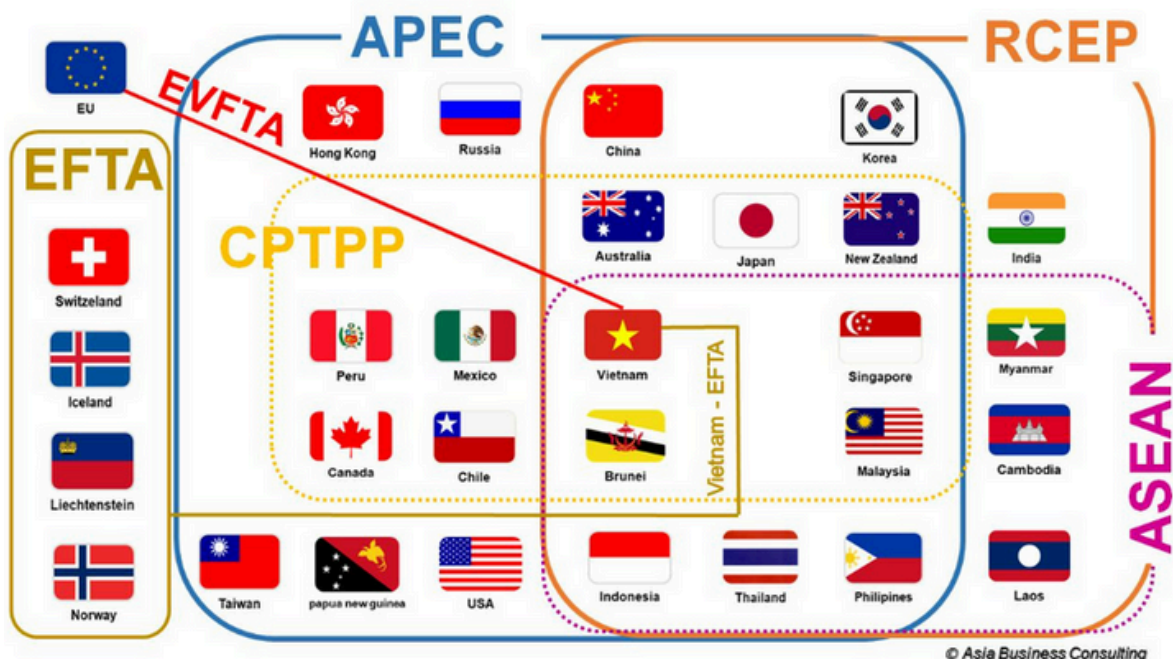
Hình 22: Sản lượng hàng hóa thông qua tại các cảng biển (2023 -2030F) - ĐVT: triệu TEU



Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam, Bộ Giao thông vận tải, FiinRatings
 Cảng biển nhóm 1 gồm: Hải Phòng, Quảng Ninh, Thái Bình, Nam Định, Ninh Bình;
 Cảng biển nhóm 4 gồm: TP.HCM, Bà Rịa Vũng Tàu, Bình Dương, Long An, Đồng Nai.

- Việc Việt Nam tham gia vào nhiều hiệp định thương mại tự do (FTA), với tổng số lên tới 17 FTA, đóng vai trò then chốt trong việc hỗ trợ điều chỉnh cơ cấu thị trường và duy trì động lực xuất khẩu trong trung và dài hạn.
- Ngay cả trong trường hợp Mỹ áp thuế đối ứng ở mức cao, mạng lưới FTA rộng khắp vẫn giúp Việt Nam giảm thiểu rủi ro tập trung vào một thị trường duy nhất. Các hiệp định như CPTPP, EVFTA và RCEP tạo điều kiện mở rộng thị trường tại EU, ASEAN, Nhật Bản và Trung Đông, qua đó giúp Việt Nam tiếp tục giữ vững và phát triển hoạt động xuất khẩu trong giai đoạn trung – dài hạn.

Hình 23: Các hiệp định FTA Việt Nam tham gia



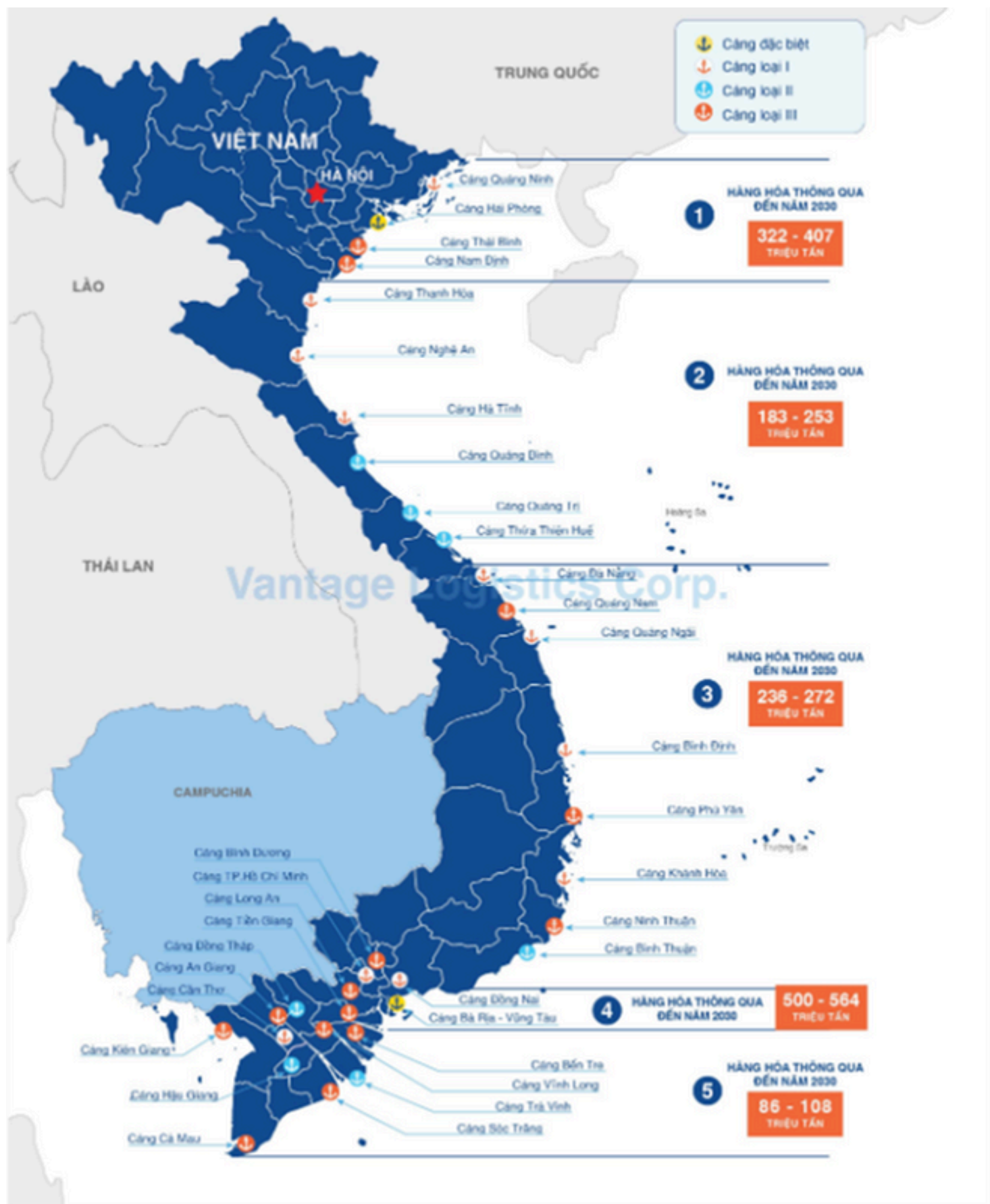
Nguồn: Asia Business Consulting

Hình 24: Tổng nhu cầu vốn đầu tư hệ thống cảng biển đến năm 2030



Nguồn: Quyết định số 1579/QĐ-TTg

Hình 25: Điều chỉnh nhu cầu hàng hóa thông qua cảng biển đến năm 2030



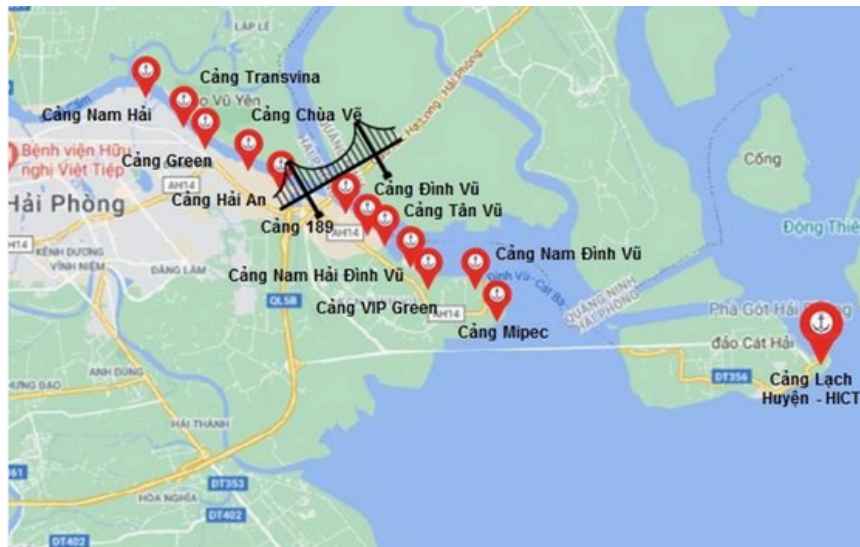
Nguồn: Quyết định số 1579/QĐ-TTg

2. CẢNG BIỂN HẢI PHÒNG

Theo đánh giá của Bộ Giao thông vận tải, Hải Phòng là địa phương có tốc độ phát triển cảng biển nhanh nhất toàn quốc. Với số lượng, diện tích kho bãi tăng lên, các cảng đầu tư nhiều trang bị hiện đại, quy mô, tốc độ xử lý hàng hóa cao, cảng biển Hải Phòng đang ngày càng khẳng định vị trí là 1 trong 3 cảng biển lớn nhất Việt Nam, đứng trong Top 50 cảng biển lớn nhất thế giới.

2.1. Quy mô của các cụm cảng

- **Cụm cảng biển Hải Phòng hiện đứng thứ hai cả nước về quy mô**, chỉ sau Cái Mép - Thị Vải, và là trung tâm cảng lớn nhất miền Bắc. Hệ thống cảng trải rộng trên ba quận Hồng Bàng, Ngô Quyền và Hải An, đóng vai trò cửa ngõ giao thương quốc tế quan trọng.
- **Hải Phòng ghi nhận tốc độ phát triển cảng biển nhanh nhất cả nước, với sản lượng hàng hóa tăng trưởng vượt bậc.** Tính đến nay, Hải Phòng có 5 khu bến chính, 52 cảng biển, 98 cầu cảng, tổng chiều dài cầu bến hơn 14.178 mét. Đặc biệt, cảng Lạch Huyện nổi bật với khả năng đón tàu container hơn 200.000 DWT.
- **Hệ thống cảng tại Hải Phòng gồm hai nhóm:** cảng sông Cấm (độ sâu -9m, phục vụ tàu feeder 2.500 TEU cho các tuyến nội Á) và cảng nước sâu Lạch Huyện (độ sâu -16m, đón tàu mẹ 13.000 TEU phục vụ tuyến Mỹ và châu Âu).
- **Với vị trí chiến lược, Hải Phòng trở thành điểm nóng cạnh tranh giữa các ông lớn ngành cảng như:** Tân Cảng, VIMC, Gemadept, Hateco, Viconship, PHP...
- **Khu vực cảng cũng đang phân hóa rõ nét:** các cảng thượng nguồn (trước cầu Bạch Đằng) suy giảm sản lượng, nhiều nơi phải dừng hoạt động hoặc chuyển công năng; trong khi đó, các cảng hạ nguồn lại duy trì đà tăng trưởng mạnh.



2.2. Cạnh tranh tại khu vực cảng Hải Phòng ngày càng khốc liệt

a. Nhóm cảng sông Cấm: Áp lực cạnh tranh gia tăng do dư thừa công suất

- **Cụm cảng Hải Phòng đang đối mặt với cạnh tranh khốc liệt do:** (1) các doanh nghiệp liên tục mở rộng công suất và (2) xu hướng dịch chuyển của hãng tàu sang cảng nước sâu Lạch Huyện – nơi có lợi thế đón tàu cỡ lớn.
- **Tổng công suất nhóm cảng sông Cấm đạt khoảng 7,15 triệu TEU/năm, chia thành:**
 - ✓ **Thượng nguồn:** 1,9 triệu TEU/năm – hoạt động kém hiệu quả, thị phần suy giảm do:
 - Cầu bến ngắn, chỉ đón 1 - 2 tàu/lượt, gây tắc nghẽn.
 - Độ sâu hạn chế, chỉ đón tàu 1.700 TEU, thua xa hạ nguồn (2.500 TEU) và Lạch Huyện (13.000 TEU).
 - Vị trí sâu trong sông, làm tăng thời gian và chi phí vận tải.

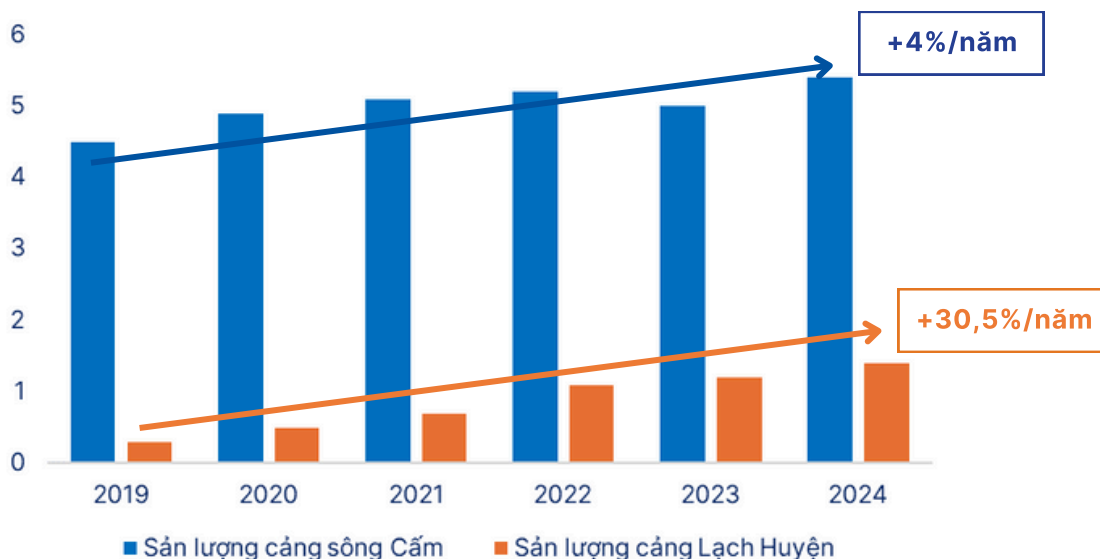
Nhiều cảng thượng nguồn như Nam Hải, Chùa Vẽ, Đoạn Xá đã phải chuyển sang khai thác hàng rời hoặc ngừng khai thác container.

- ✓ **Hạ nguồn:** 5,25 triệu TEU/năm - có lợi thế nhưng vẫn chịu áp lực dư cung khi nhiều dự án mở rộng như VIMC Đình Vũ, Mipec, Nam Đình Vũ (giai đoạn 3, +800.000 TEU/năm, hoàn thành 2026) lần lượt đưa vào vận hành.

Giai đoạn 2025 - 2026, nguồn cung cảng biển tại Hải Phòng dự kiến tăng thêm 34%, với các dự án lớn như Lạch Huyện 3-4 (PHP), Lạch Huyện 5-6 (Hateco) và Nam Đình Vũ 3 (GMD). Các cảng hạ nguồn, đặc biệt những cảng không liên kết với hãng tàu lớn, sẽ chịu sức ép cạnh tranh nặng nề.

b. Cảng nước sâu Lạch Huyện: Đáp ứng xu hướng tăng kích cỡ tàu, nhu cầu khai thác tăng mạnh

Hình 26: Sản lượng hàng container thông qua Hải Phòng theo nhóm cảng (giai đoạn 2019 - 2024) - ĐVT: Triệu TEU



Nguồn: Cục Hàng hải VN, SHS tổng hợp

Xu hướng toàn cầu: Tăng kích cỡ tàu

- Ngành vận tải biển đang chuyển mạnh sang vận hành tàu mẹ cỡ lớn (lên tới 24.000 TEU) nhằm tối ưu chi phí và thời gian vận chuyển, thay thế cho mô hình trung chuyển nhiều chặng bằng tàu nhỏ. Hiện nay, hơn 50% tổng công suất đội tàu toàn cầu là tàu từ 10.000 TEU trở lên, tạo áp lực buộc các cảng phải nâng cấp cơ sở hạ tầng, đặc biệt là chiều dài cầu bến và độ sâu luồng.

Thay đổi cục diện tại Hải Phòng

- Các cảng truyền thống trên sông Cấm chỉ đón được tàu feeder cỡ nhỏ (~2.500 TEU), trong khi cảng nước sâu Lạch Huyện, vận hành từ 2018, có thể tiếp nhận tàu mẹ tới 13.000 TEU. Điều này giúp Lạch Huyện thu hút các tuyến vận tải thẳng châu Âu, Mỹ, giảm phụ thuộc trung chuyển qua Singapore hay Trung Quốc, đồng thời thúc đẩy sản lượng container toàn khu vực.

Cảng Lạch Huyện bùng nổ công suất và mở rộng quy mô

- Tân Cảng Hải Phòng (TC-HICT) hiện là đơn vị duy nhất khai thác Lạch Huyện, với công suất thiết kế 1,1 triệu TEU/năm. Tuy nhiên, năm 2024, cảng đã vượt công suất, đạt mức sử dụng 146%. Trước nhu cầu tăng cao, nhóm cảng Lạch Huyện dự kiến mở rộng công suất lên 3,2 triệu TEU/năm trong 2025 (+200%), nâng thị phần công suất từ 13,3% lên 31,6% toàn Hải Phòng.

Động lực từ sự tham gia của các hãng tàu quốc tế

- Các hãng tàu quốc tế không chỉ là khách hàng mà còn trực tiếp đầu tư vốn vào dự án mở rộng Lạch Huyện, đảm bảo nguồn hàng ổn định lâu dài, giảm thiểu cạnh tranh nội vùng và tối ưu hiệu quả khai thác.

Bảng 9: Danh sách các nhà đầu tư tại nhóm cảng nước sâu Lạch Huyện

Bến cảng	Nhà đầu tư trong nước	Nhà đầu tư nước ngoài	Chiều dài cầu bến	Công suất	Thời gian hoạt động
1 + 2	Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn	Hãng tàu MOL, Wan Hai, Tập đoàn Itochu (Nhật Bản)	750m	1,1 triệu TEU/năm	2018
3 + 4	CTCP Cảng Hải Phòng	TIL (nhà khai thác cảng, thuộc hãng tàu MSC)	750m	1,1 triệu TEU/năm	2025
5 + 6	CTCP Tập đoàn Hateco	APM Terminals (nhà khai thác cảng, thuộc hãng tàu Maersk)	800m	1,1 triệu TEU/năm	2025 (dự kiến)
7 + 8	Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn	Chưa có thông tin	900m	1,1 triệu TEU/năm	2027 (dự kiến)

Nguồn: SHS tổng hợp

2.3. Giá dịch vụ cảng biển được điều chỉnh từ ngày 1/3/2025

Tăng giá dịch vụ cảng biển từ 1/3/2025

- Từ ngày 1/3/2025, các doanh nghiệp khai thác cảng biển tại Hải Phòng đồng loạt điều chỉnh tăng giá dịch vụ. Trong bối cảnh số hóa và xây dựng cảng xanh trở thành xu thế tất yếu, việc tăng giá giúp các doanh nghiệp có thêm nguồn lực tái đầu tư cơ sở hạ tầng và trang thiết bị, nâng cao chất lượng dịch vụ, gia tăng tính cạnh tranh bền vững.

Cảng Lạch Huyện (TC-HICT): Dẫn đầu về giá và hiệu quả khai thác

- Với lợi thế độc quyền đón tàu mẹ và hiệu suất khai thác đạt 146% công suất thiết kế, TC-HICT đang áp dụng mức giá xếp dỡ container 20ft cao nhất Hải Phòng, chạm trần khung giá quy định. Trong khi đó, các cảng trên sông Cấm buộc phải giữ giá thấp để cạnh tranh, dẫn tới biên lợi nhuận bị bào mòn và thị phần suy giảm.

Áp lực dư cung và cuộc đua hạ giá dịch vụ

- Dịch vụ xếp dỡ container – chiếm khoảng 85% doanh thu cảng biển – đang trở thành "chiến trường" chính giữa các cảng trong bối cảnh công suất liên tục bị đầu tư vượt nhu cầu. Để giữ chân hãng tàu, nhiều cảng lao vào cuộc đua giảm giá, kéo theo sự suy giảm mạnh về biên lợi nhuận.

Bộ GTVT siết chặt bằng khung giá dịch vụ

- Trước nguy cơ cuộc đua phá giá lan rộng, Bộ Giao thông Vận tải đã ban hành Quyết định 810/QĐ-BGTVT, áp dụng khung giá tối thiểu cho dịch vụ xếp dỡ container, nhằm bảo vệ quyền lợi của các doanh nghiệp khai thác cảng và ổn định thị trường.

2.4. Kết nối hạ tầng

• Hải Phòng: Trung tâm giao thông đa phương thức, cửa ngõ quốc tế phía Bắc

- ✓ Hải Phòng là địa phương hiếm hoi hội tụ đủ 5 loại hình giao thông: **đường bộ, đường sắt, đường biển, đường thủy nội địa và đường hàng không**. Thành phố sở hữu cảng nước sâu Lạch Huyện – cảng cửa ngõ quốc tế duy nhất miền Bắc, cùng với sân bay quốc tế Cát Bi và hệ thống đường sắt kết nối "Hai hành lang, Một vành đai kinh tế" Việt Nam – Trung Quốc.
- ✓ Cụm cảng Hải Phòng có quy mô ngày càng lớn, đóng vai trò then chốt trong hoạt động giao nhận hàng hóa của toàn khu vực Bắc Bộ và vận tải quốc tế.

• Hạ tầng giao thông đường bộ: Hoàn thiện mạng lưới chiến lược

- ✓ Việc hoàn thành các tuyến cao tốc Hà Nội – Hải Phòng, Hà Nội – Lào Cai, Hà Nội – Lạng Sơn và cầu Bạch Đằng trên tuyến Hải Phòng – Hạ Long đã thiết lập mạng lưới giao thông liên hoàn, hiện đại. Các khu công nghiệp lớn như Đình Vũ – Cát Hải được kết nối nhanh chóng với nội địa và quốc tế, đóng vai trò then chốt trong giao thương ASEAN – Trung Quốc.
- ✓ Hải Phòng đang đẩy mạnh khai thác cảng nước sâu, quy hoạch sân bay quốc tế Tiên Lãng, và triển khai tuyến cao tốc ven biển kết nối 6 tỉnh/thành, hình thành chuỗi khu kinh tế ven biển – động lực mới cho toàn vùng Đồng bằng sông Hồng.

• **Dự án hạ tầng chiến lược: Mở rộng kết nối cụm cảng**

- ✓ Mặc dù cảng Lạch Huyện đang là động lực tăng trưởng chính, hiệu suất khai thác vẫn bị giới hạn bởi hạ tầng kết nối còn yếu. Hàng hóa hiện chỉ lưu thông qua cầu Tân Vũ – Lạch Huyện, dẫn đến nguy cơ quá tải.
- ✓ UBND TP. Hải Phòng đang nghiên cứu xây dựng thêm cầu Tân Vũ – Lạch Huyện 2 nhằm nâng cấp năng lực vận chuyển. Song song đó, dự án tuyến đường sắt chuyên biệt kết nối các khu bến Đình Vũ, Nam Đồ Sơn và Lạch Huyện cũng đang được triển khai nghiên cứu.

• **Tuyến đường sắt quốc gia: Cú hích chiến lược cho logistics**

- ✓ Quốc hội đã phê duyệt đầu tư tuyến đường sắt Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng với tổng mức đầu tư 203.231 tỷ đồng (~8,37 tỷ USD), hoàn thành trước năm 2030.
- ✓ Tuyến đường dài gần 391km (cộng với 28km nhánh), đi qua 9 tỉnh, kết nối trực tiếp biên giới Lào Cai (với Trung Quốc) tới bến cảng Lạch Huyện.
- ✓ Khi hoàn thành, tuyến đường sắt này sẽ tạo lợi thế lớn trong vận chuyển khối lượng hàng hóa lớn, tiết kiệm chi phí, giảm thời gian và tăng tính cạnh tranh hàng hóa xuất nhập khẩu của Việt Nam.

Hình 27: Bản đồ hướng tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng theo báo cáo tiền khả thi



Nguồn: Tư vấn TEDI-TRICC-HP-CCTDI

- ✓ Cùng với việc đầu tư tư phát triển mạnh mẽ cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện, dự án đường sắt này sẽ đáp ứng nhu cầu vận tải hành khách, hàng hoá trên hành lang Đông Tây, là cửa ngõ giao thương với thế giới qua các cảng biển lớn khu vực Hải Phòng cũng như kết nối liên vận quốc tế về giao thông đường sắt tại cửa khẩu Lào Cai.
- ✓ Việc phát triển giao thông vận tải đường sắt trên hành lang kinh tế Đông Tây **“Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng”** cho thời kỳ đến 2030 và tầm nhìn 2050, thúc đẩy kinh tế mậu dịch qua lại giữa VN và Trung Quốc, hình thành tuyến thông đạo bằng đường sắt liên kết Đông Á – Trung Á – Châu Âu.

• **Kết nối đường thủy nội địa**

- ✓ Hoạt động vận tải container trên Hành lang đường thủy số 1 (Việt Trì – Hà Nội – Bắc Ninh – Hải Phòng) đang ngày càng phát triển mạnh mẽ. Tuyến vận tải này sử dụng đội sà lan có sức chở lên tới 120 Teus, vận hành ổn định trên đoạn Bắc Ninh – Hải Phòng dài 120 km, kết nối hiệu quả giữa cảng thủy nội địa và cảng biển. Hiện nay, tuyến này ghi nhận trung bình 35 chuyến/tuần, gấp hơn 10 lần so với năm đầu triển khai (2018).
- ✓ Hành lang đường thủy số 2 (Quảng Ninh – Hải Phòng – Ninh Bình), tuy mới được đưa vào hoạt động từ đầu năm 2024, đã cho thấy tín hiệu tích cực với 4 chuyến/tuần bằng sà lan 36 TEU.

• **Quy hoạch cảng biển Hải Phòng**

- ✓ Để phát triển cảng Hải Phòng thành cảng trung chuyển hàng đầu cả nước và vươn tầm châu Á, thành phố đang đẩy mạnh đầu tư hạ tầng giao thông kết nối vùng, quốc gia và quốc tế, đồng thời thúc đẩy hệ thống logistics.
- ✓ Hải Phòng dự kiến phát triển mạng lưới logistics 2.200-2.500 ha, bao gồm trung tâm logistics quốc tế tại Đình Vũ - Cát Hải và các trung tâm logistics cấp thành phố, chuyên dụng, gần với khu công nghiệp, cảng biển, cảng sông... theo Quy hoạch chung điều chỉnh đến 2040, tầm nhìn 2050.

II. HOẠT ĐỘNG KINH DOANH CỦA PHP

1. HOẠT ĐỘNG KINH DOANH CHÍNH

Kinh doanh kho bãi

- Bốc xếp dỡ hàng;
- Giao nhận và bảo quản hàng hóa;
- Lai dắt hỗ trợ tàu biển.

Khai thác cầu cảng

2. VỊ THẾ CỦA PHP TRONG CỤM CẢNG HẢI PHÒNG



- PHP đang vận hành 3 cảng container gồm: **Chùa Vẽ, Đình Vũ và Tân Vũ**, với tổng công suất lên tới 2,1 triệu TEU/năm, chiếm khoảng 27% tổng công suất khai thác của toàn khu vực Hải Phòng.
- Ngoài ra, PHP còn sở hữu cảng hàng rời **Hoàng Diệu** với công suất 10 triệu tấn/năm. Tuy nhiên, cảng Hoàng Diệu hiện đã được di dời theo quy hoạch phát triển mới của thành phố Hải Phòng.

- Để thích ứng với quy hoạch và mở rộng năng lực khai thác, PHP đang đầu tư xây dựng **bến container số 3 và 4 tại cảng nước sâu Lạch Huyện**, với công suất thiết kế 1,1 triệu TEU/năm. Cảng này có khả năng tiếp nhận tàu mẹ trọng tải lên đến 160.000 tấn (tương đương 14.000 TEU), phục vụ các tuyến vận tải xa đến châu Âu và châu Mỹ.
- Dự kiến khi đi vào hoạt động vào đầu năm 2025, tổng công suất khai thác container của PHP sẽ nâng lên 3,2 triệu TEU/năm, đánh dấu bước chuyển mình chiến lược từ hệ thống cảng sông sang khai thác cảng biển nước sâu, gia tăng vị thế cạnh tranh trên thị trường quốc tế.



• **Vị thế thuận lợi để tận dụng dòng chảy thương mại toàn cầu**

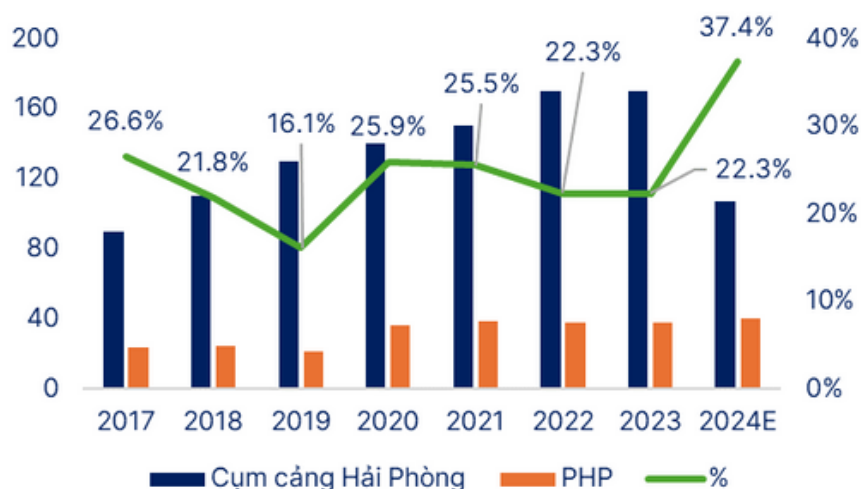
- ✓ **Về thị phần:** PHP hiện đang nắm giữ thị phần thông quan container lớn nhất tại cụm cảng Hải Phòng - cụm cảng lớn thứ hai của Việt Nam với vị trí hàng hải thuận lợi để đi vào khu vực phía Bắc.
- ✓ Các cảng biển hiện có của PHP bao gồm: Hoàng Diệu, Chùa Vẽ, Tân Vũ, Đình Vũ với tổng công suất thiết kế 2.100.000 TEU/năm chủ yếu phục vụ các tuyến vận chuyển nội Á và trung chuyển sang Mỹ, châu Âu.

➤ **Cảng Hoàng Diệu và Cảng Chùa Vẽ:** Nằm tại thượng nguồn sông Cấm.

➤ **Cảng Tân Vũ và Cảng Đình Vũ:** Nằm tại hạ nguồn sông Cấm.

• **Vị thế quan trọng trong cụm cảng Hải Phòng**

Hình 28: Thông lượng hàng hóa qua cụm cảng Hải Phòng và thị phần PHP (Triệu TEU)



Nguồn: Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng, SHS Research

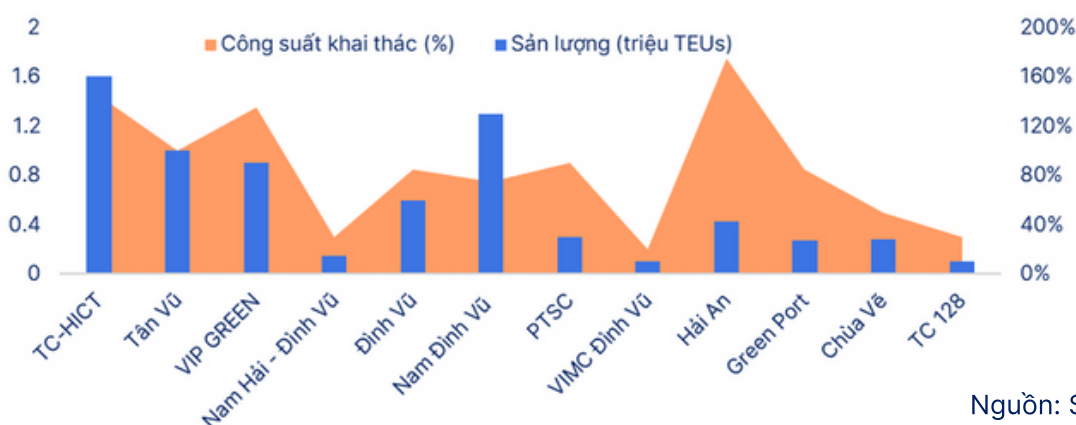
- ✓ **Tổng công suất khai thác container của PHP đạt 2,1 triệu TEU/năm**, chiếm 25,5% tổng công suất khai thác toàn khu vực Hải Phòng. Ngoài ra, công suất khai thác hàng rời của công ty đạt 10 triệu tấn/năm. Tuy nhiên, do giới hạn về mực nước sông Cấm, các cảng hiện tại của PHP chỉ có thể tiếp nhận tàu trọng tải tối đa 22.000 tấn (tương đương tàu container 1.800 TEU), chủ yếu phục vụ tuyến nội địa và nội Á.
- ✓ **Để mở rộng khả năng khai thác, PHP đang đầu tư xây dựng bến container số 3 và 4 tại cảng nước sâu Lạch Huyện với công suất thiết kế 1,1 triệu TEU/năm.** Khi hoàn thành, cảng này sẽ có thể tiếp nhận tàu mẹ 160.000 tấn (tương đương 14.000 TEU), phục vụ các tuyến đường biển dài sang châu Âu và châu Mỹ. Dự kiến, khi đi vào hoạt động năm 2025, tổng công suất khai thác container của PHP sẽ tăng lên 3,2 triệu TEU/năm, tương đương mức tăng 52,4%.

Bảng 10: Hệ thống cảng biển của PHP

Tên cảng	Chiều dài cầu bến (m)	Cỡ tàu tiếp nhận (nghìn tấn)	Mặt hàng khai thác	Công suất thiết kế
Hoàng Diệu	1385	22	Hàng rời	10 triệu tấn/năm
Chùa Vẽ	848	10	Container, hàng rời	0,5 triệu TEU/năm
Đình Vũ	425	22	Container	0,6 triệu TEU/năm
Tân Vũ	980	22	Container, RORO	1 triệu TEU/năm
Bến 3, 4 Lạch Huyện	750	160	Container	1,1 triệu TEU/năm

Nguồn: PHP

Hình 29: Sản lượng và công suất khai thác các cảng khu vực cảng Hải Phòng



Nguồn: SHS Research

• **Mảng hàng container: Dự địa tăng trưởng hạn chế tại nhóm cảng sông Cấm**

- Trong những năm gần đây, khu vực cảng sông Cấm chứng kiến tốc độ tăng trưởng sản lượng container chậm lại đáng kể. Xu hướng dịch chuyển hàng hóa dần nghiêng về các cảng hạ nguồn, đặc biệt là những cảng sau cầu Bạch Đằng, nơi có vị trí chiến lược gần cửa sông, thuận lợi cho việc đón các tàu trọng tải lớn. Tuy nhiên, khu vực này đang đối mặt với tình trạng dư cung khi tốc độ tăng trưởng sản lượng không theo kịp năng lực khai thác. Sự cạnh tranh ngày càng khốc liệt bởi các doanh nghiệp cảng như Mipec, Nam Đình Vũ, Vip Green... liên tục mở rộng đầu tư, làm gia tăng áp lực lên thị trường.

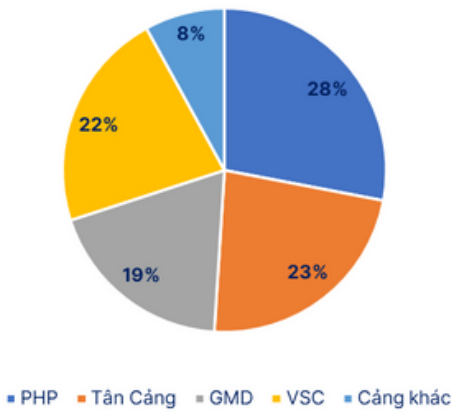
✓ **Cảng Tân Vũ và Đình Vũ: Dự địa mở rộng bị thu hẹp**

- Tại khu vực hạ nguồn sông Cấm, cảng Tân Vũ và Đình Vũ đang hoạt động gần như tối đa công suất, với tỷ lệ khai thác thường xuyên vượt 80%. Tuy nhiên, khả năng mở rộng của hai cảng này đang bị kìm hãm do quỹ đất xung quanh đã nằm trong kế hoạch phát triển của các đối thủ, khiến việc nâng cấp hạ tầng trở thành bài toán nan giải.
- Cảng Đình Vũ – do Công ty Cổ phần Cảng Đình Vũ quản lý – ghi dấu ấn với sự ổn định nhờ hợp tác chiến lược với hãng tàu SITC, một trong những hãng tàu lớn trên tuyến Nội Á với sản lượng vận chuyển gần 3,3 triệu TEU. Mối quan hệ này giúp cảng Đình Vũ duy trì sản lượng khai thác ở mức 90 - 100% công suất thiết kế, tạo nền tảng vững chắc giữa bối cảnh cạnh tranh gay gắt.

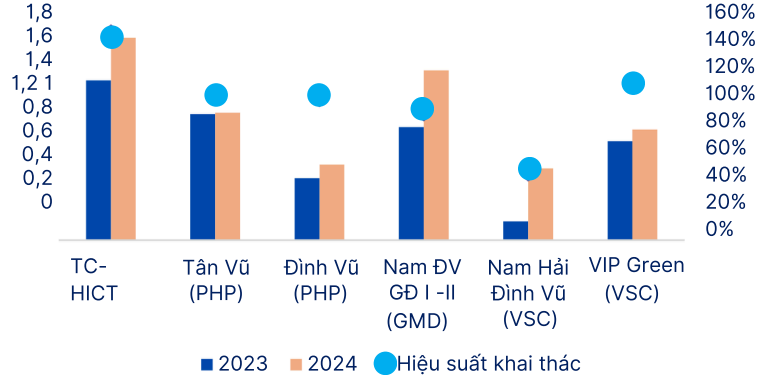
✓ **Cảng Chùa Vẽ: Dư cung và cạnh tranh gay gắt**

- Do nằm trước cầu Bạch Đằng, cảng Chùa Vẽ mất lợi thế địa lý, chỉ còn phục vụ tàu nội địa như Vosco, Vinafco, GLS và khai thác khoảng 50-55% công suất. Trong bối cảnh dư cung và cạnh tranh gay gắt, các hãng tàu nội địa ưu tiên đưa tàu về cảng liên kết, khiến giá khai thác nội địa thấp hơn nhiều so với hàng xuất nhập khẩu. Để bù đắp doanh thu, cảng Chùa Vẽ đã chuyển sang khai thác thêm hàng rời và đón một phần khách từ cảng Hoàng Diệu.

Hình 30: Thị phần khai thác container tại khu vực Hải Phòng năm 2024



Hình 31: Sản lượng các cảng tại khu vực Hải Phòng (triệu TEU)



Nguồn: VPA, SHS tổng hợp

- **Mảng hàng rời: Lợi thế về cơ sở hạ tầng giúp giữ thị phần trong bối cảnh thị trường hàng rời tại Hải Phòng đối mặt với tình trạng dư cung**
 - ✓ Cảng Hoàng Diệu và Chùa Vẽ chiếm tỷ trọng lớn trong sản lượng hàng rời của PHP, nhờ hạ tầng chuyên biệt và mạng lưới khách hàng lâu năm.
 - ✓ Trong khi các cảng khác chủ yếu chuyển đổi từ container với hạ tầng hạn chế và thường xuyên trùng lịch tàu, Hoàng Diệu và Chùa Vẽ được thiết kế riêng cho hàng rời như sắt phế liệu, clinker, gỗ, thức ăn chăn nuôi... PHP tận dụng được lợi thế này khi các đối thủ phải tốn thêm chi phí và thời gian để xây dựng khách hàng mới.
 - ✓ Tuy nhiên, việc nhiều cảng thượng nguồn sông Cấm chuyển sang bốc xếp hàng rời đã làm gia tăng mạnh nguồn cung, kéo giảm giá dịch vụ. Dù vậy, nhờ cơ sở hạ tầng tốt và tệp khách hàng vững mạnh, PHP tiếp tục duy trì vị thế dẫn đầu thị trường.

3. NĂNG LỰC KINH DOANH

- Cảng Hải Phòng là đơn vị khai thác cảng lớn nhất cụm Cảng Hải Phòng với 3.792m cầu bến, khoảng 199 ha kho bãi.



Nguồn: PHP

- Cảng Hải Phòng là cửa ngõ giao thương quốc tế lớn nhất miền Bắc, với lịch sử 150 năm phát triển. Năm 2022, cảng được Lloyd’s List (Anh) xếp vào Top 100 cảng biển thế giới về sản lượng hàng hóa, và được đánh giá có mức tăng trưởng ấn tượng nhất trong số 3 cảng của Việt Nam góp mặt.

- Khu vực cảng biển Hải Phòng đã được đầu tư, khai thác 50 bến cảng với tổng chiều dài cầu cảng khoảng 14,35km trong tổng số 298 bến cảng với tổng chiều dài cầu cảng khoảng 92,03km thuộc hệ thống cảng biển Việt Nam.
- Sau khi 2 bến khởi động tại Lạch Huyện đi vào hoạt động tháng 5/2018, Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng đã đủ khả năng đón tàu có trọng tải lên đến 145.000 DWT, nhiều hãng tàu lớn trên thế giới đã đưa tàu container trọng tải lớn vào Lạch Huyện để khai thác các tuyến vận tải biển quốc tế, kết nối trực tiếp Hải Phòng với các cảng lớn ở Đông Bắc Á, châu Âu, Bắc Mỹ.
- Tháng 5/2024, đưa vào khai thác thêm bến container số 3 và 4 (tải trọng 160.000 DWT, 14.000 TEU, sản lượng 1,1 triệu TEU/năm).

Bảng 11: Hệ thống cảng biển của PHP

TT	Tên cảng (*)	Công suất thiết kế	Độ sâu (m)	Chiều dài cầu bến	Cỡ tàu tiếp nhận	Loại hàng hóa
1	Bến 3,4 Lạch Huyện	1,1 triệu TEU/năm	-7.2	750m	160.000 tấn	Hàng rời
2	Tân Vũ	1 triệu TEU/năm	-8,7	980m	55.000 DWT	Container, hàng RORO (Roll - on/Roll - off)
3	Đình Vũ (thông qua sở hữu DVP)	0,6 triệu TEU/năm	-8,7	425m	30.000 DWT	Container
4	Chùa Vẽ	0,5 triệu TEU/năm	-8,4	848m	20.000 DWT	Container, hàng rời
Tổng cộng		3,3 TEU/năm				

Nguồn: PHP, SHS Research

(*) Cảng Hoàng Diệu đang trong quá trình thực hiện di dời nên không còn được tính vào năng lực cầu cảng của PHP trong báo cáo này.

3.1. Bến Lạch Huyện 3, 4

- Bến cảng Container 3, 4 của Cảng Hải Phòng có vị trí đặc địa thuộc hệ thống bến cảng Lạch Huyện, đây là cụm cảng nước sâu lớn nhất Miền Bắc, là cửa ngõ kết hợp trung chuyển quốc tế ở khu vực miền Bắc

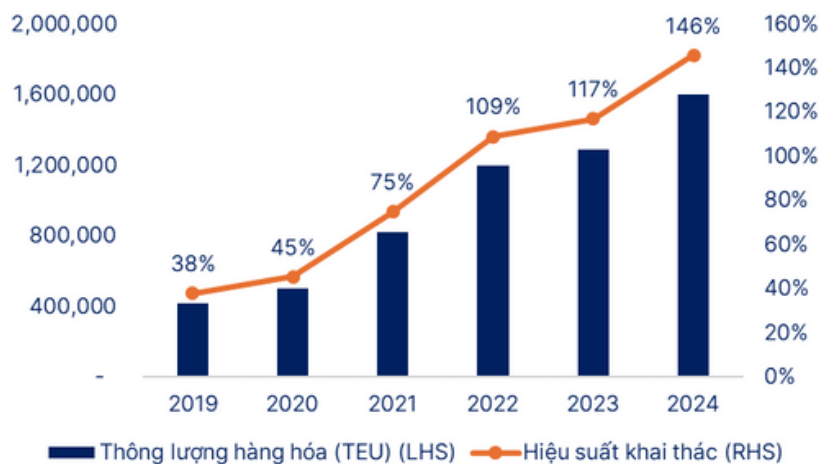
Hình 32: Cảng Lạch Huyện - Bến 1 đến 6



Nguồn: chinhphu.vn

- ✓ **Lạch Huyện, một phần của cụm cảng Hải Phòng, là cảng container nước sâu lớn nhất**, là 1 cụm cảng có các bến container, tổng hợp, hàng rời, hàng lỏng/khí, bến cảng khách quốc tế, bến công vụ, bến cho các phương tiện thủy nội địa. Trong đó, khu bến cảng Lạch Huyện có khả năng tiếp nhận các tàu mẹ có trọng tải trên 50.000 DWT – loại tàu mà các khu cảng sông Cấm và bến cảng Đình Vũ khó tiếp nhận do độ sâu mớn nước không thể đáp ứng.
- ✓ **Cảng nước sâu Lạch Huyện giữ vững vị trí số một về thông lượng hàng hóa tại miền Bắc, Top 4 toàn Việt Nam và chiếm đến 23% thị phần các cảng tại Hải Phòng.** Theo thống kê của Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng, 5 năm qua, sản lượng hàng hoá qua cảng container quốc tế Tân Cảng Hải Phòng (TC-HICT) với 2 bến tại Lạch Huyện đã tăng từ hơn 431.000 TEU vào năm 2019 lên hơn 1,6 triệu TEU năm 2024 với 471 chuyến tàu, ghi nhận mức tăng 26% so với cùng kỳ. Việc bến 1, 2 cảng TC – HICT có lượng hàng thông qua đã vượt công suất thiết kế cho thấy tiềm năng lớn tại cảng biển nơi đây.

Hình 33: Thông lượng hàng hóa & Hiệu suất khai thác của Bến 1, 2 Lạch Huyện (HICT)



Nguồn: SHS Research

- ✓ Lạch Huyện, với khả năng tiếp nhận tàu container lên đến 14.000 TEU và tàu tổng hợp trọng tải 160.000 DWT, đã và đang tạo bước đột phá, cho phép hàng hóa xuất nhập khẩu miền Bắc đi thẳng tới châu Âu, châu Mỹ mà không cần trung chuyển.
- **Bến cảng số 3, 4 do PHP đầu tư xây dựng, và bắt đầu đưa vào khai thác từ Quý 2/2025 giúp PHP soán ngôi đầu về quy mô khai thác cảng biển tại Hải Phòng**
 - ✓ Dự án đầu tư xây dựng các bến cảng container quốc tế số 3, 4 cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng tại Lạch Huyện được Thủ tướng Chính phủ chấp thuận chủ trương đầu tư xây dựng tại Quyết định số 1323/QĐ-TTg ngày 9/10/2019 do CTCP cảng Hải Phòng làm chủ đầu tư.
 - ✓ Bến cảng 3, 4 Lạch Huyện bao gồm hai bến chính dài 750m, một bến sà lan dài 150m, hệ thống bãi chứa hàng, đường giao thông, các công trình phụ trợ và hạ tầng kỹ thuật đồng bộ, có thể tiếp nhận tàu có tải trọng 8.000 – 14.000 TEUs, tương đương 100.000 – 160.000 DWT, đáp ứng sản lượng hàng hóa thông qua 1,1 triệu TEUs/năm. Bến được xây dựng trên quy mô gần 57 ha với tổng mức đầu tư gần 7.000 tỷ đồng.



- ✓ Sau khi đi vào hoạt động, PHP sẽ trở thành doanh nghiệp có quy mô khai thác lớn nhất tại Hải Phòng. Công ty hiện có các bến cảng Hoàng Diệu, Chùa Vẽ, Tân Vũ với tổng công suất 2,1 triệu TEU/năm, chiếm 25,5% công suất toàn khu vực.
- ✓ Bến 3 và 4 cảng Lạch Huyện dự kiến bổ sung thêm 1,1 triệu TEU, qua đó giúp tăng gấp rưỡi công suất hoạt động, lên mức 3,2 triệu TEU thông qua mỗi năm.
- Ngày 16/11/2024, lô 8 thiết bị cần cẩu giàn bánh lốp (RTG) đầu tiên đã về bến container.
- ✓ Cùng với 8 thiết bị cầu RTG đầu tiên, các thiết bị cần cẩu giàn cầu tàu chuyên dụng (STS) cũng tiếp tục được vận chuyển và lắp đặt trong tháng 12/2024 đáp ứng theo tiến độ đầu tư và khai thác các khu bến này.



- Ngày 16/4/2025, Cảng Quốc tế TIL Cảng Hải Phòng (HTIT) đã chính thức đón chuyển tàu thương mại đầu tiên. Chuyển tàu MSC MAKALU III thuộc tuyến dịch vụ Orchid của hãng tàu MSC có chiều dài 210 mét và trọng tải 38.629 tấn; thực hiện dỡ 484 container hàng hóa, tương đương 829 TEU.



- ✓ MSC có thể chuyển các tuyến dịch vụ từ HICT và các cảng trong khu vực Đông Nam Á về Lạch Huyện 3-4.
- ✓ MSC cũng ký quan hệ đối tác với Premier Alliance (các thành viên cũ còn lại của The Alliance) kỳ vọng sẽ gia tăng sản lượng hàng cho bến cảng mới của PHP.
- ✓ Liên doanh có vốn điều lệ đăng ký lần đầu là 2.500.000.000 đồng, do Cảng Hải Phòng nắm giữ 51% vốn điều lệ và thời gian liên doanh là 51 năm.



**Công ty TNHH Cảng
Quốc tế TIL Cảng Hải
Phòng (HTIT)**

3.2. Cảng Tân Vũ

- **Cảng Tân Vũ - một trong những đơn vị xếp dỡ chủ lực của Công ty cổ phần Cảng Hải Phòng đối với mặt hàng container xuất nhập khẩu.** Cảng Tân Vũ trực tiếp khai thác 5 cầu tàu, tổng chiều dài 980 m, có khả năng tiếp nhận cỡ tàu đến 55.000 tấn giảm tải, tổng diện tích bãi xếp hàng hóa 32,4 ha, công suất thiết kế 1 triệu TEU, diện tích kho chứa 7.200m², khu vực bãi container lạnh đáp ứng từ 800 đến 1000 thùng container. Năm 2024 đánh dấu là năm thứ tư liên tiếp đạt thông lượng hàng hóa hơn 1 triệu TEU, vượt công suất thiết kế của cảng, tiếp tục khẳng định vai trò là cửa ngõ quan trọng trong chuỗi cung ứng hàng hóa khu vực phía Bắc.



- Cảng Tân Vũ còn là cảng khai thác tàu RORO chuyên nhập khẩu ô tô chủ yếu ở Khu vực cảng Hải Phòng, và là một trong 06 khu vực cảng biển được nhập khẩu ô tô nguyên chiếc dưới 16 chỗ ngồi (bên cạnh Cái Lân (Quảng Ninh, Nghi Sơn (Thanh Hóa), Đà Nẵng, và BR-VT).

3.3. Cảng Đình Vũ

- Cảng Đình Vũ có ý nghĩa quan trọng trong chiến lược phát triển tam giác kinh tế Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh và các doanh nghiệp khu vực Bắc Bộ.



- ✓ Cảng Đình Vũ nằm trên bán đảo Đình Vũ, nơi được đánh giá là thời nam châm thu hút dòng vốn FDI tăng trưởng hàng đầu Việt Nam. Là một bến cảng của cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng, với vị trí đặc địa gần cửa sông Bạch Đằng, hiện có luồng vào cảng khá rộng (trên 100m), cảng Đình Vũ đóng vai trò là cảng trung chuyển hàng hóa quan trọng của toàn khu vực phía Bắc Việt Nam, phía Nam Trung Quốc, và khu vực Đông Nam Á.
- ✓ Cảng Đình Vũ là cảng nước sâu hiện đại tại Việt Nam, hoạt động với 3 mảng kinh doanh chính là dịch vụ khai thác cảng với quy mô trên 600.000 TEUs/năm; xếp dỡ hàng hóa - kho bãi với diện tích chứa hàng 290.000 m² và kho hàng CFS 3.600 m².

3.4. Cảng Chùa Vẽ



- Cảng Chùa Vẽ, tại thượng nguồn sông Cẩm, được xây dựng bằng vốn ODA Nhật Bản và là cảng container hiện đại hàng đầu miền Bắc với 5 cầu tàu (848m, tiếp nhận tàu đến 20.000 tấn) và diện tích sử dụng lớn. Diện tích đất sử dụng 236.000 m², trong đó bãi chứa hàng 180.000 m², kho chứa hàng 3.300 m². Ngoài hàng container là thể mạnh truyền thống, hiện nay cảng Chùa Vẽ còn đa dạng hóa các nhóm mặt hàng như: ô tô, sắt thép, thiết bị... nhất là hàng siêu trường siêu trọng phục vụ các dự án công trình quốc gia.

- Tuy nhiên, do không có lợi thế cạnh tranh về vị trí địa lý để đón các hãng tàu quốc tế, cảng Chùa Vẽ chỉ phục vụ hàng container nội địa với mức giá thấp, nên chỉ đóng góp một phần nhỏ vào tổng quy mô doanh số của PHP.
- Năm 2025, việc sáp nhập cảng Hoàng Diệu có thể giúp cảng Chùa Vẽ nhận thêm hàng rời từ khách hàng cũ của cảng Hoàng Diệu.

4. DỰ ÁN ĐẦU TƯ

4.1. Bến 3 - 4 Lạch Huyện

- Năm 2019, QĐ số 1323/QĐ-TTg phê duyệt chủ trương đầu tư Dự án đầu các bến cảng container quốc tế số 03 và 04 thuộc Cảng Cửa Ngõ quốc tế Hải Phòng. Dự án được khởi động từ 2021 và dự kiến hoàn thành toàn bộ vào 2025.
- Tổng mức đầu tư: 6.946 tỷ VND.
- Thời gian bắt đầu triển khai và thời gian dự kiến hoàn thành: từ năm 2020 đến năm 2025.
- Nguồn vốn đầu tư: Dự kiến vốn vay 55%, vốn chủ sở hữu 45%.
- Quy mô của dự án: Xây dựng 02 bến cho tàu đến 100.000 DWT (gần 8.000 teus) với tổng chiều dài 750m, rộng 50m, Bến sà lan, dịch vụ với tổng chiều dài 250m (gồm cả 50m bề rộng của bến chính), rộng 15m cho cỡ tàu đến 3.000 DWT (gần 160 teus); Kè bảo vệ bờ; Hệ thống bãi chứa hàng, đường giao thông, các công trình phụ trợ và hạ tầng kỹ thuật, thiết bị đồng bộ (đáp ứng sản lượng hàng hóa thông qua 1,0 - 1,1 triệu TEU/năm) trên diện tích 47ha; Các thiết bị chính phục vụ khai thác: 06 cần trục STS trên bến chính; 24 RTG; 02 xe nâng RSD; 01 xe nâng rỗng; 50 đầu kéo + rơ-moóc; 01 cầu trục xưởng sửa chữa, 08 cần xe tại cổng cảng và phần mềm quản lý vận hành cảng TOS.
- Đến thời điểm 31/12/2024, Công ty đã thực hiện được 55,41% tổng khối lượng dự án. Dự kiến đưa vào sử dụng giai đoạn 1 trong tháng 3/2025 và sẽ hoàn thành toàn bộ dự án vào cuối năm 2025.

4.2. Di dời cảng Hoàng Diệu

- Cảng Hoàng Diệu là một trong những trung tâm logistics quan trọng nhất tại Hải Phòng, với chi phí vận tải hàng hóa cạnh tranh nhất hiện nay, đảm nhận việc thông quan tới 52% lượng hàng tổng hợp (ngoài container) và 73% hàng nhập khẩu.
- Theo quy hoạch chung xây dựng TP. Hải Phòng đến 2025, tầm nhìn đến 2050, về định hướng phát triển không gian đô thị, đất phần cảng ven sông Cẩm (trong đó có cảng Hoàng Diệu) sẽ được di dời dành cho phát triển các khu chức năng đô thị. Quy hoạch giao thông đường bộ xác định sẽ xây dựng cầu Nguyễn Trãi, cầu Hoàng Văn Thụ bắc qua sông Cẩm.
- Phạm vi di dời cảng Hoàng Diệu rộng khoảng 2.000m², bao gồm toàn bộ khu vực cảng với 11 cầu cảng, hệ thống kho bãi, văn phòng và các công trình phụ trợ khác. Đặc biệt, nhà ga lập đoàn tàu cũng nằm trong diện phải di dời. Tổng kinh phí dự kiến cho dự án này lên đến 1.826,2 tỷ đồng, chia thành hai giai đoạn chính: Giai đoạn 1 chi phí khoảng 490 tỷ đồng, giai đoạn hai là 1.335 tỷ đồng.

5. CƠ SỞ HẠ TẦNG

• Hệ thống cầu bến

TT	Cảng/khu chuyển tải	Chiều dài	Độ sâu	Số lượng	Loại hàng
1	Cảng Hoàng Diệu	1.717m	-8.4m	11 cầu	Bách hóa, rời bao, Container
2	Cảng Chùa Vẽ	848m	-8.4m	5 cầu	Bách hóa, container
3	Cảng Tân Vũ	1.002m	-8.7m	5 cầu	Bách hóa, container
4	Vùng neo Hạ Long	-	-14m	7 điểm neo	Bách hóa, container
5	Bến nổi Bạch Đằng	-	-7.5m	3 bến phao	Bách hóa, container

Nguồn: PHP

• Hệ thống kho bãi

TT	Loại kho/bãi	Số lượng	Diện tích (m2)	Ghi chú
1	Kho CFS	2	6.498	Phục vụ khai thác hàng lẻ Container
2	Kho hàng hóa	10	30.05	Các loại hàng hóa
3	Bãi Container	3	343.6	-
4	Bãi hàng bách hóa	20	141.5	-

• Máy móc thiết bị phục vụ SXKD chính

- ✓ Số lượng cầu: 21 cầu – 13 cầu hàng container, 8 cầu hàng ngoài container (hàng bách hóa, hàng rời)
- ✓ Chiều dài cầu: tổng chiều dài 3,5km
- ✓ Số lượng trục giàn QC xếp dỡ container và sức nâng: 08, 40 tấn
- ✓ Số lượng cần trục giàn RTG xếp dỡ hàng container có hệ thống lái tự động, định vị: 16
- ✓ Năng lực xe nâng hàng...

IV. ĐỘNG LỰC TĂNG TRƯỞNG CỦA PHP TRONG CÁC NĂM TỚI

1. CÚ HUÝCH TĂNG TRƯỞNG NHỜ ĐƯA BẾN CẢNG NƯỚC SÂU LẠCH HUYỆN 3,4 ĐI VÀO HOẠT ĐỘNG TỪ Q1/2025

- **Cụm cảng Lạch Huyện, với tầm nhìn trở thành một trong những cảng biển hàng đầu thế giới**, được đầu tư xây dựng với quy mô 2.000ha, đường bờ biển dài 55km, mục tiêu đạt công suất 100 triệu TEU/năm vào năm 2030, cùng với hệ thống 15 bến cảng hiện đại:
 - ✓ Nằm tại thị trấn Cát Hải, huyện Cát Hải, cụm cảng Lạch Huyện sở hữu vị trí đặc địa, thuận lợi kết nối giao thương với các tỉnh thành trong nước và quốc tế, góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của khu vực.
 - ✓ Hiện Lạch Huyện là cảng container nước sâu lớn nhất, giữ vững vị trí số một về sản lượng thông qua tại miền Bắc, top 4 toàn Việt Nam và chiếm đến 23% thị phần các cảng tại Hải Phòng.
 - ✓ Với dịch vụ hoa tiêu, lai dắt tàu chuyên nghiệp và các tiện ích đi kèm, Lạch Huyện không chỉ là cảng biển mà còn là trung tâm dịch vụ logistics tổng hợp, đáp ứng mọi nhu cầu của khách hàng.



- ✓ Bến Lạch huyện 3, 4 có tổng chiều dài hai bến chính 750m, 1 bến sà lan dài 150m, hệ thống bãi chứa hàng, đường giao thông, các công trình phụ trợ và hạ tầng kỹ thuật đồng bộ, có thể tiếp nhận tàu có tải trọng 8000 – 14.000 TEU, tương đương 100.000 – 160.000 DWT, đáp ứng sản lượng hàng hóa thông qua 1,1 triệu TEU/năm.
- ✓ Là cảng nước sâu, Lạch Huyện hưởng lợi từ xu hướng các hãng tàu tăng size để tiết kiệm chi phí nhiên liệu và đáp ứng các quy định về khí thải.
- ✓ Với xu hướng gia tăng kích cỡ tàu biển trên thế giới, cảng nước sâu Lạch Huyện với trọng tải thiết kế tối đa 100,000 DWT sẽ là động lực tăng trưởng chính cho cụm cảng ở Hải Phòng. Hàng hóa xuất nhập khẩu qua cảng này có thể đi trực tiếp sang Châu Âu, Châu Mỹ mà không phải trung chuyển sang nước khác. [hình minh họa]
- ✓ Bến Lạch Huyện 3, 4 đi vào hoạt động giúp chính thức hiện thực hóa khát vọng “tiến ra biển lớn” của Cảng Hải Phòng, tạo động lực cho sự phát triển hệ thống cảng biển nước sâu và các hoạt động logistics khu vực phía Bắc, và là đòn bẩy quan trọng cho sự phát triển kinh tế - xã hội của thành phố.
- **Tổng giá trị đã giải ngân**
 - ✓ Lũy kế đến 31/3/2025: 3.661 tỷ đồng.
 - ✓ Năm 2024: 1.058 tỷ đồng.
 - ✓ Dự kiến giá trị giải ngân năm 2025 khoảng 3.045 tỷ đồng.

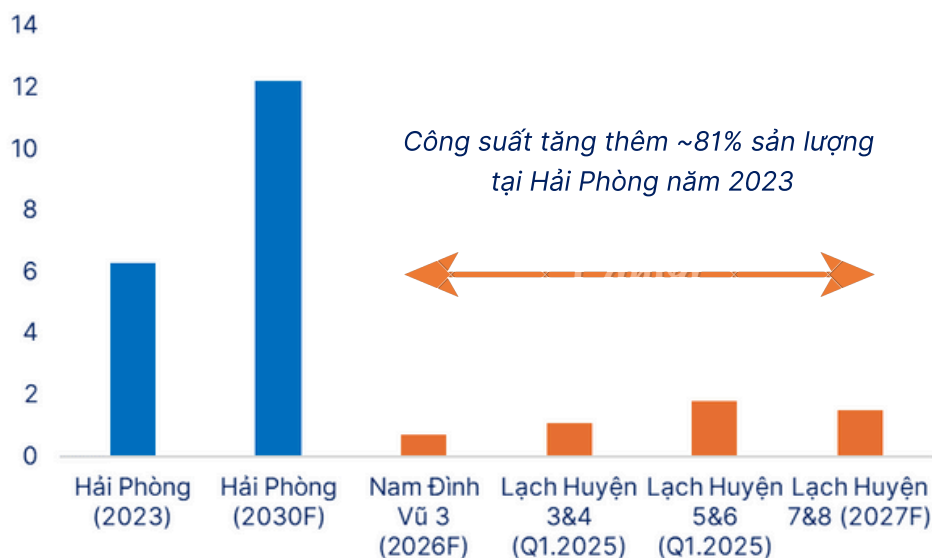
Bảng 12: Các bến cảng tại cụm cảng Lạch Huyện

Cảng	Lạch Huyện 3-4	Lạch Huyện 5-6	Lạch Huyện 1-2 (HICT)
Thời điểm vận hành	Q1/2025	Q1/2025	Hoạt động từ 05/2018
Chủ đầu tư	Cảng Hải Phòng (PHP), TIL (MSC)	Hateco (hợp tác cùng APM Terminal)	MOL thuộc ONE, SNP 51%, MOL 17.5%, Itochu 15%, Wan Hai 16.5%
Vốn đầu tư (tỷ)	6,946	8,951	7,579
Khả năng đón tàu	100.000 DWT	200.000 DWT (18.000 TEUs)	50.000 DWT đầy tải và 145.000 DWT giảm tải
Số bến	2	2	2
Chiều dài (m)	750	900	750
Diện tích (ha)	57	56	59
CSTK (triệu TEU)	1.1	1.1	1.2
Cỡ tàu (TEU)	8,000	8,000	12,000

Nguồn: SHS tổng hợp

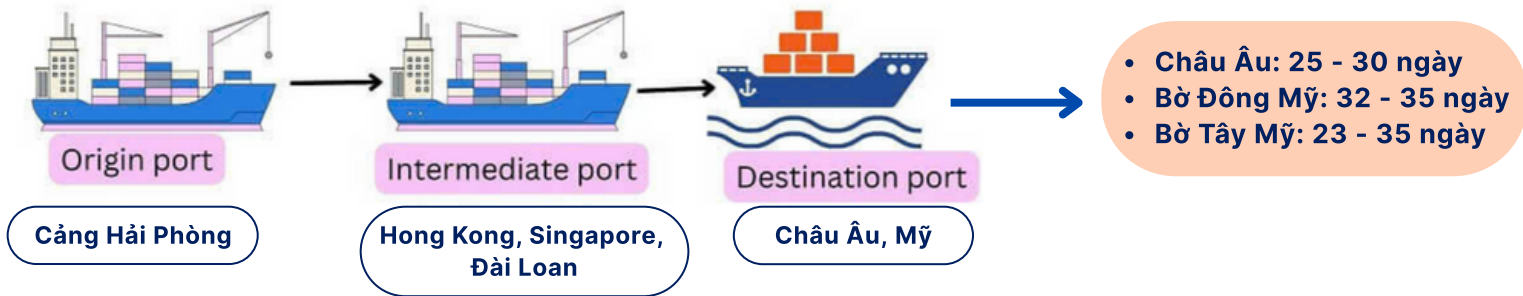
- **MSC đang đẩy mạnh hiện diện tại Việt Nam thông qua hợp tác với PHP khai thác bến Lạch Huyện 3-4** và lên kế hoạch xây cảng trung chuyển quốc tế tại Cần Giờ. Đây sẽ là cảng sở hữu thứ ba của MSC tại châu Á, sau Singapore và Trung Quốc. Với đội tàu lớn nhất thế giới và nhiều tàu kích thước lớn, MSC cần sở hữu cảng để đảm bảo lịch trình ổn định, tránh rủi ro tắc nghẽn và chậm hàng.
- **Lạch Huyện 3-4 và 5-6 đang được đẩy nhanh tiến độ, dự kiến khai thác từ Quý I/2025**, tạo áp lực cạnh tranh lên các cảng khác tại Hải Phòng như HICT và Nam Đình Vũ (GMD). Lạch Huyện 3-4 được kỳ vọng là động lực tăng trưởng chính cho PHP, với hiệu suất khai thác tăng dần từ 15% trong năm đầu lên công suất tối đa vào năm 2029.
- **Tuy nhiên, Lạch Huyện 3-4 sẽ phải cạnh tranh với Lạch Huyện 5-6 (1,1 triệu TEU) từ năm 2025 và Nam Đình Vũ GD 3 (600.000 TEU) từ năm 2026.** Dự báo MSC sẽ điều chỉnh các tuyến dịch vụ về Lạch Huyện 3-4 và tận dụng quan hệ đối tác với Premier Alliance để tăng sản lượng hàng hóa qua cảng.

Hình 34: Công suất các cảng dự kiến đi vào vận hành tại Hải Phòng

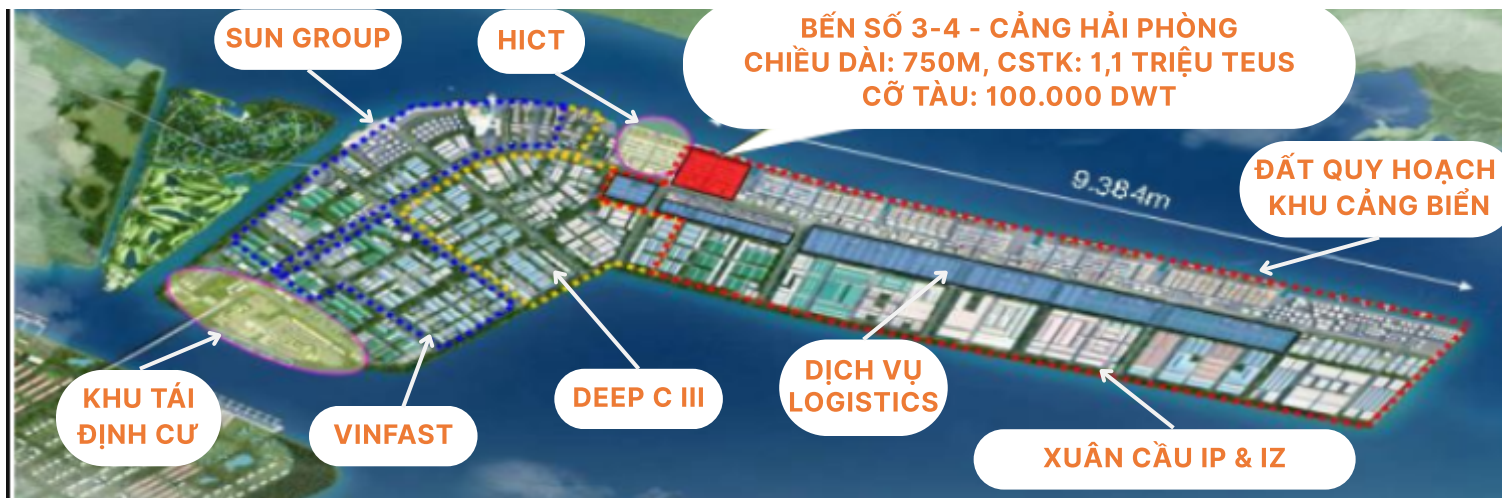


Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam, Bộ Giao thông vận tải, FiinRatings tổng hợp

- **Cảng nước sâu Lạch Huyện giúp giảm chi phí hậu cần từ 15-20%.** 3 năm trước, khi không có cảng nước sâu, xuất nhập khẩu hàng hoá tại cụm cảng Hải Phòng đến/từ châu Âu, Mỹ hoặc các khu vực xa hơn phải trung chuyển qua các cảng nước sâu lớn trong khu vực ở Đài Loan, Singapore hoặc Hong Kong. Việc trung chuyển khiến hàng hoá mất nhiều thời gian hơn và phải chịu thêm phí xếp dỡ từ 150-200 USD/TEU. Tuy nhiên, với sự có mặt của cảng nước sâu Lạch Huyện, một phần lượng hàng hóa giờ có thể bốc xếp lên tàu mẹ ngay tại các cảng tại khu vực để đi thẳng đến Mỹ, Châu Âu, giúp giảm chi phí hậu cần từ 15-20%. Nhờ nạo vét sâu, cảng nước sâu của PHP có thể tiếp nhận các tàu 160.000DWT tối đa, điều này sẽ giúp tiết kiệm chi phí và giảm thời gian vận chuyển hàng hoá đường biển.



- Cảng nước sâu của PHP nằm trong khu kinh tế Đình Vũ – Cát Hải, một trong năm vùng kinh tế ven biển trọng điểm của Việt Nam. Khu kinh tế này đang phát triển mạnh mẽ, thu hút nhiều vốn FDI (chiếm 70% tổng vốn FDI vào Hải Phòng) từ các nhà đầu tư lớn như LG, Bridgestone, Fuji Xerox, và cả đầu tư tư nhân trong nước như nhà máy Vinfast của Vingroup. Khu công nghiệp DeepC III, cạnh cảng nước sâu của PHP, đã hoạt động 20 năm và thu hút 120 dự án với tổng vốn đầu tư 3,5 tỷ USD. Với quỹ đất rộng (16.752ha/22.540ha), khu kinh tế Đình Vũ – Cát Hải có tiềm năng thu hút đầu tư lớn, hứa hẹn tăng lượng hàng hóa cho các cảng biển, bao gồm PHP.

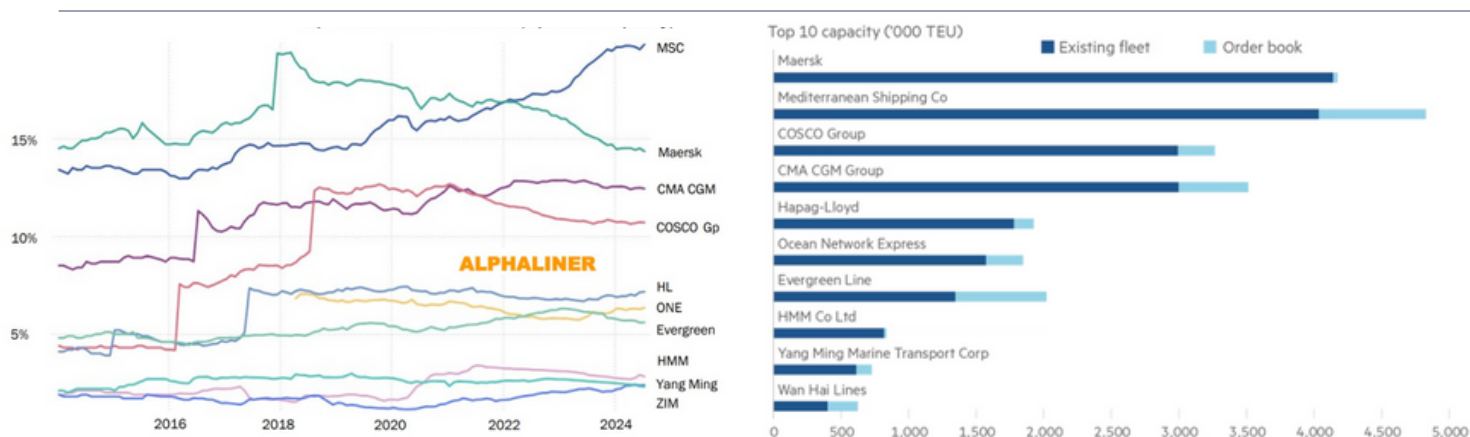


- Cảng nước sâu của PHP có hạ tầng giao thông thuận tiện, kết nối với Hà Nội qua cầu Tân Vũ – Lạch Huyện, với Quảng Ninh qua đường 18 và cao tốc Hải Phòng – Hạ Long, và với Thái Bình, Nam Định qua đường 10. Ngoài ra, cảng còn sử dụng vận tải đường sắt từ các cảng biển trong đất liền, với 2 tuyến tàu Hải Phòng – Hà Nội và Hải Phòng – Lào Cai hàng ngày. Các dự án đường sắt cao tốc Việt Nam - Trung Quốc được kỳ vọng sẽ tăng sản lượng vận tải hàng hóa cho PHP tại bến số 3,4.

2. BƯỚC TIẾN LỚN TRÊN HÀNH TRÌNH VƯƠN MÌNH TRÊN BẢN ĐỒ HÀNG HẢI THẾ GIỚI - VỚI SỰ HỢP TÁC CHIẾN LƯỢC VỚI HÃNG TÀU LỚN NHẤT THẾ GIỚI MSC

- Ý nghĩa chiến lược từ việc hợp tác giữa PHP và Công ty Terminal Investment Limited (TIL), công ty con chuyên về khai thác và đầu tư cảng container của hãng vận tải biển lớn nhất thế giới Mediterranean Shipping Company (MSC).
- ✓ TIL được biết đến là đơn vị thành viên của hãng tàu biển hàng đầu thế giới Mediterranean Shipping Company (MSC). MSC có trụ sở chính tại Geneva, Thụy Sĩ, năng lực chuyên chở của đội tàu đạt trên 23 triệu TEUs/năm, chiếm 18% tổng năng lực vận tải đội tàu thế giới. Các tuyến dịch vụ kết nối tới hơn 500 cảng biển toàn cầu.

Hình 35: Thị phần của 10 hãng vận tải hàng đầu (Công suất khai thác)



Nguồn: Alphaliner

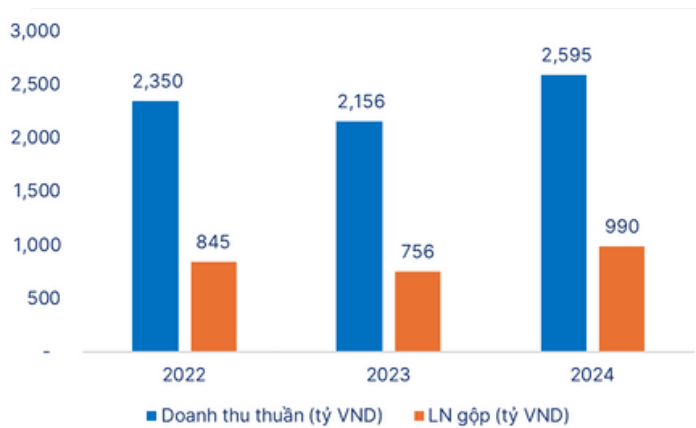
- Sự hợp tác chiến lược có ý nghĩa với PHP như thế nào?
 - ✓ Liên doanh giữa Công ty CP Cảng Hải Phòng và TIL thể hiện sự hợp tác chiến lược của VIMC với các tập đoàn hàng hải hàng đầu thế giới, góp phần thúc đẩy phát triển cơ sở hạ tầng hàng hải theo định hướng của Chính phủ Việt Nam, đồng thời mở rộng tầm ảnh hưởng quốc tế của VIMC.
 - ✓ Cảng Hải Phòng và VIMC không chỉ khẳng định vị thế trong ngành hàng hải Việt Nam mà còn vươn lên tầm thế giới. Dự án Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng tại Lạch Huyện, với sự khai thác của liên doanh, sẽ tạo ra cơ hội lớn cho sự phát triển cảng biển quốc tế.
 - ✓ Dự báo MSC có thể chuyển các tuyến dịch vụ đến bến số 3 và 4 tại Lạch Huyện, giúp gia tăng sản lượng hàng hoá và củng cố vị thế của cảng. Hơn nữa, việc ký kết hợp tác với Premier Alliance và hãng tàu ZIM sẽ thúc đẩy sự tăng trưởng bền vững cho bến cảng mới.

III. TÌNH HÌNH TÀI CHÍNH CỦA PHP

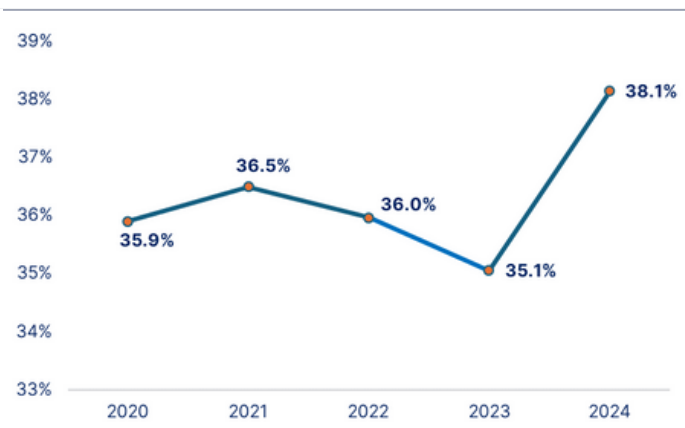
1. KẾT QUẢ KINH DOANH

- **PHP ghi nhận kết quả kinh doanh ấn tượng trong năm 2024.** Doanh thu thuần và lợi nhuận gộp lần lượt đạt 2.595 tỷ đồng (tăng 20,4% YOY) và 990 tỷ đồng (tăng 31% YOY). Đáng chú ý, lợi nhuận gộp đạt mức cao nhất trong 10 năm qua, đẩy biên lợi nhuận gộp lên mức 38,1%.
- Sản lượng hàng hóa thông cảng đạt khoảng 40 triệu tấn, với sản lượng container thực hiện là 1,85 triệu TEU, tiệm cận công suất thiết kế 2,1 triệu TEU/năm (trong đó các cảng container chính là Đình Vũ và Tân Vũ đều hoạt động gần công suất tối đa). Sản lượng hàng rời tăng trưởng tốt (hơn 8tr tấn), với đóng góp từ cảng Hoàng Diệu là 7,6 triệu tấn.
- PHP ghi nhận thu nhập 81 tỷ đồng từ các công ty liên doanh, liên kết (tăng 4,4% so với cùng kỳ), với nguồn thu chính đến từ Công ty TNHH Tiếp vận SITC – Đình Vũ. Về cơ cấu, PHP đang trực tiếp kiểm soát 5 công ty con (trong đó có CTCP Đầu tư và Phát triển Cảng Đình Vũ) và đầu tư vào 6 công ty liên doanh, liên kết đang hoạt động. Lợi nhuận sau thuế đạt 975 tỷ đồng, tăng 30,8% YoY.
- Kết thúc Quý I.2025, PHP đạt Doanh thu 577 tỷ và LNST 184,7 tỷ đồng.

Hình 36: Doanh thu thuần và LN gộp



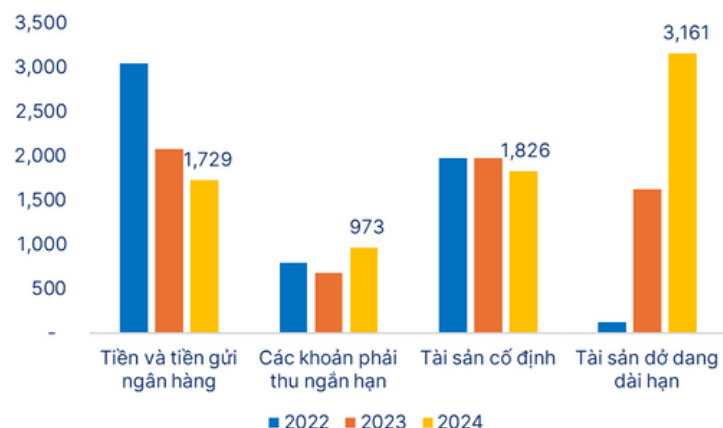
Hình 37: Biên lợi nhuận gộp



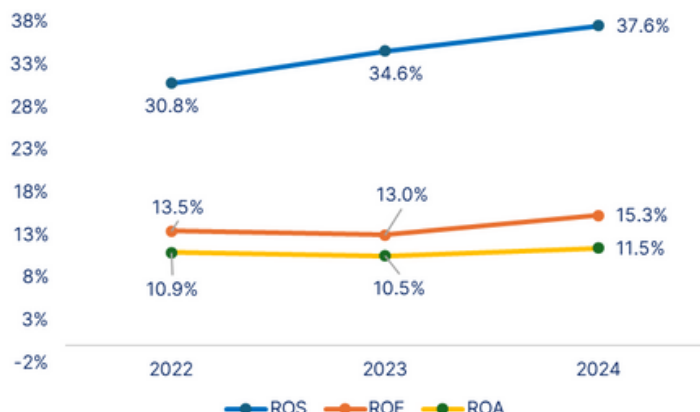
- Sản lượng thông qua của PHP được dẫn dắt bởi cảng Đình Vũ = 573,3 TEU (+17% YoY), trong khi cảng Chùa Vẽ và Tân Vũ = 1.27 triệu TEUs (đi ngang svck) do hạn chế về giới hạn mực nước và trọng tải tại thượng nguồn sông Cấm.
- Đóng góp từ thu nhập bất thường là 219 tỷ VND tiền đền bù của TP Hải Phòng để di dời Cảng Hoàng Diệu nhằm phục vụ cho dự án cầu Nguyễn Trãi và chỉnh trang đô thị. Nếu loại trừ khoản thu nhập này, LNST đạt 625 tỷ VND (+36% YoY).
- Riêng Cảng Hoàng Diệu đạt sản lượng hàng hóa cao nhất từ trước đến nay với 7,6 triệu tấn, đóng góp doanh thu khoảng 515 tỷ đồng. Hiện tại, Cảng Hoàng Diệu là đơn vị cung cấp dịch vụ hàng bách hóa đứng đầu tại khu vực cảng Hải Phòng với 78% thị phần.
- Chi phí QLDN của PHP giai đoạn 2022-2024 chiếm khoảng 9-10% doanh thu do PHP đẩy mạnh tiếp thị và trả phí hoa hồng cho các hãng tàu. Điều này rất cần thiết nhằm duy trì các tuyến tàu hiện tại và thúc đẩy sản lượng hàng container về cảng trong bối cảnh các cảng khu vực sông Cấm ngày càng cạnh tranh gay gắt. Đây là chiến lược tốt để giữ chân các hãng tàu tại cảng của PHP, nhưng không đủ hấp dẫn để thu hút thêm tuyến tàu mới về cảng.
- Năm 2024, PHP đã có những bước tiến quan trọng khi thành lập hai liên doanh mới với SITC (hãng tàu hàng đầu châu Á) và TIL (thuộc tập đoàn MSC - hãng tàu container lớn nhất thế giới).

2. TÌNH HÌNH TÀI CHÍNH

Hình 38: Cơ cấu tài sản của PHP

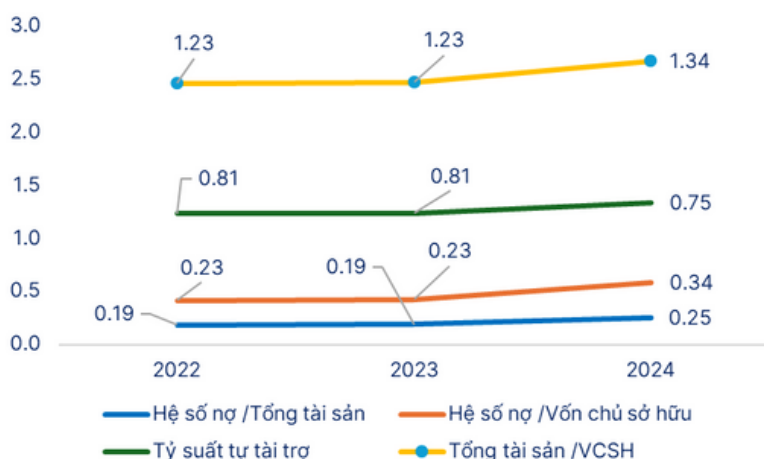


Bảng 39: Biên lợi nhuận gộp

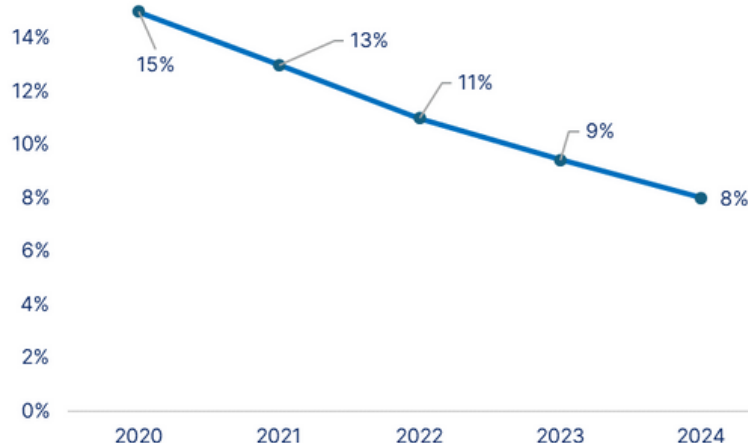


- **Công ty có tình hình tài chính lành mạnh với tỷ lệ nợ vay thấp.** Tổng nợ vay của PHP tính đến ngày 31/12/2024 là 508 tỷ đồng, giảm 6% YOY. Cơ cấu nợ vay bao gồm 24 tỷ đồng nợ ngắn hạn (giảm 10%) và 485 tỷ đồng nợ dài hạn (giảm 6%). Tỷ lệ nợ vay trên vốn chủ sở hữu hiện ở mức 0,08 lần, cho thấy khả năng tự chủ tài chính cao. Vay nợ dài hạn của PHP chủ yếu là các khoản vay ODA Nhật Bản, tài trợ cho dự án cầu số 04, 05, bãi container, bến cảng Chùa Vẽ.
- **Lượng tiền mặt và tiền gửi ngân hàng lớn.** Năm 2024, PHP duy trì lượng tiền mặt và tiền gửi ngân hàng hơn 1.800 tỷ. Công ty có lịch sử trả cổ tức bằng tiền mặt cho cổ đông rất đều đặn từ năm 2014 (tỷ lệ khoảng 4-6%). Việc nắm giữ tiền mặt gấp nhiều lần nợ vay giúp cho PHP không gặp quá nhiều áp lực tài chính khi đầu tư bến số 3, 4 tại cảng Lạch Huyện.
- **Hiệu quả hoạt động kinh doanh và dòng tiền ổn định giúp PHP gia tăng đáng kể nguồn lực tài chính.** Với lượng tiền mặt và tiền gửi ngân hàng lớn, doanh thu tài chính của PHP tăng trưởng mạnh và chiếm tỷ trọng cao trong LN từ HĐKD (trung bình 23-25%/năm).
- **Tài sản dở dang dài hạn chiếm tỷ trọng lớn trong tổng tài sản,** do xây dựng 02 bến container số 3 và số 4 tại Lạch Huyện. Giá trị xây dựng cơ bản dở dang tại ngày 31/12/2024 đạt 3.161 tỷ đồng (+95% so với cuối năm 2023). Dự án này được khởi công năm 2022 với tổng mức đầu tư gần 7.000 tỷ đồng. Hai bến cảng đã chính thức đi vào hoạt động vào tháng 02/2025. Đến thời điểm 31/12/2024, Công ty đã thực hiện được 55,41% tổng khối lượng dự án.
- **Công ty sở hữu TSCĐ đã hết khấu hao giá trị lớn.** Nguyên giá TSCĐ hữu hình đã khấu hao hết nhưng vẫn còn được sử dụng tại ngày 31/12/2024 là: 2.830 tỷ đồng.

Hình 40: Chỉ tiêu về cơ cấu vốn



Hình 41: Hệ số Vốn vay/ Vốn chủ sở hữu



III. KẾ HOẠCH KINH DOANH NĂM 2025

1. KẾ HOẠCH SXKD HỢP NHẤT

- ✓ Sản lượng: 49,5 triệu tấn, trong đó container 2.393.000 TEU;
- ✓ Doanh thu: 3.650 tỷ đồng;
- ✓ Lợi nhuận trước thuế: 1.353 tỷ đồng.
- Chi tiết
 - ✓ Trong năm 2025, Cảng Hải Phòng sẽ sớm hoàn thành việc sáp nhập Cảng Hoàng Diệu và Cảng Chùa Vẽ. Đồng thời, nâng cấp cầu cảng và bổ sung thiết bị tiêu chuẩn quốc tế để Cảng Chùa Vẽ tiếp nhận cỡ tàu lên đến 40.000 DWT.
 - ✓ Tiếp tục đầu tư 4 cầu STS hiện đại cho Cảng Tân Vũ, Cảng Đình Vũ, nâng cấp độ sâu luồng đến âm 8,5 m và mở rộng vùng quay tàu đến 300 m để tăng khả năng tiếp nhận các tàu lớn hơn vào Cảng Tân Vũ, Cảng Đình Vũ.
 - ✓ Là đơn vị đầu tàu, năm 2025, Cảng Tân Vũ đặt ra mục tiêu tăng trưởng cao như: Sản lượng hàng hóa thông qua đạt 21,5 triệu tấn; duy trì và đạt cột mốc 5 năm liên tiếp xếp dỡ trên 1 triệu TEU; doanh thu 1.335 tỷ đồng, lợi nhuận 652 tỷ đồng.

2. KẾ HOẠCH ĐẦU TƯ

Bảng 13: Kế hoạch đầu tư mua sắm, xây dựng cơ bản **Bảng 14: Kế hoạch đầu tư vốn ra ngoài DN năm 2025**

Dự án đầu tư	KH năm 2025 (tỷ VND)
Đầu tư cơ sở hạ tầng	110.4
Đầu tư mua sắm thiết bị	129.0
Đầu tư công nghệ thông tin	8.0
Các dự án mở rộng cảng	3,045.5
Tổng	3,292.9

Nội dung	KH năm 2025 (tỷ VND)
Góp vốn tại Công ty TNHH Smart Logistics Service (Hải Phòng)	65.6
Góp vốn tại Công ty TNHH Cảng quốc tế TIL Cảng Hải Phòng	1,213.4
Góp vốn tại Công ty CP Dịch vụ Kỹ thuật và Đào tạo Cảng HP	4.0
Tăng vốn điều lệ tại Công ty CP Lai dất và Vận tải Cảng HP	16.2
Tăng vốn Cảng Hoàng Diệu (sáp nhập Cảng Hoàng Diệu - Cảng Chùa Vẽ)	210.0
Tổng	1,509

Nguồn: PHP

I. DỰ BÁO KẾT QUẢ KINH DOANH GIAI ĐOẠN 2025 - 2030

1. DỰ BÁO DOANH THU

- Trong giai đoạn 2025-2030, chúng tôi dự báo Doanh thu của PHP sẽ đạt mức tăng trưởng kép 9,11%/năm đến từ: (i) Sản lượng container tăng trưởng ở mức CAGR 2,6% nhờ cảng nước sâu của PHP đi vào hoạt động;; (ii) Ước tính giá dịch vụ cảng có thể tăng trung bình 5%/năm giai đoạn 2025-2030.

(i) Các cảng hiện tại đã hoạt động tối đa công suất hoặc chuyển đổi công năng

- Cảng Đình Vũ và Tân Vũ:** Đang khai thác hết công suất, duy trì tốt trong 2025 nhờ hợp tác với SITC (vận tải container Top 13 toàn cầu) và Zhonggu (triển khai tuyến Vịnh Bắc Bộ – Hải Phòng – Kolkata).
- Cảng Chùa Vẽ và Hoàng Diêu:** Cảng Chùa Vẽ sẽ chuyển đổi sang khai thác hàng rời, tiếp nhận 5-7 triệu tấn từ cảng Hoàng Diêu sau sáp nhập. Phần sản lượng còn lại sẽ phân bổ về các cảng trên sông Cấm.

✓ Hàng container:

➤ Chúng tôi kỳ vọng sản lượng container tại Chùa Vẽ và Tân Vũ tăng trưởng lần lượt 6% và 30% YOY, do nhu cầu tăng tại cụm cảng Hải Phòng và sự gia tăng vận chuyển hàng container trước khi chính sách thuế quan đối ứng của Mỹ có hiệu lực. Tuy sản lượng container toàn khu vực Hải Phòng được dự báo phục hồi, dư địa tăng trưởng tại sông Cấm (PHP) bị hạn chế do công suất tại Tân Vũ và Đình Vũ gần đạt đỉnh, trong khi Chùa Vẽ tiếp tục đối mặt với cạnh tranh cao (chỉ đạt ~50% công suất thiết kế). Do đó, một phần hàng hóa sẽ dịch chuyển về khu bến nước sâu Lạch Huyện, nơi có thể tiếp nhận tàu lớn hơn. Trong ngắn hạn, Tân Vũ và Đình Vũ vẫn giữ được sản lượng ổn định nhờ uy tín và năng lực xếp dỡ, nhưng về dài hạn có thể chịu áp lực cạnh tranh từ các cảng nước sâu.

➤ Do cảng Đình Vũ đã gần hoạt động hết công suất thiết kế, chúng tôi kỳ vọng sản lượng sẽ tăng trưởng ở mức CAGR 0,5% giai đoạn 2025-2030F.

✓ Hàng rời:

Sản lượng hàng rời miền Bắc được dự báo tăng trưởng trung bình 5,2%/năm, nhờ nhu cầu từ các nhà máy nhiệt điện và gang thép, riêng Hải Phòng đạt khoảng 3%/năm. Theo Cục Hàng hải Việt Nam, sản lượng hàng rời qua cảng Hải Phòng sẽ đạt 8 triệu tấn năm 2025 và 10 triệu tấn năm 2030. PHP dự kiến duy trì hơn 80% thị phần nhờ lợi thế hạ tầng và kinh nghiệm. PHP có kế hoạch chuyển tài sản về cảng Chùa Vẽ để tiếp tục khai thác hàng rời từ năm 2025, dù sản lượng có thể giảm.

(ii) Cảng Lạch Huyện 3 & 4 - Động lực tăng trưởng mới của PHP

- Đã được vận hành từ cuối tháng 3/2025 với công suất thiết kế 1,1 triệu TEU/năm (+52% tổng công suất của PHP). Dự báo có thể đạt 35-40% công suất trong năm 2025 và kỳ vọng 100% công suất vào năm 2030.
- Chúng tôi giả định mức giá dịch vụ xếp dỡ tại bến số 3, 4 cảng Lạch Huyện của PHP sẽ tương đương với mức giá tại cảng HICT Lạch Huyện (hiện đang khai thác khi cảng đã có nguồn hàng từ hãng tàu giúp hạn chế áp lực cạnh tranh).
- Góp phần gia tăng ~20% doanh thu nhờ nguồn hàng chiến lược từ MSC – hãng tàu lớn nhất thế giới, đang mở rộng đội tàu Megamax thêm 2,13 triệu TEUs.

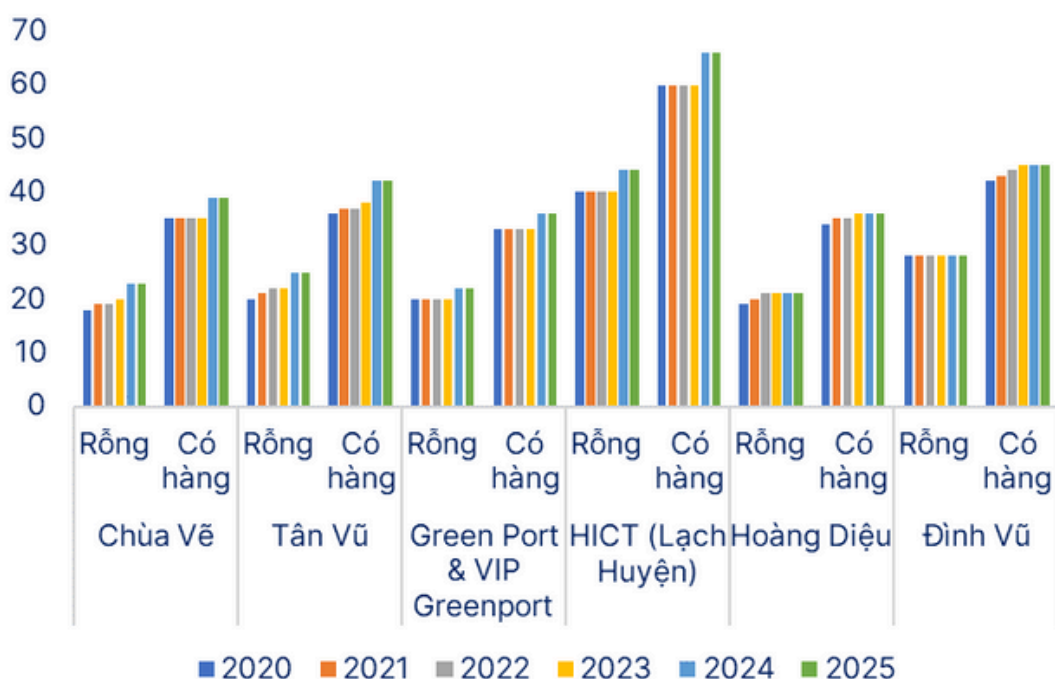
(iii) Giá dịch vụ

- Giá cước container nội địa:** Giá cước tại khu vực Hải Phòng đã tiệm cận giá sàn, không còn dư địa tăng, ngoại trừ cảng Chùa Vẽ áp dụng giá thấp hơn do vị trí kém thuận lợi.
- Giá cước container quốc tế:** Áp lực cạnh tranh khiến giá tại hạ nguồn sông Cấm năm 2025 ngang hoặc thấp hơn 2024; riêng TC-HICT tăng 10% nhờ công suất vượt tải. Dự báo giá dịch vụ của bến 3-4 của PHP khai thác sẽ tương đương giá dịch vụ tại cảng TC-HICT (Lạch Huyện).
- Chúng tôi ước tính giá dịch vụ cảng có thể tăng trung bình 5%/năm giai đoạn 2025-2030 (phần bù trượt giá hàng năm).

Bảng 15: Dự báo giá dịch vụ tại các cảng của PHP

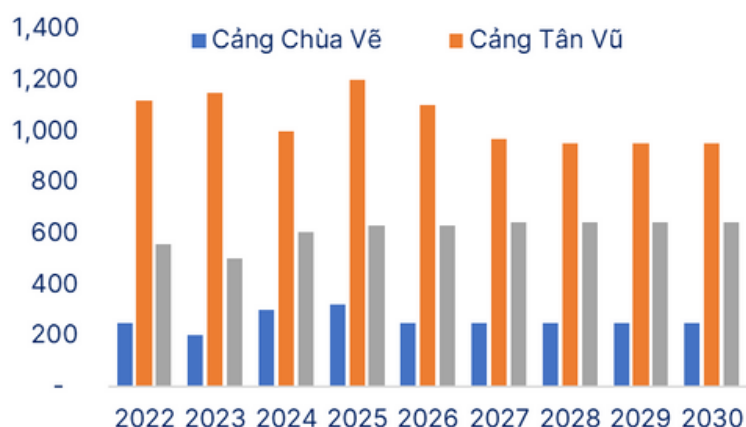
Cảng	Đơn giá	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Cảng Đình Vũ	Đơn giá (USD)	45	47	50	52	55	57	60
	% tăng giá	-	5%	5%	5%	5%	5%	5%
Tân Vũ & Chùa Vẽ	Đơn giá (USD)	42	44	46	49	51	54	56
	% tăng giá	-	5%	5%	5%	5%	5%	5%
Bến số 3 + 4 Lạch Huyện	Đơn giá (USD)	-	66	69	73	76	80	84
	% tăng giá	-	5%	5%	5%	5%	5%	5%

Hình 42: Giá dịch vụ container quốc tế tại một số cảng ở Hải Phòng

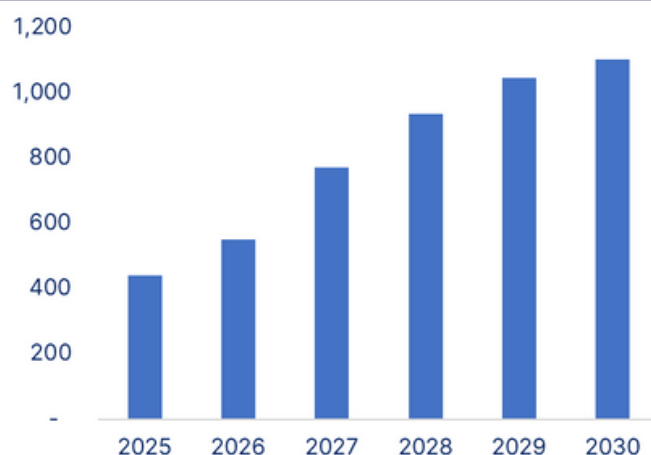


Nguồn: Quyết định 4726/QĐ-CHP của PHP; Bảng giá dịch vụ tại website các công ty; SHS tổng hợp và dự báo

Bảng 16: Dự phóng sản lượng container qua các cảng (nghìn TEU)



Bảng 17: Dự phóng sản lượng container thông qua bến số 3, 4 Lạch Huyện (nghìn TEU)



2. DỰ BÁO LỢI NHUẬN

- Tiềm năng tăng trưởng lợi nhuận phụ thuộc vào: (i) Hiệu suất khai thác thực tế và mức đóng góp lợi nhuận từ Lạch Huyện 3 & 4 trong giai đoạn 2025–2030; (ii) Thu nhập bất thường từ đền bù cảng Hoàng Diệu có thể kéo dài trong năm 2025-2026.
- Biên lợi nhuận gộp (LNG) của PHP dự kiến sẽ giảm từ năm 2025, xuống còn 35%, do chi phí khấu hao cao từ bến số 3 và 4 tại cảng nước sâu Lạch Huyện giai đoạn đầu đi vào hoạt động.
- Thu nhập tài chính ròng giảm do dư nợ vay cao hơn tương ứng với kế hoạch đầu tư CAPEX trong giai đoạn 2025-2027.
- Dự báo PHP có thể tiếp tục nhận được tiền đền bù cảng Hoàng Diệu trong thời gian 2025 - 2026, giả định là 350 tỷ/năm, làm tăng Thu nhập khác của PHP.

3. KẾ HOẠCH ĐẦU TƯ

Bảng 18: Kế hoạch đầu tư mua sắm, xây dựng cơ bản

Dự án đầu tư	Thực hiện năm 2024 (tỷ VND)	KH năm 2025 (tỷ VND)
Đầu tư cơ sở hạ tầng	19.7	110.4
Đầu tư mua sắm thiết bị	37.5	129.0
Đầu tư công nghệ thông tin	11.4	8.0
Các dự án mở rộng cảng	2,001.8	3,045.5
Tổng	2,070.4	3,292.9

Nguồn: PHP

- Hiện tại dự án Lạch Huyện 3 và 4 với tổng vốn đầu tư 6.946 tỷ đồng đã triển khai được 55,41% khối lượng dự án. Dự kiến công ty sẽ hoàn thành dự án trong năm 2025 và đầu năm 2026. Chúng tôi dự báo năm 2026, PHP sẽ tiếp tục giải ngân nốt số tiền TMĐT vào dự án bến cảng số 3-4 Lạch Huyện.

4. TỐC ĐỘ TĂNG TRƯỞNG DÀI HẠN

- Tốc độ tăng trưởng dài hạn dự kiến sẽ ghi nhận 2,5%, do đánh giá và kỳ vọng của chúng tôi về triển vọng dài hạn tích cực của ngành cảng biển và vai trò của PHP tại cụm cảng Hải Phòng.

Bảng 19: Dự báo Doanh thu và Lợi nhuận giai đoạn 2025 - 2030

Đơn vị: tỷ đồng	2022	2023	2024	2025E	2026F	2027F	2028F	2029F	2030F
Doanh thu thuần	2,350	2,156	2,595	3,703	4,109	4,631	4,939	5,349	5,727
Lợi nhuận gộp	845	756	990	1,347	1,501	1,715	1,877	2,033	2,176
LN trước thuế	891	915	1,200	1,584	1,658	1,364	1,387	1,427	1,507
LN sau thuế	724	745	975	1,267	1,326	1,091	1,110	1,142	1,206
EPS (đồng/cp)	1,762	1,735	2,469	3,876	4,056	3,338	3,395	3,492	3,688
P/E foward	-	20.7	14.6	9.3	8.9	10.8	10.6	10.3	9.8
Vốn góp (giả định)	3,270	3,270	3,270	3,270	3,270	3,270	3,270	3,270	3,270

Nguồn: SHS Research

V. ĐỊNH GIÁ CỔ PHIẾU

- Chúng tôi sử dụng 2 phương pháp định giá là: chiết khấu dòng tiền (FCFF) và so sánh tương quan chỉ số EV/EBITDA các doanh nghiệp cùng ngành có cùng quy mô, lợi thế, để định giá cổ phiếu PHP.
- Chúng tôi cho rằng phương pháp chiết khấu dòng tiền phù hợp để phản ánh tiềm năng tăng trưởng dài hạn của PHP. Trong khi đó, Phương pháp EV/EBITDA phản ánh triển vọng tăng trưởng của PHP, với mức EV/EBITDA mục tiêu dựa trên mức trung bình của các công ty lớn tại châu Á và trên thế giới.
- Tỷ trọng của 2 phương pháp này trong mô hình định giá là 50% và 50%.

Bảng 20: Các yếu tố giả định tính WACC chúng tôi sử dụng trong mô hình:

Yếu tố giả định	Giá trị
Lãi suất phi rủi ro giai đoạn 2025 - 2030 (Bằng lãi suất TPCP kỳ hạn 5 năm)	2,2%
Lãi suất phi rủi ro giai đoạn 2030 trở đi (Bằng lãi suất TPCP kỳ hạn 10 năm)	2,9%
Phần bù rủi ro đối với thị trường VN (Theo Moody's Rating)	8,35%
Beta cổ phiếu PHP	1,4
Tỷ lệ chiết khấu VCSH GĐ 2025 - 2030	13,89%
Tỷ lệ chiết khấu VCSH từ 2030 trở đi	14,59%
WACC bình quân GĐ 2025 - 2030	8,9%
WACC bình quân GĐ 2030 trở đi	9,2%
Tốc độ tăng trưởng trong dài hạn	2,5%

Bảng 21: Kết quả định giá cổ phiếu

Phương pháp	Giá cổ phần	Tỷ trọng
Định giá FCFF	39,788	50%
Định giá EV/EBITDA	47,283	50%
Trung bình	43,536	100%

Bảng 22: Phân tích độ nhạy giá mục tiêu (đồng/cổ phiếu) cho PHP trong mối tương quan với WACC và tốc độ tăng trưởng cuối của mô hình định giá CKDT, giả định các yếu tố khác không thay đổi

Tốc độ tăng trưởng (g)	WACC 2025-2030							
		7.4%	7.9%	8.4%	8.9%	9.4%	9.9%	10.4%
	1.0%	39,214	36,527	34,190	32,137	30,321	28,702	27,251
	1.5%	42,541	39,405	36,705	34,356	32,294	30,469	28,842
	2.0%	46,452	42,748	39,597	36,883	34,523	32,450	30,616
	2.5%	51,116	46,677	42,955	39,788	37,062	34,689	32,607
	3.0%	56,773	51,362	46,902	43,161	39,979	37,240	34,856
	3.5%	63,778	57,046	51,609	47,127	43,368	40,171	37,418
	4.0%	72,678	64,083	57,319	51,856	47,352	43,575	40,362
	4.5%	84,364	73,025	64,389	57,592	52,102	47,577	43,782

Bảng 23: Các công ty cùng ngành cảng biển

Tên Công ty	Ticker	Quốc gia	P/B	P/E	Vốn hóa (tỷ VNĐ)	TTS (tỷ VNĐ)	VCSH (tỷ VNĐ)	Doanh thu (tỷ VNĐ)	ROE (%)	ROA (%)	EV/ EBITDA	LN ròng (%)
Cảng nội địa												
GEMADEPT CORP	GMD VN	VIETNAM	1.8	17.2	22,270	17,998	13,772	4,832	10.95	8.01	14.87	20.39
VIETNAM CONTAINER	VSC VN	VIETNAM	1.4	18.1	6,874	7,795	4,896	2,788	9.73	5.49	7.26	6.78
DINH VU PORT	DVP VN	VIETNAM	2.1	9.4	3,180	1,639	1,489	694	23.47	20.53	6.84	45.60
CAT LAI PORT JSC	CLL VN	VIETNAM	1.9	11.6	1,141	682	624	323	16.16	14.35	7.06	29.19
DONG NAI PORT JS	PDN VN	VIETNAM	3.8	13.8	4,649	1,549	1,240	1,337	28.75	23.82	7.01	25.97
DANALOG	DNL VN	VIETNAM	1.7	18.2	106	89	61	232	9.69	8.20	9.03	2.81
Cảng quốc tế												
ADANI PORTS AND	ADSEZ IN	INDIA	4.7	26.5	893,607	411,649	197,634	92,699	19.23	8.73	16.65	34.33
GUJARAT PIPAVAV	GPPV IN	INDIA	2.8	19.2	19,999	8,932	7,037	2,800	14.79	11.78	16.12	37.21
NAMYONG TERMINAL	NYT TB	THAILAND	1.0	8.6	2,966	5,155	2,713	1,307	11.78	6.22	5.26	29.31
CHINA MERCHANTS	144 HK	HONG KONG	0.5	7.0	185,890	565,091	404,901	39,486	7.69	4.63	13.12	69.89
COSCO SHIPPING P	1199 HK	HONG KONG	0.3	6.1	53,428	40,084	23,492	5,012	5.64	2.73	12.86	20.62
HUTCHISON PORT-U	HPHT SP	HONG KONG	0.4	15.4	33,487	2,123,369	1,090,930	291,509	2.57	0.78	6.56	5.76
SH INTL PORT -A	600018 CH	CHINA	0.9	8.6	471,933	762,153	529,805	136,997	11.47	7.18	12.23	36.08
WESTPORTS HOLDIN	WPRTS MK	MALAYSIA	4.0	16.5	91,212	46,964	23,051	14,154	24.48	13.69	11.23	38.29
INTL CONTAIN TER	ICT PM	PHILIPPINES	10.9	16.4	364,615	3,588	893	1,285	71.50	11.81	9.41	30.36
QINGDAO PORT-H	6198 HK	CHINA	0.8	6.6	195,416	209,232	156,023	63,157	12.65	8.43	5.01	27.39
Trung bình			2.3	14.2							10.9	
PORT OF HAI PHONG	PHP VN	VIETNAM	2.1	14.3	11,509	8,494	6,361	2,595	15.32	10.37	13.67	22.77

Nguồn: Bloomberg (số liệu tại ngày 12/05/2025), SHS Research

1. RỦI RO CẠNH TRANH

- Các dự án cảng biển nước sâu tại Hải Phòng trong giai đoạn 2025-2026 dự báo sẽ tăng nguồn cung dịch vụ cảng lên 34%, có khả năng gây dư thừa công suất. Các dự án đáng chú ý gồm cầu Lạch Huyện 3-4 (1,1 triệu TEU), Lạch Huyện 5-6 (1 triệu TEU) và Cảng Nam Đình Vũ 3 (650.000 TEU). Tình trạng dư thừa công suất này diễn ra trong bối cảnh thị trường vận tải biển toàn cầu gặp khó khăn do địa chính trị và suy thoái kinh tế. Các cảng không hợp tác với hãng tàu, đặc biệt là các cảng ở hạ nguồn, sẽ phải đối mặt với áp lực cạnh tranh lớn.
- Nhóm cảng nước sâu Lạch Huyện dự báo sẽ có lợi thế cạnh tranh mạnh mẽ nhờ vào việc mở rộng công suất lên đến +200% vào năm 2025, giúp đáp ứng nhu cầu của các tàu lớn hơn, thu hút thêm các hãng tàu lớn. Điều này có thể tạo ra dư địa vận chuyển rộng rãi và khiến các cảng khác, như Cảng Sông Cấm, đối mặt với tình trạng dư thừa công suất.

2. RỦI RO TỪ GIÁN ĐOẠN THƯƠNG MẠI QUỐC TẾ

- Hoạt động của PHP gắn chặt với xuất nhập khẩu của Việt Nam. Bất kỳ khủng hoảng toàn cầu hay đại dịch nào có thể làm gián đoạn thương mại toàn cầu, ảnh hưởng trực tiếp đến kết quả kinh doanh của PHP thông qua việc sản lượng hàng hoá thông qua cảng thấp hơn dự kiến và mức giá dịch vụ cảng thấp hơn dự kiến.
- Trước tháng 4/2025, căng thẳng thương mại Mỹ - Trung ảnh hưởng mạnh đến vận chuyển container và cảng biển. Nhiều nhà nhập khẩu Mỹ đẩy nhanh giao hàng, làm xáo trộn tính mùa vụ. Hàng hóa cũng dịch chuyển sang Mexico và Việt Nam, với Mexico tăng mạnh thương mại với Mỹ. Để đáp ứng, các hãng tàu mở thêm tuyến, gồm 7 tuyến từ Châu Á đến Mexico (+30.000 TEU/tuần) và 6 tuyến xuyên Thái Bình Dương.
- Mức thuế đối ứng cao (46%) do Mỹ công bố ngày 3/4/2025 có thể làm giảm đáng kể xuất khẩu của Việt Nam sang Mỹ, đặc biệt là các mặt hàng như linh kiện điện tử, máy tính, thủy hải sản và gỗ. Ngoài ra, chiến tranh thương mại leo thang cũng gây bất ổn cho chuỗi cung ứng toàn cầu, ảnh hưởng đến Việt Nam qua việc giảm đơn hàng và khiến dòng vốn FDI thận trọng hơn.

3. MÔI TRƯỜNG PHÁP LÝ VÀ CHÍNH SÁCH

- Cảng Hải Phòng đang tiến hành báo cáo các cấp có thẩm quyền để thực hiện việc di dời Cảng Hoàng Diệu theo quy hoạch của thành phố, đảm bảo tuân thủ quy định pháp luật và tối ưu lợi ích cho cảng.

4. VƯỚNG MẮC PHÁP LÝ VÀ Ý KIẾN NGOẠI TRỪ CỦA KIỂM TOÁN

- Kiểm toán đã có ý kiến ngoại trừ trong báo cáo tài chính liên quan đến việc xử lý tài sản cầu số 4, số 5 và bãi container của Chi nhánh Cảng Chùa Vẽ. Mặc dù Cảng Hải Phòng thường xuyên báo cáo các cơ quan quản lý Nhà nước, quá trình phê duyệt phương án xử lý vẫn còn vướng mắc pháp lý, và Cảng Hải Phòng tiếp tục theo sát vấn đề này để giải quyết dứt điểm ý kiến ngoại trừ của kiểm toán.
- Theo quyết định của Sở Giao dịch Chứng khoán Hà Nội, cổ phiếu CTCP Cảng Hải Phòng đã bị đưa vào diện cảnh báo từ ngày 05/03/2025 do BCTC năm bị tổ chức kiểm toán đưa ý kiến kiểm toán ngoại trừ từ 03 năm liên tiếp trở lên.
- Lý do cổ phiếu bị cảnh báo**
 - ✓ Cổ phiếu PHP bị Sở Giao dịch Chứng khoán Hà Nội đưa vào diện cảnh báo từ 05/03/2025 do Báo cáo tài chính (BCTC) nhận ý kiến kiểm toán ngoại trừ liên tục từ 3 năm.
 - ✓ BCTC kiểm toán 2024 bị ngoại trừ do thiếu cơ sở xác định chi phí sử dụng cầu cảng số 04, 05 và bãi container bến cảng Chùa Vẽ (01/01/2020 - 31/12/2024).

- **Tài sản liên quan:** Cầu cảng số 04, 05 và bãi container Chùa Vẽ, thuộc dự án nâng cấp Cảng Hải Phòng giai đoạn II (vốn vay ODA Nhật Bản và vốn đối ứng Chính phủ).
 - ✓ Nguyên giá: 279,7 tỷ đồng, Giá trị còn lại (31/12/2024): 142,14 tỷ đồng.
 - ✓ Công ty đã tạm nộp ngân sách 194,1 tỷ đồng (khấu hao 144,8 tỷ đồng và chi phí lãi vay 44,8 tỷ đồng), dừng khấu hao từ 2020 để chờ phê duyệt phương án quản lý. Dù PHP đã đề xuất tiếp tục khai thác tài sản, đến cuối 2024, Chính phủ vẫn chưa chốt phương án xử lý.
 - ✓ Nghị quyết 71/NQ-CHP (12/06/2020): Ngừng trích khấu hao và ghi nhận chi phí lãi vay từ 01/01/2020, chờ phương án quản lý chính thức.
- **Đề xuất quản lý tài sản:**
 - ✓ 08/06/2023: PHP đề xuất Bộ GTVT giao quản lý, khai thác các tài sản trên.
 - ✓ 28/09/2023: Bộ GTVT gửi văn bản 10882/BGTVT-TC đề xuất điều khoản chuyển tiếp trong Nghị định quản lý tài sản hạ tầng hàng hải.
 - ✓ 24/12/2024: Văn phòng Chính phủ (thông báo 569/TB-VPCP) không đồng ý điều khoản chuyển tiếp, yêu cầu Bộ GTVT và Bộ Tài chính báo cáo phương án.
 - ✓ Quyết định trích khấu hao (27/12/2024): HĐQT PHP bắt đầu thực hiện trích lại khấu hao, mức 8,3 tỷ đồng/năm.
- **Nhận định của SHS**
 - ✓ **Kịch bản tích cực:** Nếu sớm có văn bản hướng dẫn của các cơ quan Nhà nước về quản lý tài sản, PHP có thể được bỏ ngoại trừ BCTC và ra khỏi diện cảnh báo.
 - ✓ **Kịch bản tiêu cực:** PHP sẽ phải ghi nhận thêm 220 tỷ đồng chi phí lãi vay liên quan đến cầu cảng số 04, 05 và bãi container bến cảng Chùa Vẽ, bao gồm:
 - (i) Khoảng 30 tỷ đồng chi phí lãi vay phát sinh trong năm 2025 do tiếp tục chịu chi phí vay vốn ODA.
 - (ii) Khoảng 150 tỷ đồng chi phí lãi vay cho giai đoạn 2020 – 2024, vì công ty đã ngừng ghi nhận khoản này theo Nghị quyết 71/NQ-CHP nhưng có thể bị yêu cầu hồi tố.
 - (iii) Khoảng 40 tỷ đồng là khoản chênh lệch giữa chi phí lãi vay thực tế và số tiền 149,3 tỷ đồng đã tạm nộp cho giai đoạn 2014 – 2018, theo yêu cầu điều chỉnh từ cơ quan quản lý.

Việc ghi nhận thêm chi phí lãi vay sẽ ảnh hưởng tới kết quả kinh doanh trong ngắn hạn của PHP.

5. GIẢM THỊ PHẦN HÀNG RỜI TẠI CẢNG CHÙA VẼ KHI TIẾN HÀNH DI DỜI CẢNG HOÀNG DIỆU

- Việc di dời cảng Hoàng Diệu sẽ tác động đến sản lượng hàng container nội địa của PHP, do cảng Tân Vũ và Đình Vũ hiện đã vận hành ở mức công suất tối đa.
- Về khai thác hàng rời, cảng Chùa Vẽ có đủ khả năng tiếp nhận toàn bộ hàng hóa hiện tại, nếu toàn bộ hàng từ cảng Hoàng Diệu được chuyển sang. Tuy nhiên, nguy cơ mất thị phần hàng rời vẫn hiện hữu, khi các chủ hàng có thể chuyển sang các cảng khác trong khu vực do giá cả cạnh tranh hơn và khả năng tiếp nhận tàu tương đương với cảng Chùa Vẽ.

PHỤ LỤC

Bảng cân đối kế toán				
(tỷ VND)	2022	2023	2024	2025E
Tài sản ngắn hạn	4,093	3,080	3,094	4,234
Tiền/tương đương tiền	683	198	494	1,094
Đầu tư ngắn hạn	2,481	1,964	1,345	1,345
Các khoản phải thu	804	687	973	1,388
Hàng tồn kho	93	104	116	170
Tài sản khác	32	127	166	237
Tài sản dài hạn	2,522	4,000	5,400	6,955
Tài sản cố định	1,973	1,975	1,826	2,717
Đầu tư dài hạn	326	318	315	315
Xây dựng cơ bản dở dang	127	1,621	3,161	3,836
Tài sản khác	95	86	97	86
Tổng tài sản	6,615	7,080	8,494	11,188
Nợ ngắn hạn	28	26	24	24
Phải trả người bán	122	175	853	318
Người mua trả tiền trước	4	4	19	28
Vay nợ ngắn hạn	28	26	24	24
Nợ khác	199	281	352	455
Nợ dài hạn	554	524	495	2,845
Vay nợ dài hạn	550	515	485	2,835
Nợ dài hạn khác	-	-	-	-
Tổng nợ phải trả	1,233	1,343	2,133	4,190
Vốn chủ sở hữu	5,383	5,736	6,361	6,998
Vốn góp	5,383	5,736	6,361	6,998
Thặng dư vốn cổ phần	-	-	-	-
Lợi nhuận giữ lại	835	844	1,044	1,493
Tổng nợ và vốn CSH	6,615	7,079	8,494	11,188

Báo cáo lưu chuyển tiền tệ				
(tỷ VND)	2022	2023	2024	2025E
LCTT từ HĐ kinh doanh	387.3	743.3	1,455.8	2,202.4
LCTT từ HĐ đầu tư	261.9	(970.1)	(872.1)	(3,105.9)
LCTT từ HĐ tài chính	(277.9)	(256.2)	(289.4)	1,503.5
LCTT trong kỳ	371.4	(483.0)	294.3	599.9
Tiền/tương đương tiền đầu kỳ	0.0	682.7	198.5	494.0
Tiền/tương đương tiền cuối kỳ	371.4	199.7	492.8	1,093.8

Báo cáo kết quả kinh doanh				
(tỷ VND)	2022	2023	2024	2025E
Doanh thu	2,350	2,156	2,595	3,703
Giá vốn hàng bán	1,504	1,401	1,605	2,355
Lợi nhuận gộp	845	756	990	1,347
Chi phí BH & QLDN	215	216	253	370
Lợi nhuận hoạt động	804	748	869	1,234
Doanh thu tài chính	193	217	151	187
Chi phí tài chính	18	9	19	70
Lợi nhuận khác	17	90	250	350
Lãi/(lỗ) từ công ty liên doanh	69	78	81	-
Lợi nhuận trước thuế	891	915	1,200	1,584
Thuế TNDN	172	166	225	317
Lợi nhuận sau thuế	724	745	975	1,267
Lợi ích cổ đông thiểu số	-	-	-	-
LNST của cty mẹ	724	745	975	1,267
% Biên LNST	0	0	0	0
EPS (VND)	1,762	1,735	2,469	3,876

Các chỉ số tài chính				
(tỷ VND)	2022	2023	2024	2025E
Chỉ số định giá				
SLCP lưu hành (triệu cp)	326.9	326.9	326.9	326.9
Chỉ số sinh lời				
Biên LNG	36.0%	35.1%	38.1%	36.4%
Biên EBIT	38.7%	42.9%	46.9%	40.9%
Biên LNST	30.8%	34.6%	37.6%	34.2%
Doanh thu/TTS	35.5%	30.5%	30.6%	33.1%
ROE	18.5%	24.0%	21.6%	19.9%
ROA	4.5%	5.9%	5.7%	7.0%
Chỉ số cơ cấu vốn				
Hệ số nợ /Tổng tài sản	0.19	0.19	0.25	0.37
Hệ số nợ /VCSH	0.23	0.23	0.34	0.60
Vốn vay / VCSH	0.11	0.09	0.08	0.41
Tổng tài sản / VCSH	1.23	1.23	1.34	1.60

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

Tầng 1-5, Tòa nhà Unimex Hà
Nội, Số 41 Ngô Quyền, Hàng Bài,
Hoàn Kiếm, Hà Nội
Tel: 84.24.38181888
Fax: 84.24.38181688
Email: contact@shs.com.vn

Chi nhánh Hồ Chí Minh

Tầng 3, Cao ốc Sài Gòn
Metropolitan, 235 Đồng Khởi,
Phường Bến Nghé, Quận 1,
TP HCM
Tel: 84.28.39151368
Fax: 84.28.39151369
Email: contact-hcm@shs.com.vn

Chi nhánh Đà Nẵng

Tầng 8, Tòa nhà Thành Lợi 2,
Số 03 Lê Đình Lý, Phường Vĩnh
Trung, Quận Thanh Khê, Thành
phố Đà Nẵng
Tel: 84.236.3525777
Fax: 84.236.3525779
Email: contact-dn@shs.com.vn



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

-  Website: shs.com.vn
-  Tel: 84.24.38181888
-  Email: contact@shs.com.vn



GIAO DỊCH NGAY CÙNG SHS

App trading: SHTrading

Bảng giá: sboard.shs.com.vn

Web trading: trading.shs.com.vn