

## CTCP Vận tải và Xếp dỡ Hải An (HOSE: HAH)

### Khuyến nghị

Giá hiện tại	53,300
<b>Giá mục tiêu</b>	<b>62,400</b>
% tăng giá	17.1%
Ngày báo cáo	12/06/2026
Vốn hóa (tỷ đồng)	10,038.5
KLTB 10 ngày	569,150
% sở hữu NĐTNN	11.3%
SLCP lưu hành	188,340,401
SLCP niêm yết	188,340,401
P/E trailing	7.78
P/B (gần nhất)	1.94
ROA (%)	15.18
ROE (%)	24.16
EPS (pha loãng)	6,851
Book value	26,704

### Khả quan

### Tổng quan doanh nghiệp

Công ty Cổ phần Vận tải và Xếp dỡ Hải An (HOSE: HAH) được thành lập ngày 08/05/2009, hoạt động trong các lĩnh vực cốt lõi gồm khai thác cảng, vận tải container đường biển và dịch vụ logistics. Tiền thân của doanh nghiệp gắn liền với hoạt động vận tải container nội địa, trước khi mở rộng sang khai thác cảng với việc hoàn thành Cảng Hải An tại Hải Phòng vào tháng 12/2010, đây là mắt xích trọng yếu trong hệ sinh thái logistics tích hợp mà công ty theo đuổi. Từ nền tảng vận tải nội địa, HAH liên tục mở rộng quy mô đội tàu và phạm vi hoạt động sang thị trường nội Á, từng bước kiến tạo mô hình chuỗi dịch vụ hậu cần khép kín hiếm thấy trong ngành. Doanh nghiệp được hãng nghiên cứu Alphaliner (Pháp) xếp vào Top 100 đội tàu container lớn nhất thế giới.

Báo cáo được thực hiện bởi:  
**Trung tâm Phân tích Haseco**

## Tăng trưởng đi kèm thách thức dài hạn

Chúng tôi đưa ra định giá lần đầu với CTCP Vận tải và Xếp dỡ Hải An với khuyến nghị **KHẢ QUAN** và giá mục tiêu là **62,400 VNĐ/cổ phiếu**, tương ứng mức chênh lệch hợp lý là 17.1%. Haseco cho rằng, HAH có ba triển vọng kinh doanh chính:

- Mở khai thác cảng tăng trưởng mạnh về lợi nhuận nhưng sản lượng khó bứt phá.
- Mở khai thác tàu tăng trưởng doanh thu và biên lợi nhuận bền vững
- Liên minh HAH-VSC tạo lợi thế tích hợp chuỗi giá trị

### Mở khai thác cảng tăng trưởng mạnh về lợi nhuận nhưng sản lượng khó bứt phá.

Mở khai thác cảng đang có biên lợi nhuận cao và sự hỗ trợ từ hệ sinh thái tích hợp, hưởng lợi trực tiếp từ đà phục hồi của thương mại và sản lượng container. Tuy nhiên, triển vọng dài hạn vẫn cần được nhìn nhận thận trọng khi các hạn chế về vị trí địa lý có thể trở thành nút thắt, ảnh hưởng đến khả năng mở rộng quy mô và tiếp nhận tàu trọng tải lớn.

### Mở khai thác tàu: Tăng trưởng doanh thu và biên lợi nhuận bền vững

Doanh thu khai thác tàu của HAH duy trì tăng trưởng mạnh giai đoạn 2020–2025 (CAGR ~34%), trong khi biên lợi nhuận liên tục cải thiện lên mức kỷ lục 40.2% trong Q1/2026, phản ánh hiệu quả từ tối ưu chi phí và nâng cấp đội tàu. Lợi nhuận sau chu kỳ điều chỉnh đã phục hồi rõ rệt, cho thấy nền tảng vận hành ngày càng ổn định trên quy mô lớn hơn. Trong trung hạn, kế hoạch mở rộng đội tàu cùng bối cảnh thị trường thuê tàu thuận lợi giúp HAH duy trì đà tăng trưởng, với dư địa bứt phá khi các tàu cỡ lớn đi vào khai thác từ 2027.

### Liên minh HAH-VSC tạo lợi thế tích hợp chuỗi giá trị

Liên minh giữa HAH và VSC đang tạo ra một bước chuyển quan trọng từ quan hệ giao dịch sang tích hợp chuỗi giá trị, qua đó mang lại lợi ích vận hành rõ rệt cho cả hai bên. HAH được hưởng lợi từ việc tối ưu khai thác đội tàu và giảm chi phí nhờ tiếp cận trực tiếp hệ thống cảng, trong khi VSC gia tăng hiệu suất khai thác nhờ nguồn hàng ổn định.

### Khuyến nghị

Chúng tôi ước tính giá mục tiêu của cổ phiếu HAH trong năm 2026 đạt **62,400 VNĐ/ cổ phiếu**, tương ứng với mức chênh lệch 17.1% so với giá đóng cửa ngày 12/06/2026. Vì vậy, chúng tôi khuyến nghị **KHẢ QUAN** với cổ phiếu HAH.

## CÔNG TY CỔ PHẦN CHỨNG KHOÁN HẢI PHÒNG

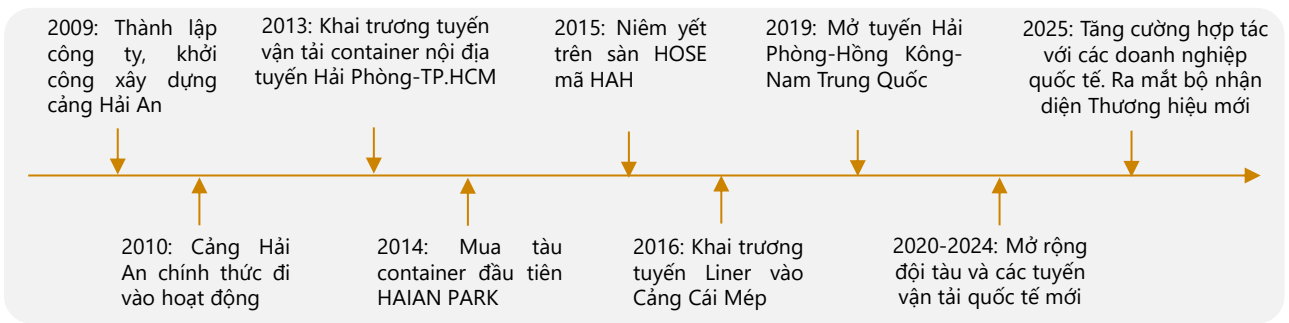
## A. TỔNG QUAN DOANH NGHIỆP

### I. Lịch sử hình thành



Công ty Cổ phần Vận tải và Xếp dỡ Hải An (HOSE: HAH) được thành lập ngày 08/05/2009, hoạt động trong các lĩnh vực cốt lõi gồm khai thác cảng, vận tải container đường biển và dịch vụ logistics. Tiền thân của doanh nghiệp gắn liền với hoạt động vận tải container nội địa, trước khi mở rộng sang khai thác cảng với việc hoàn thành Cảng Hải An tại Hải Phòng vào tháng 12/2010, đây là mắt xích trọng yếu trong hệ sinh thái logistics tích hợp mà công ty theo đuổi. Từ nền tảng vận tải nội địa, HAH liên tục mở rộng quy mô đội tàu và phạm vi hoạt động sang thị trường nội Á, từng bước kiến tạo mô hình chuỗi dịch vụ hậu cần khép kín hiếm thấy trong ngành. Doanh nghiệp được hãng nghiên cứu Alphaliner (Pháp) xếp vào Top 100 đội tàu container lớn nhất thế giới. Về phương diện thị trường vốn, HAH chính thức niêm yết toàn bộ 23,196,232 cổ phiếu trên Sở Giao dịch Chứng khoán TP.HCM (HOSE) vào ngày 11/03/2015.

#### Lịch sử hình thành

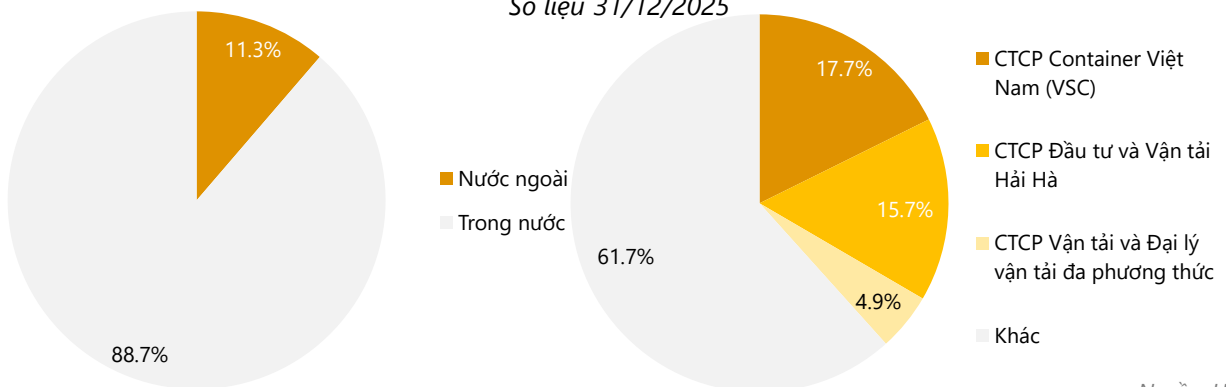


Nguồn: HAH

### II. Cơ cấu cổ đông

Cơ cấu sở hữu HAH mang tính cô đặc, khi hai nhóm cổ đông chiến lược gồm nhóm cựu Chủ tịch Vũ Ngọc Sơn, người có liên quan và phần nắm giữ thông qua CTCP Đầu tư và Vận tải Hải Hà, chiếm khoảng 20% vốn điều lệ, và VSC nắm giữ gần 17.7%; tổng cộng hai nhóm này kiểm soát xấp xỉ 38% quyền biểu quyết, trong khi tỷ lệ cổ phiếu tự do lưu hành ước đạt 61.7%.

#### Cơ cấu sở hữu Số liệu 31/12/2025



Nguồn: HAH

## CÔNG TY CỔ PHẦN CHỨNG KHOÁN HẢI PHÒNG

Trụ sở chính:

Số 7 Lô 28A đường Lê Hồng Phong, Phường Gia Viên, TP.Hải Phòng

Chi nhánh Hà Nội

Tầng 2, số 163 Bà Triệu, Phường Hai Bà Trưng, TP. Hà Nội

Chi nhánh TP. Hồ Chí Minh

Số 328 Võ Văn Kiệt, Phường Cầu Ông Lãnh, TP Hồ Chí Minh

### III. Cơ cấu tổ chức

HAH vận hành theo mô hình tập đoàn logistics tích hợp theo chiều dọc, với 11 pháp nhân thành viên bao gồm 5 công ty con, 3 công ty con gián tiếp và 2 công ty liên kết và 1 công ty con của công ty liên kết, bao phủ toàn bộ chuỗi giá trị từ khai thác cảng, vận tải biển, kho bãi đến đại lý hàng hải và quản lý thuyền viên. Chiến lược liên doanh của HAH được triển khai đa tầng, vừa hợp tác với đối tác quốc tế như Zim (Israel), Pantos Holding (Hàn Quốc), vừa liên kết với doanh nghiệp nội địa tiêu biểu là VSC thông qua Hải An Green Shipping Lines, cho thấy HAH chủ động xây dựng hệ sinh thái đối tác toàn diện. Tuy nhiên, cấu trúc đa pháp nhân phức tạp tiềm ẩn rủi ro xung đột lợi ích giữa cổ đông công ty mẹ và cổ đông thiểu số, đồng thời làm tăng độ phức tạp trong đánh giá chất lượng lợi nhuận hợp nhất từ góc độ nhà đầu tư.

#### Các đơn vị trực thuộc HAH

Hình thức sở hữu	Tên công ty	Tỷ lệ nắm giữ	Ngành nghề kinh doanh chính
Công ty con	TNHH Cảng Hải An	100%	Khai thác cảng, bốc xếp, giao nhận, kho bãi, vận chuyển đường bộ
	TNHH Vận tải Container Hải An	55.94%	Vận tải hàng hóa ven biển, viễn dương và đường thủy nội địa
	TNHH Pan Hải An	51%	Kho bãi, bãi container và lưu giữ hàng hóa; vận tải đường thủy nội địa
	TNHH Liên doanh Zim Hải An	51%	Vận tải hàng hóa ven biển và viễn dương
	CP Dịch vụ Cảng Lưu Nguyên Cái Mép	51.54%	Bãi container và dịch vụ cảng
Công ty con gián tiếp	TNHH Đại lý và Tiếp vận Hải An	75%	Vận tải ven biển, viễn dương, đại lý hàng hải, logistics
	TNHH Một thành viên Quản lý Hàng hải Hải An	55.94%	Cung ứng và quản lý nguồn lao động
	CP Dịch vụ Tổng hợp Hải An (HAGS)	51.02%	Vận tải đường bộ, bốc xếp, kho bãi và lưu giữ hàng hóa
Công ty liên kết	TNHH Hải An Green Shipping Lines	40%	Vận tải hàng hóa ven biển và viễn dương
	CP Giao nhận Vận tải Hải An	36.16%	Vận tải ven biển, viễn dương; cho thuê tàu; kho bãi
CTLK của công ty con	CP Vận tải Biển An Biên	19.02%	Vận tải hàng hóa ven biển và viễn dương

Nguồn: HAH

### CÔNG TY CỔ PHẦN CHỨNG KHOÁN HẢI PHÒNG

Trụ sở chính:

Số 7 Lô 28A đường Lê Hồng Phong, Phường Gia Viên, TP.Hải Phòng

Chi nhánh Hà Nội

Tầng 2, số 163 Bà Triệu, Phường Hai Bà Trưng, TP. Hà Nội

Chi nhánh TP. Hồ Chí Minh

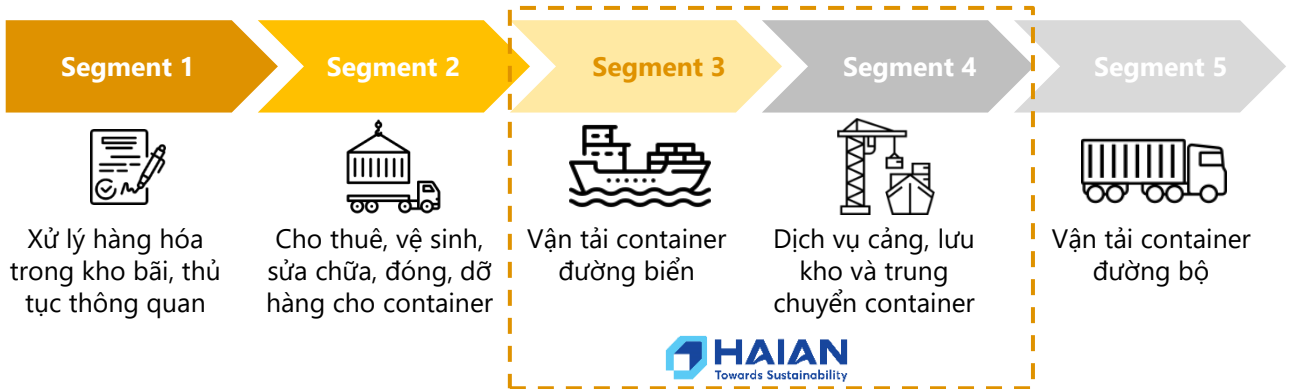
Số 328 Võ Văn Kiệt, Phường Cầu Ông Lãnh, TP Hồ Chí Minh

## B. TỔNG QUAN NGÀNH

Theo MergeGlobal (2008), chuỗi cung ứng vận tải container được chia làm 05 phần với các lĩnh vực (Segments) riêng biệt bao gồm:

- Xử lý hàng hóa trong kho bãi, thủ tục thông quan
- Cho thuê, vệ sinh sửa chữa, đóng dỡ hàng cho container
- Vận tải container đường biển
- Dịch vụ cảng, lưu kho và trung chuyển container
- Vận tải container đường bộ

### Chuỗi cung ứng vận tải container



Nguồn: MergeGlobal

Do HAH hoạt động chính trong 2 lĩnh vực dịch vụ cảng và vận tải container đường biển, vì vậy Haseco sẽ tập trung phân tích hai lĩnh vực này, đặc biệt là thực trạng dịch vụ cảng biển tại Hải Phòng.

### Chuỗi giá trị ngành dịch vụ cảng



Nguồn: Haseco tổng hợp

## CÔNG TY CỔ PHẦN CHỨNG KHOÁN HẢI PHÒNG

Trụ sở chính:

Số 7 Lô 28A đường Lê Hồng Phong, Phường Gia Viên, TP. Hải Phòng

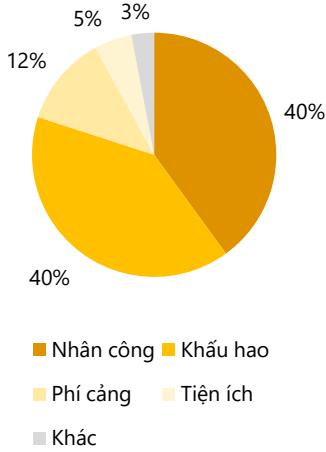
Chi nhánh Hà Nội

Tầng 2, số 163 Bà Triệu, Phường Hai Bà Trưng, TP. Hà Nội

Chi nhánh TP. Hồ Chí Minh

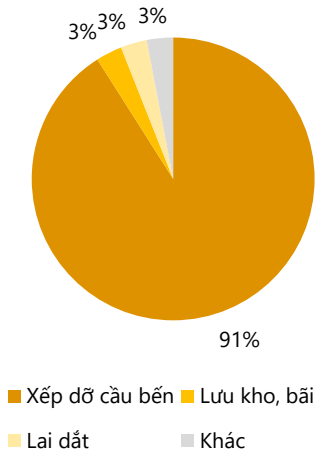
Số 328 Võ Văn Kiệt, Phường Cầu Ông Lãnh, TP. Hồ Chí Minh

## Cơ cấu chi phí



Nguồn: MergeGlobal

## Cơ cấu doanh thu



Nguồn: MergeGlobal

## (1) Ngành dịch vụ cảng biển

Chi phí đầu vào của ngành dịch vụ cảng biển tập trung chủ yếu vào hai cấu phần chính là nhân công và khấu hao, chiếm 70–80% tổng chi phí vận hành.

Trong đó, chi phí nhân công chiếm khoảng 40% chi phí vận hành, phản ánh đặc tính thâm dụng lao động của ngành dịch vụ cảng biển, bao gồm các vị trí vận hành cần cầu, xe nâng, quản lý kho bãi và xử lý hàng hóa container. Do tính thời vụ cao, các doanh nghiệp trong ngành dịch vụ cảng biển thường linh hoạt điều chỉnh giờ làm hoặc thuê lao động thời vụ để tối ưu chi phí. Xu hướng tự động hóa đang dần được ứng dụng nhằm nâng cao năng suất và cắt giảm chi phí nhân công, tuy nhiên tốc độ triển khai vẫn còn chậm khi chỉ khoảng 5% cảng container trên toàn cầu đã tự động hóa hoàn toàn.

Chi phí khấu hao chiếm khoảng 40% trong giai đoạn đầu hoạt động, xuất phát từ yêu cầu vốn đầu tư ban đầu lớn cho hạ tầng cầu bến, bãi container, hệ thống cần cầu STS, RTG/RMG và các phương tiện nội bộ. Tỷ trọng này giảm dần khi cảng đạt công suất ổn định và khấu hao tài sản được phân bổ hết. Các chi phí còn lại bao gồm phí dịch vụ, nguyên vật liệu và dịch vụ mua ngoài, đóng góp phần nhỏ hơn vào cơ cấu chi phí tổng thể.

Vị trí địa lý đóng vai trò quan trọng trong việc tạo nên lợi thế cạnh tranh của cảng. Cảng biển cần phải nằm tại vị trí tối ưu để kết nối với các hình thức vận tải khác trong mạng lưới logistics, từ đó nâng cao hiệu quả khai thác và thu hút nhiều khách hàng.

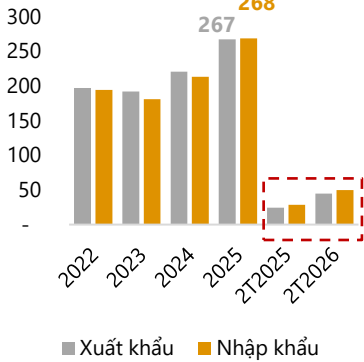
Doanh thu đầu ra của ngành dịch vụ cảng biển được cấu thành từ ba nhóm dịch vụ chính, trong đó xếp dỡ hàng hóa là hoạt động cốt lõi, đóng góp 80–90% doanh thu. Hoạt động này bao gồm xếp dỡ container giữa bãi cảng và tàu hàng, phản ánh bản chất trung gian logistics của ngành dịch vụ cảng biển trong chuỗi cung ứng.

Nhóm thứ hai là các dịch vụ xử lý hàng hóa tại bãi như lưu kho, đóng rút hàng, thông quan và nâng hạ container, đóng góp tỷ trọng nhỏ hơn nhưng có vai trò quan trọng trong việc nâng cao giá trị dịch vụ và tăng tính gắn kết với khách hàng.

Nhóm thứ ba là dịch vụ cho tàu thuyền bao gồm hoa tiêu, lai dặt và sử dụng cầu bến. Ngoài ba nhóm dịch vụ cảng cốt lõi, các doanh nghiệp trong ngành dịch vụ cảng biển còn mở rộng sang các dịch vụ logistics ngoài cảng như cho thuê kho, giao nhận, vận tải đường bộ và đường biển nhằm khép kín chuỗi cung ứng. Chiến lược cung cấp dịch vụ trọn gói này giúp tối đa hóa doanh thu trên mỗi container khai thác, đồng thời tạo lợi thế cạnh tranh bền vững trong bối cảnh ngành dịch vụ cảng biển có tính đồng nhất cao về chất lượng dịch vụ cơ bản.

## Xuất nhập khẩu Miền Bắc

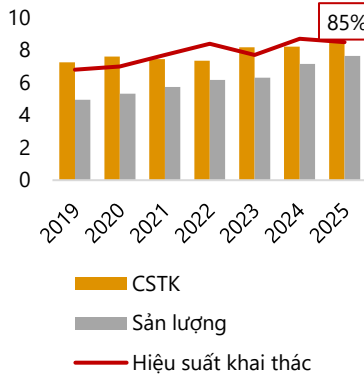
Đơn vị: Tỷ USD



Nguồn: Tổng cục hải quan

## Công suất và sản lượng cảng biển Hải Phòng (2019-2025)

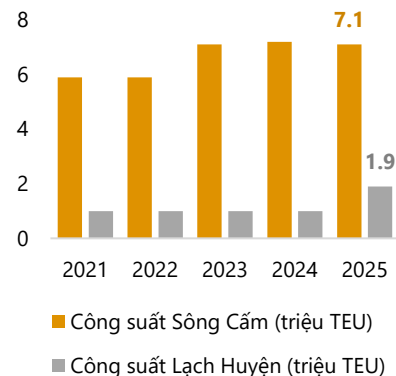
Đơn vị: Triệu TEU



Nguồn: Haseco tổng hợp

## Công suất cảng biển tại Hải Phòng

Đơn vị: triệu TEU/năm



Nguồn: Haseco tổng hợp

## Ngành cảng biển tại Việt Nam và thực trạng tại Hải Phòng

Tổng kim ngạch xuất nhập khẩu Việt Nam năm 2025 ước đạt 930.05 tỷ USD (+18.2% YoY), khẳng định thương mại quốc tế tiếp tục là trụ cột tăng trưởng kinh tế. Trong đó, khu vực Miền Bắc đạt 535 tỷ USD (+23.5% YoY), với CAGR giai đoạn 2022–2025 đạt 11.03%, cho thấy đà tăng trưởng bền vững và vượt trội so với mặt bằng cả nước. Bước sang năm 2026, kim ngạch xuất nhập khẩu Miền Bắc đạt 95 tỷ USD chỉ trong 2 tháng đầu năm (+78.6% YoY), phản ánh đà tăng tốc mạnh mẽ. Động lực tăng trưởng đến từ 16 hiệp định FTA đã ký kết, tạo lợi thế cắt giảm thuế quan với các đối tác lớn như EU, Trung Quốc, Hàn Quốc, Nhật Bản, đồng thời lợi thế chi phí lao động cạnh tranh tiếp tục thu hút dòng vốn FDI, thúc đẩy nhu cầu xuất nhập khẩu hàng hóa qua đường biển.

Sản lượng container thông qua cảng biển Hải Phòng năm 2025 ước đạt 8.2 triệu TEU (+8.8% CAGR 2019-2025) nhờ kim ngạch xuất khẩu miền Bắc tăng cao và nhu cầu vận chuyển hàng hóa qua đường biển tăng trưởng +18.2% YoY. Tổng công suất hệ thống cảng container tại Hải Phòng ước đạt 9.0 triệu TEU/năm, tiếp tục chiếm phần lớn năng lực khai thác khu vực miền Bắc. Nguồn cung đang dịch chuyển rõ rệt từ nhóm cảng sông Cấm sang cụm cảng nước sâu Lạch Huyện. Nhóm cảng sông Cấm tuy vẫn chiếm tỷ trọng công suất lớn nhưng bị giới hạn bởi độ sâu luồng tàu, dư địa mở rộng dài hạn không còn nhiều và nhiều khả năng sẽ tập trung vào khai thác tàu feeder và các tuyến nội Á. Ngược lại, cụm Lạch Huyện với khả năng tiếp nhận tàu trên 100,000 DWT cho phép khai thác các tuyến trực tiếp đi châu Âu và Mỹ, thu hút đầu tư mới từ cả doanh nghiệp trong nước lẫn hãng tàu quốc tế. Tỷ trọng công suất Lạch Huyện dự kiến tăng mạnh từ 13–15% giai đoạn 2023–2024 lên 35–36% vào năm 2027, củng cố vai trò Hải Phòng như cửa ngõ logistics và vận tải biển quốc tế trọng yếu của miền Bắc Việt Nam.

## Hệ thống các cảng biển tại Hải Phòng



Nguồn: Haseco tổng hợp

## CÔNG TY CỔ PHẦN CHỨNG KHOÁN HẢI PHÒNG

Trụ sở chính:  
Số 7 Lô 28A đường Lê Hồng Phong,  
Phường Gia Viên, TP.Hải Phòng

Chi nhánh Hà Nội  
Tầng 2, số 163 Bà Triệu,  
Phường Hai Bà Trưng, TP. Hà Nội

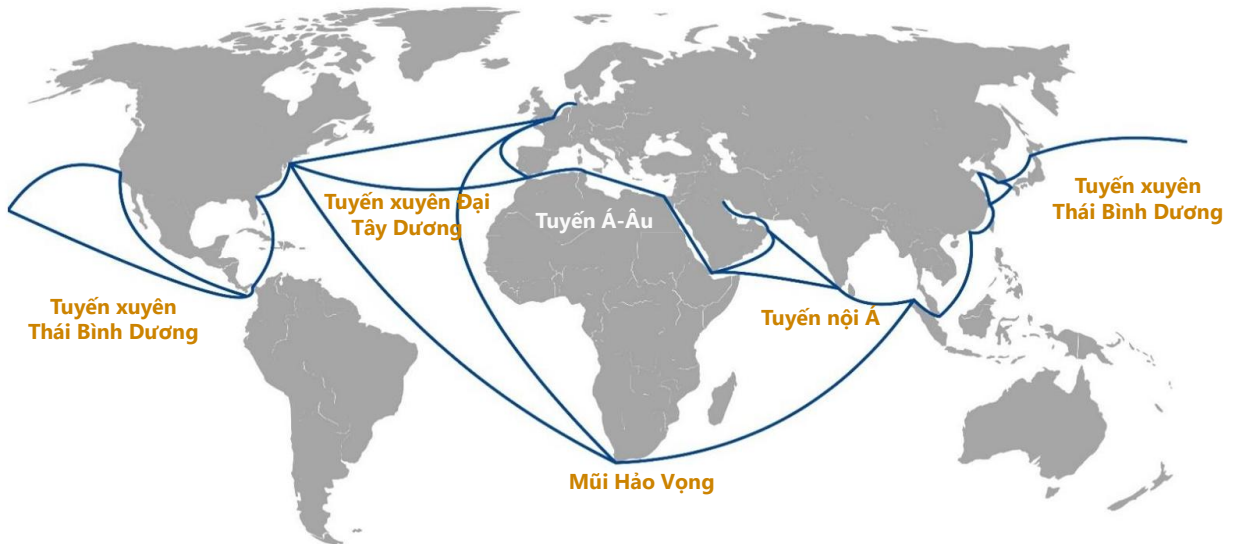
Chi nhánh TP. Hồ Chí Minh  
Số 328 Võ Văn Kiệt, Phường  
Cầu Ông Lãnh, TP Hồ Chí Minh

## (2) Ngành vận tải container đường biển

Tuyến thương mại đường biển vận chuyển hơn 80% khối lượng hàng hóa toàn cầu, trong đó hành lang Đông - Tây là trục trọng yếu nhất với 36% sản lượng container thế giới. Hành lang này gồm ba tuyến chính: tuyến xuyên Thái Bình Dương (17%), kết nối Đông Á và Bắc Mỹ; tuyến Á - Âu (14%), vận chuyển hàng hóa qua kênh đào Suez; và tuyến xuyên Đại Tây Dương (5%), kết nối Bắc Mỹ với châu Âu. Các tuyến nội Á, Bắc - Nam và mạng lưới feeder khu vực đóng vai trò hỗ trợ trong phân phối hàng hóa đến các thị trường thứ cấp.

Hiệu quả vận hành các tuyến này phụ thuộc lớn vào mức độ thông suốt tại các điểm nghẽn chiến lược. eo biển Malacca, kênh đào Suez và eo biển Bab al-Mandeb lần lượt kiểm soát 24%, 22% và 9% lưu lượng hàng hóa đường biển toàn cầu. Khi các điểm này bị gián đoạn, hàng hóa phải định tuyến lại qua các tuyến thay thế dài hơn, khiến chi phí và thời gian vận chuyển tăng đáng kể.

### Các tuyến vận tải biển chính trên thế giới



Nguồn: Haseco tổng hợp

Trong bối cảnh hiện nay, eo biển Hormuz nổi lên như một điểm rủi ro địa chính trị đáng chú ý. Nằm giữa vịnh Ba Tư và biển Ả Rập, eo biển này kiểm soát 11% tổng lưu lượng hàng hóa vận tải đường biển toàn cầu, đặc biệt là dầu thô, dầu thành phẩm và khí thiên nhiên từ các quốc gia xuất khẩu lớn như Ả Rập Saudi, UAE, Kuwait và Iraq. Căng thẳng leo thang giữa Iran và phương Tây trong giai đoạn hiện nay liên quan đến chương trình hạt nhân Iran đã làm gia tăng lo ngại về khả năng Iran phong tỏa hoặc hạn chế lưu thông qua tuyến đường này. Bất kỳ sự gián đoạn nào tại Hormuz đều có thể gây ra cú sốc nguồn cung năng lượng toàn cầu, đẩy giá dầu tăng mạnh và tác động dây chuyền đến chi phí vận hành của toàn bộ ngành vận tải biển, bao gồm cả chi phí nhiên liệu của các hãng tàu container. Đây là yếu tố rủi ro vĩ mô cần được theo dõi chặt chẽ trong đánh giá triển vọng ngành vận tải biển trung hạn.

## CÔNG TY CỔ PHẦN CHỨNG KHOÁN HẢI PHÒNG

Trụ sở chính:

Số 7 Lô 28A đường Lê Hồng Phong,  
Phường Gia Viên, TP. Hải Phòng

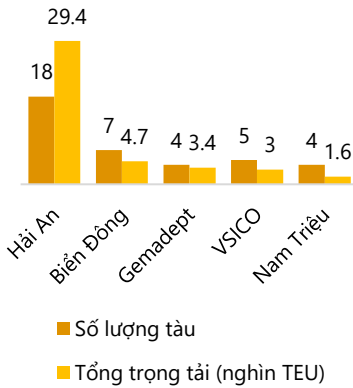
Chi nhánh Hà Nội

Tầng 2, số 163 Bà Triệu,  
Phường Hai Bà Trưng, TP. Hà Nội

Chi nhánh TP. Hồ Chí Minh

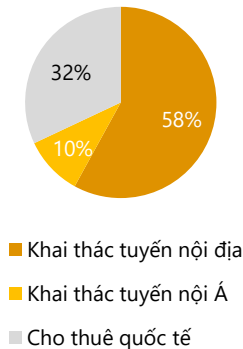
Số 328 Võ Văn Kiệt, Phường  
Cầu Ông Lãnh, TP Hồ Chí Minh

## Top đội tàu container Việt Nam



Nguồn: Haseco tổng hợp

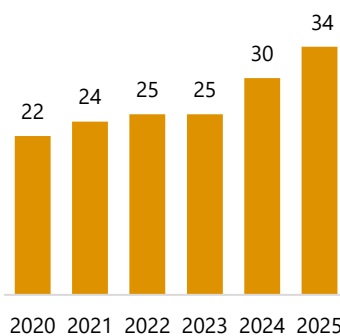
## Cơ cấu thị trường khai thác đội tàu 2025 theo tổng sản lượng khai thác



Nguồn: Tổng cục hải quan

## Sản lượng container thông qua cảng biển

Đơn vị: Triệu TEU



Nguồn: Tổng cục hải quan

## Nghành vận tải container đường biển tại Việt Nam

Nhìn lại năm 2025, ngành vận tải container đường biển Việt Nam khép lại một năm tăng trưởng thực chất với tổng sản lượng container thông qua cảng biển đạt 34 triệu TEU, tăng 13.3% so với mức 30 triệu TEU của năm 2024. Kết quả này vượt kỳ vọng thận trọng được đặt ra đầu năm khi nhiều dự báo chỉ ghi nhận mức tăng nhẹ khoảng 1.9%, cho thấy nhu cầu vận tải thực tế được hỗ trợ tốt hơn dự kiến bởi hoạt động xuất nhập khẩu và dòng hàng hóa khu vực.

Về cơ cấu khai thác, tuyến nội địa tiếp tục là trụ cột chính với 58% tổng sản lượng, phản ánh vai trò ngày càng quan trọng của Việt Nam trong mạng lưới logistics khu vực, đặc biệt trên hành lang Việt Nam – Trung Quốc và các tuyến feeder kết nối với Hàn Quốc, Nhật Bản. Tuyến nội Á chiếm 10%, trong khi cho thuê tàu quốc tế duy trì ở mức 32%. Cơ cấu này cho thấy đội tàu Việt Nam đang khai thác hiệu quả lợi thế địa lý trong khu vực, song vẫn còn dư địa đáng kể để chuyển dịch từ cho thuê thuần túy sang khai thác tuyến thương mại trực tiếp nhằm cải thiện biên lợi nhuận.

Thị trường nội địa tiếp tục được bảo hộ toàn diện theo Điều 8, Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015, đảm bảo đội tàu trong nước nắm giữ 100% phân khúc vận tải giữa các cảng nội địa mà không phải cạnh tranh với các hãng tàu quốc tế. Đây là nền tảng pháp lý bền vững, tạo ra luồng doanh thu ổn định và có thể dự báo cho các hãng tàu nội địa bất kể diễn biến cước phí quốc tế. Ở chiều ngược lại, quy mô đội tàu hiện tại với tàu lớn nhất chỉ đạt 1,800 TEU tiếp tục giới hạn phạm vi cạnh tranh của các hãng Việt Nam trong phân khúc nội Á, chưa thể vươn tới các tuyến liên lục địa vốn đòi hỏi tàu từ 8,000 TEU trở lên.

Về cấu trúc cạnh tranh, Hải An tiếp tục củng cố vị thế dẫn đầu thị trường với tổng trọng tải 29.4 nghìn TEU, vượt trội so với Biển Đông (18 nghìn TEU), Gemadepct (7 nghìn TEU) và VSICO (4.7 nghìn TEU). Khoảng cách giữa nhóm đầu và phần còn lại ngày càng nới rộng, phản ánh quá trình tập trung hóa thị trường đang diễn ra. Trong bối cảnh đó, các hãng tàu có quy mô và mạng lưới tuyến đủ lớn sẽ tiếp tục hưởng lợi từ hiệu ứng co cụm, trong khi áp lực lên nhóm hãng nhỏ buộc phải tìm kiếm phương án liên kết hoặc tái cơ cấu đội tàu.

Nhìn sang 2026, các điều kiện nền tảng vẫn thuận lợi. Tỷ trọng xuất nhập khẩu của Việt Nam được kỳ vọng tiếp tục mở rộng khi nền kinh tế bước vào chu kỳ tăng trưởng GDP mạnh giai đoạn 2026–2030. Mức thuế quan 16% tại thị trường Mỹ giúp hàng hóa Việt Nam duy trì lợi thế cạnh tranh, trong khi các thị trường lớn như Hàn Quốc, Nhật Bản, châu Âu và Trung Quốc được dự báo phục hồi tiêu dùng khi lạm phát hạ nhiệt. Toàn bộ các yếu tố này hội tụ thành động lực đẩy nhu cầu vận tải container tiếp tục tăng, tạo lợi thế trực tiếp cho các hãng tàu nội địa có vị thế thị trường vững chắc.

## CÔNG TY CỔ PHẦN CHỨNG KHOÁN HẢI PHÒNG

Trụ sở chính:

Số 7 Lô 28A đường Lê Hồng Phong, Phường Gia Viên, TP. Hải Phòng

Chi nhánh Hà Nội

Tầng 2, số 163 Bà Triệu, Phường Hai Bà Trưng, TP. Hà Nội

Chi nhánh TP. Hồ Chí Minh

Số 328 Võ Văn Kiệt, Phường Cầu Ông Lãnh, TP. Hồ Chí Minh

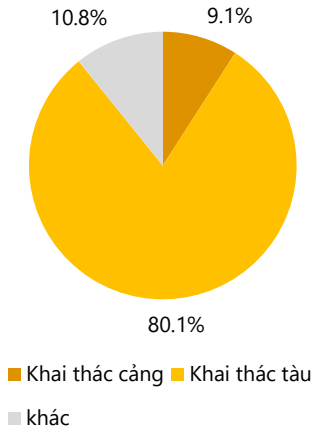
## C. HOẠT ĐỘNG KINH DOANH CỦA HAH

### I. Mô hình kinh doanh

Hải An vận hành mô hình tích hợp theo chiều dọc với hai mảng cốt lõi: vận tải biển và dịch vụ cảng. Trong đó, vận tải biển chiếm phần lớn doanh thu HAH, bao gồm khai thác tuyến thương mại và cho thuê tàu, tạo cấu trúc thu nhập linh hoạt theo chu kỳ thị trường. Dịch vụ cảng đóng vai trò bổ trợ, vừa tạo nguồn thu độc lập vừa khép kín hệ sinh thái logistics của doanh nghiệp.

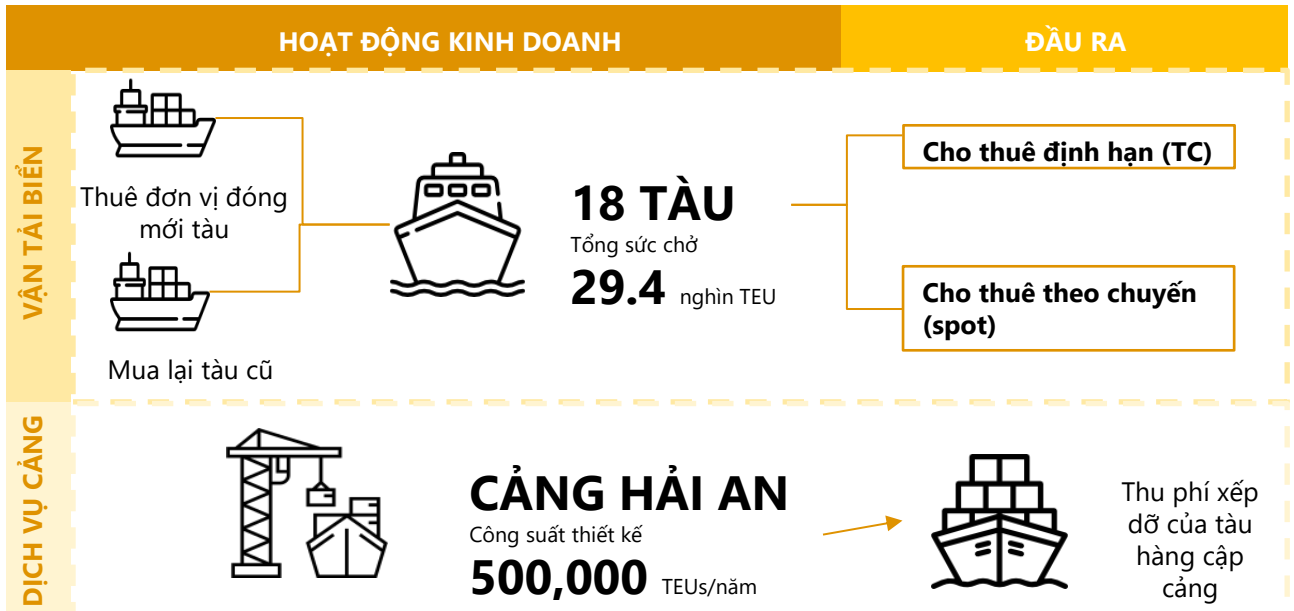
Về định hướng, Hải An tập trung vào ba trục chiến lược: mở rộng thị phần vận tải nội địa trên nền bảo hộ pháp lý theo Bộ luật Hàng hải 2015; tối ưu chi phí trên các mảng logistics, cảng và depot để cải thiện biên lợi nhuận; và tiếp tục đầu tư mở rộng đội tàu nhằm nâng cao năng lực khai thác tuyến nước ngoài. Rủi ro chính cần theo dõi gồm tình trạng dư thừa công suất toàn ngành, áp lực cạnh tranh nội địa ngày càng tăng, và biến động chi phí nhiên liệu cùng cước container quốc tế. Với vị thế dẫn đầu thị trường và mô hình tích hợp, Hải An có nền tảng chịu đựng rủi ro tốt hơn so với phần còn lại của ngành.

Cơ cấu doanh thu 2025



Nguồn: HAH

### Mô hình kinh doanh của HAH



Nguồn: Haseco tổng hợp

## CÔNG TY CỔ PHẦN CHỨNG KHOÁN HẢI PHÒNG

Trụ sở chính:

Số 7 Lô 28A đường Lê Hồng Phong, Phường Gia Viên, TP. Hải Phòng

Chi nhánh Hà Nội

Tầng 2, số 163 Bà Triệu, Phường Hai Bà Trưng, TP. Hà Nội

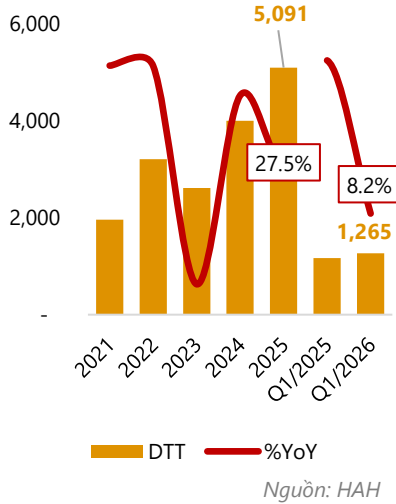
Chi nhánh TP. Hồ Chí Minh

Số 328 Võ Văn Kiệt, Phường Cầu Ông Lãnh, TP. Hồ Chí Minh



## Doanh thu của HAH

Đơn vị: Tỷ đồng

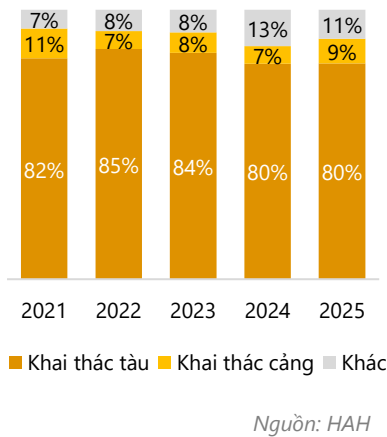


## II. Kết quả kinh doanh

Năm 2025 là một năm kinh doanh nổi bật của Hải An khi doanh thu thuần đạt 5.091 tỷ đồng, tăng 28% so với cùng kỳ, ghi nhận mức tăng trưởng mạnh ở cả hai mảng khai thác tàu và khai thác cảng. Động lực tăng trưởng đến từ ba yếu tố chính: việc bổ sung hai tàu mới vào đội tàu trong năm, mở thêm ba tuyến nội Á giúp gia tăng doanh thu quốc tế, và giá cước cho thuê định hạn duy trì ở mức cao. Ở phía lợi nhuận, LNST đạt 1.401 tỷ đồng, tăng 75% so với năm trước và hoàn thành 123% kế hoạch cả năm. Đây là mức hoàn thành kế hoạch vượt trội, phản ánh khả năng tận dụng hiệu quả môi trường cước phí thuận lợi và lợi thế quy mô đội tàu được mở rộng đúng thời điểm.

Về cơ cấu doanh thu, mảng vận tải biển tiếp tục chiếm tỷ trọng chủ đạo ở mức 80%, trong khi dịch vụ cảng đóng góp khoảng 11%, còn lại là các mảng hỗ trợ. Sự ổn định trong cơ cấu này qua nhiều năm cho thấy khai thác đội tàu vẫn là trực tạo ra phần lớn giá trị của doanh nghiệp, đồng thời phản ánh dư địa để mảng dịch vụ cảng gia tăng đóng góp trong giai đoạn tới.

## Cơ cấu doanh thu HAH

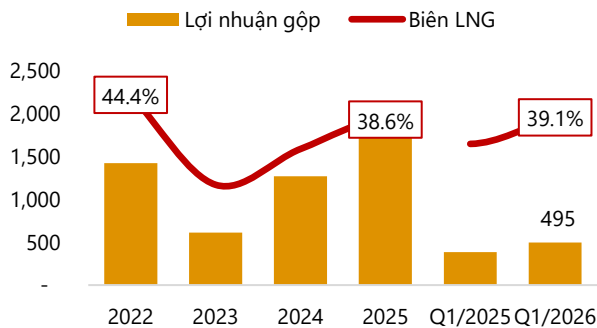


Bước sang Q1/2026, Hải An tiếp tục duy trì đà tăng trưởng với doanh thu thuần đạt 1.265 tỷ đồng, tăng 8.2% so với cùng kỳ, và LNST đạt 351 tỷ đồng, tăng 28.3% YoY. Biên lãi gộp cải thiện đáng kể từ 32.9% lên 39.1%, chủ yếu nhờ sự đóng góp của tàu IRIS được đưa vào khai thác từ tháng 10/2025 và giá thuê định hạn vẫn neo ở mức cao. Điểm cần lưu ý là doanh thu tài chính giảm 59% YoY do lãi tiền gửi kỳ hạn thu hẹp 80%, cho thấy thu nhập ngoài hoạt động cốt lõi đang suy giảm và phần lớn tăng trưởng lợi nhuận phụ thuộc vào hiệu quả khai thác vận tải thực sự. Diễn biến này tiếp tục được khẳng định khi tại ĐHCĐ, doanh nghiệp dự kiến LNST 5T2026 ước đạt 500 tỷ đồng, đạt 40% chỉ tiêu lợi nhuận và đang đi đúng kế hoạch của doanh nghiệp.

Nhìn tổng thể, Hải An đang trong giai đoạn tăng trưởng chất lượng khi biên lợi nhuận mở rộng song hành với tăng trưởng doanh thu. Tuy nhiên, sự phụ thuộc vào giá cước cho thuê định hạn và quy mô đội tàu đặt ra yêu cầu tiếp tục đầu tư tàu mới và đa dạng hóa tuyến khai thác để duy trì quỹ đạo tăng trưởng trong trung hạn

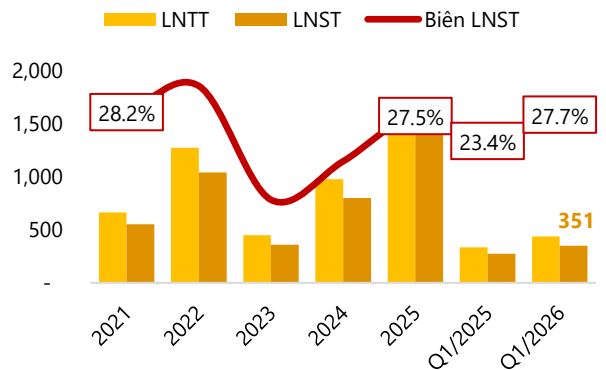
## Lợi nhuận gộp HAH

Đơn vị: Tỷ đồng



## Lợi nhuận trước và sau thuế HAH

Đơn vị: Tỷ đồng



## CÔNG TY CỔ PHẦN CHỨNG KHOÁN HẢI PHÒNG

Trụ sở chính:

Số 7 Lô 28A đường Lê Hồng Phong, Phường Gia Viên, TP. Hải Phòng

Chi nhánh Hà Nội

Tầng 2, số 163 Bà Triệu, Phường Hai Bà Trưng, TP. Hà Nội

Chi nhánh TP. Hồ Chí Minh

Số 328 Võ Văn Kiệt, Phường Cầu Ông Lãnh, TP. Hồ Chí Minh

## D. TRIỂN VỌNG ĐẦU TƯ

### I. Mảng khai thác cảng tăng trưởng mạnh về lợi nhuận nhưng sản lượng khó bứt phá.

Khai thác cảng là mảng hoạt động cốt lõi từ những ngày đầu thành lập của Hải An, tạo nền tảng doanh thu ổn định và là lợi thế tích hợp chiến lược khi hàng hóa vận chuyển bởi đội tàu của doanh nghiệp được xử lý khép kín trong hệ sinh thái của chính mình. Năm 2025, mảng này ghi nhận bước bứt phá rõ nét với doanh thu đạt 463 tỷ đồng, tăng 77% so với cùng kỳ, lợi nhuận đạt 285 tỷ đồng và biên lợi nhuận lên tới 61.6%, mức cao nhất trong lịch sử. Tuy nhiên, sản lượng khai thác cảng của HAH chỉ đạt 98.45% kế hoạch đề ra, đạt 585,765 TEU so với 595,000 kế hoạch 2025. Bước sang Q1/2026 với doanh thu khai thác cảng đạt 122 tỷ đồng, tăng 27% YoY và biên lợi nhuận ổn định ở mức 39.6%. Cơ cấu cước phí hiện hành cũng phản ánh nhu cầu đang tăng, đặc biệt với container 45ft nội địa ghi nhận mức tăng 15% YoY.

Bối cảnh ngành hỗ trợ tích cực cho triển vọng tiếp tục mở rộng. Theo Cục Hàng hải Việt Nam, năm 2025 sản lượng container qua cảng đạt 34.36 triệu TEU, tăng 11% YoY, trong khi số lượt tàu biển qua hệ thống cảng đạt 134.6 nghìn lượt, tăng mạnh 32%. Tổng hàng hóa thông qua cảng biển và cảng thủy nội địa ước đạt 1.17 tỷ tấn, tăng 12% YoY. Đà tăng trưởng này được kỳ vọng tiếp nối trong năm 2026 khi kim ngạch xuất nhập khẩu của Việt Nam dự báo duy trì tốc độ tăng trưởng 2 con số, được hậu thuẫn bởi dòng FDI tiếp tục gia tăng và nhu cầu tiêu dùng phục hồi tại các thị trường xuất khẩu lớn.

Tuy nhiên, rủi ro cần lưu ý là vị trí cảng Hải An nằm ở thượng nguồn sông Cấm, điều kiện luồng lạch giới hạn khả năng tiếp nhận tàu tải trọng lớn, Cảng Hải An hiện chỉ tiếp nhận được tàu container với chiều dài tối đa 183m–1,800 TEU-25,800 DWT. Trong bối cảnh xu hướng tàu container ngày càng tăng tải trọng, đây là ràng buộc địa lý cố định có thể trở thành nút thắt tăng trưởng sản lượng cảng trong dài hạn.

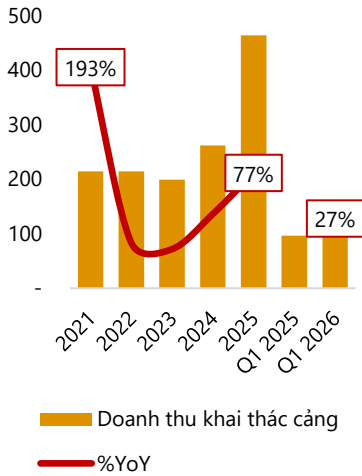
#### Biểu phí dịch vụ cảng HAH năm 2026

Size	Loại	Tàu/Sà lan <> Bãi	%YoY	Tàu/Sà lan <> Ô tô	%YoY
<b>Nội địa (VND/container)</b>					
20ft	Có hàng	427	-	384	-
20ft	Rỗng	218	-	196	-
40ft	Có hàng	627	-	564	-
40ft	Rỗng	331	-	298	-
45ft	Có hàng	940	15%	820	15%
45ft	Rỗng	470	-6%	410	15%
<b>Xuất nhập khẩu (USD/container)</b>					
20ft	Có hàng	45	-	40	-
20ft	Rỗng	28	-	23	-8%
40ft	Có hàng	68	-	63	-
40ft	Rỗng	38	-	34	-6%
45ft	Có hàng	78	-	71	-
45ft	Rỗng	48	-	43	5%

Nguồn: HAH

#### Doanh thu khai thác cảng

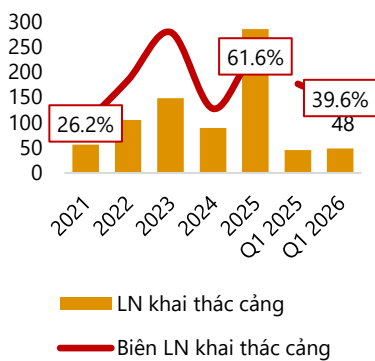
Đơn vị: Tỷ đồng



Nguồn: HAH

#### Lợi nhuận khai thác cảng

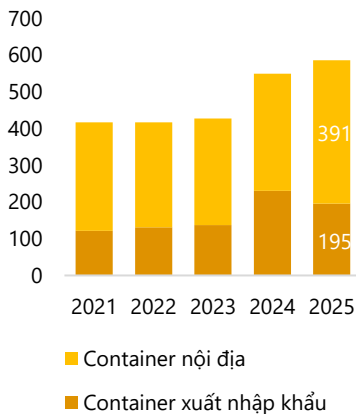
Đơn vị: Tỷ đồng



Nguồn: HAH

#### Sản lượng container HAH

Đơn vị: Nghìn TEUs



Nguồn: HAH

## CÔNG TY CỔ PHẦN CHỨNG KHOÁN HẢI PHÒNG

Trụ sở chính:

Số 7 Lô 28A đường Lê Hồng Phong, Phường Gia Viên, TP. Hải Phòng

Chi nhánh Hà Nội

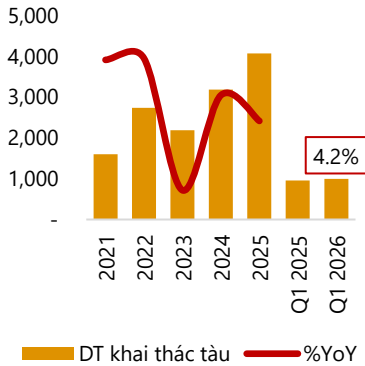
Tầng 2, số 163 Bà Triệu, Phường Hai Bà Trưng, TP. Hà Nội

Chi nhánh TP. Hồ Chí Minh

Số 328 Võ Văn Kiệt, Phường Cầu Ông Lãnh, TP. Hồ Chí Minh

## Doanh thu mảng khai thác tàu

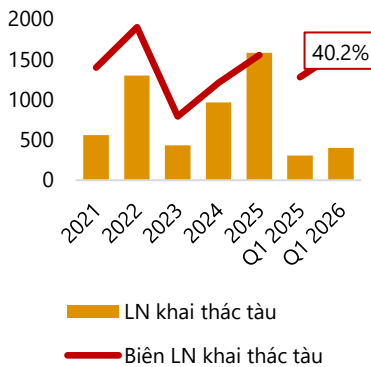
Đơn vị: Tỷ đồng



Nguồn: HAH

## Lợi nhuận mảng khai thác tàu

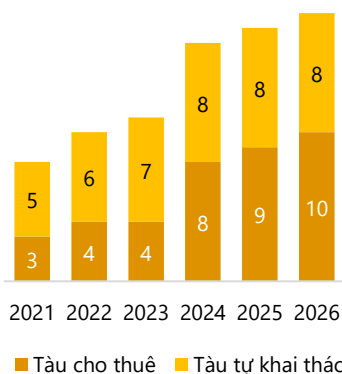
Đơn vị: Tỷ đồng



Nguồn: HAH

## Cơ cấu khai thác tàu HAH

Đơn vị: Tàu



Nguồn: HAH

## II. Mảng khai thác tàu tăng trưởng doanh thu và biên lợi nhuận bền vững

Doanh thu khai thác tàu của HAH ghi nhận quỹ đạo tăng trưởng mạnh mẽ trong giai đoạn 2020–2025, từ mức 945 tỷ đồng năm 2020 lên 4,077.4 tỷ đồng năm 2025, tương đương CAGR xấp xỉ 34% trong 5 năm. Bước sang Q1/2026, doanh thu đạt 996 tỷ đồng, tăng 4.2% YoY so với cùng kỳ năm 2025 (956 tỷ đồng), tốc độ tăng trưởng có phần chậm lại so với các năm bùng phát 2021–2022 song phản ánh sự ổn định hóa trên nền tảng quy mô lớn hơn đáng kể. Đáng chú ý hơn, biên lợi nhuận khai thác tàu cải thiện liên tục từ 35.0% năm 2020 lên 38.9% năm 2025, và đặc biệt Q1/2026 ghi nhận biên lợi nhuận đạt 40.2%, mức cao nhất trong lịch sử hoạt động được công bố, cho thấy cơ cấu chi phí ngày càng được tối ưu hóa song hành với việc tái cơ cấu đội tàu lên phân khúc tàu lớn hơn có hiệu suất khai thác vượt trội hơn. Lợi nhuận khai thác tàu theo đó cũng phục hồi và tăng tốc rõ rệt, từ 127 tỷ đồng năm 2020 lên đỉnh 1,302 tỷ đồng năm 2022, sau đó điều chỉnh về 435 tỷ đồng năm 2023 trước khi tăng trở lại lên 965 tỷ đồng năm 2024 và 1,585 tỷ đồng năm 2025, trong khi Q1/2026 đạt 401 tỷ đồng, tăng 30.7% so với 306 tỷ đồng cùng kỳ năm trước.

Về trung hạn, HAH đang triển khai kế hoạch đầu tư thêm 4 tàu 3,000 TEU và 2 tàu 7,100 TEU, các dự án sẽ được bàn giao từ cuối năm 2027 ngoài ra doanh nghiệp đang tìm kiếm mua thêm 1-2 tàu đã qua sử dụng, dự kiến nâng tổng sức chứa toàn đội lên gần 60,000 TEU vào năm 2029. Chiến lược mở rộng này không chỉ gia tăng năng lực cung ứng mà còn hướng tới nâng cấp cơ cấu đội tàu lên phân khúc cỡ trung và lớn, vốn đang hưởng lợi về tỷ lệ lấp đầy và giá thuê định hạn cao hơn đáng kể so với tàu nhỏ. Cụ thể, tổng sức chứa đội tàu bao gồm cả sở hữu lẫn thuê ngoài đã tăng đều đặn từ 8,000 TEU năm 2020 lên 29,400 TEU năm 2025, tận dụng chiến lược linh hoạt kết hợp giữa đầu tư tài sản dài hạn và tận dụng năng lực thị trường ngắn hạn.

Thị trường cho thuê tàu định hạn năm 2026 tiếp tục được hỗ trợ bởi các yếu tố vĩ mô mang tính cấu trúc, trong đó căng thẳng địa chính trị tại khu vực Biển Đỏ và kênh đào Suez chưa có dấu hiệu hạ nhiệt rõ rệt, buộc các hãng tàu lớn duy trì lộ trình vòng qua mũi Hảo Vọng và từ đó làm gia tăng nhu cầu tàu trung chuyển nội Á, phân khúc mà HAH đang khai thác chủ lực. Theo chỉ số Harper Petersen, giá thuê tàu tháng 01/2026 tăng 7 đến 10% YoY, xác nhận nhu cầu thị trường vẫn ở mức cao và tạo cơ sở vững chắc để HAH tái ký hợp đồng trong năm 2026 với điều khoản thuận lợi hơn, ước tính giá thuê bình quân hơn 22,000 USD/ngày. Với đà cải thiện biên lợi nhuận đã được kiểm chứng liên tục qua nhiều năm và lộ trình mở rộng đội tàu đang dần đi vào vận hành thực tế, HAH đang ở vị thế thuận lợi để duy trì tăng trưởng lợi nhuận xuyên suốt năm 2026 và các năm tiếp theo, đặc biệt khi các tàu mới cỡ lớn đóng góp vào doanh thu từ năm 2027 trở đi sẽ tạo ra bước nhảy vọt đáng kể về quy mô và hiệu quả hoạt động toàn đội.

## CÔNG TY CỔ PHẦN CHỨNG KHOÁN HẢI PHÒNG

Trụ sở chính:

Số 7 Lô 28A đường Lê Hồng Phong, Phường Gia Viên, TP. Hải Phòng

Chi nhánh Hà Nội

Tầng 2, số 163 Bà Triệu, Phường Hai Bà Trưng, TP. Hà Nội

Chi nhánh TP. Hồ Chí Minh

Số 328 Võ Văn Kiệt, Phường Cầu Ông Lãnh, TP Hồ Chí Minh

### III. Liên minh HAH–VSC tạo lợi thế tích hợp chuỗi giá trị

Việc Viconship (VSC) và các công ty có liên quan nắm giữ 22.3% cổ phần tại HAH và cùng tham gia góp vốn thành lập Công ty TNHH Hải An Green Shipping Lines đánh dấu bước chuyển dịch chiến lược quan trọng, từ mối quan hệ khách hàng và nhà cung cấp dịch vụ đơn thuần sang mô hình hợp tác tích hợp theo chiều dọc trong chuỗi giá trị logistics biển. Về phía HAH, liên minh này mang lại lợi thế tiếp cận trực tiếp vào hệ sinh thái cảng của VSC đặc biệt là cảng Nam Hải Đình Vũ, giúp tối ưu hóa lịch khai thác đội tàu, rút ngắn thời gian quay vòng tàu tại cảng và giảm chi phí xếp dỡ, qua đó củng cố thêm biên lợi nhuận vốn đã đang cải thiện mạnh lên mức 40.2% trong Q1/2026. Về phía VSC, việc liên kết với HAH thông qua pháp nhân chung giúp đa dạng hóa nguồn doanh thu sang mảng vận tải biển, đồng thời nâng cao tỷ lệ lấp đầy cảng thông qua nguồn hàng nội bộ ổn định từ đội tàu của HAH, tạo ra hiệu ứng cộng hưởng hai chiều có lợi cho cả hai pháp nhân. Trong dài hạn, mô hình tích hợp cảng và vận tải dưới một hệ sinh thái chung được kỳ vọng nâng cao năng lực cạnh tranh của liên minh HAH và VSC trước các hãng logistics nước ngoài đang gia tăng hiện diện tại thị trường Việt Nam, đặc biệt trong bối cảnh nhu cầu dịch vụ logistics tích hợp từ cửa đến cửa ngày càng trở thành tiêu chuẩn của các chủ hàng xuất nhập khẩu lớn.

#### Mối quan hệ giữa VSC và HAH



*Nguồn: Haseco tổng hợp*

## CÔNG TY CỔ PHẦN CHỨNG KHOÁN HẢI PHÒNG

Trụ sở chính:

Số 7 Lô 28A đường Lê Hồng Phong,  
Phường Gia Viên, TP. Hải Phòng

Chi nhánh Hà Nội

Tầng 2, số 163 Bà Triệu,  
Phường Hai Bà Trưng, TP. Hà Nội

Chi nhánh TP. Hồ Chí Minh

Số 328 Võ Văn Kiệt, Phường  
Cầu Ông Lãnh, TP Hồ Chí Minh

## E. ĐỊNH GIÁ & QUAN ĐIỂM ĐẦU TƯ

Chúng tôi đưa ra định giá lần đầu với CTCP Vận tải và Xếp dỡ Hải An với khuyến nghị **KHẢ QUAN** và giá mục tiêu là **62,400 VNĐ/cổ phiếu**, tương ứng mức chênh lệch hợp lý là 17.1%. Haseco cho rằng, HAH có ba triển vọng kinh doanh chính:

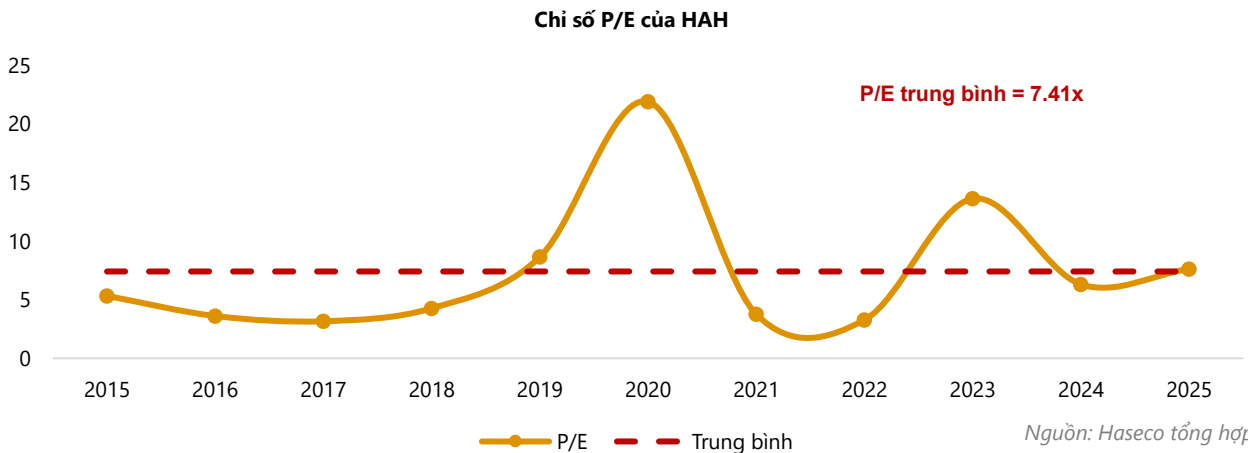
- Mảng khai thác cảng tăng trưởng mạnh về lợi nhuận nhưng sản lượng khó bứt phá.
- Mảng khai thác tàu tăng trưởng doanh thu và biên lợi nhuận bền vững
- Liên minh HAH-VSC tạo lợi thế tích hợp chuỗi giá trị

### Phương pháp định giá:

Chúng tôi dự phóng Lợi nhuận ròng của Hải An tăng trưởng 31.4% đạt 1,841 tỷ đồng trong đó LNST cổ đông công ty mẹ đạt 1,588 tỷ đồng nhờ thị trường xuất nhập khẩu tăng trưởng và chiến lược mở rộng đội tàu khai thác của doanh nghiệp. Sử dụng phương pháp định giá P/E theo mức EPS dự phóng và P/E trung bình quá khứ, chúng tôi ước tính giá mục tiêu của cổ phiếu HAH trong năm 2026 đạt **62,400 VNĐ/cổ phiếu**, tương ứng với mức chênh lệch 17.1% so với giá đóng cửa ngày 12/06/2026. Vì vậy, chúng tôi khuyến nghị **KHẢ QUAN** với cổ phiếu HAH. Nhà đầu tư có thể cân nhắc tham gia cổ phiếu trong thời điểm giá cổ phiếu giảm về biên an toàn hợp lý với điều kiện triển vọng doanh nghiệp duy trì.

Định giá HAH	
<b>Định giá PE</b>	
EPS (F)	8,432
P/E (F)	7.41
<b>Định giá</b>	<b>62,400</b>
<b>Giá hiện tại</b>	<b>53,300</b>
<b>Chênh lệch</b>	<b>17.1%</b>

Nguồn: Haseco ước tính



Nguồn: Haseco tổng hợp

## CÔNG TY CỔ PHẦN CHỨNG KHOÁN HẢI PHÒNG

Trụ sở chính:

Số 7 Lô 28A đường Lê Hồng Phong,  
Phường Gia Viên, TP.Hải Phòng

Chi nhánh Hà Nội

Tầng 2, số 163 Bà Triệu,  
Phường Hai Bà Trưng, TP. Hà Nội

Chi nhánh TP. Hồ Chí Minh

Số 328 Võ Văn Kiệt, Phường  
Cầu Ông Lãnh, TP Hồ Chí Minh



## Phụ lục: Dự phóng kết quả kinh doanh HAH

CHỈ TIÊU (Tỷ đồng)	2022	2023	2024	2025	2026F
<b>Doanh thu thuần</b>	<b>3,206</b>	<b>2,613</b>	<b>3,992</b>	<b>5,091</b>	<b>6,319</b>
<b>Giá vốn hàng bán</b>	<b>(1,784)</b>	<b>(2,002)</b>	<b>(2,725)</b>	<b>(3,126)</b>	<b>(3,728)</b>
<b>Lãi gộp</b>	<b>1,422</b>	<b>611</b>	<b>1,267</b>	<b>1,965</b>	<b>2,591</b>
Thu nhập tài chính	39	30	25	52	59
Chi phí tài chính	(76)	(84)	(119)	(147)	(191)
Chi phí bán hàng	-	-	-	-	-
Chi phí quản lý doanh nghiệp	(114)	(125)	(211)	(147)	(183)
<b>Lãi/(lỗ) từ hoạt động kinh doanh</b>	<b>1,300</b>	<b>447</b>	<b>980</b>	<b>1,748</b>	<b>2,276</b>
<b>Lãi/(lỗ) ròng trước thuế</b>	<b>1,272</b>	<b>450</b>	<b>977</b>	<b>1,724</b>	<b>2,276</b>
Chi phí thuế thu nhập doanh nghiệp	(232)	(92)	(177)	(323)	(435)
<b>Lãi/(lỗ) thuần sau thuế</b>	<b>1,041</b>	<b>358</b>	<b>800</b>	<b>1,401</b>	<b>1,841</b>
Lợi ích của cổ đông thiểu số	219	(27)	150	194	253
LNST Cổ đông của Công ty mẹ	822	385	650	1,207	1,588
<b>Lãi cơ bản trên cổ phiếu (đồng)</b>	<b>11,684</b>	<b>3,648</b>	<b>9,943</b>	<b>7,145</b>	<b>8,432</b>

Nguồn: Haseco ước tính

## CÔNG TY CỔ PHẦN CHỨNG KHOÁN HẢI PHÒNG

Trụ sở chính:

Số 7 Lô 28A đường Lê Hồng Phong,  
Phường Gia Viên, TP. Hải Phòng

Chi nhánh Hà Nội

Tầng 2, số 163 Bà Triệu,  
Phường Hai Bà Trưng, TP. Hà Nội

Chi nhánh TP. Hồ Chí Minh

Số 328 Võ Văn Kiệt, Phường  
Cầu Ông Lãnh, TP. Hồ Chí Minh



## Tuyên bố miễn trách nhiệm

Các thông tin, tuyên bố, dự báo và dự đoán trong báo cáo này, bao gồm cả các ý kiến đã thể hiện, được dựa trên các nguồn thông tin mà Haseco cho là đáng tin cậy, tuy nhiên Haseco không đảm bảo sự chính xác và đầy đủ của các thông tin này.

Báo cáo không có bất kỳ thông tin nhạy cảm về giá chưa công bố nào. Các ý kiến thể hiện trong báo cáo này được đưa ra sau khi đã được xem xét kỹ càng và cẩn thận và dựa trên thông tin tốt nhất chúng tôi được biết, và theo ý kiến cá nhân của chúng tôi là hợp lý trong các trường hợp tại thời điểm đưa ra báo cáo. Các ý kiến thể hiện trong báo cáo này có thể thay đổi bất kỳ lúc nào mà không cần thông báo.

Báo cáo này không và không nên được giải thích như một lời đề nghị hay lời kéo để đề nghị mua hay bán bất cứ chứng khoán nào. Haseco và các công ty con và/ hoặc các chuyên viên, giám đốc, nhân viên của Haseco và công ty con có thể có vị thế hoặc có thể ảnh hưởng đến giao dịch chứng khoán của các công ty được đề cập trong báo cáo này và có thể cung cấp dịch vụ hoặc tìm kiếm để cung cấp dịch vụ ngân hàng đầu tư cho các công ty đó.

Báo cáo này không được sử dụng dưới bất kỳ mục đích thương mại nào, và không được công bố công khai trên báo chí hay bất kỳ phương tiện nào khác nếu không được sự đồng ý của Haseco. Người dùng có thể trích dẫn hoặc trình chiếu báo cáo cho các mục đích phi thương mại. Haseco có thể có thỏa thuận cho phép sử dụng cho mục đích thương mại hoặc phân phối lại báo cáo với điều kiện người dùng trả phí cho Haseco.

Haseco không chịu trách nhiệm đối với bất kỳ thiệt hại trực tiếp hay thiệt hại do hậu quả phát sinh từ việc sử dụng báo cáo này hay nội dung báo cáo này. Việc sử dụng bất kỳ thông tin, tuyên bố, dự báo, và dự đoán nào trong báo cáo này sẽ do người dùng tự quyết định và tự chịu rủi ro.



## Công ty cổ phần Chứng khoán Hải Phòng

Người bạn tin cậy của nhà đầu tư

### TRỤ SỞ CHÍNH

Số 7 Lô 28A đường Lê Hồng Phong,  
Phường Gia Viên, TP.Hải Phòng  
T: (0225) 3842.335  
F: (0225) 3746.266  
Email: [dvkh@haseco.vn](mailto:dvkh@haseco.vn)  
Website: [www.haseco.vn](http://www.haseco.vn)

### CHI NHÁNH HÀ NỘI

Tầng 2, số 163 Bà Triệu,  
Phường Hai Bà Trưng, TP. Hà Nội  
T: (024) 3574.7020  
F: (024) 3574.7019

### CHI NHÁNH TP. HỒ CHÍ MINH

Số 328 Võ Văn Kiệt, Phường  
Cầu Ông Lãnh, TP Hồ Chí Minh  
T: (028) 3920.7800  
Fax: (028) 3920.7825