



**CTCP Cảng Hải Phòng (UPCOM: PHP)**

**Khuyến nghị**

**MUA**

Giá hiện tại	36,800
<b>Giá mục tiêu</b>	<b>51,300</b>
% tăng giá	39.4%
Ngày báo cáo	08/06/2026
Vốn hóa (tỷ đồng)	12,032
KLGD TB/ngày (10n)	65,380
% sở hữu NĐTNN	0.17%
SLCP lưu hành	326,960,000
SLCP niêm yết	326,960,000
P/E trailing	12.13
P/B (gần nhất)	1.90
ROA	10.7%
ROE	14.49%
EPS	3,026
Book value	19,362

**Tổng quan doanh nghiệp**

CTCP Cảng Hải Phòng (PHP) là doanh nghiệp cảng biển lớn nhất khu vực phía Bắc, đóng vai trò cửa ngõ xuất nhập khẩu quan trọng của miền Bắc Việt Nam với hệ sinh thái gồm khai thác cảng container, cảng tổng hợp, logistics và dịch vụ hàng hải. Tiền thân của công ty là Cảng Hải Phòng được người Pháp xây dựng từ năm 1874, sau đó trở thành cảng biển chiến lược của Việt Nam trong suốt quá trình công nghiệp hóa và phát triển thương mại quốc tế. Doanh nghiệp chính thức hoạt động theo mô hình công ty cổ phần từ năm 2014 và hiện là đơn vị thành viên chủ lực của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (VIMC)

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

**Lạch Huyện 3,4 là bộ phận tăng trưởng**

Chúng tôi thực hiện định giá CTCP Cảng Hải Phòng (UPCOM: PHP) bằng phương pháp định giá P/E. Chúng tôi khuyến nghị **MUA PHP với giá mục tiêu 51,300 VND/cổ phiếu**, với mức upside tiềm năng **39.4%** so với mức giá đóng cửa ngày 08/06/2026. PHP hiện đang có 2 câu chuyện chính:

- Động lực tăng trưởng chính đến từ Lạch Huyện 3,4
- Phát triển dự án cảng tại KCN Bạch Đằng

**Động lực tăng trưởng chính đến từ Lạch Huyện 3,4**

❖ **Hậu thuẫn từ MSC - Hãng tàu container lớn nhất thế giới**

MSC hiện là hãng tàu container số một với thị phần khoảng 21% tổng công suất container toàn cầu. Đội tàu MSC hiện đạt khoảng 955-980 tàu container, cao nhất thế giới và bỏ xa Maersk ở vị trí thứ hai hơn 2.4 triệu TEU công suất. Vì vậy, Lạch Huyện 3,4 sẽ được hưởng lợi từ đối tác MSC nhờ lượng tàu ổn định khi TIL (công ty con khai thác cảng do MSC nắm giữ 70% cổ phần) đang nắm giữ 49% vốn đầu tư ở Lạch Huyện 3,4.

❖ **Giá cước cao giúp cải thiện doanh thu và biên lợi nhuận**

Giá cước tại các cảng nước sâu đã được điều chỉnh tăng khoảng 10% kể từ ngày 01/02/2026. Bên cạnh đó, tại phân khúc cảng sông, PHP cũng đã tăng giá dịch vụ bốc dỡ ~10% tại một số cảng từ quý IV/2025. Nhờ đó, doanh thu trên mỗi đơn vị hàng hóa tiếp tục cải thiện, qua đó hỗ trợ tăng trưởng lợi nhuận trên toàn hệ thống cảng trong các năm tới.

❖ **Rủi ro cạnh tranh gia tăng tại khu vực Hải Phòng**

Cạnh tranh tại khu vực cảng Hải Phòng duy trì ở mức cao do gia tăng nguồn cung, chúng tôi nhận thấy có 3 đối thủ chính: Lạch Huyện 5,6 (liên doanh Hateco & Maersk), Lạch Huyện 7,8 (liên doanh SNP & CMA CGM) và Nam Đình Vũ 3 (Gemadepet).

**Phát triển dự án cảng tại KCN Bạch Đằng**

PHP dự kiến đầu tư 640 tỷ đồng năm 2026 để góp vốn triển khai dự án cảng biển tại KCN Bạch Đằng, đánh dấu bước đi chiến lược nhằm mở rộng hệ sinh thái ra ngoài Hải Phòng. Trong bối cảnh Lạch Huyện 3,4 là động lực lợi nhuận chính giai đoạn 2026-2030, dự án tại KCN Bạch Đằng được xem là nền tảng cho chu kỳ đầu tư mới sau khi các bến cảng nước sâu tại Lạch Huyện đi vào vận hành ổn định và dần lấp đầy công suất.

**Khuyến nghị**

Haseco dự phóng doanh thu và lợi nhuận sau thuế công ty mẹ năm 2026 đạt 3,500 tỷ đồng (+28.2% YoY) và 1,253 tỷ đồng (+52.2% YoY). Chúng tôi sử dụng phương pháp định giá P/E, lấy mốc P/E trung bình 5 năm làm mốc tham chiếu ~13.4x. Từ đó, Haseco khuyến nghị **mua** cổ phiếu PHP với giá mục tiêu 2026 là **51,300 VND/cổ phiếu (upside 39.4% so với giá đóng cửa ngày 08/06/2026)**.

**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

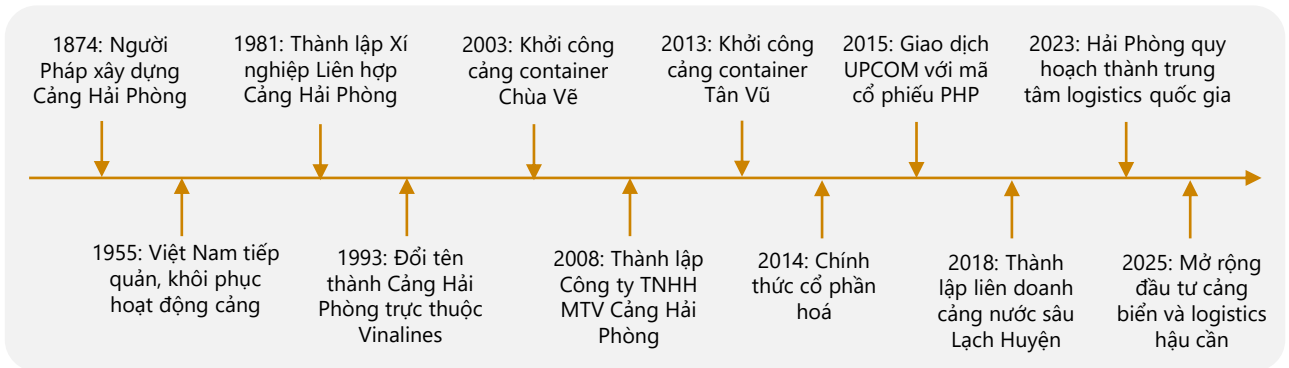
## A. TỔNG QUAN DOANH NGHIỆP

### I. Lịch sử hình thành



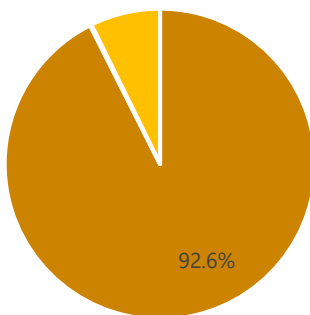
CTCP Cảng Hải Phòng (PHP) là doanh nghiệp cảng biển lớn nhất khu vực phía Bắc, đóng vai trò cửa ngõ xuất nhập khẩu quan trọng của miền Bắc Việt Nam với hệ sinh thái gồm khai thác cảng container, cảng tổng hợp, logistics và dịch vụ hàng hải. Tiền thân của công ty là Cảng Hải Phòng được người Pháp xây dựng từ năm 1874, sau đó trở thành cảng biển chiến lược của Việt Nam trong suốt quá trình công nghiệp hóa và phát triển thương mại quốc tế. Doanh nghiệp chính thức hoạt động theo mô hình công ty cổ phần từ năm 2014 và hiện là đơn vị thành viên chủ lực của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (VIMC). PHP hiện tập trung khai thác cảng nước sâu và cảng sông thông qua các khu cảng như Hoàng Diệu, Chùa Vẽ, Tân Vũ cùng liên doanh tại cảng nước sâu Lạch Huyện - nơi có khả năng tiếp nhận tàu trọng tải lớn, giúp hưởng lợi trực tiếp từ xu hướng tăng trưởng xuất nhập khẩu và dịch chuyển chuỗi cung ứng vào miền Bắc.

#### Lịch sử hình thành



Nguồn: PHP

#### Cơ cấu cổ đông



■ VIMC ■ Bảo hiểm Petrolimex ■ Khác

### II. Cơ cấu cổ đông

PHP có cơ cấu cổ đông cô đặc khi Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (VIMC) hiện là cổ đông lớn duy nhất nắm giữ khoảng 92.6% vốn điều lệ. Nhờ nằm trong hệ sinh thái cảng biển - logistics của VIMC, PHP có lợi thế kết nối và hợp tác với nhiều doanh nghiệp thành viên như CTCP Cảng Sài Gòn (SGP), CTCP Vận tải biển Việt Nam (VOSCO) hay CTCP Cảng Đà Nẵng (DNP). Bên cạnh đó, công ty mẹ cũng giữ vai trò quan trọng trong việc hỗ trợ PHP làm việc với cơ quan quản lý để thúc đẩy phê duyệt chủ trương đầu tư các dự án trọng điểm, tiêu biểu là dự án bến số 3 và 4 tại cảng nước sâu Lạch Huyện.

Theo Luật chứng khoán, PHP hiện chưa đáp ứng điều kiện công ty đại chúng do tỷ lệ free-float dưới 10%. Đáng chú ý, VIMC có kế hoạch thoái vốn PHP từ nhiều năm trước và giảm tỷ lệ sở hữu xuống 65%. Vì vậy, Haseco kỳ vọng VIMC sẽ đẩy mạnh thoái vốn thời gian tới, giúp cải thiện thanh khoản và sức hút từ các quỹ đầu tư cho PHP.

## 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

PHP sở hữu 5 công ty con, 10 công ty liên kết - hoạt động trên các lĩnh vực vận tải, kho bãi, bốc xếp, lưu trữ hàng hoá, môi giới đại lý tư vấn...

#### Cơ cấu tổ chức

Hình thức sở hữu	Tên công ty	Tỷ lệ nắm giữ	Ngành nghề
<b>Công ty con</b>	Công ty TNHH MTV Cảng Hoàng Diệu Chùa Vẽ	100%	Bốc xếp hàng hoá
	CTCP Dịch vụ Kỹ thuật và Đào tạo Cảng Hải Phòng	90%	Sửa chữa máy móc, thiết bị
	Công ty TNHH MTV Trung tâm Y tế Cảng Hải Phòng	100%	Phòng khám đa khoa
	CTCP Đầu tư và Phát triển Cảng Đình Vũ	51%	Hỗ trợ vận tải
	CTCP Lai dắt và Vận tải Cảng Hải Phòng	60.3%	Hỗ trợ vận tải đường thủy
<b>Công ty liên kết</b>	Công ty TNHH Cảng quốc tế TIL Cảng Hải Phòng	51%	Hỗ trợ vận tải đường thủy
	Công ty TNHH Tiếp vận SITC - Đình Vũ	50%	Kho bãi, lưu giữ hàng hoá
	CTCP HPH Logistics	38.8%	Dịch vụ vận tải
	CTCP Vận tải Container Đông Đô - Cảng Hải Phòng	32.2%	Vận tải hàng hoá đường bộ
	CTCP Logistics Cảng Sài Gòn	20%	Môi giới, đại lý tư vấn
	CTCP Đầu tư và thương mại hàng hải Hải Phòng	27.6%	Xây dựng dân dụng
	CTCP Đầu tư phát triển dịch vụ Cảng Hải Phòng	30.5%	Kinh doanh BĐS
	CTCP Vinalines Đông Bắc	25%	Dịch vụ vận tải
	Công ty TNHH KM Cargo Services Hải Phòng	36%	Kho bãi, lưu giữ hàng hoá
Công ty TNHH Smart Logistics Services	28.8%	Kho bãi, lưu giữ hàng hoá	

Nguồn: PHP

## 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

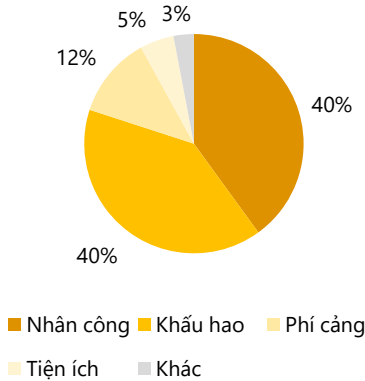
Số 328 Võ Văn Kiệt, Phường  
Cầu Ông Lãnh, TP Hồ Chí Minh

## B. TỔNG QUAN NGÀNH CẢNG BIỂN

### Chuỗi giá trị ngành dịch vụ cảng



**Cơ cấu chi phí**



**Cơ cấu doanh thu**



### I. Tổng quan

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 cấu, 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 cấu 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

## CÔNG TY CỔ PHẦN CHỨNG KHOÁN HẢI PHÒNG

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 dắt 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.

## II. Ngành cảng biển Việt Nam

### 1. Quy hoạch tổng thể cảng biển Việt Nam

#### KẾ HOẠCH VỀ CẢNG BIỂN

Quy hoạch tổng thể cảng biển Việt Nam được phân chia theo vị trí và chức năng thành 5 nhóm cảng biển phát triển cho từng giai đoạn tiếp theo.

##### Phân loại nhóm cảng biển

 <b>NHÓM CẢNG BIỂN SỐ 1</b>	<b>1</b> Quảng Ninh <b>2</b> Hải Phòng <b>3</b> Thái Bình <b>4</b> Nam Định <b>5</b> Ninh Bình
 <b>NHÓM CẢNG BIỂN SỐ 2</b>	<b>1</b> Thanh Hóa <b>2</b> Nghệ An <b>3</b> Hà Tĩnh <b>4</b> Quảng Bình <b>5</b> Quảng Trị <b>6</b> Thừa Thiên Huế
 <b>NHÓM CẢNG BIỂN SỐ 3</b>	<b>1</b> Đà Nẵng và huyện đảo Hoàng Sa <b>2</b> Quảng Nam <b>3</b> Quảng Ngãi <b>4</b> Bình Định <b>5</b> Phú Yên <b>6</b> Khánh Hòa và huyện đảo Trường Sa <b>7</b> Ninh Thuận <b>8</b> Bình Thuận
 <b>NHÓM CẢNG BIỂN SỐ 4</b>	<b>1</b> Bình Dương <b>2</b> Đồng Nai <b>3</b> TP. Hồ Chí Minh <b>4</b> Long An <b>5</b> Bà Rịa - Vũng Tàu
 <b>NHÓM CẢNG BIỂN SỐ 5</b>	<b>1</b> Đồng Tháp <b>2</b> An Giang <b>3</b> Kiên Giang <b>4</b> Cần Thơ <b>5</b> Tiền Giang <b>6</b> Hậu Giang <b>7</b> Vĩnh Long <b>8</b> Bến Tre <b>9</b> Trà Vinh <b>10</b> Sóc Trăng <b>11</b> Bạc Liêu <b>12</b> Cà Mau



Nguồn: Haseco tổng hợp

Quyết định 140/QĐ-TTg ngày 16/1/2025 phê duyệt Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050. Theo đó, phân loại theo vị trí, hệ thống cảng biển Việt Nam được phân loại theo 5 nhóm: Nhóm 1 - Trung tâm cảng biển miền Bắc; Nhóm 2 - Bắc Trung Bộ; Nhóm 3 - Duyên hải Nam Trung Bộ; Nhóm 4 - Đông Nam Bộ; Nhóm 5 - Đồng bằng sông Cửu Long.

## 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

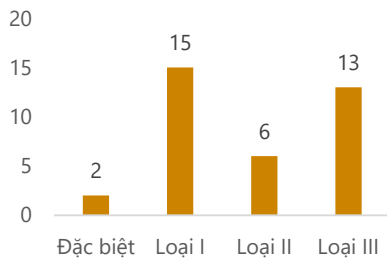
Số 328 Võ Văn Kiệt, Phường  
Cầu Ông Lãnh, TP. Hồ Chí Minh

## Định hướng phát triển nhóm cảng biển

Nhóm cảng biển	Định hướng đến 2030	Định hướng đến 2050
Nhóm 1	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 367 triệu tấn hàng hoá (15 triệu TEU hàng container)</li> <li>➢ 164,000 hành khách</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ Hoàn thành cảng Lạch Huyện, Cái Lân</li> <li>➢ Di dời các cảng trên sông Cấm</li> </ul>
Nhóm 2	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 255 triệu tấn hàng hoá (1 triệu TEU hàng container)</li> <li>➢ 204,000 hành khách</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ Phát triển Nghi Sơn - Đồng Hới, Vũng Áng, Sơn Dương - Hòn La</li> </ul>
Nhóm 3	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 181 triệu tấn hàng hoá (2.5 triệu TEU hàng container)</li> <li>➢ 2 triệu hành khách</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ Phát triển cảng Liên Chiểu (Đà Nẵng) và cảng trung chuyển tại Vân Phong (Khánh Hoà)</li> </ul>
Nhóm 4	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 540 triệu tấn hàng hoá (28 triệu TEU hàng container)</li> <li>➢ 1.8 triệu hành khách</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ Phát triển Cái Mép Hạ, Cần Giờ</li> <li>➢ Các cảng trên sông Sài Gòn được di dời</li> </ul>
Nhóm 5	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 80 triệu tấn hàng hoá (0.8 triệu TEU hàng container)</li> <li>➢ 6.2 triệu hành khách</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ Thành lập cảng cửa ngõ quốc tế tại Đồng bằng sông Cửu Long</li> </ul>

Nguồn: Quyết định 140/QĐ-TTg ngày 16/1/2025

Phân loại cảng biển theo quy mô



Nguồn: VIMC

Ngoài việc phân chia theo khu vực địa lý, hệ thống cảng biển Việt Nam còn được phân loại theo quy mô và tầm quan trọng theo Luật Hàng hải và các Quy hoạch cảng biển quốc gia, có thể phân thành 4 loại:

### (1) Cảng biển đặc biệt

Đây là cấp độ cao nhất trong hệ thống cảng biển Việt Nam. Hiện Việt Nam có 2 cảng biển đặc biệt, đó là cảng biển Hải Phòng và cảng biển Bà Rịa - Vũng Tàu - cửa ngõ hàng hải quốc tế miền Bắc và miền Nam.

### (2) Cảng biển loại I

Nhóm cảng biển có vai trò trung tâm của một vùng kinh tế, quy mô lớn, khả năng tiếp nhận tàu quốc tế nhưng ảnh hưởng chủ yếu trong phạm vi vùng. Điển hình có thể kể đến như cảng biển Quảng Ninh, Thanh Hoá hay Đà Nẵng.

### (3) Cảng biển loại II

Thường tiếp nhận tàu nhỏ và trung bình, phục vụ chủ yếu một tỉnh hoặc địa phương. Trong đó, hàng hoá chủ yếu là hàng rời và hàng tổng hợp. Ví dụ: cảng biển Quảng Bình, Ninh Thuận, Bạc Liêu.

### (4) Cảng biển loại III

Đây là nhóm cảng chuyên dùng, phục vụ chủ yếu cho hoạt động của các doanh nghiệp, bao gồm cơ sở hạ tầng cầu cảng, vùng nước, kho bãi. Một số cảng có thể kể đến như cảng biển Thái Bình, Bình Dương, Trà Vinh.

**2. Các hãng tàu lớn trên thế giới hoạt động tại Việt Nam**

Việt Nam hiện là quốc gia đứng thứ ba trong ASEAN về sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển cũng như quy mô các tuyến vận tải biển quốc tế, chỉ sau Singapore và Malaysia. Năng lực tiếp nhận tàu của hệ thống cảng biển đã được cải thiện đáng kể trong những năm gần đây, với cảng Lạch Huyện có thể đón tàu container lên tới 132,000 DWT và cụm cảng Cái Mép - Thị Vải tiếp nhận tàu container khoảng 214,000 DWT, thuộc nhóm cảng có khả năng đón tàu lớn hàng đầu thế giới.

Hiện thị trường vận tải biển Việt Nam có sự hiện diện của hơn 40 hãng tàu quốc tế, đảm nhận trên 90% khối lượng hàng hóa xuất nhập khẩu của cả nước. Trong đó có nhiều tên tuổi hàng đầu thế giới như Evergreen, MSC, Hapag-Lloyd, Maersk, CMA CGM và COSCO. Cùng với xu hướng toàn cầu hóa, ngành vận tải biển đang chứng kiến quá trình tập trung hóa ngày càng rõ nét, khi thị phần dần được nắm giữ bởi các hãng tàu quy mô lớn nhờ lợi thế về đội tàu, mạng lưới tuyến vận tải và năng lực khai thác vượt trội.

**Các hãng tàu lớn và các cảng được làm hàng**

Cảng/Hãng tàu	Maersk	CMA CGM	Cosco	ONE	Evergreen
Tân Vũ	x	x		x	x
VIP Green	x	x			x
HICT	x	x	x	x	x
Nam Hải Đình Vũ	x	x	x		x
Nam Đình Vũ		x		x	
PTSC Đình Vũ			x	x	
VIMC Đình Vũ				x	
Nam Hải				x	
Hải An				x	
Lạch Huyện	x	x	x	x	x
Gemalink	x	x	x	x	x
CMIT	x	x	x	x	x
TCIT	x	x	x	x	x

Nguồn: Haseco tổng hợp

**CÔNG TY CỔ PHẦN CHỨNG KHOÁN HẢI PHÒNG**

Trụ sở chính:

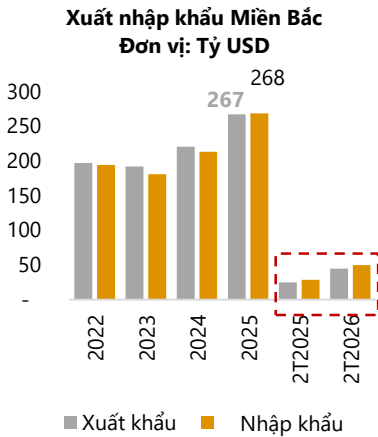
Số 7 Lô 28A đường Lê Hồng Phong,  
Phường Gia Viên, TP.Hải Phòng

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



Nguồn: Tổng cục hải quan

### III. Ngành cảng biển Hải Phòng

Tổng kim ngạch xuất nhập khẩu Việt Nam năm 2025 ước đạt 920 tỷ USD (+16.9% 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. Trong đó, Hải Phòng chính là động lực tăng trưởng chính cho khu vực cảng miền Bắc.

Cụm cảng Hải Phòng hiện đứng thứ 2 Việt Nam về quy mô, chỉ sau Cái Mép - Thị Vải và là trung tâm cảng lớn nhất miền Bắc. Hệ thống cảng tại đây được chia thành 2 nhóm: khu vực sông Cấm và khu vực Lạch Huyện. Trong đó, khu vực sông Cấm chủ yếu phục vụ tàu feeder 2,500 TEU cho các tuyến Nội Á, cảng nước sâu Lạch Huyện đón tàu mẹ 13,000 TEU phục vụ tuyến Châu Âu, Châu Mỹ.

Khu vực sông Cấm lại được phân tách thành thượng nguồn và hạ nguồn bởi cầu Bạch Đằng. Các cảng ở thượng nguồn có mức độ cạnh tranh tương đối lớn, thể hiện qua hiệu suất và mức giá xếp dỡ thấp hơn đáng kể so với hạ nguồn. Sự phân hoá này là phần lớn do đặc điểm địa lý của khu vực thượng nguồn, có độ sâu mớn nước thấp, chỉ khoảng 6-7m, so với 9m của khu vực hạ nguồn và 14-16m của các bến cảng ở Lạch Huyện. Bên cạnh đó, sự xuất hiện của cầu Bạch Đằng từ năm 2018 càng làm rõ hơn sự phân hoá này, khi với tĩnh không 48m, chỉ những tàu có trọng tải dưới 12,000 DWT mới có thể lưu thông qua khu vực này thay vì 20,000 DWT như trước kia. Đối với khu vực lưu vực sông Cấm, sự cạnh tranh giữa các cảng ở đây không quá căng thẳng, các cảng này vẫn duy trì được mức giá dịch vụ ở mức cao, thậm chí là ngang mức giá trần của Bộ GTVT. Nguyên nhân là do các cảng hạ nguồn sông Cấm (1) có lợi thế vị trí địa lý thuận lợi; (2) không cạnh tranh về giá mà tập trung cạnh tranh với các chiến lược như M&A hoặc tạo mối quan hệ thân thiết với hãng tàu.

Cục diện tại cảng Hải Phòng đã thay đổi khi cảng nước sâu Lạch Huyện đi vào hoạt động. Trước đây, phần lớn hàng hóa xuất nhập khẩu từ khu vực Hải Phòng đi các thị trường xa như châu Âu và Bắc Mỹ phải trung chuyển qua các cảng trung tâm như Singapore, Hong Kong hoặc Đài Loan trước khi được vận chuyển bằng tàu mẹ đến điểm cuối. Mô hình này không chỉ kéo dài thời gian vận chuyển mà còn làm phát sinh thêm chi phí bốc xếp và trung chuyển khoảng 150-200 USD/TEU. Sự xuất hiện của Lạch Huyện đã tạo ra bước ngoặt lớn khi cho phép một phần hàng hóa được xếp trực tiếp lên các tàu mẹ ngay tại Hải Phòng để khai thác các tuyến xuyên Thái Bình Dương và châu Âu. Nhờ đó, doanh nghiệp xuất nhập khẩu có thể rút ngắn thời gian vận chuyển và chi phí logistics.

## 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

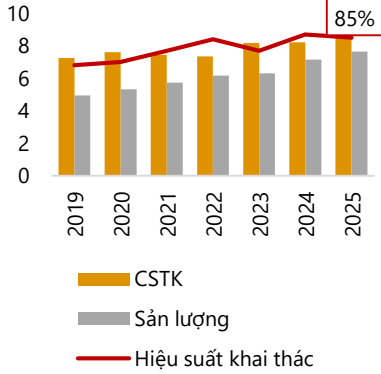
Chi nhánh Hà Nội

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

Chi nhánh TP. Hồ Chí Minh

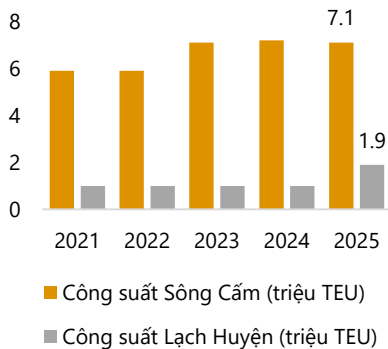
Số 328 Võ Văn Kiệt, Phường  
Cầu Ông Lãnh, TP Hồ Chí Minh

**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

## 1. Hàng container

Sản lượng container thông qua cảng biển Hải Phòng năm 2025 ước đạt 7.65 triệu TEU (+7.7% CAGR 2019–2025), với nhu cầu vận chuyển hàng hóa 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.

## 2. Hàng rời

Giai đoạn từ 2018 tới nay, nhu cầu hàng rời tại Hải Phòng có xu hướng dịch chuyển sang khu vực Quảng Ninh. Nguyên nhân là kể từ năm 2017, Hải Phòng triển khai thu phí sử dụng công trình kết cấu hạ tầng cảng biển với mức thu 50 nghìn đồng/tấn đối với mặt hàng rời. Mức thu khiến cho chi phí xếp dỡ tại cảng Hải Phòng cao lên khoảng 50-60% đối với mặt hàng rời tạm nhập tái xuất, điều này dẫn đến hệ quả là các chủ hàng rời đã chuyển sang các cảng ở Quảng Ninh, nơi không thu phí hạ tầng cảng biển cũng như có kinh nghiệm chuyên về khai thác hàng rời.

Như chúng tôi đã phân tích ở trên, khu vực thượng nguồn sông Cấm là khu vực có sự cạnh tranh rất cao. Chính vì vậy, các cảng ở khu vực này đều đã dần chuyển dịch công năng sang làm hàng rời thay vì hàng container như trước kia, khiến cho giá dịch vụ xếp dỡ hàng rời liên tục giảm trong những năm trở lại đây. Đặc biệt, với việc cảng Hoàng Diệu - cảng hàng rời có quy mô lớn nhất đã di dời trong năm 2025, sự cạnh tranh giữa các cảng hàng rời dự kiến sẽ trở nên căng thẳng hơn nữa để tranh giành "miếng bánh" thị phần được để lại.

## C. HOẠT ĐỘNG KINH DOANH CỦA PHP

### I. Hệ thống cảng biển

PHP hiện nắm giữ thị phần thông quan container lớn nhất tại cụm cảng Hải Phòng - cụm cảng lớn thứ 2 tại Việt Nam với vị trí thuận lợi để đi vào khu vực phía Bắc. Cụ thể, PHP sở hữu 5 cảng bao gồm Hoàng Diệu, Chùa Vẽ (nằm tại thượng nguồn sông Cấm); Tân Vũ, Đình Vũ (nằm tại hạ nguồn sông Cấm) - các cảng này có vị trí nằm sâu hơn trong sông Cấm so với các cảng cạnh tranh tại cả thượng nguồn, hạ nguồn và Bến 3,4 Lạch Huyện (cảng nước sâu nằm ngoài khơi, thuộc huyện đảo Cát Hải, đóng vai trò là luồng hàng hải chính dẫn tàu lớn từ vịnh Bắc Bộ vào). Các cảng của PHP chủ yếu phục vụ các tuyến vận tải nội Á và trung chuyển sang Mỹ, Châu Âu.

#### Hệ thống cảng biển của PHP



Nguồn: PHP

Cảng biển	Chiều dài cầu bến (m)	Cở tàu tiếp nhận (nghìn tấn)	Công suất thiết kế/năm	Mặt hàng
Hoàng Diệu	1385	22	10 triệu tấn	Hàng rời
Chùa Vẽ	848	10	0.5 triệu TEU	Container, hàng rời
Đình Vũ	425	22	0.6 triệu TEU	Container
Tân Vũ	980	22	1 triệu TEU	Container, RORO
Bến 3,4 Lạch Huyện	750	160	1.1 triệu TEU	Container

Nguồn: PHP

## 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

## Cảng Hoàng Diệu



Nguồn: PHP

## 1. Cảng Hoàng Diệu

Cảng Hoàng Diệu là bến cảng lâu đời nhất của Hải Phòng và được xem là biểu tượng lịch sử của “thành phố Cảng”. Cảng được người Pháp xây dựng từ năm 1874 trên khu vực bến Ninh Hải ven sông Cấm nhằm hình thành trung tâm quân sự và thương mại lớn tại miền Bắc. Tuy nhiên, từ sau năm 2010, vai trò của Cảng Hoàng Diệu suy giảm do hạn chế luồng lạch, tính không cầu thấp và xu hướng dịch chuyển sang các cảng nước sâu như Lạch Huyện. Cảng dần chuyển sang tiếp nhận tàu nhỏ và hàng rời giá trị thấp. Theo quy hoạch của Chính phủ và TP Hải Phòng, toàn bộ khu bến đang được di dời để phục vụ dự án cầu Nguyễn Trãi, chỉnh trang đô thị ven sông Cấm và phát triển trung tâm hành chính mới Bắc Sông Cấm.

## 2. Cảng Chùa Vẽ

Cảng Chùa Vẽ nằm ở thượng lưu sông Cấm, được đầu tư bằng nguồn vốn ODA Nhật Bản và từng được xem là một trong những cảng container hiện đại nhất miền Bắc. Cảng sở hữu 5 cầu bến với tổng chiều dài khoảng 848m cùng diện tích khai thác khoảng 236,000 m<sup>2</sup>, bao gồm 180,000 m<sup>2</sup> bãi container và hơn 3,300 m<sup>2</sup> kho hàng. Bên cạnh hoạt động cốt lõi là khai thác container, cảng còn mở rộng sang nhiều nhóm hàng rời như ô tô, sắt thép, thiết bị công nghiệp và đặc biệt là hàng siêu trường siêu trọng phục vụ các dự án trọng điểm quốc gia.

## Cảng Chùa Vẽ



Nguồn: PHP

Tuy nhiên, sau khi cầu Bạch Đằng đi vào hoạt động, vị thế địa lý của Chùa Vẽ suy giảm đáng kể do hạn chế tính không, khiến cảng chủ yếu chỉ còn phục vụ các tuyến tàu nội địa như Vosco, Vinafco hay GLS. Hiện công suất khai thác thực tế chỉ đạt khoảng 50-55%. Trong bối cảnh dư cung cảng container và cạnh tranh gay gắt tại Hải Phòng, Chùa Vẽ chủ yếu khai thác container nội địa với mức cước thấp, do đó đóng góp doanh thu không còn chiếm tỷ trọng lớn trong hệ thống cảng của PHP.

## 3. Cảng Tân Vũ

Nhờ vị trí gần cửa biển hơn so với các cảng nằm sâu trong nội đô, Tân Vũ sở hữu lợi thế đáng kể về điều kiện luồng lạch, rút ngắn thời gian hàng hải và tăng khả năng kết nối với hệ thống hạ tầng trọng điểm như cao tốc Hà Nội - Hải Phòng, cầu Tân Vũ - Lạch Huyện cùng cụm khu công nghiệp lớn tại Hải Phòng, Hải Dương và Bắc Ninh. Cảng hiện trực tiếp vận hành 5 cầu bến với tổng chiều dài khoảng 980 m, diện tích bãi khai thác hơn 32 ha và công suất thiết kế đạt khoảng 1 triệu TEU mỗi năm. Ngoài hệ thống kho hàng rộng 7,200 m<sup>2</sup>, cảng còn có khu bãi container lạnh với sức chứa từ 800-1,000 thùng container. Bên cạnh mảng container truyền thống, Tân Vũ còn giữ vai trò là cảng RORO nhập khẩu ô tô lớn nhất khu vực Hải Phòng. Đây cũng là một trong số ít khu vực cảng biển tại Việt Nam được phép tiếp nhận ô tô nguyên chiếc dưới 16 chỗ, cùng với Cái Lân, Nghi Sơn, Đà Nẵng và Bà Rịa - Vũng Tàu.

## Cảng Tân Vũ



Nguồn: PHP

## 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

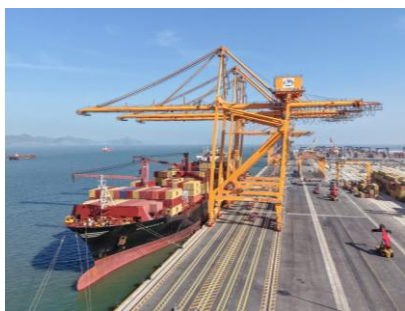
Số 328 Võ Văn Kiệt, Phường  
Cầu Ông Lãnh, TP Hồ Chí Minh

**Cảng Đình Vũ**

*Nguồn: PHP*

#### 4. Cảng Đình Vũ

Cảng Đình Vũ nằm trên bán đảo Đình Vũ, nằm gần cửa biển nên có lợi thế lớn về độ sâu luồng và khả năng tiếp nhận tàu trọng tải lớn hơn so với các cảng đầu nguồn khu vực sông Cấm. Khu vực này tập trung nhiều doanh nghiệp khai thác cảng lớn như CTCP Gemadept (GMD), CTCP Container Việt Nam (VSC), CTCP Cảng Đình Vũ (DVP) cùng hệ thống cảng của CTCP Cảng Hải Phòng (PHP). Nhờ hưởng lợi từ tăng trưởng FDI tại miền Bắc, sản lượng container qua khu vực Đình Vũ tăng mạnh trong nhiều năm qua, đặc biệt ở các nhóm hàng điện tử, máy móc, linh kiện và ô tô nhập khẩu. Cảng sở hữu công suất khai thác hơn 600,000 TEU mỗi năm, đi kèm hệ thống kho bãi quy mô lớn với diện tích lưu chứa hàng hóa khoảng 290,000 m<sup>2</sup> cùng kho CFS rộng 3,600 m<sup>2</sup>, đáp ứng nhu cầu lưu trữ và khai thác container của khu vực Hải Phòng và các tỉnh công nghiệp phía Bắc.

**Bến 3,4 Lạch Huyện**

*Nguồn: PHP*

#### 5. Bến 3,4 Lạch Huyện

Năm 2019, Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định 1323/QĐ-TTg phê duyệt chủ trương đầu tư dự án xây dựng bến container quốc tế số 3 và 4 thuộc Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng. Dự án triển khai từ năm 2021 và hoạt động trong năm 2025. Tọa lạc tại khu bến Lạch Huyện (huyện Cát Hải, Hải Phòng), đây là khu cảng nước sâu trọng điểm duy nhất của miền Bắc có khả năng tiếp nhận tàu container trọng tải lớn khai thác trực tiếp các tuyến châu Âu và Mỹ mà không cần trung chuyển qua các hub như Singapore hay Hong Kong.

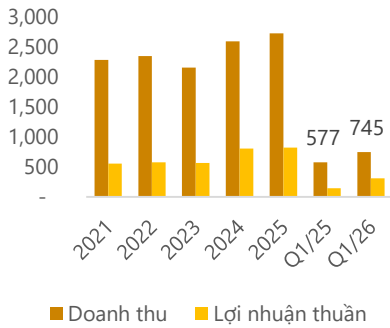
Dự án bao gồm hai bến cảng với tổng chiều dài cầu bến khoảng 750 m, có thể tiếp nhận tàu container tới 100,000 DWT (~8,000 TEU), công suất thiết kế khoảng 1.1 triệu TEU mỗi năm. Tổng vốn đầu tư ước tính trên 6,900 tỷ đồng, bao gồm hạ tầng cầu cảng, bãi container, hệ thống thiết bị xếp dỡ hiện đại và hạ tầng logistics đồng bộ. CTCP Cảng Hải Phòng (PHP) là chủ đầu tư dự án, đồng thời nhận được sự hỗ trợ quan trọng từ Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (VIMC) trong quá trình hoàn thiện thủ tục đầu tư cũng như kết nối với các hãng tàu quốc tế.

Cảng biển	Lạch Huyện 1,2	Lạch Huyện 3,4	Lạch Huyện 5,6	Lạch Huyện 7,8
Vận hành	Q2/2018	Q2/2025	Q1/2025	Dự kiến 2028
Chủ đầu tư	SNP (51%), MOL (17.5%), Itochu (15%), Wan Hai (16.5%)	PHP (51%), TIL (MSC) (49%)	Hateco, APMT (Maersk)	SNP & CMA CGM
Vốn đầu tư (tỷ đồng)	7,579	6,946	8,951	~12,793
Khả năng đón tàu	50,000 DWT đầy tải, 145,000 DWT giảm tải	100,000 DWT	200,000 DWT	200,000 DWT
Cỡ tàu (TEU)	12,000	8,000	18,000	18,000
Số bến	2	2	2	2
Chiều dài (m)	750	750	900	900
CSTK (triệu TEU)	1.2	1.1	1.1	1.9

**CÔNG TY CỔ PHẦN CHỨNG KHOÁN HẢI PHÒNG**
*Nguồn: Haseco tổng hợp*

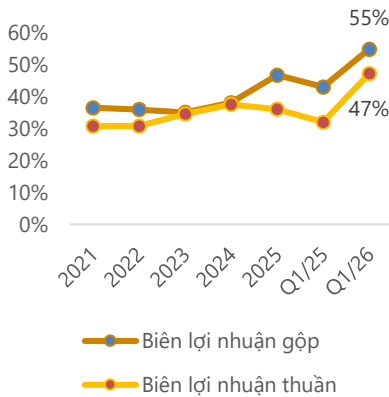
## II. Kết quả kinh doanh

**Kết quả kinh doanh**



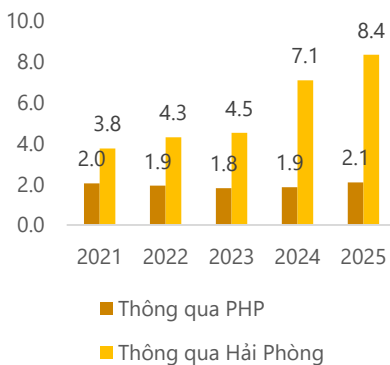
Nguồn: PHP

**Biên lợi nhuận**



Nguồn: PHP

**Sản lượng container (triệu TEU)**



Nguồn: PHP, cảng Hải Phòng

Năm 2025, PHP ghi nhận kết quả kinh doanh tích cực với doanh thu đạt 2,730 tỷ đồng (+5% YoY), lợi nhuận sau thuế của cổ đông công ty mẹ đạt 823 tỷ đồng - mức lợi nhuận cao nhất lịch sử doanh nghiệp. Doanh thu tăng trưởng thấp đến từ hiệu ứng “cannibalize” - khi cảng Đình Vũ ghi nhận sự suy giảm doanh thu trong bối cảnh cạnh tranh gia tăng và xu hướng dịch chuyển luồng hàng sang các cảng nước sâu, bù trừ tác động tích cực từ sản lượng đóng góp mới của Lạch Huyện 3,4. Tuy nhiên, nhờ tăng giá dịch vụ tại các cảng sông (PHP đã chủ động điều chỉnh tăng khoảng 10% giá dịch vụ bốc dỡ tại một số cảng từ Q4/2025, riêng cảng Đình Vũ thực hiện điều chỉnh từ đầu 2026 theo nghị quyết doanh nghiệp) và tiết giảm chi phí SG&A, biên lợi nhuận gộp doanh nghiệp đạt mức cao nhất lịch sử lên 46.1%, giúp lợi nhuận thuần cao kỷ lục.

Về diễn biến sản lượng, cảng Hải Phòng ghi nhận lượng hàng hoá thông qua hệ thống đạt 43 triệu tấn (+9% YoY), trong đó sản lượng container vượt 2.1 triệu TEU (+14% YoY) - trở thành cảng đầu tiên tại miền Bắc đạt kết quả này. Điều này là nhờ nỗ lực mở rộng công suất và cảng nước sâu Lạch Huyện 3,4 bắt đầu đóng góp sản lượng kể từ Q2/2025 với công suất đạt khoảng 20% công suất thiết kế, tương đương với 252,000 TEU và đóng góp lợi nhuận trên 40 tỷ đồng. Hiện tại, khoảng 90% sản lượng hàng hoá thông qua Lạch Huyện 3,4 là các tuyến vận tải đi Châu Âu, Châu Mỹ.

Trong năm 2026, PHP lên kế hoạch doanh thu khoảng 3,495 tỷ đồng và lợi nhuận trước thuế đạt 1,520 tỷ đồng, tương ứng tăng 28% và 21% so với thực hiện năm 2025. Doanh nghiệp cũng đặt mục tiêu sản lượng hàng hóa thông qua đạt 57.34 triệu tấn, với gần 3 triệu TEU container. Nếu hoàn thành kế hoạch này, PHP sẽ thiết lập mức doanh thu và lợi nhuận cao nhất kể từ khi hoạt động. Đối với Lạch Huyện 3,4, PHP đặt kế hoạch sản lượng 700,000 TEU và có thể đạt tới 800,000 TEU trong kịch bản tích cực, tương đương gấp 2.7 lần so với 2025. Doanh thu từ Lạch Huyện 3,4 dự kiến đạt 1,600 tỷ đồng. Ban lãnh đạo tự tin khả năng hoàn thành mục tiêu nhờ mối quan hệ hợp tác chiến lược với MSC - hãng tàu lớn nhất thế giới.

Trong quý 1/2026, PHP ghi nhận kết quả kinh doanh ấn tượng với doanh thu đạt 745 tỷ đồng (+29% YoY), lợi nhuận thuần đạt 351 tỷ đồng (+90% YoY), biên lợi nhuận gộp tiếp tục vượt đỉnh lịch sử đạt 55%. Động lực chính đến từ 2 yếu tố (1) Tăng giá cước theo quy định; (2) Sản lượng bùng nổ từ Lạch Huyện 3,4. Haseco cho rằng, với đà kinh doanh hiện tại, PHP hoàn toàn có thể đạt mục tiêu kinh doanh 2026 đã đề ra.

Về tình hình tài chính, PHP có sức khỏe tài chính lành mạnh khi sở hữu lượng tiền và đầu tư tài chính ngắn hạn dồi dào, lên tới 1,918 tỷ đồng, chiếm 62% tài sản ngắn hạn. Trong khi đó, cơ cấu nguồn vốn khá an toàn khi cơ cấu nợ chỉ chiếm khoảng 28% nguồn vốn, trong đó chủ yếu là nợ vay dài hạn và không có vay nợ ngắn hạn. Haseco cho rằng PHP không có rủi ro về mặt dòng tiền và nghĩa vụ nợ tài chính.

## 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 doanh nghiệp

### I. Động lực tăng trưởng chính đến từ Lạch Huyện 3,4

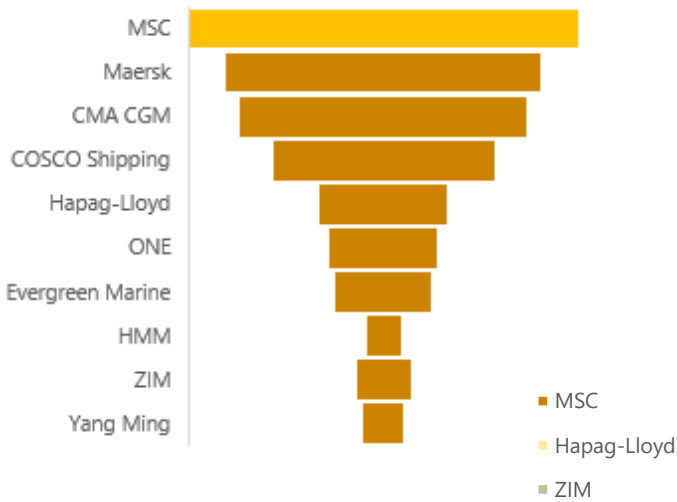
Haseco cho rằng, Lạch Huyện 3&4 chính là bệ đỡ tăng trưởng cho PHP, đặc biệt trong bối cảnh di dời cảng Hoàng Diệu và các cảng Đình Vũ, Tân Vũ gần như không còn dư địa tăng trưởng do đã hoạt động quá công suất.

#### (1) Hậu thuẫn từ MSC - Hãng tàu container lớn nhất thế giới

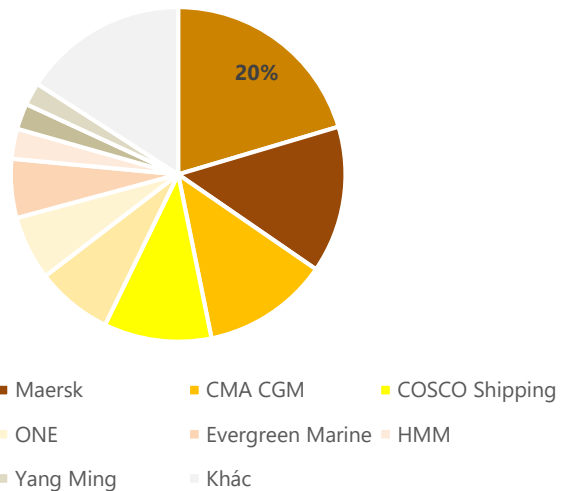
Mediterranean Shipping Company (MSC) hiện là hãng tàu container số một toàn cầu và đang nở rộng khoảng cách với các đối thủ. Theo Alphaliner, năm 2025 MSC trở thành hãng tàu đầu tiên trong lịch sử vượt mốc 7 triệu TEU sức chở, tương đương khoảng 21% tổng công suất container toàn cầu. Đội tàu MSC hiện đạt khoảng 955-980 tàu container, cao nhất thế giới và bỏ xa Maersk ở vị trí thứ hai hơn 2.4 triệu TEU công suất. Đáng chú ý, MSC không chỉ giữ vị trí số một về quy mô mà còn là hãng tàu tăng trưởng nhanh nhất ngành. Giai đoạn 2010-2025, MSC đã gia tăng gần 10% thị phần vận tải container toàn cầu trong khi nhiều hãng tàu lớn khác như Maersk hay COSCO ghi nhận xu hướng giảm thị phần.

Không chỉ sở hữu đội tàu lớn nhất thế giới, MSC còn vận hành một trong những mạng lưới vận tải biển rộng nhất toàn cầu. Hãng hiện khai thác hơn 230 tuyến dịch vụ quốc tế, kết nối khoảng 500 cảng biển trên thế giới và vận chuyển khoảng 23 triệu TEU hàng hóa mỗi năm. Quy mô này giúp MSC có khả năng điều phối sản lượng hàng hóa giữa các khu vực và chủ động mở tuyến mới tại các cảng chiến lược.

Đội tàu của 10 hãng tàu container lớn nhất 2025

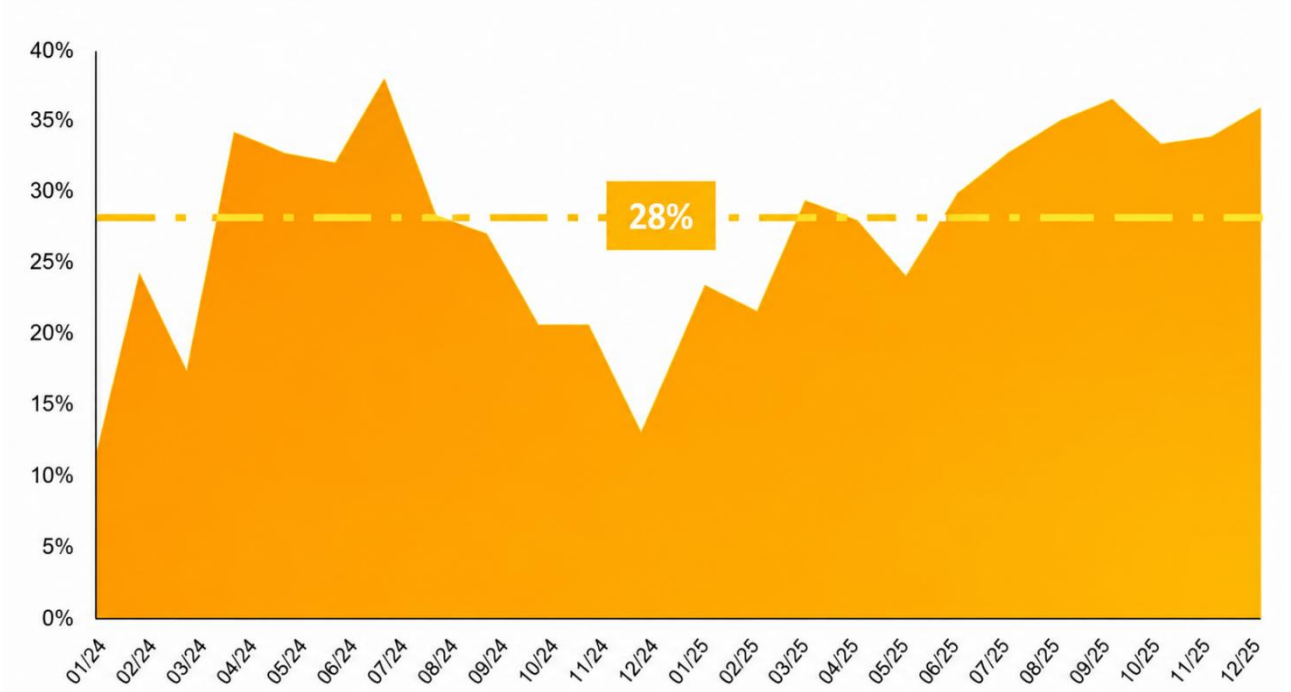


Thị phần vận tải container 2025



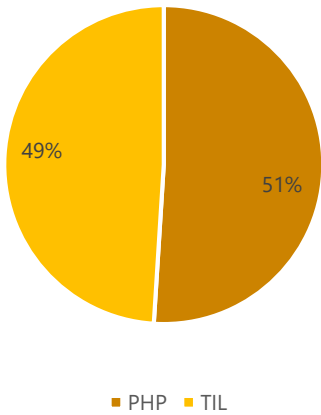
Nguồn: Alphaliner

## Số tàu MSC/Tổng số tàu đến Lạch Huyện



Nguồn: Cảng vụ Hải Phòng, Haseco tổng hợp

### Cơ cấu cổ đông Lạch Huyện 3,4



Nguồn: PHP

Vì vậy, Lạch Huyện 3,4 sẽ được hưởng lợi từ đối tác MSC nhờ lượng tàu ổn định khi TIL (công ty con khai thác cảng do MSC nắm giữ 70% cổ phần) đang nắm giữ 49% vốn đầu tư ở Lạch Huyện 3,4. Hiện TIL nằm trong nhóm những nhà khai thác cảng container lớn nhất thế giới với hiện diện tại 31 quốc gia và sở hữu danh mục cảng trải rộng khắp châu Âu, Mỹ, châu Phi, Trung Đông và châu Á. Đáng chú ý, TIL đang hiện diện tại 9 trong số 30 cảng container lớn nhất thế giới như Singapore, Rotterdam, Antwerp, Busan, Long Beach hay Newark. Trong hơn 15 năm qua, tốc độ tăng trưởng sản lượng bình quân của TIL đạt trên 9%/năm, cao hơn đáng kể so với mức trung bình khoảng 4% của ngành cảng biển toàn cầu.

Haseco ước tính, số tàu MSC chiếm phần lớn tổng số tàu đến cụm cảng Lạch Huyện trong giai đoạn 2024-2025 (~28%), cho thấy lượng tàu đến lớn, ổn định và dự kiến ngày càng nhiều sau khi MSC mở rộng các tuyến nội Á, Châu Âu và Châu Mỹ. Với mô hình liên doanh giữa PHP và TIL, tỷ lệ lấp đầy sẽ nhanh chóng vượt mức công suất thiết kế khi MSC vừa đóng vai trò là cổ đông, vừa là khách hàng tiềm năng lớn của cảng.

### (2) Giá cước cao giúp cải thiện doanh thu và biên lợi nhuận

Theo Quyết định 810/QĐ-BGTVT của Bộ Xây dựng về khung giá dịch vụ bốc dỡ container tại cảng biển Việt Nam, mức giá áp dụng tại hai cụm cảng nước sâu trọng điểm là Lạch Huyện và Cái Mép - Thị Vải

## 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

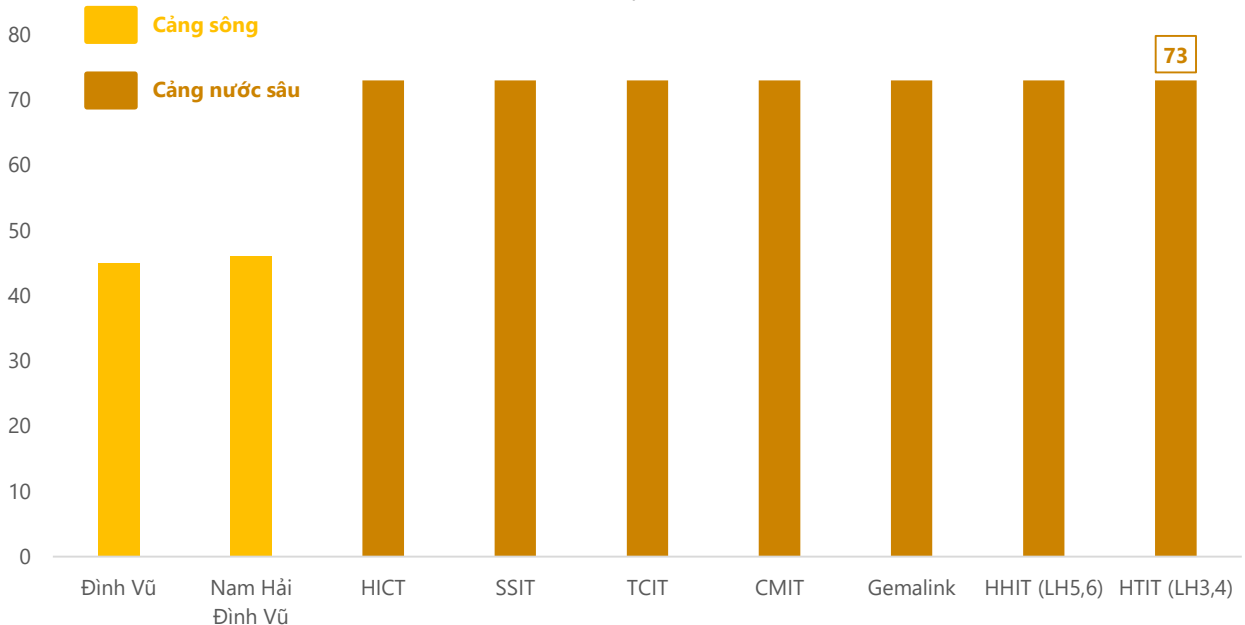
Chi nhánh TP. Hồ Chí Minh

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

sẽ được điều chỉnh tăng khoảng 10% kể từ ngày 01/02/2026. Theo khung giá mới, phí bốc dỡ đối với container hàng nhập khẩu, xuất khẩu và tạm nhập tái xuất được quy định ở mức 63-73 USD/container 20 feet, 94-107 USD/container 40 feet và 103-119 USD/container trên 40 feet. Đối với container quá cảnh và trung chuyển, mức giá tương ứng là 37-44 USD, 56-64 USD và 62-72 USD/container. Động thái này cho thấy các cảng nước sâu đang bước vào một chu kỳ tăng giá dịch vụ mới, tạo dư địa nâng doanh thu bình quân trên mỗi TEU và cải thiện biên lợi nhuận trong dài hạn.

Bên cạnh đó, tại phân khúc cảng sông, PHP cũng đã triển khai lộ trình tăng giá dịch vụ bốc dỡ khoảng 10% tại một số cảng từ quý IV/2025, trong khi cảng Đình Vũ bắt đầu áp dụng mức giá mới từ đầu năm 2026 theo nghị quyết của doanh nghiệp. Việc đồng thời điều chỉnh giá tại cảng nước sâu và cảng sông cho thấy động lực tăng trưởng doanh thu của PHP không chỉ đến từ chính sách giá cấp ngành mà còn được hỗ trợ bởi chiến lược quản lý giá chủ động của doanh nghiệp. Nhờ đó, doanh thu bình quân trên mỗi đơn vị hàng hóa thông qua được kỳ vọng tiếp tục cải thiện, qua đó hỗ trợ tăng trưởng lợi nhuận trên toàn hệ thống cảng trong các năm tới.

**Giá bốc dỡ container 20ft tại cảng sông và cảng nước sâu từ 1/2/2026**  
Đơn vị: USD



Nguồn: Bộ Xây dựng, Haseco tổng hợp

Với công suất năm 2026 dự kiến đạt 700,000-800,000 TEU và triển vọng giá khai thác tại cảng tích cực, Haseco cho rằng, Lạch Huyện 3,4 hoàn toàn có thể đạt mức doanh thu hơn 1,600 tỷ trong 2026. Chúng tôi dự phóng lợi nhuận thuần của Lạch Huyện 3,4 có thể đạt hơn 350 tỷ và mang lại cho PHP khoảng 180 tỷ lợi nhuận thông qua công ty liên doanh, liên kết.

## 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

### **(3) Rủi ro cạnh tranh gia tăng tại khu vực Hải Phòng**

Cạnh tranh tại khu vực cảng Hải Phòng duy trì ở mức cao do gia tăng nguồn cung, chúng tôi nhận thấy có 3 đối thủ chính:

#### **❖ Lạch Huyện 5,6**

Lạch Huyện 5,6 được xem là đối thủ cạnh tranh trực tiếp nhất của Lạch Huyện 3,4 khi cả hai dự án đều đi vào khai thác từ 2025, cùng hoạt động tại khu bến cảng nước sâu Lạch Huyện và cùng hướng tới nhóm khách hàng là các hãng tàu quốc tế khai thác tuyến xuyên Thái Bình Dương và châu Âu. Bến 5,6 được phát triển bởi Hateco và APM Terminals (APMT) - công ty khai thác cảng thuộc tập đoàn Maersk. Với thị phần khoảng 14% công suất container toàn cầu và đội tàu hơn 4.5 triệu TEU, Maersk hiện là hãng tàu lớn thứ hai thế giới chỉ sau MSC. Sự hậu thuẫn của Maersk giúp Lạch Huyện 5,6 có lợi thế đáng kể trong việc thu hút nguồn hàng và các tuyến tàu quốc tế, tương tự lợi thế mà PHP nhận được từ MSC tại Lạch Huyện 3,4.

Một lợi thế khác của Lạch Huyện 5,6 là quy mô kỹ thuật vượt trội so với Lạch Huyện 3,4. Dự án được thiết kế với chiều dài cầu cảng khoảng 900 m và khả năng tiếp nhận tàu container đến 200,000 DWT, tương đương các tàu sức chở trên 18,000 TEU. Trong khi đó, Lạch Huyện 3,4 có chiều dài cầu bến khoảng 750 m và được thiết kế cho tàu khoảng 100,000 DWT, tương đương 8,000 TEU. Trong bối cảnh xu hướng toàn cầu đang dịch chuyển sang các tàu container kích thước lớn nhằm tối ưu chi phí vận tải, lợi thế về khả năng tiếp nhận tàu siêu lớn có thể giúp Lạch Huyện 5,6 thu hút thêm các tuyến dịch vụ quốc tế trong dài hạn. Tuy nhiên, yếu tố này chưa tạo ra áp lực quá lớn trong giai đoạn đầu bởi phần lớn tuyến tàu đến miền Bắc Việt Nam hiện vẫn sử dụng tàu trong phân khúc dưới 12,000 TEU.

#### **❖ Lạch Huyện 7,8**

Lạch Huyện 7,8 có thể trở thành thách thức lớn đối với PHP trong giai đoạn sau năm 2028. Dự án này do Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn (SNP) phát triển cùng CMA CGM - hãng tàu lớn thứ ba thế giới với thị phần khoảng 12% công suất container toàn cầu. Lạch Huyện 7,8 còn có quy mô vượt trội khi được thiết kế công suất khoảng 1.9 triệu TEU/năm, cao hơn đáng kể so với mức 1.1-1.5 triệu TEU của Lạch Huyện 3,4. Đây sẽ là bến cảng có quy mô lớn nhất tại khu vực Lạch Huyện khi hoàn thành.

Ngoài sự hỗ trợ từ CMA CGM, SNP cũng là một lợi thế cạnh tranh rất lớn. Hiện nay, SNP là doanh nghiệp khai thác cảng container lớn nhất Việt Nam, kiểm soát hơn 50% thị phần container cả nước và sở hữu mạng lưới ICD, depot cùng hệ thống logistics phủ rộng trên toàn quốc. Nhờ đó, Lạch Huyện 7,8 có khả năng tiếp cận nguồn hàng nội địa lớn ngay từ khi đưa vào vận hành. Sự kết hợp giữa CMA CGM và SNP tạo ra mô hình tương tự MSC - TIL tại Lạch Huyện 3,4, nhưng với lợi thế bổ sung là hệ sinh thái logistics nội địa mạnh hơn. Do vậy, đây được xem là dự án có khả năng tạo áp lực cạnh tranh đáng kể nhất đối với PHP trong trung và dài 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

## ❖ Nam Đình Vũ 3

Nam Đình Vũ giai đoạn 3 của Gemadept là dự án có tính chất khác biệt so với Lạch Huyện 3,4 do không thuộc nhóm cảng nước sâu. Cảng nằm tại khu vực Đình Vũ và chủ yếu phục vụ tàu feeder hoặc các tuyến nội Á với khả năng tiếp nhận tàu khoảng 48,000-60,000 DWT. Vì vậy, Nam Đình Vũ 3 khó cạnh tranh trực tiếp với Lạch Huyện 3,4 trong phân khúc tàu mẹ quốc tế hay các tuyến đi thẳng châu Âu và Mỹ. Tuy nhiên, đây vẫn là đối thủ đáng chú ý do Gemadept sở hữu hệ sinh thái logistics và quan hệ lâu năm với nhiều hãng tàu quốc tế. Nam Đình Vũ 3 có thể thu hút một phần hàng hóa nội Á, hàng trung chuyển và hàng feeder vốn đang được khai thác tại Tân Vũ hoặc các cảng khác của PHP. Điều này tạo áp lực nhất định lên sản lượng của nhóm cảng sông thuộc PHP.

## II. Phát triển dự án cảng tại KCN Bạch Đằng

Năm 2026, PHP dự kiến đầu tư 640 tỷ đồng để góp vốn lần đầu thành lập pháp nhân triển khai dự án cảng biển tại KCN Bạch Đằng, đánh dấu bước đi chiến lược nhằm mở rộng hệ sinh thái cảng và logistics ra ngoài khu vực Hải Phòng truyền thống. Dự án tọa lạc tại KCN Bạch Đằng thuộc khu vực Đầm Nhà Mạc, thị xã Quảng Yên (Quảng Ninh) - một trong những trung tâm công nghiệp và thu hút FDI phát triển nhanh nhất miền Bắc hiện nay, nằm gần cao tốc Hải Phòng - Hạ Long và các khu công nghiệp quy mô lớn như Sông Khoai, Bắc Tiền Phong, Nam Tiền Phong và DEEP C. Theo phương án nghiên cứu, dự án có tổng vốn đầu tư khoảng 4,200 tỷ đồng, bao gồm 3 bến cảng với tổng chiều dài cầu cảng khoảng 900 m, khả năng tiếp nhận tàu từ 20,000-55,000 DWT và công suất thiết kế khoảng 700,000 TEU mỗi năm. PHP dự kiến trình cấp có thẩm quyền phê duyệt chủ trương đầu tư trong năm 2026 và kỳ vọng đưa bến đầu tiên vào khai thác từ cuối năm 2027. Mặc dù quy mô chưa thể so sánh với Lạch Huyện 3,4, dự án Bạch Đằng mang ý nghĩa chiến lược khi giúp PHP mở rộng hiện diện sang khu vực Quảng Ninh, tiếp cận trực tiếp nguồn hàng từ các khu công nghiệp mới thay vì phụ thuộc hoàn toàn vào khu vực Hải Phòng. Đồng thời, mô hình cảng gắn với khu công nghiệp và logistics cũng phù hợp với xu hướng phát triển của các nhà khai thác cảng hàng đầu hiện nay, qua đó tạo thêm nguồn hàng ổn định. Trong bối cảnh Lạch Huyện 3,4 được kỳ vọng sẽ trở thành động lực lợi nhuận chủ lực giai đoạn 2026-2030, dự án KCN Bạch Đằng có thể được xem là nền tảng cho chu kỳ đầu tư và mở rộng mới sau khi các bến cảng nước sâu tại Lạch Huyện đi vào vận hành ổn định và dần lấp đầy công suất.

## 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

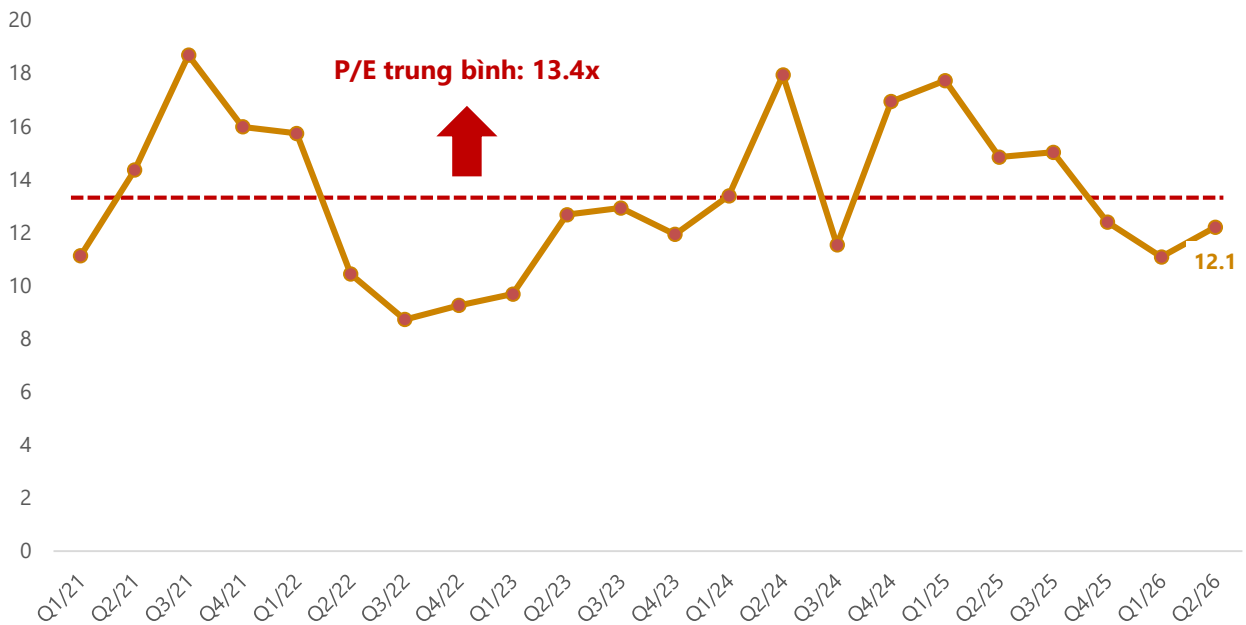
Số 328 Võ Văn Kiệt, Phường  
Cầu Ông Lãnh, TP Hồ Chí Minh

## E. ĐỊNH GIÁ VÀ QUAN ĐIỂM ĐẦU TƯ

Động lực tăng trưởng chính của PHP trong năm 2026 chủ yếu đến từ Lạch Huyện 3,4 nhờ gia tăng tỷ lệ lấp đầy và giá dịch vụ cảng nước sâu duy trì cao hơn so với nhóm cảng sông. Haseco dự phóng doanh thu và lợi nhuận sau thuế công ty mẹ năm 2026 đạt 3,500 tỷ đồng (+28.2% YoY) và 1,253 tỷ đồng (+52.2% YoY). Với mức lợi nhuận dự phóng như trên, PHP hiện đang giao dịch quanh P/E forward 9.6x, thấp hơn nhiều so với các doanh nghiệp khai thác cảng hiện nay như SGP (12.2x), GMD (17.9x) hay VSC (26.1x).

Chúng tôi sử dụng phương pháp định giá P/E, lấy mốc P/E trung bình lịch sử 5 năm gần nhất làm mốc tham chiếu ~13.4x. Mức định giá này tương đối hợp lý và vẫn thấp hơn so với các doanh nghiệp cảng biển cùng ngành. Từ đó, Haseco khuyến nghị **mua** cổ phiếu PHP với giá mục tiêu trong 2026 là **51,300 VND/cổ phiếu (upside 39.4% so với giá đóng cửa ngày 08/06/2026)**.

Lịch sử định giá P/E



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



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

Báo cáo kết quả kinh doanh	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026F
Doanh số thuần	2,031	2,285	2,350	2,156	2,595	2,730	3,500
Giá vốn hàng bán	(1,302)	(1,451)	(1,504)	(1,401)	(1,605)	(1,454)	(1,575)
Lãi gộp	729	834	845	756	990	1,277	1,925
Thu nhập tài chính	162	183	193	217	151	103	115
Chi phí tài chính	(30)	(12)	(18)	(9)	(19)	(43)	(102)
Lãi/(lỗ) từ công ty liên doanh	28	49	69	78	81	108	260
Chi phí bán hàng	-	-	-	-	-	(0)	-
Chi phí quản lý doanh nghiệp	(189)	(181)	(215)	(216)	(253)	(294)	(377)
Lãi/(lỗ) từ hoạt động kinh doanh	699	872	874	825	950	1,150	1,822
Thu nhập khác, ròng	1	(5)	17	90	250	107	8
Lãi/(lỗ) ròng trước thuế	700	868	891	915	1,200	1,257	1,829
Chi phí thuế thu nhập doanh nghiệp	(135)	(165)	(167)	(170)	(225)	(273)	(397)
Lãi/(lỗ) thuần sau thuế	564	703	724	745	975	984	1,433
Lợi ích của cổ đông thiểu số	118	146	148	178	168	161	180
LNST cổ đông công ty mẹ	447	557	576	567	807	823	1,253

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  
Website: 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