

Số: 72/2026/BC-VIMCĐV

Hải phòng, ngày 20 tháng 03 năm 2026

## **BÁO CÁO**

### **Kết quả thực hiện sản xuất kinh doanh năm 2025 và Kế hoạch sản xuất kinh doanh năm 2026**

Kính gửi: Đại hội đồng cổ đông Công ty cổ phần Cảng VIMC Đình Vũ

## **I. ĐÁNH GIÁ MÔI TRƯỜNG BÊN NGOÀI**

### **1. Tình hình thị trường và khách hàng hiện tại**

#### **1.1 Đánh giá diễn biến thị trường trong năm**

Theo đánh giá của Cục Hàng hải Việt Nam, năm 2025 cho thấy tín hiệu tích cực với sự tăng trưởng mạnh mẽ của ngành vận tải hàng hóa qua cảng biển, phản ánh sự phục hồi của hoạt động xuất nhập khẩu và thương mại nội địa, sự phục hồi của thương mại toàn cầu, các hiệp định thương mại tự do. Đầu tư hạ tầng vào hệ thống cảng biển, kết nối giao thông và khả năng tăng phí xếp dỡ; Các chính sách, dòng vốn FDI, các hiệp định thương mại tự do (EVFTA, CPTPP) là những bộ phận quan trọng. Công tác cải cách hành chính và chuyển đổi số giúp doanh nghiệp hoạt động hiệu quả hơn.

Cơ hội giành cho các cảng lớn: Các cảng nước sâu như khu vực Hồ Chí Minh và Hải Phòng được kỳ vọng sẽ tiếp tục dẫn dắt thị trường nhờ năng lực cạnh tranh vượt trội. Sự phát triển của ngành hàng hải có cơ hội phát triển bền vững thông qua việc áp dụng các công nghệ xanh, giảm phát thải khí nhà kính và chuyển đổi số. Thống kê của Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam, trong năm 2025, tổng khối lượng hàng hóa thông qua cảng ước đạt 856,3 triệu tấn, tăng 4% so với năm 2024. Trong đó, hàng hóa container thông qua cảng ước đạt 31,9 triệu Teu, tăng 8% so với cùng kỳ.

Dự báo thị trường container khu vực hải phòng trong năm 2026, thị trường hàng container khu vực Hải Phòng duy trì tăng trưởng ổn định trên 8% so với năm 2025, bất chấp bối cảnh thương mại toàn cầu có nhiều biến động. Tổng sản lượng container qua hệ thống cảng Hải Phòng (bao gồm Lạch Huyện - Cát Hải, Đình Vũ, Chử Vẽ...) ước đạt khoảng 8,2 triệu TEU, chiếm 30% tổng lượng container cả nước.

Tuy nhiên, ngành vẫn đối mặt với các thách thức như dư cung công suất, cạnh tranh khu vực và biến động địa chính trị như tình hình, các yếu tố an ninh hàng hải

(tuyến Biển Đỏ, Trung Đông) khiến chi phí bảo hiểm và vận tải tăng, gây áp lực lên chuỗi cung ứng xuất nhập khẩu.

### ***1.2 Các tuyến vận tải và hãng tàu chủ lực***

Có khoảng 42 tuyến container quốc tế và nội Á hoạt động thường xuyên tại Hải Phòng, trong đó các tuyến chính gồm: Intra-Asia: Trung Quốc, Hàn Quốc, Nhật Bản, Malaysia, Singapore (chiếm 72% tổng sản lượng). Tuyến xa (Deep-sea): đi Mỹ và châu Âu qua Lạch Huyện (chiếm khoảng 10–12%, nhưng tăng nhanh). Các hãng tàu lớn hoạt động ổn định: ONE, Maersk, CMA CGM, Evergreen, SITC, COSCO, HMM. Xu hướng mới là tăng tàu feeder nhỏ kết nối trực tiếp với Lạch Huyện, giảm phụ thuộc trung chuyển qua Hồng Kông hoặc Kaohsiung.

- Các tuyến container quốc tế – nội Á hoạt động thường xuyên tại Hải Phòng.
- Các tuyến chủ lực:
  - + Hải Phòng – Busan – Incheon (Hàn Quốc): SITC, HMM, ONE, KMTTC.
  - + Hải Phòng – Shanghai/Ningbo (Trung Quốc): COSCO, OOCL, Zhonggu, ESL.
  - + Hải Phòng – Singapore – Port Klang – Laem Chabang: Maersk, CMA CGM, Evergreen, Wan Hai.
  - + Hải Phòng – Manila – Jakarta – Bangkok: RCL, Samudera, SeaLead.
  - + Tuyến xa (trực tiếp): một số hãng như Maersk, ONE, CMA CGM thử nghiệm chuyến Hải Phòng – Ấn Độ – Trung Đông – châu Âu, mở hướng phát triển dài hạn.

Năng lực khai thác container rỗng cải thiện rõ rệt nhờ sự tham gia của các depot vệ tinh và trung tâm logistics Đình Vũ – Cát Hải, giúp giảm thời gian chờ container rỗng trung bình từ 2,4 ngày xuống còn 1,3 ngày.

Hệ số sử dụng cầu bến trung bình đạt 75–80%, đảm bảo hiệu quả nhưng vẫn còn dư địa mở rộng trong giai đoạn 2026 - 2028.

### ***1.3 Xu hướng thị trường nổi bật năm 2025***

Dịch chuyển chuỗi cung ứng toàn cầu từ Trung Quốc sang Việt Nam, đặc biệt trong lĩnh vực linh kiện điện tử, khiến sản lượng xuất khẩu qua Hải Phòng tăng liên tục. Tự động hóa và số hóa logistics: Nhiều cảng áp dụng E-Port, hệ thống quản lý yard thông minh và khai báo điện tử 100%. Xu hướng “Cảng xanh”: như các cảng sử dụng, đầu tư thiết bị sử dụng điện, trạm sạc năng lượng tái tạo.

Mở rộng không gian logistics vùng ven: Các dự án trung tâm logistics tại Tiên Lãng, An Lão, và Thủy Nguyên giúp giảm áp lực khu vực Đình Vũ. Sự tham gia mạnh mẽ của doanh nghiệp logistics trong nước (VIMC, GMD, Tân Cảng,...) giúp tăng tính cạnh tranh, giảm chi phí trung chuyển.

Thị trường container Hải Phòng năm 2025 tiếp tục giữ vai trò đầu tàu khu vực miền Bắc, với xu hướng tăng trưởng bền vững, hiện đại hóa hạ tầng và mở rộng tuyến vận tải xa. Tuy nhiên, thị trường cũng đang bước vào giai đoạn chuyển đổi cấu trúc, đòi hỏi đầu tư mạnh mẽ hơn về logistics số, năng lực trung chuyển quốc tế và cảng nước sâu.

#### **1.4 Các khách hàng lớn**

Gần 40 hãng tàu vận chuyển hàng xuất nhập khẩu trên các tuyến Đông Nam Á, Đông Bắc Á, chủ yếu là cung cấp dịch vụ Feeder gom hàng cho các cảng trung chuyển ở Singapore, Malaysia, Kaohsiung, HongKong đi các tuyến xa như Châu Mỹ, Châu Âu là các thị trường xuất nhập khẩu chính của Việt Nam, như các hãng tàu lớn Cosco, Mearsk Line, MSC, Hapag Lloyd, SITC, ONE, ZIM, Wanhai, Evergreen, , .....

Khoảng 09 hãng tàu nội địa lớn đang hoạt động, đa số là vận chuyển hàng nội địa Bắc - Nam như hãng tàu VIMC, Vinafco, Vosco, GLS shipping, Gemadept, Hải An, Vsico, Viet Sun, Thilogi.

### **2. Đánh giá đối thủ cạnh tranh và dự báo các đối thủ tiềm tàng**

Hải Phòng hiện là cụm cảng lớn nhất miền Bắc, tổng sản lượng 2025 ước đạt khoảng 8,2 triệu TEU tăng 12% so với năm 2024. Từ năm 2025, khu vực này bước vào giai đoạn cạnh tranh mới giữa các cảng do hạ tầng các cảng Lạch Huyện giai đoạn 2-3 hoàn thiện và mở rộng. Các cảng khu vực Lạch Huyện đang cạnh tranh trực tiếp tuyến Mỹ và intra-Asia; CMA CGM, COSCO, OOCL, ONE đều mở thêm tuyến tại Lạch Huyện. Và một số tuyến của Maersk, ONE, Evergreen dịch từ khu vực Đình Vũ sang TC-HICT để khai thác tàu lớn. Các cảng tại đây sẽ đón tàu 14.000-16.000 TEU, có tuyến đi Mỹ, EU trực tiếp và nhiều tuyến tàu xuyên Thái Bình Dương và thậm chí cả các tuyến Nội Á.

Tại khu vực Đình Vũ - Cát Hải, các cảng có sự cạnh tranh gay gắt, thu hút các hãng tàu, khách hàng bằng nhiều phương thức khác nhau, mục tiêu đưa về khai thác tại cảng của mình bằng về các chính sách, ưu đãi dịch vụ,... tốt nhất đối với các hãng tàu, và luôn đề ra các chính sách mới để giữ khách hàng; Mặt khác luôn luôn thay đổi, cập nhật và đầu tư công nghệ tăng tự động hóa, áp dụng E-Port, cổng tự động, ứng dụng đặt xe lấy hàng,... để cải thiện năng suất, giao nhận hàng hóa.

Dự báo cạnh tranh năm 2025 và các năm tiếp theo: Năm 2025, tổng sản lượng 8,2 triệu teus, trong đó Cụm cảng Lạch Huyện đạt 2,3 triệu teus (29%) thị phần container thông qua Hải Phòng. Khu vực Đình Vũ giảm nhẹ thị phần, đạt 5,1 triệu teus (62%). Khu vực phía Hoàng Diệu – Chùa Vẽ còn 0,8 triệu teus ( 9%) (từng bước chuyển đổi công năng). Áp lực cạnh tranh trong khu vực Đình Vũ – Cát Hải ngày càng khốc liệt hơn cùng với đó là sự tăng trưởng của cảng khu vực Lạch Huyện giai đoạn 2,3 đang khiến nguồn hàng trung chuyển bị phân tán, các tuyến dịch vụ

trực tiếp xuyên Thái Bình Dương (TPX) vẫn chủ yếu tập trung và tăng trưởng tại khu vực này.

Năm 2026, tổng sản lượng dự kiến đạt 8,8 triệu teus, tăng 8% so với năm trước. Bến số 1,2 Tân cảng LH (1,4 triệu teus); bến số 3,4 của Cảng Hải Phòng HTIT (600.000 teus) và bến số 5,6 của Hateco (900.000 teus). Như vậy năm 2026 dự báo các cảng khu vực Lạch huyện chiếm tỉ trọng 33% (2,9 triệu teus); Các cảng tại khu vực Đình Vũ - Cát Hải chiếm tỉ trọng 58% ( 5,1 triệu teus), trong đó 03 bến tiếp theo của cảng Nam Đình Vũ đi vào hoạt động từ tháng 11.2025, dự kiến thu hút khoảng 900.000 teus. Có thể thấy rõ việc cạnh tranh, chia sẻ thị phần giữa các cảng khu vực Đình Vũ – Cát Hải khắc nghiệt hơn. Việc thu hút và giữ chân khách hàng, hãng tàu của các cảng diễn ra ngày càng quyết liệt. Cảng VIMC Đình Vũ sẽ phải nỗ lực, cố gắng thu hút và giữ chân khách hàng để đảm bảo hoàn thành các mục tiêu kế hoạch được giao.

### **3. Đánh giá điểm mạnh, điểm yếu, cơ hội, thách thức (SWOT)**

#### **3.1 Thuận lợi**

Cảng VIMC Đình Vũ có vị trí thuận lợi, nằm ở hạ nguồn sông Cấm, sát cửa biển, mớn nước sâu, vũng quay tàu rộng, có thể cho các tàu có trọng tải từ 20,000 DWT đến 40,000 DWT giảm tải cập bến. Mặt khác chi phí cho việc nạo vét trước bến thấp hơn so với các cảng phía thượng lưu do lượng bồi đắp ít hơn. Vị trí địa lý của Cảng thuận lợi giúp đón đầu xu hướng dịch chuyển nguồn hàng từ các cảng tại khu vực thượng lưu sông Cấm đổ về, do Cảng có khả năng tiếp nhận tàu lớn, tiết kiệm được chi phí nhiên liệu, thời gian di chuyển và giải phóng tàu cho khách hàng.

#### **3.2 Khó khăn**

Cảng VIMC Đình Vũ đã chính thức đi vào hoạt động được gần hai năm, với những khó khăn hiện tại, trong khi các cảng khác đã hoạt động cùng với lượng khách hàng, sản lượng hàng hóa và doanh thu ổn định. Các cảng khu vực Lạch Huyện đi vào hoạt động trong năm 2025 và dần ổn định; cảng Nam Đình Vũ đưa vào thêm 03 cầu từ tháng 11.2025 (vận hành 7 cầu cảng). Vì vậy, Cảng gặp khó khăn trong công tác tìm kiếm khách hàng mới và khách hàng tiềm năng.

Trang thiết bị xếp dỡ của Cảng đã được đầu tư, nhưng còn thiếu so với các Cảng trong khu vực. Vì vậy chúng ta cần đầu tư thêm một số trang thiết bị phù hợp để đáp ứng được các yêu cầu khắt khe từ phía hãng tàu.

#### **3.3 Cơ hội và thách thức.**

Nghị quyết 45 của Bộ Chính trị về xây dựng và phát triển TP Hải Phòng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 (NQ45) và điều chỉnh quy hoạch chung TP Hải Phòng đến năm 2040, tầm nhìn đến năm 2050 đều xác định phát triển TP Hải

Phòng với 3 trụ cột chiến lược là cảng biển, công nghiệp và du lịch thương mại. Hạ tầng giao thông Hải Phòng được đầu tư đồng bộ, hiện đại, góp phần thực hiện tốt vai trò là đầu mối giao thông quan trọng và cửa chính ra biển và kết nối giao thông, giao thương với các tỉnh phía Bắc, quốc tế thông qua tất cả các phương thức vận tải (đường bộ, đường thủy nội địa, đường sắt, đường biển, hàng không).. đóng vai trò đặc biệt quan trọng là cửa chính ra biển của các địa phương phía Bắc và hai hành lang kinh tế Việt Nam - Trung Quốc.

Nhu cầu vận chuyển hàng hóa thông qua cảng biển Hải Phòng không ngừng tăng trưởng thúc đẩy dịch vụ cảng biển, dịch vụ logistics phát triển. Tuy nhiên đến nay khu vực cảng biển Hải Phòng đã được đầu tư, khai thác 50 bến cảng, tốc độ tăng trưởng đối với hàng container bình quân 8%.

## II. KẾT QUẢ THỰC HIỆN CÁC CHỈ TIÊU SXKD

### 1. Kết quả thực hiện các chỉ tiêu SXKD năm 2025 về tài chính

#### 1.1 Kết quả sản xuất kinh doanh năm 2025

STT	Chỉ tiêu	ĐVT	Kế hoạch năm 2025	Thực hiện năm 2025	So sánh
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)=(5)/(4)
1	Sản lượng	Teu	165.800	192.668	116%
-	<i>Sản lượng container</i>	<i>Ng.Tấn</i>	2.321	2.697	116%
2	Tổng Doanh thu	Tr.đ	148.000	203.415	137%
2.1	<i>Doanh thu thuần dịch vụ</i>	<i>Tr.đ</i>	147.104	202.004	137%
2.2	<i>Doanh thu tài chính</i>	<i>Tr.đ</i>	846	1.365	161%
2.3	<i>Thu nhập khác</i>	<i>Tr.đ</i>	50	46	92%
3	Tổng Chi phí	Tr.đ	163.800	202.769	124%
3.1	<i>Chi phí giá vốn</i>	<i>Tr.đ</i>	115.929	148.143	128%
3.2	<i>Chi phí quản lý</i>	<i>Tr.đ</i>	13.711	15.076	110%
3.3	<i>Chi phí bán hàng</i>	<i>Tr.đ</i>	11.977	17.683	148%
3.3	<i>Chi phí tài chính</i>	<i>Tr.đ</i>	22.183	21.831	98%
3.4	<i>Chi phí tài chính</i>	<i>Tr.đ</i>			
3.5	<i>Chi phí khác</i>	<i>Tr.đ</i>		36	
4	<b>Lợi nhuận trước thuế</b>	<b>Tr.đ</b>	<b>-15.800</b>	<b>646</b>	<b>204%</b>
5	Ebitda	Tr.đ	27.429	43.183	157%
6	Lao động bình quân	Người	83,75	74,50	89%
6.1	Ban điều hành	Người	3,00	3,00	100%
6.2	Người lao động	Người	78,67	74,00	94%
-	<i>Số lao động gián tiếp</i>	<i>Người</i>	18,00	13,00	72%
-	<i>Số lao động trực tiếp</i>	<i>Người</i>	71,00	61,00	86%
7	Tổng quỹ lương	Tr.đồng	22.788	22.568	99%
7.1	<i>Quỹ tiền lương Ban Điều hành</i>	<i>Tr.đồng</i>	3.077	3.077	100%

7.2	Quỹ tiền lương người lao động	Tr.đồng	19.710	19.491	99%
8	Thu nhập người lao động	Tr.đ/ng/th	22,674	25,244	111%
9	Chỉ tiêu sản xuất				
9.1	Năng suất bình quân hàng cont/cầu/giờ	Moves/cầu/h	22	22	100%
9.2	Năng suất bình quân xếp dỡ hàng cont/tàu/giờ	Moves/tàu/h	330/15	330/15	

## **1.2 Đánh giá kết quả sản xuất kinh doanh năm 2025**

Trong năm 2025 Công ty gặp rất nhiều khó khăn về công tác tài chính, vốn hoạt động sản xuất kinh doanh và vốn đầu tư, năng lực sản xuất bị hạn chế do thiếu thiết bị sản xuất và thiếu cầu cảng khai thác. Tuy nhiên tập thể người lao động đã cố gắng nỗ lực hoàn thành vượt mức kế hoạch các chỉ tiêu chính:

+ Sản lượng đạt 192.668 teus, bằng 116% kế hoạch và tăng trưởng 25% so với thực hiện năm 2024.

+ Doanh thu dịch vụ đạt 202.004 triệu đồng, bằng 137% kế hoạch và tăng trưởng 54% so với thực hiện năm 2024.

+ Tổng chi phí cho hoạt động sản xuất kinh doanh đạt 202.769 triệu đồng, bằng 124% so với kế hoạch; tăng so với thực hiện năm 2024 là 28% do tăng sản lượng khai thác trong năm. Tuy nhiên chỉ tiêu tăng chi phí nhỏ hơn tỷ lệ tăng doanh thu.

+ Lợi nhuận cả năm 2025 lãi 646 triệu đồng, bằng 204% so với kế hoạch và bằng 202% so với thực hiện năm 2024.

+ Kết quả Ebitda là 43.183 triệu đồng, bằng 157% so với kế hoạch.

+ Thu nhập bình quân người lao động đạt 25,2 triệu đồng/người/tháng, bằng 117% so với kế hoạch và bằng 126% so với thực hiện năm 2024.

- Nguyên nhân khách quan:

+ Lượng hàng thông qua Cảng VIMC tương đối ổn định và có sự tăng trưởng.

+ Cơ sở hạ tầng của Cảng VIMC Đình Vũ cơ bản đã hoàn thiện, đáp ứng được yêu cầu của sản xuất.

- Nguyên nhân chủ quan:

+ Được sự quan tâm giúp đỡ của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam, Công ty cổ phần Vận tải Container VIMC, Công ty cổ phần Cảng Hải Phòng và các cổ đông, sự hợp tác chặt chẽ từ các hãng tàu, các chủ hàng.

+ Sự đoàn kết, nhất trí và quyết tâm của tập thể cán bộ công nhân viên Cảng VIMC Đình Vũ.

+ Ban Lãnh đạo công ty áp dụng triệt để chủ trương tiết giảm chi phí, nâng cao hiệu quả trong công tác sản xuất kinh doanh.

### ***1.3 Những tồn tại, khó khăn vướng mắc***

- Mặc dù sản lượng và doanh thu hoàn thành vượt mức so với kế hoạch năm 2025 nhưng trong quá trình sản xuất Công ty gặp rất nhiều khó khăn do thiếu về con người và thiếu thiết bị so với kế hoạch đề ra, cụ thể như sau:

+ Thiết bị thiếu trong quá trình sản xuất gồm: 01 cầu, 05 xe đầu kéo và 03 xe nâng. Để đáp ứng được yêu cầu về thời gian khai thác đối với các tàu nội địa, công ty phải thuê thêm xe nâng và xe đầu kéo. Ngoài ra, do hiện nay công ty chưa đầu tư (hoặc đi thuê) được 01 cầu STS nên chưa khai thác được các tàu có kích thước lớn hơn.

+ Hiện nay, theo dự án đầu tư xây dựng cảng Vinalines Đình Vũ bước 1, giai đoạn I còn gói thầu đầu 01 cầu STS chưa thực hiện, vốn đối ứng dùng cho đầu tư cầu cũng bị thiếu hụt. Công ty đã nhiều lần đề xuất bổ sung vốn để tiếp tục thực hiện gói thầu nhưng đến nay vẫn chưa được giải quyết.

+ Các tàu nội địa có lịch làm hàng thường không cố định dẫn đến việc trùng lịch khai thác. Do vậy phải chuyển tàu sang khai thác tại Cảng Tân Vũ dẫn đến tăng chi phí sản xuất đầu vào.

## **2. Kết quả thực hiện các chỉ tiêu SXKD năm 2025 về đầu tư**

### ***2.1 Hạng mục (các hạng mục dở dang từ các năm trước và các hạng mục trong năm)***

*a) Các hạng mục đầu tư xây dựng thuộc dự án ĐTXD Cảng Vinalines Đình Vũ (các hạng mục dở dang từ các năm trước và các hạng mục trong năm)*

- Tiếp tục thực hiện hợp đồng đối với các gói thầu chuyển tiếp từ năm 2024 thuộc bước 1 - Giai đoạn I Dự án ĐTXD Cảng Vinalines Đình Vũ bao gồm 03 gói thầu vắn 2.A9, 3.A1, 4.A1.

*b) Triển khai các gói thầu sử dụng nguồn vốn sản xuất kinh doanh:*

- Hệ thống xử lý nước thải
- Cung cấp và lắp đặt hệ thống điện bờ cung cấp điện cho tàu neo đậu tại cảng;
- Triển khai công trình Thi công sân vệ sinh, rửa container.
- Hoàn thành các thủ tục pháp lý về việc phối hợp khai thác, sử dụng chung một phần cầu cảng liền kề giữa Bến cảng VIMC Đình Vũ và Bến cảng Tân Vũ;
- Hoàn thành các thủ tục pháp lý cho phép bến cảng VIMC Đình Vũ tiếp nhận tàu 40.000DWT giảm tải cho hàng container.

### ***2.2 Tổng mức đầu tư và phân vốn đã giải ngân***

*a) Các hạng mục đầu tư xây dựng thuộc dự án ĐTXD Cảng Vinalines Đình Vũ*

- Tổng mức đầu tư: 1.490.569.787.000 đồng. Trong đó: bước 1 - giai đoạn I là 809.283.579.000 đồng, bước 2 - giai đoạn I là 681.286.208.000 đồng.

Giá trị giải ngân lũy kế của dự án (bước 1 - giai đoạn I) là: 450,559 tỷ đồng

*b) Triển khai các gói thầu sử dụng nguồn vốn sản xuất kinh doanh:*

- Công trình “Cung cấp, thi công lắp đặt các hạng mục xử lý, bảo vệ môi trường”: Tổng mức đầu tư: 1.852 triệu đồng; Giá trị giải ngân lũy kế: 1.752 triệu đồng.

- Cung cấp và lắp đặt hệ thống điện bờ cung cấp điện cho tàu neo đậu tại cảng: Tổng mức đầu tư: 1.000 triệu đồng; Giá trị giải ngân lũy kế: 941 triệu đồng.

- Công trình “Thi công sân vệ sinh, rửa container”: Tổng mức đầu tư: 950 triệu đồng; Giá trị giải ngân lũy kế: 283 triệu đồng.

**2.3 Khối lượng đã thực hiện, tỷ lệ hoàn thành kế hoạch năm**

*a) Các hạng mục đầu tư xây dựng thuộc dự án ĐTXD Cảng Vinalines Đình Vũ*

- Khối lượng thực hiện hoàn thành của dự án (bước 1 - giai đoạn I) trong năm 2025 là: 2,076 tỷ đồng;

- Tỷ lệ hoàn thành khối lượng thực hiện của dự án (bước 1 - giai đoạn I) so với kế hoạch thực hiện năm 2025 là: 4,7% (kế hoạch thực hiện năm 2025 là 44,386 tỷ đồng), trong đó gói thầu đầu tư 01 cầu giàn STS chưa thực hiện.

*b) Triển khai các gói thầu sử dụng nguồn vốn sản xuất kinh doanh:*

- Công trình “Cung cấp, thi công lắp đặt các hạng mục xử lý, bảo vệ môi trường”: Khối lượng thực hiện hoàn thành: 49 triệu đồng; Tỷ lệ hoàn thành so với kế hoạch 2025: 100% (kế hoạch thực hiện năm 2025 là 49 triệu đồng).

- Cung cấp và lắp đặt hệ thống điện bờ cung cấp điện cho tàu neo đậu tại cảng: Khối lượng thực hiện hoàn thành: 941 triệu đồng; Tỷ lệ hoàn thành so với kế hoạch 2025: 100% (kế hoạch thực hiện năm 2025 là 1.000 triệu đồng và giá trị ký kết hợp đồng giảm giá so với kế hoạch).

- Công trình “Thi công sân vệ sinh, rửa container”: Khối lượng thực hiện hoàn thành: 950 triệu đồng; Tỷ lệ hoàn thành so với kế hoạch 2025: 100% (kế hoạch thực hiện năm 2025 là 950 triệu đồng).

- Mua sắm thiết bị “Xe Forklift phục vụ khai thác cảng”: Khối lượng thực hiện hoàn thành: 0 đồng; Tỷ lệ hoàn thành so với kế hoạch 2025: 0% (kế hoạch thực hiện năm 2025 là 950 triệu đồng).



- Mua sắm thiết bị “Đầu tư 01 xe nâng ReachStacker”: Khối lượng thực hiện hoàn thành: 0 đồng; Tỷ lệ hoàn thành so với kế hoạch 2025: 0% (kế hoạch thực hiện năm 2025 là 6.000 triệu đồng).

- Mua sắm thiết bị “Đầu tư 01 trạm cân 100T phục vụ kiểm soát tải trọng hàng hóa qua Cảng”: Khối lượng thực hiện hoàn thành: 440 triệu đồng; Tỷ lệ hoàn thành so với kế hoạch 2025: 44% (kế hoạch thực hiện năm 2025 là 1.000 triệu đồng).

#### ***2.4 Những tồn tại, vướng mắc và giải pháp đã thực hiện để xử lý.***

*a) Các hạng mục đầu tư xây dựng thuộc dự án ĐTXD Cảng Vinalines Đình Vũ*

- Một số gói thầu xây lắp thuộc dự án bước 1 - giai đoạn I chưa hoàn thành quyết toán như gói thầu 1.B1 (Thi công san lấp), gói thầu số 2.B1 (Thi công cầu 1), gói thầu 2.B2 (Thi công đường bãi), gói thầu 2.B5 (Thi công nạo vét) do quy mô gói thầu nhiều chi tiết, có một số khối lượng phát sinh cần phải có hồ sơ bổ sung. Bên cạnh đó, nhà thầu thi công vẫn chưa tích cực thực hiện hoàn thành hồ sơ quyết toán gói thầu. Ban điều hành vẫn phối hợp với Ban QLDA tích cực đôn đốc, tổ chức họp làm việc với nhà thầu để đẩy nhanh tiến độ hoàn thành hồ sơ quyết toán gói thầu.

- Một số các gói thầu dịch vụ tư vấn thuộc dự án bước 1 - giai đoạn I chưa hoàn thành quyết toán do phụ thuộc vào việc hoàn thành quyết toán của các gói thầu xây lắp.

- Gói thầu 2.C2 “Lựa chọn nhà thầu cung cấp cầu giàn STS” thuộc dự án bước 1 - giai đoạn I chưa triển khai lựa chọn nhà thầu theo đúng kế hoạch năm 2025.

*b) Triển khai các gói thầu sử dụng nguồn vốn sản xuất kinh doanh:*

- Mua sắm Xe Forklift phục vụ khai thác cảng, Đầu tư 01 xe nâng ReachStacker, Đầu tư 01 trạm cân 100T chưa triển khai so với kế hoạch năm 2025 do cân đối lại hiệu quả đầu tư và nhu cầu sử dụng trong năm.

### **III. KẾ HOẠCH SẢN XUẤT KINH DOANH NĂM 2026**

#### **1. Mục tiêu hoạt động**

**1.1** Dự kiến sản lượng khai thác thông qua Cảng là **209.000 teus** trong năm 2026.

**1.2** Đầu tư thêm 01 cầu giàn STS (hoặc 01 cầu Liebherr) tăng năng lực bốc xếp container cầu bến.

**1.3** Các cổ đông góp vốn tăng năng lực đầu tư và sản xuất.

#### **2. Thị trường và khách hàng mục tiêu**

Khách hàng trọng tâm là các hãng tàu nội địa của công ty VIMC Shipping, Vinafco, GLS Shipping và các hãng tàu ngoại như: KTMC, NAMSUNG, DONGJIN, HEUNG A, SINOTRAN,... và các hãng tàu khác. Khai thác hàng container vận chuyển bằng sà lan chuyển tải, nội địa. dịch vụ đóng/rút sà lan, dịch vụ bãi nâng/hạ container, vận chuyển xuất tàu.

Tiếp tục duy trì bám sát, chăm sóc tốt khách hàng quan trọng của đơn vị là Hãng tàu YCK có cỡ tàu nhỏ, phù hợp với Cảng VIMC Đình Vũ. Do đó mục tiêu chiến lược của Cảng là lấy khách hàng là trung tâm, biết được các nhu cầu, mong muốn của khách hàng.

Trong ngắn hạn Cảng VIMC Đình Vũ sẽ tập trung vào các khách hàng, dịch vụ trọng tâm. Hợp tác liên kết khai thác cầu bến với các Cảng trong khu vực Đình Vũ.

### **3. Chỉ tiêu kế hoạch sản xuất kinh doanh**

#### ***3.1 Cơ sở, giả định xây dựng và các yếu tố trọng yếu ảnh hưởng đến kế hoạch SXKD:***

- Những giả định khách quan (ngoài tầm doanh nghiệp): quốc tế, vĩ mô, ngành, cơ chế chính sách

Kinh tế thế giới và thương mại toàn cầu, Dự báo tăng trưởng thương mại hàng hóa thế giới năm 2026 đạt 2,5–3,0% (WTO), thấp hơn giai đoạn 2017–2019 nhưng hồi phục so với 2023–2024. Xuất khẩu của châu Á vẫn là động lực chính, đặc biệt tuyến Đông Bắc Á – Bắc Mỹ – Châu Âu. Căng thẳng địa chính trị, Tình hình xung đột tại Biển Đỏ, eo biển Đài Loan, và quan hệ Mỹ–Trung có thể gây biến động tuyến vận tải biển, giá cước, và tái bố trí mạng lưới cảng. Một số hãng tàu có thể điều chỉnh tuyến Nội Á , ảnh hưởng đến lưu lượng qua Hải Phòng.

Chính sách giảm phát thải & IMO 2020/2050, Các hãng tàu buộc giảm phát thải CO<sub>2</sub>, chuyển sang tàu chạy LNG hoặc methanol. Điều này thúc đẩy cảng phải đầu tư cơ sở hạ tầng tiếp nhiên liệu xanh và thiết bị xếp dỡ tiết kiệm năng lượng.

Chuỗi cung ứng toàn cầu, Tiếp tục xu hướng chuyển dịch chuỗi sản xuất sang Đông Nam Á. Việt Nam hưởng lợi từ các tập đoàn FDI mở rộng sản xuất tại miền Bắc (Bắc Giang, Hải Phòng, Quảng Ninh). Tác động tích cực đến lượng container xuất khẩu (electronics, auto parts, solar). Tăng trưởng GDP Việt Nam Chính phủ dự kiến tăng trưởng GDP năm 2026 đạt 6,5–6,8%; khu vực công nghiệp – xây dựng và xuất khẩu tiếp tục dẫn dắt. Nhu cầu vận tải container tăng tương ứng 4–5%.

Đầu tư công và hạ tầng giao thông, Các dự án trọng điểm: cao tốc Quảng Ninh - Hải Phòng - Thái Bình, đường sắt Lạch Huyện – Yên Viên, mở rộng luồng vào Lạch Huyện giai đoạn 2. Đây là yếu tố then chốt nâng sức cạnh tranh cụm cảng Hải Phòng. Chính sách thu hút FDI và xuất khẩu, Các dự án mới của LG,

Foxconn, Goertek, VinFast, Yadea... sẽ kéo theo nhu cầu xuất nhập linh kiện, tăng lưu lượng container xuất đi Mỹ, Trung Quốc, và EU.

Việc các cụm cảng mở ra tăng công suất, thu hút một lượng lớn hàng hóa trong năm 2026, với khả năng tiếp nhận những tàu trọng tải lớn, dự kiến nguồn cung tăng mạnh (~28% (2,2 triệu teus/7,9 triệu teus năm 2025) so với công suất năm 2026) gồm tại cụm cảng nước sâu Lạch Huyện như Lạch Huyện 3-4 của PHP (800.000 TEU), Lạch Huyện 5-6 của Hateco (500.000 TEU), đến 2026 có Nam Đình Vũ GĐ 3 của GMD (tăng thêm 900.000 TEU). Thị phần bị giảm sút do đó các cụm cảng khu vực Đình Vũ sẽ chịu áp lực lớn và sự cạnh tranh gay gắt để giành giật thị phần và giữ vững khách hàng. Sẽ là một đối trọng lớn trong việc thu hút một lượng lớn hàng container trong khu vực Đình Vũ-Cát Hải, sẽ chịu áp lực cạnh tranh rất lớn và nhất là các cảng không có hợp tác với các hãng tàu.

Thiết bị xếp dỡ tuyến tiền phương thuê của đối tác, mặc dù được hỗ trợ từ đối tác cho thuê nhưng sự chủ động về trang thiết bị xếp dỡ tuyến tiền phương là không rõ ràng, đây cũng là một trong những yếu tố ảnh hưởng đến kế hoạch.

### 3.2 Các chỉ tiêu kế hoạch sản xuất kinh doanh chính:

STT	Chỉ tiêu	ĐVT	KH năm 2025	TH năm 2025	KH năm 2026	So sánh %TH 2025/KH 2025	So sánh %KH 2026/TH 2025
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
1	Sản lượng hàng container	Tấn	2.321.200	2.697.352	2.926.000	116%	108%
1.1	Sản lượng hàng container	Teu	165.800	192.668	209.000	116%	108%
1.2	Số lượt tàu vào cảng	Tàu	220	234	234	106%	100%
2	Tổng doanh thu	Tr.đ	148.000	203.415	209.068	137%	103%
2.1	Doanh thu bán hàng và cung cấp dịch vụ	Tr.đ	147.104	202.004	208.109	137%	103%
2.2	Doanh thu tài chính	Tr.đ	846	1.365	959	161%	70%
2.3	Thu nhập khác	Tr.đ	50	46	-	92%	
3	Tổng chi phí	Tr.đ	163.800	202.769	203.268	124%	100%
3.1	Giá vốn hàng bán	Tr.đ	115.929	148.143	152.478	128%	103%
3.2	Chi phí quản lý doanh nghiệp	Tr.đ	13.711	15.076	15.585	110%	103%
3.3	Chi phí bán hàng	Tr.đ	11.977	17.683	14.794	148%	84%
3.4	Chi phí hoạt động tài chính	Tr.đ	22.183	21.831	20.411	98%	93%
3.5	Chi phí khác	Tr.đ		36			
4	EBITDA	Tr.đ	27.429	43.183	47.570	157%	90%
5	Lợi nhuận trước thuế	Tr.đ	(15.800)	646	5.800	204%	237%
6	Chỉ tiêu lao động, tiền lương						
6.1	Lao động bình quân	Người	83,75	74,50	88,67	89%	119%
-	HDQT, Ban KS kiêm nhiệm	Người	2,00	2,00	2,00	100%	100%

-	Ban điều hành: TGD, PTGD, KTT	Người	3,00	3,00	3,00	100%	100%
-	Người lao động	Người	78,67	74,00	85,67	94%	116%
+	Số lao động gián tiếp	Người	18,00	13,00	18,00	72%	138%
+	Số lao động trực tiếp	Người	71,00	61,00	80,00	86%	131%
6.2	Tổng quỹ lương, thù lao	Tr.đ	23.255	23.036	25.347	99%	110%
-	Quỹ thù lao HĐQT, Ban KS kiêm nhiệm	Tr.đ	468	468	468	100%	100%
-	Quỹ tiền lương Ban Điều hành; PTGD, Kế toán trưởng	Tr.đ	3.077	3.077	3.385	100%	110%
-	Quỹ tiền lương người lao động	Tr.đ	19.710	19.491	21.494	99%	110%
-	Thu nhập B/q 1 CBCNV	Tr.đ/ người/ tháng	22,674	25,244	23,383	111%	93%
7	Chỉ tiêu sản xuất						
-	Năng suất bình quân XD hàng cont./cầu/giờ	Moves/ cầu/h	22	22	22	100%	100%
-	Năng suất bình quân xếp dỡ hàng cont/tàu/giờ	Moves/ tàu/h	330/15	330/15	330/15	100%	100%
-	Năng suất xếp dỡ bình quân hàng rời, hàng bách hóa	Tấn / ngày					

### 3.3 Thuyết minh chỉ tiêu kế hoạch sản xuất kinh doanh

#### 3.3.1 Chỉ tiêu về sản lượng:

STT	Tên tàu	Số chuyến/ tháng	Số chuyến/ tuần	Service	BQ chuyến (teu)	Dự kiến 2026 (teus)
1	VIMC	12	3.5		900	120.000
2	YCK	12	3		600	89.000
3	Sà lan					
	<b>Total</b>	<b>24</b>	<b>6.5</b>			<b>209.000</b>

#### 3.3.2 Chỉ tiêu về doanh thu:

STT	Nội dung	Đơn giá (Bình quân tạm tính)	Cộng (Triệu đồng)
1	Dịch vụ bốc xếp		88.688
2	Dịch vụ nâng hạ		107.048
3	Doanh thu khác		12.373

4	Doanh thu tài chính		959
	<b>Tổng cộng</b>		<b>209.068</b>

### 3.3.3 Chỉ tiêu về chi phí:

Chỉ tiêu	Chỉ tiêu	ĐVT	KH năm 2026	Chi chú
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
	<b>TỔNG CHI PHÍ (1+2+3)</b>	Tr.đ	<b>203.268</b>	
<b>1</b>	<b>Chi phí hoạt động SXKD (1.1 + 1.2 + 1.3)</b>	Tr.đ	<b>182.858</b>	
<b>1.1</b>	<b>Giá vốn hàng bán</b>	Tr.đ	<b>152.478</b>	
-	Chi phí nhiên liệu	Tr.đ	3.362	
-	Chi phí vật liệu, công cụ	Tr.đ	3.335	
-	Khấu hao TSCĐ	Tr.đ	20.633	
+) )	<i>Khấu hao cầu bến, bãi</i>	Tr.đ	<i>11.651</i>	
+) )	<i>Khấu hao phương tiện thiết bị</i>	Tr.đ	<i>2.620</i>	
-	Chi phí nhân viên trực tiếp	Tr.đ	21.452	
+) )	<i>Chi phí tiền lương</i>	Tr.đ	<i>17.513</i>	
+) )	<i>Chi phí BHXH BHYT, BHTN, BHTNBNN, KPCĐ trích theo lương</i>	Tr.đ	<i>3.153</i>	
+) )	<i>Chi phí ăn cho nhân viên trực tiếp</i>	Tr.đ	<i>379</i>	
+) )	<i>Chi khác cho nhân viên trực tiếp</i>	Tr.đ	<i>407</i>	
-	Chi phí sửa chữa cơ sở hạ tầng (cầu, bến, bãi, kho)	Tr.đ	5.694	
-	Chi phí sửa chữa phương tiện thiết bị	Tr.đ	2.323	
+) )	<i>Chi phí sửa chữa thiết bị xe nâng</i>	Tr.đ	<i>1.651</i>	
+) )	<i>Chi phí sửa chữa thiết bị ô tô đầu kéo</i>	Tr.đ	<i>672</i>	
-	Chi phí dịch vụ thuê ngoài	Tr.đ	54.657	
+) )	<i>Chi phí thuê ngoài phương tiện thiết bị</i>	Tr.đ	<i>47.997</i>	
+) )	<i>Chi phí thuê nhân công</i>	Tr.đ	<i>6.660</i>	
-	Chi phí khác	Tr.đ	41.023	
<b>1.2</b>	<b>Chi phí quản lý doanh nghiệp</b>	Tr.đ	<b>15.585</b>	
-	Chi phí nhân viên	Tr.đ	7.344	
+) )	<i>Chi phí tiền lương, thù lao khối quản lý và nhân viên gián tiếp</i>	Tr.đ	<i>6.342</i>	
+) )	<i>Chi phí BHXH BHYT, BHTN, BHTNBNN, KPCĐ trích theo lương</i>	Tr.đ	<i>521</i>	
+) )	<i>Chi phí ăn cho nhân viên trực tiếp</i>	Tr.đ	<i>414</i>	

+) <i>Chi khác cho khối quản lý và nhân viên gián tiếp</i>	Tr.đ	67	
- Khấu hao TSCĐ	Tr.đ	726	
- Chi phí công tác phí	Tr.đ	456	
- Chi phí hội nghị, tiếp khách	Tr.đ	1.040	
- Chi phí khác	Tr.đ	6.019	
<b>1.3 Chi phí bán hàng</b>	Tr.đ	<b>14.794</b>	
- Chi phí nhân viên	Tr.đ	1.138	
+) <i>Chi phí tiền lương, thù lao cho nhân viên bán hàng</i>	Tr.đ	1.024	
+) <i>Chi phí BHXH BHYT, BHTN, BHTNBNN, KPCĐ trích theo lương</i>	Tr.đ	95	
+) <i>Chi phí ăn cho nhân viên bán hàng</i>	Tr.đ		
+) <i>Chi khác cho nhân viên bán hàng</i>	Tr.đ	18	
- Chi phí hoa hồng	Tr.đ	11.508	
- Chi phí dịch vụ mua ngoài khác	Tr.đ	2.034	
- Chi phí bằng tiền khác	Tr.đ	114	
<b>2 Chi phí hoạt động tài chính</b>	Tr.đ	<b>20.411</b>	
- Chi phí lãi vay	Tr.đ	20.411	
<b>3 Chi phí khác</b>	Tr.đ		

#### **4. Kế hoạch đầu tư 2026**

##### **4.1 Hạng mục thuộc dự án ĐTXD cảng Vinalines Đình Vũ**

###### **4.1.1 Kế hoạch triển khai:**

- Tiếp tục thực hiện các gói thầu chuyển tiếp từ năm 2025 thuộc dự án bước 1 - giai đoạn I gồm các gói thầu tư vấn 2.A9, 3.A1, 4.A1.

- Phối hợp với các nhà thầu hoàn thiện hồ sơ quyết toán các gói thầu đã thực hiện thuộc dự án bước 1 - giai đoạn I.

- Hoàn thành việc kiểm toán, thẩm tra và trình phê duyệt hồ sơ quyết toán đối với các gói thầu đã hoàn thiện hồ sơ quyết toán thuộc dự án bước 1 – giai đoạn I.

- Hoàn thành việc lựa chọn nhà thầu và ký kết thực hiện hợp đồng gói thầu 2.C2 “Lựa chọn nhà thầu cung cấp cầu giàn STS” thuộc dự án bước 1 – giai đoạn I.

##### **4.2. Hạng mục mua sắm phương tiện thiết bị, đầu tư xây dựng hạ tầng:**

###### **4.2.1. Kế hoạch triển khai**

- Mua sắm xe Forklift phục vụ khai thác cảng;

- Đầu tư thêm 01 cầu bờ, 01 xe nâng container 45 tấn, 03 xe đầu kéo và rơ moóc để tăng năng lực khai thác, giảm chi phí thuê ngoài.

- Hoàn thành đầu tư trạm cân 100T số 2 phục vụ nhu cầu kiểm soát tải trọng

hàng hóa ra vào cảng (đã triển khai tháng 12/2025).

- Đầu tư lắp đặt hệ thống điện mái phục vụ cấp điện cho khu vực văn phòng, công kiểm soát, hệ thống chiếu sáng hàng rào

- Triển khai các gói thầu dịch vụ tư vấn liên quan Bước 2 - Giai đoạn I dự án ĐTXD Cảng Vinalines Đình Vũ.

#### *4.2.2. Nguồn vốn:*

Tất cả các hạng mục mua sắm phương tiện thiết bị, đầu tư xây dựng hạ tầng phục vụ sản xuất đều sử dụng nguồn vốn tự có, tự huy động của Công ty.

#### *4.2.3. Tiến độ:*

Tiến độ các công việc đầu tư hạ tầng, mua sắm phương tiện thiết bị thực hiện theo biểu mẫu VIMC.BM.ĐT.KH01 gửi kèm theo.

*4.2.4. Thuyết minh: mục tiêu, sự cần thiết, cơ sở xây dựng dự toán, khái toán hiệu quả đầu tư/lợi ích*

- Mua sắm xe Forklift nhằm phục vụ việc đóng rút hàng hóa trong container tại cảng, giảm chi phí kinh doanh khai thác. Hiện tại, mỗi khi có nhu cầu đóng rút hàng hóa cũng như phục vụ sửa chữa trang thiết bị nặng, Cảng đều phải thuê xe nâng folklift 3,5 tấn dẫn đến chi phí cao, khó khăn trong việc lập kế hoạch.

- Triển khai các gói thầu dịch vụ tư vấn liên quan Bước 2 – Giai đoạn I dự án ĐTXD Cảng Vinalines Đình Vũ để tăng tính cạnh tranh, cơ hội để đón các tàu có tải trọng lớn, nâng cao năng lực thông qua của cảng VIMC Đình Vũ đồng thời tránh lãng phí tài nguyên đất được giao.

- Bổ sung thêm 01 cầu bờ, 01 xe nâng container 45 tấn, 03 xe đầu kéo và rơ moóc do số lượng phương tiện xếp dỡ hiện có tại cảng là thiếu, không đáp ứng được lượng hàng thông qua cảng. Vì vậy, tại thời điểm khai thác những tàu có sản lượng lớn, phục vụ nâng hạ tại bãi, Cảng thường xuyên phải thuê thêm xe nâng RS và xe vận chuyển, dẫn đến chi phí thuê ngoài tăng cao.

- Sự cần thiết của việc đầu tư thêm 01 trạm cân 100T là do lượng hàng luân chuyển qua khu vực cổng rất nhiều, đồng thời lượng hàng hóa cần kiểm soát tải trọng là 100% đối với hàng nội xuất. Trong khi đó cảng chỉ có 01 làn cân không đáp ứng được nhu cầu kiểm soát tải trọng cũng như gây xung đột giao thông dẫn đến ùn tắc tại khu vực cổng làm ảnh hưởng đến tiến độ làm hàng của Cảng.

- Sự cần thiết đầu tư lắp đặt hệ thống điện mái phục vụ cấp điện cho khu vực văn phòng, công kiểm soát, hệ thống chiếu sáng hàng rào nhằm giảm lượng điện tiêu thụ của Cảng, đáp ứng lộ trình chuyển đổi xanh theo chỉ đạo của TCT Hàng hải và chủ trương của chính phủ.

**VIMC.BM.ĐT.KH01**

## KẾ HOẠCH ĐẦU TƯ NĂM 2026

Đơn vị: Triệu đồng

TT	Tên dự án	Quy mô/Mô tả dự án	Tổng mức đầu tư	Kế hoạch đầu tư, mua sắm trong năm 2026				
				KHĐT 2026	Quý I	Quý II	Quý III	Quý IV
<b>I</b>	<b>Dự án chuyển tiếp từ năm trước</b>			<b>25.800</b>	<b>800</b>	<b>-</b>	<b>25.000</b>	<b>-</b>
1	Dự án XD CB bước 1 giai đoạn I (các HĐ tư vấn và các gói thầu XD CB)							
2	Gói thầu 2.C2: Lựa chọn nhà thầu cung cấp cầu giàn STS hoặc 01 cầu Liebherr		188.500 (hoặc 65.000)	25.000		-	25.000	-
3	Đầu tư 01 trạm cân 100T phục vụ kiểm soát tải trọng hàng hóa qua Cảng		1.000	800	800			
<b>II</b>	<b>Dự án khởi công năm KH</b>		<b>18.200</b>	<b>18.200</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>18.200</b>	<b>-</b>
1	Xe Forklift phục vụ khai thác cảng	01 chiếc xe Forklift	1.000	1.000			1.000	
2	Đầu tư 01 xe nâng ReachStacker	01 xe nâng ReachStacker	12.000	12.000			12.000	
3	Đầu tư 03 xe đầu kéo + rơ moóc	05 xe đầu kéo + rơ moóc	4.200	4.200			4.200	
4	Hệ thống pin năng lượng mặt trời có pin tích điện sử dụng vào ban đêm 50kWh phục vụ khu vực văn phòng, công kiểm soát, chiếu sáng tường rào	Hệ thống điện mái	1.000	1.000			1.000	
	<b>Tổng cộng</b>			<b>44.000</b>	<b>800</b>	<b>-</b>	<b>43.200</b>	<b>-</b>

### 5. Kế hoạch tài chính

**VIMC.BM.CB.KH11**

## KẾ HOẠCH DÒNG TIỀN NĂM 2026

ĐVT: Triệu đồng

STT	Diễn giải	KH Năm 2026	Ghi chú
	SỐ DƯ ĐẦU KỲ	43.936	
I	Dòng tiền thu từ hoạt động SXKD	32.731	



1	Dòng tiền thu về	221.278	
1.1	<i>Thu từ cung ứng dịch vụ</i>	221.278	
2	Dòng tiền chi ra	188.547	
2.1	<i>Chi cho hoạt động kinh doanh</i>	168.137	
2.2	<i>Chi trả lãi vay</i>	20.411	
2.3	<i>Chi trả lãi vay tồn đọng</i>	-	
II	Dòng tiền thu từ hoạt động Tài chính	(11.041)	
1	Dòng tiền thu về	959	
1.1	<i>Thu từ cổ tức, lãi liên doanh</i>	-	
1.2	<i>Thu lãi tiền gửi</i>	959	
2	Dòng tiền chi ra	12.000	
2.1	<i>Trả gốc vay</i>	12.000	
2.2	<i>Đầu tư thực hiện p/án tái cơ cấu</i>	-	
2.3	<i>Trả cổ tức cho các cổ đông</i>	-	
2.4	<i>Trả quỹ khen thưởng, phúc lợi</i>	-	
III	Dòng tiền thu từ hoạt động Đầu tư	(30.854)	
1	Dòng tiền thu về	30.000	
1.1	<i>Thu từ thoái vốn</i>	-	
1.2	<i>Thu từ đi vay</i>	30.000	<i>Thanh toán gói thầu mua cầu và quyết toán các gói thầu của dự án.</i>
2	Dòng tiền chi ra	60.854	
2.1	<i>Chi mua sắm tài sản CD/ CNTT</i>	18.200	
2.2	<i>Chi đầu tư XD cơ sở hạ tầng</i>	42.654	<i>Các gói thầu của dự án B1</i>
2.3	<i>Chi đầu tư tài chính</i>	-	
2.4	<i>Chi khác</i>	-	
	SỐ DƯ TIỀN CUỐI KỲ	34.772	

## 6. Kế hoạch lao động, tiền lương và sử dụng, đào tạo, bồi dưỡng, phát triển nguồn nhân lực

### 6.1. Kế hoạch lao động, tiền lương:

Theo kế hoạch năm 2026, bộ máy tổ chức của cảng bao gồm Ban Tổng giám đốc và 04 phòng với số lượng nhân sự chi tiết như sau:

STT	Tên bộ phận	Số lượng nhân sự			
		Đầu năm 2026	Tăng trong năm	Giảm trong năm	Cuối năm 2026

1	Ban Tổng giám đốc	2	0		2
2	Phòng Kỹ thuật dự án	12	2		14
3	Phòng Tài chính kế toán	5	0		5
4	Phòng Tổ chức hành chính	8	0		8
5	Phòng Khai thác kinh doanh	50	19		69
	<b>Cộng</b>	<b>77</b>	<b>21</b>		<b>98</b>

## 6.2 Báo cáo tiền lương, thù lao thực hiện năm trước và kế hoạch năm 2026

Số TT	Chỉ tiêu	Đơn vị tính	Thực hiện năm 2024	Số báo cáo năm 2025		Kế hoạch năm 2026
				Kế hoạch	Thực hiện	
I	Chỉ tiêu sản xuất kinh doanh, năng suất lao động					
1	Tổng số vốn chủ sở hữu	Tr.đ	100.845	85.045	101.491	107.291
2	Sản lượng (kể cả quy đổi)	Teus	153.595	165.800	192.668	209.000
3	Tổng doanh thu	Tr.đ	131.736	148.000	203.368	209.000
4	Tổng chi phí (chưa có lương)	Tr.đ	140.477	142.179	180.153	182.950
5	Chỉ tiêu khoán lương (Quỹ lương/Tổng doanh thu)	Tr.đ	13,9%	14,6%	11,09%	11,94%
6	Lợi nhuận trước thuế	Tr.đ	(27.107)	(15.800)	646	5.800
7	Năng suất lao động bình quân	đ/năm				
II	Tiền lương					
1	Lao động bình quân	Người	70,23	83,75	74,50	88,67
1.1	Người lao động	Người	67,23	80,75	71,50	85,67
1.2	Thuyền viên (1)	Người				
1.3	Ban điều hành	Người	3	3	3	3
	Trong đó: Phó Tổng giám đốc		1	1	1	1
2	Mức tiền lương bình quân theo hợp đồng lao động	đồng/tháng				
3	Đơn giá tiền lương khoán (nếu có)	Tr.đ				
4	Quỹ tiền lương	Tr.đ	18.366	22.787	22.568	24.879
5	Tiền lương bình quân	Tr.đ	21,792	22,673	25,244	23,382

5.1	Người lao động	Tr.đ	19,617	20,340	22,716	21,193
5.2	Thuyền viên (1)	Tr.đ				
5.3	Ban điều hành	Tr.đ	51,378	51,378	51,378	59,795
	- Tổng giám đốc	Tr.đ	80,035	80,035	80,035	89,955
	- Phó Tổng giám đốc	Tr.đ	38,000	38,000	38,000	46,551
	- Kế toán trưởng	Tr.đ	36,100	36,100	36,100	42,877
6	Quỹ tiền lương	Tr.đ	18.366	22.786	22.568	24.879
	+ Quỹ lương Người lao động	Tr.đ	15.826	19.709	19.491	21.494
	+ Quỹ lương Thuyền viên (3)	Tr.đ				
	+ Quỹ lương Ban Điều hành	Tr.đ	2.539	3.077	3.077	3.385
<b>III</b>	<b>Tiền thưởng, phúc lợi</b>	Tr.đ				
1	Quỹ tiền thưởng, phúc lợi	Tr.đ	1.516	1.880	1.764	2.073
<b>IV</b>	<b>Số Lao động thuê ngoài</b>	Người				

Số TT	Họ và tên	Chức vụ	Mức lương, thù lao cơ bản	Số tháng làm việc trong năm	Mức tiền lương, thù lao thực hiện năm trước liền kề	Số báo cáo năm 2025		Kế hoạch năm 2026
						Kế hoạch	Thực hiện	
<b>I</b>	<b>Thành viên HĐQT/HĐTV, BKS chuyên trách</b>							
<b>II</b>	<b>Thành viên HĐQT/HĐTV, BKS không chuyên trách</b>			<b>12</b>				
	<b>Thành viên HĐQT</b>							
1	Chủ Tịch Hội đồng quản trị	CT HĐQT				60	60	60
2	Thành viên HĐQT	TV HĐQT				48	48	48
3	Thành viên HĐQT	TV HĐQT				48	48	48
4	Thành viên HĐQT	TV HĐQT				48	48	48
5	Thành viên HĐQT	TV HĐQT				48	48	48
6	Thành viên HĐQT	TV HĐQT				48	48	48
7	Thành viên HĐQT	TV HĐQT				48	48	48

	<b>BKS không chuyên trách</b>							
1	Trưởng ban Kiểm soát	TB BKS				48	48	48
2	Thành viên ban kiểm soát	TV BKS				36	36	36
3	Thành viên ban kiểm soát	TV BKS				36	36	36
<b>III</b>	<b>Tổng cộng</b>					<b>468</b>	<b>468</b>	<b>468</b>

## 7. Giải pháp thực hiện

### 7.1 Giải pháp để hoàn thành kế hoạch sản xuất kinh doanh

#### 7.1.1 Giải pháp về thị trường và sản xuất kinh doanh

Duy trì chăm sóc, bám sát mọi mặt hoạt động của hãng tàu YCK Shipping đã và đang khai thác dịch vụ tại cảng tiếp nhận các đề xuất, yêu cầu triển khai các biện pháp, giải pháp để đáp ứng tốt hơn nữa và nâng cao chất lượng dịch vụ xếp dỡ, nâng hạ, cung cấp dịch vụ sửa chữa container mà hãng đang làm việc yêu cầu thực hiện.

Định hướng và hợp tác chặt chẽ hơn nữa với VIMC Lines xây dựng các chính sách, biện pháp tiếp cận hãng tàu (Mainlines) đang có hàng chuyên chở và đang hợp tác với VIMC Lines.

Tập trung triển khai các giải pháp tiếp cận các hãng tàu có cỡ tàu phù hợp với thiết bị khai thác hiện có của cảng, nắm bắt mở tuyến mới để tiếp thị đưa Cảng với các chính sách về hợp tác, giá cước hợp lý. Hợp tác toàn diện với các cổ đông Viconship hiện là đang là nhà khai thác cảng chuyên nghiệp, đang sở hữu trên hai cảng hoạt động hiệu quả với sản lượng, doanh thu ổn định.

Hợp tác toàn diện với Cảng Hải Phòng theo thỏa thuận hợp tác cầu bến, cung cấp bến bãi, phương tiện thiết bị khi có nhu cầu và các đơn vị trong cùng TCT.

Xây dựng biểu cước dịch vụ xếp dỡ, nâng hạ container,... với các chính sách linh hoạt.

\* Bổ sung thiết bị tuyến cầu tàu:

Thực tế hiện nay VIMC Đình Vũ chỉ có hai thiết bị xếp dỡ tuyến cầu tàu, việc đáp ứng các yêu cầu của không chỉ VIMC Lines mà các hãng đang có sự liên kết, hợp tác trong điều kiện hiện nay cũng là khó khăn để nâng cao năng suất xếp dỡ để tiếp nhận các cỡ tàu nhập xuất trên 1.000 teus và giảm thời gian đỗ cầu của các tàu hiện tại đang khai thác nâng cao lượng dịch vụ.

Đề xuất bổ sung thêm thiết bị xếp dỡ thứ 3 tại cầu tàu, để nâng cao năng suất xếp dỡ dự kiến bình quân trên 60 cont/giờ, có đủ 03 thiết bị tuyến cầu tàu.

Thiết bị nâng hạ, phương tiện vận chuyển, nhân lực,... cần bổ sung để vận chuyển hàng trong bãi, đáp ứng các yêu cầu theo tình hình thực tế khai thác, nguồn thuê từ các công ty liên kết hoặc đơn vị trong khối nhóm TCT Hàng Hải Việt Nam.

7.1.2. Giải pháp về hợp tác, liên kết để phát triển sản xuất kinh doanh/dịch vụ chuỗi với các DN trong cùng Tổng công ty (Tối thiểu đề xuất 1 dịch vụ chuỗi có thể phối kết hợp với DN trong nội bộ TCT hoặc DN bên ngoài)

Phát triển dịch vụ logistics thông qua mối quan hệ giữa các cảng có vốn góp của Tổng công ty và các doanh nghiệp Vận tải biển, các công ty Logistics để tạo thành một mạng lưới khai thác đồng bộ, hợp tác kinh doanh, cung cấp dịch vụ trọn gói cho khách hàng.

7.1.3. Giải pháp về chính sách khách hàng

Ban hành các cơ chế giá dịch vụ thu hút Hãng tàu, khách hàng.

Linh hoạt trong việc điều chỉnh giá cước dịch vụ xếp dỡ, giá cước nâng/hạ container, lưu bãi để phù hợp với thị trường nhằm thu hút thêm các Hãng tàu, khách hàng mới.

Việc xác lập một chính sách giá hợp lý phải gắn với từng giai đoạn phát triển, mục tiêu của chiến lược kinh doanh. Ngoài ra chính sách giá cước cũng không tách rời với chính sách sản phẩm dịch vụ của Cảng, xây dựng hệ thống giá dịch vụ linh hoạt, sát với thực tế.

Định hướng mở rộng thị trường ra bên ngoài, theo hướng đa dạng hoá các dịch vụ, nâng cao chất lượng dịch vụ, cung cấp các dịch vụ khép kín thỏa mãn tối đa nhu cầu của khách hàng đồng thời phù hợp với xu thế phát triển các loại hình dịch vụ về vận tải.

7.1.4. Giải pháp về quản trị và đổi mới doanh nghiệp

Xây dựng các quy định, quy chế quản trị nội bộ phù hợp đảm bảo sự chặt chẽ trong công tác quản trị, nâng cao tính chủ động trong công việc, chống thất thoát và lãng phí, gắn bó trách nhiệm của các cá nhân tập thể trong công tác vận hành bộ máy.

Thực hiện tốt các chế độ chính sách đối với người lao động: BHXH, BHYT, BHTN, tổ chức khám bệnh định kỳ, hỗ trợ trang phục...và tạo môi trường làm việc năng động chuyên nghiệp.

Tăng cường mở rộng quan hệ giữa Công ty và xã hội, xây dựng mô hình tổ chức lấy khách hàng làm trung tâm. Kết hợp hài hòa giữa chiến lược chung của Công ty với kế hoạch của các bộ phận để mang lại hiệu quả tối đa.

Từng bước xây dựng hệ thống kiểm soát quản lý, kiểm soát tài chính, kiểm toán nội bộ, quản lý rủi ro, tuân thủ và phòng chống gian lận...Kinh doanh theo

đúng pháp luật, bảo vệ môi trường và đảm bảo tận dụng các nguồn lực trong hoạt động của mình.

#### 7.1.5. Giải pháp về tài chính và đầu tư

- Công tác giải ngân và thanh toán: Chuẩn bị quy trình, hoàn thiện kịp thời thủ tục hồ sơ pháp lý, tăng cường phối hợp với phòng Kỹ thuật dự án trong việc giải ngân vốn vay để đảm bảo thanh toán kịp thời cho các nhà thầu phù hợp với quy định pháp luật hiện hành.

- Tìm hiểu, liên hệ, tiếp xúc với các tổ chức tín dụng, đánh giá và đề xuất lựa chọn đối tác tín dụng tài trợ vốn cho việc đầu tư xây dựng bước 2 giai đoạn 1.

- Nghiên cứu và đề xuất thực hiện việc tăng vốn Điều lệ đảm bảo nguồn vốn đối ứng khi thực hiện đầu tư xây dựng bước 2 giai đoạn 1.

- Nâng cao tính thanh khoản của tài sản ngắn hạn:

- + Nâng cao tính thanh khoản của các khoản phải thu: theo dõi và đảm bảo việc thu hồi nợ, không để nợ tồn đọng quá hạn.

- + Nâng cao tính thanh khoản tồn kho: Xác định mức tồn kho hợp lý, tránh tình trạng ứ đọng vốn.

- Cân đối nguồn vốn hoạt động sản xuất kinh doanh nhằm đảm bảo cho quá trình kinh doanh của doanh nghiệp được tiến hành thường xuyên, liên tục, không bị gián đoạn.

- Giám sát, kiểm tra các khoản thu chi phù hợp với định mức kinh tế kỹ thuật và kế hoạch sản xuất kinh doanh đã được phê duyệt.

- Phân tích các số liệu tài chính, số liệu kinh doanh, tham vấn Ban điều hành để đảm bảo tối ưu hóa lợi nhuận trong các hoạt động kinh doanh.

#### 7.1.6. Giải pháp về nguồn nhân lực

Công ty cần thiết lập hệ thống hoạch định nguồn nhân lực dựa trên dữ liệu định lượng, kết hợp với phân tích định tính. Có thể ứng dụng các mô hình để dự báo dịch chuyển nhân sự theo thời gian và đánh giá sự phù hợp giữa cung - cầu lao động nội bộ. Đồng thời, Công ty cần đồng bộ chiến lược nhân sự với kế hoạch mở rộng dịch vụ.

- Xây dựng chính sách tuyển dụng văn minh, thông tin tuyển dụng mở rộng, đánh giá tuyển dụng khách quan để tránh bỏ sót nhân lực có trình độ và năng lực.

- Xây dựng chính sách lương và chế độ người lao động công bằng, có sức hút cạnh tranh để thu hút được các nhân lực bên ngoài và giữ vững ổn định cho bộ máy; xây dựng cách đánh giá tính lương hợp lý, công bằng nhằm đảm bảo hiệu quả, năng suất lao động và khích lệ được người lao động hăng say và gắn bó.

### 7.1.7. Giải pháp về Công nghệ - Kỹ thuật

Xây dựng ISO và ứng dụng CNTT trong công tác điều hành, quản lý doanh nghiệp..

- Tìm hiểu mô hình quản lý Iso tại các cảng khu vực Hải Phòng đặc biệt các cảng khu vực Đình vũ ...và hợp tác với các tổ chức tư vấn có uy tín để xây dựng hệ thống ISO quản lý (ISO 9001:2015) đáp ứng cho nhu cầu điều hành, quản lý doanh nghiệp theo xu hướng văn minh và hiện đại.

- Nâng cao việc ứng dụng công nghệ thông tin trong công tác quản lý điều hành và khai thác Cảng hiện đại, trao đổi dữ liệu với Hãng tàu/Đại lý tàu và các cơ quan quản lý nhà nước như Hải quan, Cảng vụ..., và trao đổi thông tin nội bộ: Ứng dụng các phần mềm tin học như phần mềm quản lý nhân sự tiền lương, ứng dụng về thư điện tử, phần mềm quản lý văn thư lưu trữ, phần mềm quản lý văn phòng Office,....

Trân trọng báo cáo!

Nơi nhận:

- Như kính gửi;
- HĐQT Cty;
- Lưu TK Cty.



**TỔNG GIÁM ĐỐC**

**Đào Hồng Chương**

Báo cáo tình hình sử dụng lao động năm trước và kế hoạch sử dụng lao động năm 2026 của Công ty cổ phần Cảng VIMC Đình Vũ. Năm 2025 đầu năm số lượng lao động là 71 người, kế hoạch tuyển dụng trong năm là 15 lao động, với phương châm tối giản lao động và phương châm 1 người kiêm nhiệm nhiều việc. Cuối năm 2025 công ty duy trì số lượng cán bộ công nhân viên là 77 người nhưng toàn thể cán bộ công nhân viên vẫn cố gắng để đáp ứng được chất lượng dịch vụ đối với khách hàng.

Kế hoạch năm 2026 tuyển dụng chủ yếu là người lao động trực tiếp (lái xe nâng, xe đầu kéo và nhân viên giao nhận) và một số vị trí cần kinh nghiệm để làm việc trong Cảng nhằm đáp ứng nhu cầu công việc khi thêm thiết bị tại Cảng để giảm bớt chi phí thuê ngoài.

ĐVT: Người

STT	Lao động	Tình hình sử dụng lao động năm trước (2025)							Kế hoạch sử dụng lao động năm 2026			
		Tổng số lao động kế hoạch 2025	Chi tiết số lao động tại thời điểm báo cáo				Biến động 2025		Tổng số lao động kế hoạch	Trong đó		Tổng số lao động sử dụng bình quân
			Thực hiện lao động tại thời điểm báo cáo	Cấp trưởng	Cấp phó	Nhân viên	Số tuyển mới	Số lao động thôi việc, nghỉ việc, mất việc, nghỉ hưu		Số tuyển mới	Số lao động thôi việc, nghỉ việc, mất việc, nghỉ hưu	
I	Ban Điều hành	3	3				0	0	3	0		3
	Trong đó: Phó Tổng giám đốc	1	1				0	0				1
II	Người lao động	86	74				13	7	95	21	0	85,67
1	Lao động chuyên môn, nghiệp vụ	15	13	2	4	7	1	1	13	2		15
2	Lao động trực tiếp sản xuất, kinh doanh	68	58				11	6	79	19		67,67
3	Lao động thừa hành phục vụ (lái xe, văn thư, tạp vụ, bảo vệ)	3	3				1	0	3			3
III	Tổng cộng	89	77				13	7	74,5	21	0	88,67

Ghi chú: các chỉ tiêu lao động bình quân chỉ lấy theo các chỉ tiêu tổng không cần theo từng vị trí chức danh, phòng ban.

