

**CÔNG TY CỔ PHẦN  
CẢNG CHÂN MÂY**

**CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM  
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Số: **25** /TTr-HĐQT

Thành phố Huế, ngày **15** tháng **4** năm 2025

**TỜ TRÌNH**

**Về việc thông qua kế hoạch sản xuất kinh doanh  
giai đoạn 2026-2030**


Kính trình: Đại hội đồng cổ đông thường niên năm 2025

*Căn cứ Luật Doanh nghiệp số 59/2020/QH14 ngày 17/6/2020;  
Căn cứ Điều lệ Công ty cổ phần Cảng Chân Mây;  
Căn cứ tình hình sản xuất thực tế tại Công ty.*

Hội đồng quản trị Công ty cổ phần Cảng Chân Mây kính trình Đại hội đồng cổ đông thông qua Kế hoạch sản xuất kinh doanh giai đoạn 2026-2030 theo toàn bộ nội dung của báo cáo kế hoạch đính kèm.

Kính trình Đại hội đồng cổ đông xem xét và thông qua.

Trân trọng./.

Nơi nhận: 

- Như trên;
- HĐQT, BKS, Ban TGD;
- Lưu: VT. HC.

**TM HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ  
CHỦ TỊCH**



**Đương Bá Hòa**

**BÁO CÁO  
ĐÁNH GIÁ KẾT QUẢ SXKD NHIỆM KỲ 2020-2025 VÀ  
KẾ HOẠCH SXKD NHIỆM KỲ 2026-2030**

*(Báo cáo kèm theo Tờ trình số 25/TTr-HĐQT ngày 15/4/2025 về việc thông qua kế hoạch sản xuất kinh doanh giai đoạn 2026-2030)*

Công ty cổ phần Cảng Chân Mây tiến hành đánh giá tình hình thực hiện sản xuất kinh doanh nhiệm kỳ 2020-2025 và kế hoạch sản xuất kinh doanh nhiệm kỳ 2026-2030 với nội dung báo cáo cụ thể như sau:

**THÔNG TIN CHUNG**

- Tên giao dịch: CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG CHÂN MÂY
- Địa chỉ trụ sở: thôn Bình An - xã Lộc Vĩnh - huyện Phú Lộc - Thành phố Huế - Việt Nam
- Văn phòng giao dịch tại Huế: Tầng 3 -130 Nguyễn Huệ - Thành phố Huế
- Website: [www.chanmayport.com.vn](http://www.chanmayport.com.vn)
- Ngành nghề kinh doanh: khai thác cảng biển. Dịch vụ kinh doanh chính: xếp dỡ hàng rời và hàng tổng hợp, xếp dỡ container, dịch vụ cầu bến, dịch vụ kho bãi, tàu khách du lịch, dịch vụ lai dắt, cung ứng nhiên liệu, cung ứng điện, nước ngọt, đại lý tàu biển, dịch vụ sửa chữa và các dịch vụ khác.

Công ty Cổ phần Cảng Chân Mây hiện đang khai thác hai cầu cảng với tổng chiều dài tuyến mép bến lên đến 771m, có thể đón được tàu hàng 50.000DWT, tàu Container 45.000DWT và tàu du lịch 225.282GRT. Với năng lực cầu bến này, Bến số 1 và Bến số 2 đang đáp ứng tương đối tốt nhu cầu của khách hàng.

Cảng Chân Mây là cảng biển nước sâu tự nhiên có khả năng tiếp nhận tàu có trọng tải lớn và có tiềm năng để phát triển thành một cảng biển hiện đại. Cảng hiện là một khâu quan trọng trong chuỗi dịch vụ logistics tại Miền Trung và hành lang Kinh tế Đông Tây, có vai trò như một cửa ngõ chính ra biển Đông cho cả khu vực. Sản lượng hàng hóa thông qua cảng luôn có tốc độ tăng trưởng cao trong những năm qua. Bên cạnh đó, Cảng Chân Mây là điểm đến ưu tiên hàng đầu của các hãng tàu du lịch lớn nhất và hạng sang nhất thế giới.



*h*



# PHẦN I

## ĐÁNH GIÁ KẾT QUẢ SẢN XUẤT KINH DOANH NHIỆM KỲ 2020-2025

### I. Tình hình chung

#### 1. Tình hình thế giới và ngành cảng biển Việt Nam

Giai đoạn 2020-2025 diễn ra nhiều biến động có phạm vi ảnh hưởng trên toàn thế giới với sự xung đột giữa các địa chính trị trên thế giới và sự bùng nổ đại dịch Covid 19 làm tê liệt cả thế giới trong 2 năm (2020-2021) dẫn đến suy thoái nền kinh tế. Các biến động trên đã tác động rất lớn đến hoạt động của ngành cảng biển và vận tải biển quốc tế.

Tổng sản lượng hàng hóa (hàng rời và hàng tổng hợp) qua cảng biển Việt Nam năm 2020 đạt 397.484.863 tấn. Trong khi các năm 2021, 2022, 2023, sản lượng thông qua lần lượt đạt 362.166.913 tấn, 368.677.894 tấn và 366.966.764 tấn và đều không bằng sản lượng năm 2020. Tổng sản lượng container tăng đều trong giai đoạn 2020-2022; năm 2023 đạt 19.097.165 TEU, giảm 0,7% so với năm 2022; năm 2024 đạt 24.658.440 TEU. “Tình trạng này cho thấy sức đề kháng của nền kinh tế nói chung và khối doanh nghiệp cảng biển nói riêng chưa được hồi phục hoàn toàn từ hậu quả của đại dịch và tác động của nhiều biện pháp khắc phục lớn trong năm qua về thị trường, ngân hàng, nhà đất, quản trị phát triển nói chung.” (Số liệu tổng hợp -VPA)

Về cơ cấu sản lượng hàng hóa thông qua, nhóm 2&3 khu vực miền Trung chỉ chiếm 15%, trong khi nhóm cảng biển số 4 phía Nam chiếm 58%, nhóm 1 phía Bắc chiếm 25% và nhóm 5 vùng đồng bằng Sông Cửu Long chiếm 2%. Về cơ cấu hàng container, nhóm 2&3 khu vực miền Trung chiếm 4,5%, nhóm cảng biển số 4 phía Nam chiếm 72,3%, nhóm 1 phía Bắc chiếm 22,8% và nhóm 5 vùng đồng bằng Sông Cửu Long chỉ chiếm 0,4%. (Số liệu tổng hợp -VPA)

Đại dịch Covid 19 đã làm ngành du lịch tàu biển quốc tế phải dừng hoạt động kể từ cuối Quý 1 năm 2020 và hoạt động trở lại vào Quý 4 năm 2022. Sau gần 3 năm gián đoạn, đến nay du lịch tàu biển đã hồi phục hoàn toàn với dự báo số lượt tàu và số du khách đến Việt Nam tăng đều đặn trong các năm tới.

#### 2. Tình hình cảng biển khu vực Chân Mây và lân cận

- Cảng Chân Mây ở khu vực biển tỉnh Thừa Thiên Huế, thuộc nhóm cảng biển số 2 từ Thanh Hóa đến Thừa Thiên Huế, cạnh các cảng biển lân cận như Cảng Hòn La (Quảng Bình), Cảng Cửa Việt (Quảng Trị), Cảng Đà Nẵng (Đà Nẵng), Cảng Hào Hung (Bến số 3 - cảng Chân Mây) và Cảng Thuận An (Thừa Thiên Huế), Cảng Chu Lai và Cảng Kỳ Hà (Quảng Nam)...và thời gian tới sẽ là 02 cảng lớn Cảng Liên Chiểu (Đà Nẵng) và Cảng Mỹ Thủy (Quảng Trị). Trong đó, Cảng Đà Nẵng có sản lượng hàng hóa thông qua và hàng container lớn nhất

35  
 31  
 02  
 16  
 10



(Năm 2024, sản lượng hàng hóa thông qua đạt khoảng 14 triệu tấn và lượng container đạt 755.000 TEU).

- Hàng hóa thông qua cảng Chân Mây và các cảng lân cận có đặc điểm tương đồng, hầu hết là hàng rời (dăm gỗ, than, clinker, cát...), hàng tổng hợp phục vụ nhu cầu sản xuất và phát triển của các khu công nghiệp và một số hàng quá cảnh từ Lào (than, quặng, nông sản,...). Lưu lượng hàng container tập trung lớn nhất qua Cảng Đà Nẵng nhờ vào lượng hàng hóa dồi dào khu hậu phương, quy mô hiện đại và lịch sử lâu đời của Cảng này. Xu thế các cảng tại khu vực này là đa dạng dịch vụ, mở rộng phạm vi hoạt động sang vận tải đa phương thức, dịch vụ hàng hải, đại lý vận tải, kinh doanh kho vận, dịch vụ logistics. Các cảng đang được đầu tư như Liên Chiểu, Mỹ Thủy có quy mô lớn, mang tầm quốc tế, đầu tư hiện đại về hạ tầng công nghệ và xây dựng năng lực cạnh tranh bằng nhiều giải pháp đồng bộ.

- Mặc dù bị ảnh hưởng bởi dịch Covid 19 nhưng lượng hàng rời và hàng tổng hợp qua cảng Chân Mây trong các năm 2020-2024 vẫn tăng đều đặn (tỷ lệ tăng trưởng bình quân đạt 22,8%). Trong đó, một số mặt hàng truyền thống sụt giảm mạnh nhưng sự bổ sung của các nguồn hàng mới từ Lào như than, quặng đã giúp tổng lượng hàng qua Cảng tăng trưởng tốt.

- Các sự kiện ghi dấu quá trình phát triển Công ty Cổ phần Cảng Chân Mây giai đoạn 2020-2024 như sau:

+ Tháng 7/2021, Công ty hoàn thành công trình xây dựng Bến số 2 và công bố đưa vào khai thác, góp phần giảm tải cho Bến số 1 và nâng cao năng lực cầu bến.

+ Tháng 9/2022, Công ty đưa dịch vụ Container vào khai thác với mục tiêu đa dạng hóa dịch vụ, phát triển phù hợp xu hướng ngành cảng biển thế giới.

+ Tàu khách du lịch tạm dừng hoạt động trong gần 3 năm do đại dịch Covid 19 và hoạt động trở lại từ tháng 10/2022.

## **II. Kết quả sản xuất kinh doanh nhiệm kỳ 2020-2025**

Mặc dù kinh tế thế giới vẫn đối mặt với nhiều thách thức và rủi ro nhưng hàng hóa qua khu vực Cảng Chân Mây phát triển mạnh về khối lượng nhờ vào nhu cầu thị trường và sự tổ chức điều hành hợp lý các điều kiện hạ tầng cảng, trang thiết bị và nhân lực hiện có. Dịch vụ xếp dỡ hàng rời và hàng khác đang được khai thác cực kỳ hiệu quả, đặc biệt sản lượng năm 2024 tăng trưởng 36,2% so với cùng kỳ năm 2023. Tổng sản lượng thông qua trong 5 năm 2020-2024 đạt 18.347.623 tấn và tổng doanh thu đạt 1.106,3 tỷ đồng (doanh thu dịch vụ đạt 1.097,2 tỷ đồng). Tổng lượt tàu cập Cảng đạt 2.313 lượt, trong đó tàu nội địa 1.683 lượt và tàu quốc tế 630 lượt.

Công ty Cổ phần Cảng Chân Mây chuyển sang giai đoạn tái đầu tư trong nhiệm kỳ 2020-2025. Vì vậy, mặc dù lượt tàu và lượng hàng hóa vẫn tăng đều



qua các năm nhưng do chi phí đầu tư vào công trình Bến số 2 và thiết bị làm hàng vượt cao dẫn đến lợi nhuận âm trong hai năm 2022 và 2023. Kết quả sản xuất kinh doanh biến động mạnh về chỉ tiêu lợi nhuận; trong đó lợi nhuận trước thuế đạt mức 15.954 triệu đồng vào năm 2020; giảm dần xuống 2.175 triệu đồng vào năm 2021; giảm sâu lần lượt đến âm 9.362 triệu đồng và âm 7.388 triệu đồng năm 2022- 2023; tăng mạnh mẽ với lợi nhuận trước thuế đạt 28.491 triệu đồng vào năm 2024. Công ty đã thực hiện kinh doanh đạt hiệu quả cao trong năm 2024 và là kết quả đáng phấn khởi đối với toàn thể CB-CNV và lãnh đạo Công ty khi có lãi trở lại sau 2 năm liên tục lỗ.

Dịch vụ xếp dỡ container được đưa vào hoạt động từ tháng 9/2022 thông qua Bến số 2 với chất lượng dịch vụ đang ngày càng hoàn thiện. Sau 02 năm triển khai, đến nay Cảng Chân Mây đã đạt được một số kết quả nhất định trong việc thu hút hãng tàu và doanh nghiệp vận chuyển hàng hóa bằng container, mặc dù hiệu quả kinh tế chưa đáng kể nhưng hiệu ứng đã lan tỏa. Hầu hết các Hãng tàu, các Doanh nghiệp xuất nhập khẩu, các đơn vị logistics đã biết Cảng Chân Mây có dịch vụ hàng container. Cảng đã hợp tác thành công với 07 hãng tàu container, bao gồm 04 hãng quốc tế (RCL, CMA-CGM, SITC, Voyager Logistics) và 03 hãng nội địa (Hải An, Gemadept, Thilogi). Công tác xếp dỡ container được tiến hành an toàn và chất lượng dịch vụ ngày càng cải thiện. Kết quả được phản ánh qua 150 lượt tàu cập cảng, đánh dấu sự tăng trưởng so với giai đoạn trước. Về sản lượng hàng hóa, Cảng đã xử lý 15.769 TEU, tương đương 236.535 tấn, trong đó hàng nội địa chiếm 41,32% và hàng xuất nhập khẩu chiếm 58,68%. Tổng doanh thu đạt 20.158 triệu đồng và đang tăng trưởng ổn định qua các năm.

## 1. Lượt tàu và sản lượng hàng hóa thông qua

### 1.1. Số lượt tàu

Số lượt tàu cập cảng Chân Mây tăng đều qua các năm, đặc biệt tăng nhanh từ năm 2021 nhờ việc đưa vào khai thác Bến số 2. Trong đó, tàu vận tải nội địa hiện chiếm trên 70% và tàu vận tải quốc tế chiếm gần 30%. Theo chức năng chuyên chở, tàu hàng rời và hàng khác hiện chiếm tỷ trọng lớn (85%) trong khi tàu container và tàu khách chỉ chiếm lần lượt 9% và 6%.

ĐVT: Lượt

TT	Lượt tàu	Năm									
		2020	Tỷ trọng	2021	Tỷ trọng	2022	Tỷ trọng	2023	Tỷ trọng	2024	Tỷ trọng
	<b>Tổng lượt tàu</b>	<b>258</b>	<b>100%</b>	<b>353</b>	<b>100%</b>	<b>412</b>	<b>100%</b>	<b>614</b>	<b>100%</b>	<b>701</b>	<b>100%</b>
<b>I</b>	<b>Phân theo loại vận tải</b>	<b>258</b>	<b>100%</b>	<b>353</b>	<b>100%</b>	<b>412</b>	<b>100%</b>	<b>614</b>	<b>100%</b>	<b>701</b>	<b>100%</b>



TT	Lượt tàu	Năm									
		2020	Tỷ trọng	2021	Tỷ trọng	2022	Tỷ trọng	2023	Tỷ trọng	2024	Tỷ trọng
1	Tàu nội	165	64%	250	71%	297	72%	482	79%	501	71%
2	Tàu ngoại	93	36%	103	29%	115	28%	132	21%	200	29%
<b>II</b>	<b>Phân theo chức năng chuyên chở</b>	<b>258</b>	<b>100%</b>	<b>353</b>	<b>100%</b>	<b>412</b>	<b>100%</b>	<b>614</b>	<b>100%</b>	<b>701</b>	<b>100%</b>
1	Tàu hàng rời	244	95%	353	100%	402	97,5%	507	82%	595	85%
2	Tàu container	-		-		6	1,5%	83	14%	66	9%
3	Tàu du lịch	14	5%	-		4	1%	24	4%	40	6%

Công ty hiện tích cực tiến hành các dự án nạo vét khu nước trước bến, chuẩn bị điều kiện cần thiết theo quy định để nâng cỡ tàu tiếp nhận lên 70.000 DWT và bổ sung công năng tiếp nhận tàu du lịch cho bến số 2. Các dự án nhằm mục tiêu nâng cao công suất khai thác Bến số 1 và Bến số 2, tăng lượt tàu cập cảng đồng thời thúc đẩy tăng hơn nữa sản lượng hàng hóa qua Cảng.

## 1.2. Sản lượng hàng thông qua

Đối với hàng rời và hàng tổng hợp, tổng sản lượng thông qua Cảng Chân Mây nhiệm kỳ vừa qua có xu hướng tăng đều (tỷ lệ tăng trưởng bình quân đạt 22,8%) với tỷ trọng lớn nhất là dăm gỗ (riêng năm 2023 sản lượng dăm gỗ sụt giảm mạnh). Mặc dù bị ảnh hưởng bởi dịch Covid 19 nhưng các nguồn hàng bổ sung từ Lào như than, quặng đã giúp đảm bảo tăng trưởng về sản lượng. Các mặt hàng qua Cảng thay đổi tỷ trọng dựa vào thị trường. Năm 2024, hàng hóa qua cảng Chân Mây rút gọn về chủng loại và tăng trưởng về số lượng. Một số mặt hàng không còn xuất nhập qua Cảng như titan và dầu cọ; trong khi đó, Cảng tập trung tăng khối lượng xếp dỡ các mặt hàng dăm gỗ, than, cát và quặng.

Theo phương thức thông qua, hàng rời và hàng khác thông qua cảng Chân Mây có tỷ trọng không đồng đều, tập trung chủ yếu là hàng nội địa và hàng xuất ngoại, tỷ lệ lần lượt chiếm 49% và 44%; trong khi đó hàng quá cảnh chỉ chiếm 5% và hàng nhập ngoại là 2%. Đối với container, hàng quốc tế có tỷ trọng lớn hơn hàng nội địa, chiếm tỷ lệ 69% so với 31%.

ĐVT: tấn

TT	SẢN LƯỢNG	Năm 2020	Tỷ trọng	Năm 2021	Tỷ trọng	Năm 2022	Tỷ trọng	Năm 2023	Tỷ trọng	Năm 2024	Tỷ trọng
<b>I</b>	<b>Hàng container (TEU)</b>	-		-		666	100%	7.385	100%	8.395	100%
1.	Hàng quốc tế	-		-		556	83%	5.128	69%	6.612	79%



TT	SẢN LƯỢNG	Năm 2020	Tỷ trọng	Năm 2021	Tỷ trọng	Năm 2022	Tỷ trọng	Năm 2023	Tỷ trọng	Năm 2024	Tỷ trọng
2.	Hàng nội địa	-		-		110	17%	2.257	31%	1.783	21%
II	Hàng rời&khác (Tấn)										
1.	Phân theo Bến	2.408.118	100%	3.119.098	100%	3.469.639	100%	3.956.537	100%	5.394.231	100%
1.1	Bến số 1	-		-		2.730.177	79%	2.426.588	61%	3.422.271	63%
1.2	Bến số 2	-		-		739.462	21%	1.529.949	39%	1.971.960	37%
2.	Phân theo mặt hàng	2.408.118	100%	3.119.098	100%	3.469.639	100%	3.956.537	100%	5.394.231	100%
2.1	Dăm gỗ	1.130.247	47%	1.587.564	51%	1.473.922	42%	1.028.616	26,0%	2.038.000	38%
2.2	Than	438.068	18%	630.419	20%	926.095	27%	1.576.916	39,9%	1.892.461	35%
2.3	Clinker	556.422	23%	414.266	13%	264.375	8%	273.873	6,9%	361.496	7%
2.4	Nhựa đường	22.132	0,9%	15.201	0,5%	23.197	0,7%	26.943	0,7%	36.114	0,7%
2.5	Titan	11.417	0,5%	25.132	0,8%	42.108	1%	11.285	0,3%	-	-
2.6	Cát trắng	187.410	8%	274.419	9%	567.986	16%	755.780	19,1%	601.097	11%
2.7	Dầu cọ	4.978	0,2%	7.477	0,2%	4.982	0,1%	4.983	0,1%	-	-
2.8	Sắn lát	-		85.647	3%	59.449	2%	-		-	-
2.9	Quặng bô xít	-		-		-		174.601	4%	293.573	5%
2.10	Hàng khác	57.444	2%	78.973	3%	107.525	3%	103.540	3%	171.490	3%
3.	Phân theo phương thức thông qua	2.408.118	100%	3.119.098	100%	3.469.639	100%	3.956.537	100%	5.394.231	100%
3.1	Hàng xuất ngoại	1.761.425	73%	2.158.784	69%	2.062.686	59%	1.386.761	35%	2.382.972	44%
3.2	Hàng nhập ngoại	86.517	4%	31.049	1%	26.823	0,8%	124.284	3%	81.798	2%
3.3	Hàng nội địa	528.736	22%	929.265	30%	1.380.130	40%	2.270.891	57%	2.635.888	49%
3.4	Hàng quá cảnh	-	-	-	-	-	-	174.601	4%	293.573	5%

## 2. Kết quả kinh doanh và tình hình tài chính

Công ty đạt lợi nhuận âm vào năm 2022 và năm 2023 xuất phát từ nguyên nhân chủ yếu do thời gian đầu đưa Bến số 2 đi vào hoạt động, chi phí khấu hao, lãi vay ngân hàng cũng như chi phí ban đầu cho dịch vụ xếp dỡ container. Sản lượng cần có lộ trình tăng trưởng nên doanh thu không đủ bù đắp chi phí. Hơn nữa, đặc thù của ngành cảng biển là chi phí đầu tư và tái đầu tư rất lớn, thời gian thu hồi vốn dài. Do đó, những năm đầu khai thác hiệu quả thường thấp và sẽ ổn định tăng trưởng ở thời kỳ sau. Bước sang năm 2024, Công ty vượt qua khó khăn thách thức, đồng thời tận dụng các lợi thế sẵn có để đạt kết quả kinh doanh



hiệu quả cao. Các dịch vụ hiệu quả kinh tế cao góp phần vào kết quả lãi của Công ty phải kể đến như dịch vụ xếp dỡ dăm gỗ, xếp dỡ than, dịch vụ tàu du lịch, dịch vụ gia tăng tại bãi. Dịch vụ cầu bến, dịch vụ lai dắt và cung ứng xăng dầu tăng trưởng mạnh và ổn định.

Đơn vị tính: Triệu đồng

TT	CHỈ TIÊU	Năm 2020	Năm 2021	Năm 2022	Năm 2023	Năm 2024
<b>I.</b>	<b>Tổng doanh thu</b>	<b>139.137</b>	<b>168.621</b>	<b>184.205</b>	<b>229.583</b>	<b>384.742</b>
<b>1</b>	<b>Doanh thu dịch vụ</b>	<b>137.164</b>	<b>166.939</b>	<b>182.472</b>	<b>227.424</b>	<b>383.208</b>
1.1	Doanh thu tàu hàng rời, hàng khác	110.876	142.476	143.289	150.926	223.620
1.2	Doanh thu tàu hàng container	-	-	956	8.185	11.289
1.3	Doanh thu tàu du lịch	7.082	-	481	9.827	19.876
1.4	Doanh thu các dịch vụ khác	19.206	24.463	37.746	58.486	128.423
<b>2</b>	<b>Doanh thu tài chính</b>	<b>1.948</b>	<b>1.667</b>	<b>1.730</b>	<b>2.136</b>	<b>1.533</b>
<b>3</b>	<b>Thu nhập khác</b>	<b>25</b>	<b>15</b>	<b>3</b>	<b>23</b>	<b>1</b>
<b>II.</b>	<b>Tổng chi phí</b>	<b>123.183</b>	<b>166.446</b>	<b>193.567</b>	<b>236.971</b>	<b>353.280</b>
1	Chi phí hoạt động thương mại, dv	94.180	128.817	143.215	181.986	293.151
2	Chi phí quản lý kinh doanh	28.966	29.411	32.322	35.957	45.930
3	Chi phí tài chính	7	8.218	18.028	18.993	14.099
4	Chi phí khác	30	0	2	35	100
<b>III.</b>	<b>Lợi nhuận</b>					
1	Lợi nhuận trước thuế	15.954	2.175	(9.362)	(-7.388)	28.491
2	Lợi nhuận sau thuế	13.710	1.852	(9.362)	(-7.396)	25.560

\* Tình hình vốn, tài sản, tài chính năm 2020 - 2024

Đơn vị tính: Triệu đồng

CHỈ TIÊU	Năm 2020	Năm 2021	Năm 2022	Năm 2023	Năm 2024
<b>A.TÌNH HÌNH TÀI SẢN</b>					
Tài sản ngắn hạn	110.722	126.360	114.877	102.138	148.191
Tài sản dài hạn	578.962	596.599	582.914	569.051	545.201
Tổng giá trị tài sản	689.684	722.959	697.792	671.189	693.392
Vòng quay tài sản	0,20	0,231	0,26	0,34	0,56
<b>B.TÌNH HÌNH NỢ PHẢI TRẢ</b>					
Tổng nợ phải trả	329.144	370.163	355.840	336.634	333.276
+ Nợ ngắn hạn	75.249	26.114	91.222	89.688	110.057



CHỈ TIÊU	Năm 2020	Năm 2021	Năm 2022	Năm 2023	Năm 2024
+ Nợ dài hạn	253.894	244.049	264.618	246.946	223.219
<b>Vốn chủ sở hữu</b>	360.540	352.796	341.952	334.556	360.116
<b>Tổng nguồn vốn</b>	689.684	722.959	697.792	671.189	693.392
Tỷ trọng Vốn CSH/Tổng Ng.vốn	52,28%	48.80%	49,00%	49,85%	51,94%

### 3. Cơ cấu tổ chức và tình hình lao động

#### 3.1. Cơ cấu tổ chức Công ty

Công ty cổ phần Cảng Chân Mây hoạt động dưới hình thức Công ty cổ phần với mô hình quản trị gồm Đại hội đồng cổ đông, Hội đồng quản trị, Ban Tổng giám đốc và Ban kiểm soát với các bộ phận chức năng bao gồm: Phòng Điều độ, Phòng Kinh doanh, Phòng Container, Phòng Tổ chức-Lao động và Tiền lương, Phòng Kỹ thuật, Phòng Tài chính-Kế toán, Phòng Hành chính, Xí nghiệp Cung ứng dịch vụ, Xí nghiệp Cơ giới, Xí nghiệp Xếp dỡ, Đội An ninh, Đội Bảo trì và Thủy đội.

#### 3.2. Tình hình lao động Công ty

Sự phát triển của Cảng Chân Mây trong những năm qua là nhờ sự đóng góp công sức của toàn thể người lao động Công ty, cán bộ quản lý có năng lực, nhiệt huyết, đoàn kết với mục tiêu chung là xây dựng công ty ngày càng ổn định, phát triển vững mạnh. Tỷ lệ tăng trưởng lao động bình quân trong nhiệm kỳ đạt 4,5%/năm và tập trung tăng ở lực lượng lao động trực tiếp.

Tính đến hết năm 2024, Công ty có 346 CB-CNV, trong đó có 9 viên chức quản lý, lãnh đạo và lao động nữ 63 người. Lực lượng lao động trực tiếp tại Cảng hiện chiếm tỉ trọng lớn (74,6%), trong đó chủ yếu là lao động có kỹ thuật. Trong khi đó, lao động gián tiếp chiếm 7,5% tổng số lao động và lao động phụ trợ là 4,9%. Lao động có trình độ Đại học trở lên chiếm hơn 32,1%, trình độ cao đẳng và trung cấp chiếm 20,2%, trình độ sơ cấp chiếm 34,1% và lao động phổ thông là 13,6%. Qua đó, cho thấy lực lượng lao động tại Công ty có chất lượng cao, được đào tạo bài bản và lực lượng lao động trực tiếp là chủ yếu. Bên cạnh đó, lực lượng lao động tại Cảng có độ tuổi trưởng thành, có kinh nghiệm trong chuyên môn nghề nghiệp và có tinh thần kỷ luật cao.

*\* Quy mô, cơ cấu lao động năm 2024*

Stt	Tiêu chí phân loại	ĐVT	Số lao động	Tỷ trọng
<b>I</b>	<b>Theo giới tính</b>	<b>Người</b>	<b>346</b>	<b>100%</b>
1.	Nam	Người	283	81,7%
2.	Nữ	Người	63	18,3%
<b>II</b>	<b>Theo chức năng</b>	<b>Người</b>	<b>346</b>	<b>100%</b>
1	Lao động quản lý	Người	45	13,0%



Stt	Tiêu chí phân loại	ĐVT	Số lao động	Tỷ trọng
	+ Quản lý cấp cao	Người	9	2,6%
	+ Quản lý cấp trung	Người	36	10,4%
2	Lao động gián tiếp	Người	26	7,5%
3	Lao động trực tiếp	Người	258	74,6%
4	Lao động phụ trợ	Người	17	4,9%
<b>III</b>	<b>Theo trình độ chuyên môn</b>	<b>Người</b>	<b>346</b>	<b>100%</b>
1	Trình độ Đại học trở lên	Người	111	32,1%
2	Trình độ Cao đẳng	Người	26	7,5%
3	Trình độ Trung cấp	Người	44	12,7%
4	Trình độ Sơ cấp	Người	118	34,1%
5	Trình độ phổ thông	Người	47	13,6%

#### 4. Tình hình thực hiện dự án đầu tư

Công ty đã triển khai đầy đủ các bước thủ tục đầu tư, thi công hoàn thiện một số dự án, hạng mục kịp thời phục vụ công tác sản xuất kinh doanh trong giai đoạn 2020-2024, cụ thể như sau:

- Dự án đầu tư cơ sở hạ tầng phục vụ mở rộng kho bãi Bến số 1 hoàn thành vào tháng 6/2020.

- Quy hoạch chi tiết 1/500 Bến số 1 - Cảng Chân Mây đã được Ban quản lý Khu kinh tế, công nghiệp Tỉnh phê duyệt. Hoàn thành Cập nhật cơ sở dữ liệu hiện trạng và đồ án quy hoạch và cơ sở dữ liệu GIS/HUE.

- Công trình nhà kho 2500m<sup>2</sup> được đầu tư hoàn thành và đưa vào sử dụng vào tháng 08/2023.

- Thi công hoàn thành và đưa vào sử dụng hạng mục Nâng cấp bãi (Bãi phục vụ làm hàng container).

- Đầu tư phần mềm quản lý container: hoàn tất cài đặt phần mềm, chuyển giao công nghệ và đưa vào sử dụng vào năm 2023.

- Hoàn thành lắp đặt hệ thống Hàng rào kho bãi Bến số 1, Hàng rào nhà kho 7000m<sup>2</sup> đảm bảo tính thẩm mỹ, đúng mẫu quy định và chức năng che chắn hàng hóa.

- Hoàn thành hạng mục Sửa chữa định kỳ 02 tàu lai Chân Mây 01 và Chân Mây 02 vào năm 2023.

- Mua sắm vật tư thiết bị phục vụ sản xuất kinh doanh: Cáp thép cần trục, Mua sắm cáp tải cần cầu Gottwald HMK 170E, Hạng mục mua sắm đệm tựa tàu 1300H, Hạng mục cải tạo nâng cấp tang cáp điện đầu cần cầu Gottwald HMK 170E



- Lập hồ sơ bổ sung công năng tiếp nhận tàu khách du lịch và kiểm định nâng cấp Bến số 2 được tiếp nhận tàu hàng có trọng tải đến 70.000 tấn: đang tiến hành thủ tục.

- *Dự án xây dựng Bến số 02 - Cảng Chân Mây (Giai đoạn hoàn thiện)*: đã trình Bộ GTVT thẩm định thiết kế bản vẽ thi công giai đoạn hoàn thiện.

+ Đánh giá tác động môi trường: đơn vị tư vấn đang Lập báo cáo đánh giá tác động môi trường, Lập hồ sơ xin cấp giấy phép nhận chìm, Giao khu vực biển đổ chất nạo vét Bến số 2.

+ Điều chỉnh Giấy chứng nhận đầu tư (Thời gian hoàn thành dự án Quý IV năm 2026).

- *Nạo vét điều chỉnh luồng, vũng quay tàu của Bến trong (120m)*: Lập báo cáo đánh giá tác động môi trường bến số 1, Lập hồ sơ xin cấp giấy phép nhận chìm, Giao khu vực biển đổ chất nạo vét.

- *Nạo vét duy tu vùng đậu tàu Bến số 1 – Cảng Chân Mây*: Để thực hiện được nạo vét phải thực hiện lại hồ sơ môi trường (lập lại Báo cáo đánh giá tác động môi trường, lập hồ sơ giao khu vực biển, hồ sơ nhận chìm vật chất nạo vét). Dự kiến hồ sơ môi trường sẽ hoàn thành trong quý I/2025, và triển khai thi công quý II năm 2025 và hoàn thành nạo vét duy tu trong quý III/2025.

- *Thiết lập khu neo chuyển tải hàng tổng hợp, hàng rời cho tàu có tải trọng đến 200.000 DWT tại Vịnh Chân Mây*: ngày 23/7/2024 Cục Hàng hải Việt Nam đã có Quyết định số 1051/QĐ-CHHVN về việc công bố mở khu chuyển tải tại Chân Mây để tiếp nhận tàu thuyền Việt Nam và nước ngoài vào, rời neo đậu, chuyển tải.

- *Sửa chữa Bến số 1 năm 2022*: hoàn thành công trình trong năm 2024.

- *Sửa chữa Bến số 1 năm 2023*: khởi công xây dựng ngày 16/5/2024 và đang triển khai thi công.

- *Hệ thống xử lý nước thải công nghiệp Bến số 1*: đã hoàn thành trong năm 2024 và đang vận hành chạy thử.

- *Lắp đặt hệ thống PCCC kho bãi mở rộng Bến số 1 – Cảng Chân Mây*: đã có thẩm duyệt thiết kế PCCC của phòng cảnh sát PCCC & CNCH số 87/TD-PCCC ngày 4/10/2024, dự kiến hoàn thành quý II năm 2025.

- *Hạng mục mua sắm xe nâng 10 tấn*: nghiệm thu bàn giao đưa vào sử dụng tháng 12/2024.

- *Hoàn thành hạng mục bổ sung công năng cho Bến số 1 để đón tàu hàng container*: Cục Hàng hải Việt Nam ra quyết định số 1549/QĐ-CHHVN ngày 15/10/2024 bổ sung Quyết định số 949/QĐ-CHHVN ngày 16/11/2005 với nội dung Tuyến mép bên phía biển được tiếp nhận tàu chở hàng container có trọng tải đến 45.000DWT giảm tải với mư ớc tối đa  $\leq 10,0m$ .



\* Giá trị giải ngân dự án đầu tư trong nhiệm kỳ 2020-2025

Năm	ĐVT	Giá trị thực hiện	Giá trị giải ngân	Ghi chú
2020	Triệu đồng	60.389	60.887	
2021	Triệu đồng	14.707	14.707	
2022	Triệu đồng	12.781	56.455	
2023	Triệu đồng	26.382	25.340	
2024	Triệu đồng	21.812	21.533	
<b>Tổng cộng:</b>		<b>136.071</b>	<b>178.922</b>	

(Chi tiết tình hình đầu tư dự án nhiệm kỳ 2020-2025 kèm theo báo cáo)

## 5. Kết quả thực hiện các công tác khác

### 5.1. Về thực hiện chế độ cho người lao động

Công ty luôn thực hiện đóng đầy đủ các khoản BHXH, BHYT và BHTN theo quy định với tổng số tiền 37.768 triệu đồng trong 5 năm 2020-2024; tổ chức mua Bảo hiểm con người kết hợp và Bảo hiểm chăm sóc sức khỏe cho toàn thể CB-CNV. Đồng thời, hoàn tất thủ tục và giải quyết thanh toán các chế độ cho người lao động, cụ thể:

- + Chế độ ốm đau, thai sản, dưỡng sức cho 343 trường hợp với số tiền 831 triệu đồng.
- + Chế độ hưu trí cho 6 trường hợp;
- + Chế độ tai nạn lao động cho 5 trường hợp, trong đó 2 trường hợp trợ cấp 1 lần với số tiền 88,4 triệu đồng và 3 trường hợp trợ cấp hàng tháng;
- + Chế độ mai táng cho 2 trường hợp với số tiền 29,8 triệu đồng;
- + Chế độ tử tuất 1 lần cho 1 trường hợp số tiền 174,5 triệu đồng;
- + Chế độ tử tuất hàng tháng 1 trường hợp, số tiền: 2,7 triệu đồng/tháng;

Ngoài ra, Công ty thực hiện chi tổng số tiền 3.415 triệu đồng bồi dưỡng bằng hiện vật cho 243 lao động thuộc công việc nguy hiểm, nặng nhọc, độc hại.

Thu nhập bình quân của người lao động trong năm 2024 đạt mức 17,08 triệu đồng/người/tháng;

### 5.2. Công tác tài chính, tổ chức hành chính

Về công tác thường xuyên hàng năm, Công ty hoàn tất đầy đủ, đúng qui định các công tác kiểm kê tài sản, công tác kiểm toán độc lập, phát hành Báo cáo tài chính và Báo cáo kế toán quản trị, Báo cáo tài chính Quý, Báo cáo tài chính bán niên, Báo cáo tài chính năm. Công ty chú trọng công tác theo dõi, thu hồi công nợ đối với khách hàng nợ quá hạn, đảm bảo dòng tiền cho đơn vị.

Hoàn thành hồ sơ và tổ chức thành công Hội nghị người lao động hàng năm, Đại hội đồng cổ đông thường niên và Đại hội đồng cổ đông bất thường.



Hoàn thành hồ sơ An ninh cảng biển hàng năm, hồ sơ bổ sung đánh giá ANCB khu neo chuyển tải. Tổ chức khám sức khỏe định kỳ cho toàn thể CBCNV,...

### **5.3. Công tác an ninh trật tự và kiểm soát tải trọng**

Công ty luôn chú trọng duy trì công tác kiểm tra, giám sát và xử lý các vi phạm liên quan đến an ninh, trật tự tại cảng. Công tác bảo đảm an ninh trật tự tại Cảng đã được triển khai đồng bộ và hiệu quả, góp phần tạo môi trường làm việc an toàn, ổn định cho các hoạt động tại Cảng. Công tác quản lý an ninh trật tự được Đội An ninh thường xuyên theo dõi, kết hợp công tác tuần tra, giám sát qua hệ thống camera.

- Phương tiện ra vào làm hàng được phân luồng, điều phối hợp lý không để ách tắc giao thông. Thực hiện thủ tục ký bản cam kết An ninh cảng biển theo quy định của Cục hàng hải Việt Nam.

- Về công tác PCCC, Công ty thực hiện tốt công tác PCCC, thường xuyên kiểm tra công cụ PCCC, những điểm có nguy cơ tiềm ẩn về PCCC kịp thời đề xuất kiến nghị những vấn đề không đảm bảo an toàn về PCCC. Tổ chức và tham gia diễn tập, tập huấn về công tác PCCC & CNCH, đến nay chưa xảy ra vụ việc hay sự cố liên quan đến cháy nổ.

Công tác kiểm soát tải trọng tại Cảng Chân Mây được thực hiện tốt, đảm bảo kiểm soát 100% phương tiện làm hàng tại Cảng. Không có trường hợp nào vi phạm tải trọng trong phạm vi khu vực cảng.

## **PHẦN HAI**

### **KẾ HOẠCH SẢN XUẤT KINH DOANH NHIỆM KỲ 2026 - 2030**

#### **I. Mục tiêu kinh doanh nhiệm kỳ 2026 - 2030**

##### **1. Mục tiêu**

Mục tiêu chung phát triển Cảng Chân Mây là phần đầu luôn ở nhóm cảng biển loại I, đóng vai trò chủ lực trong hệ thống cảng biển Việt Nam, cửa ngõ thông thương hàng hải với quốc tế, là mắt xích quan trọng trong chuỗi cung ứng logistics của Việt Nam. Đồng thời, tận dụng mọi nguồn lực, lợi thế địa lý để phát triển Cảng Chân Mây trở thành cảng biển tổng hợp hiện đại trong khu vực, là động lực để phát triển kinh tế - xã hội cho tỉnh Thừa Thiên Huế và vùng lân cận. Kế hoạch sản xuất kinh doanh giai đoạn 2026-2030 được xây dựng với các mục tiêu cụ thể sau:

- Đảm bảo đạt các chỉ tiêu kế hoạch nhiệm kỳ 2026-2030, trong đó đạt kết quả kinh doanh có lãi theo kế hoạch doanh thu và lợi nhuận.

- Tập trung, nâng cao hiệu quả hơn nữa các dịch vụ chính đang triển khai. Nâng cao chất lượng dịch vụ xếp dỡ hàng rời và hàng tổng hợp đạt kỳ vọng khách hàng, phát triển dịch vụ container tăng trưởng đều qua các năm.



- Đầu tư hoàn thiện Bến số 2 cùng hệ thống kho bãi đáp ứng yêu cầu về cơ sở hạ tầng cần thiết cho nguồn hàng rời và hàng container.
- Nâng cấp thành công năng lực tiếp nhận của Bến 1&2 lên 70.000DWT.
- Đưa vào khai thác khu neo chuyên tải 200.000 DWT tại vịnh Chân Mây.
- Đầu tư các hạng mục cần thiết trên cơ sở thực hiện quy hoạch 1/500 đã được phê duyệt.
- Đảm bảo việc làm, thu nhập, chế độ phúc lợi, ổn định đời sống cho tất cả người lao động của Công ty đồng thời đảm bảo năng suất lao động.

**\* Chỉ tiêu sản xuất kinh doanh giai đoạn 2026 - 2030**

Chỉ tiêu	Sản lượng		Doanh thu dịch vụ (Triệu đồng)	Lợi nhuận trước thuế (Triệu đồng)
	Hàng rời, hàng khác (Tấn)	Container (TEU)		
Năm 2026	6.000.000	11.650	401.000	11.755
Năm 2027	6.350.000	12.260	416.000	16.298
Năm 2028	6.700.000	12.870	430.000	24.172
Năm 2029	7.100.000	13.480	445.000	33.012
Năm 2030	7.500.000	14.090	456.000	38.447

**2. Cơ hội và thách thức trong nhiệm kỳ 2026-2030**

Cơ hội và thách thức trong quá trình hoạt động khai thác Cảng nhiệm kỳ 2026-2030 được nhận diện như sau:

**2.1. Cơ hội**

- Cảng Chân Mây nằm cửa ngõ thuận lợi của tuyến Hành lang kinh tế Đông Tây giúp rút ngắn khoảng cách vận chuyển đường bộ, hạ tầng giao thông đồng bộ. Hàng hóa quá cảnh như than, quặng, nông sản,...từ Lào xuất đi các nước bằng cảng biển Việt Nam dự báo tiếp tục tăng mạnh. Từ năm 2027 trở đi khi các hạ tầng tại khu vực cửa khẩu Lào qua Việt Nam được quan tâm nâng cấp cũng như thủ tục thông quan được cải thiện thông suốt, hàng hóa quá cảnh qua các cảng biển miền Trung dự báo tăng đột phá.

- Năm 2024, một số nguồn hàng dăm gỗ, ván ép MDF,...từ tỉnh Quảng Trị đã chuyển hướng xuất qua cảng Chân Mây do các cảng gần nguồn nguyên liệu không đáp ứng điều kiện hạ tầng cảng. Nguồn hàng này dự báo sẽ tiếp tục tăng ổn định trong các năm 2025 và 2026.

- Việc tỉnh Thừa Thiên Huế được Chính phủ phê duyệt thành lập Thành phố trực thuộc Trung ương từ năm 2025 sẽ là động lực mạnh mẽ thúc đẩy tăng trưởng xuất nhập khẩu hàng hóa cũng như phát triển ngành logistics khu vực



Thừa Thiên Huế thông qua nhiều dự án lớn phát triển hạ tầng đô thị và phát triển dịch vụ, công nghiệp trong các năm tiếp theo.

- Sau hơn hai năm thực hiện, Nghị quyết 18/2022/NQ-HĐND về thí điểm một số chính sách hỗ trợ các hãng tàu biển mở tuyến vận chuyển container và các đối tượng có hàng hóa vận chuyển bằng container đi, đến cảng Chân Mây tỉnh Thừa Thiên Huế của Hội đồng nhân dân Tỉnh Thừa Thiên Huế đã giúp giảm bớt gánh nặng tài chính cho doanh nghiệp, củng cố niềm tin từ các nhà đầu tư, thúc đẩy môi trường hợp tác và kinh doanh thuận lợi. Nghị quyết được tiếp tục thực hiện trong năm 2025 nhằm hỗ trợ đối với chủ hàng và chủ tàu, tăng cường sự phối hợp giữa chính quyền địa phương, cảng, hãng tàu và doanh nghiệp, tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động thương mại; khẳng định vai trò của Cảng Chân Mây trong mạng lưới logistics khu vực. 5. Đây là

- Công ty Cổ phần Kim Long Motor Huế là dự án kinh tế trọng điểm, thiết lập tại Khu kinh tế Chân Mây, tỉnh Thừa Thiên Huế. Kim Long Motor Huế với quy mô sản xuất khoảng 500 xe/tháng (giai đoạn 1) và nâng lên công suất 108.800 xe/năm trong giai đoạn tiếp theo đã tiến hành xuất lô hàng ô tô thành phẩm đầu tiên qua cảng Chân Mây vào đầu tháng 12/2024. Bên cạnh đó, các lô hàng thiết bị, dây chuyền lắp ráp thiết lập nhà máy (giai đoạn tiếp theo) đang được xem xét nhập khẩu qua Cảng Chân Mây. Đây được xem là cơ hội lớn đối với Cảng Chân Mây khi sản phẩm của Kim Long Motor đang xuất xưởng với số lượng lớn trong thời gian tới.

- Đê chắn sóng Chân Mây giai đoạn 1 với chiều dài 450m hoàn thành đưa vào khai thác từ năm 2020 đã giúp che chắn Bến số 1, hạn chế tác động rung lắc lên tàu thuyền khi thời tiết xuất hiện sóng to gió lớn. Trên thực tế, đê chắn sóng đã góp phần giảm thiểu thời gian dừng làm hàng do thời tiết. Cuối năm 2022, đê chắn sóng giai đoạn 2 đã được khởi công và dự kiến hoàn thành vào đầu năm 2026. Công trình đê chắn sóng hoàn thiện sẽ tạo điều kiện hoạt động cho các Bến số 1 và Bến số 2 đạt hiệu quả nhất.

- Khu chuyển tải 200.000DWT tại vịnh Chân Mây đã được Cục Hàng hải Việt Nam công bố đưa vào hoạt động với khu chuyển tải đường kính 1.000m, tiếp nhận tàu hàng rời cỡ trọng tải đến 200.000 tấn. Đây là hợp tác kinh doanh giữa Công ty CP Cảng Chân Mây và Công ty CP Thương mại và Dịch vụ Vận tải Vinalift nhằm tiếp nhận tàu hàng rời quốc tế cỡ lớn và hàng hóa được định hướng trung chuyển qua hệ thống Bến số 1 và Bến số 2 - Cảng Chân Mây.

## 2.2. Thách thức

- Cảng Chân Mây hiện vẫn trong tình trạng thiếu cơ sở hạ tầng kho bãi, và phương tiện thiết bị xếp dỡ do tình hình tài chính vẫn còn khó khăn. Các thiết bị đã hoạt động trên 20 năm, chất lượng còn lại chỉ đạt khoảng 40% đến 50%, tần suất làm hàng liên tục và không ngừng có thiết bị dự phòng dẫn đến hư hỏng, sự



cổ thường xuyên. Tình trạng này là hạn chế lớn góp phần giảm năng suất xếp dỡ và hiệu quả khai thác chung của Cảng.

- Độ sâu trước bến 1 hiện bị bồi lắng và bến 2 chưa đạt độ sâu thiết kế để đón tàu tải trọng tối đa cho phép. Trong khi đó, thủ tục cấp phép và công tác nạo vét đối với khu nước trước Bến số 1 và Bến số 2 cần có thời gian để thực hiện và hoàn thành. Tình trạng này đã ảnh hưởng cực kỳ lớn đến hiệu quả khai thác cầu cảng khi xu hướng cỡ tàu dùng cho vận tải biển quốc tế ngày càng lớn hơn.

- Cảng Hào Hưng đã hoạt động từ năm 2021, hiện nay không ngừng đầu tư và hoàn thiện chất lượng dịch vụ, tăng khả năng cạnh tranh trực tiếp tại khu vực Chân Mây. Bên cạnh đó, khả năng linh hoạt trong hoạt động kinh doanh và cơ chế giá cả là yếu tố then chốt giúp Cảng Hào Hưng Huế nâng cao năng lực cạnh tranh, thu hút khách hàng.

- Dự án Cảng Mỹ Thủy (tại Hải Lăng - Quảng Trị) đang gấp rút thi công và dự kiến hoàn thành bến đầu tiên vào năm 2025, dự báo dẫn đến nguy cơ Cảng Chân Mây mất nguồn hàng hiện có từ khu vực Quảng Trị (cát trắng, cát vàng, dăm gỗ,...) hàng than, quặng từ Lào và hàng cát, dăm gỗ từ Phong Điền.

- Cảng Liên Chiểu được đầu tư hiện đại, có vị trí giao thông thuận lợi với quy mô tầm quốc tế, dự kiến công trình hoàn thành giai đoạn 1 và đưa vào hoạt động cuối năm 2025. Dự báo Cảng Liên Chiểu sẽ thu hút một lượng hàng Lào vận chuyển qua cửa khẩu Nam Giang (Quảng Nam) và một số hàng khác.

- Việc đảm bảo các quy định về môi trường trong quá trình khai thác các mặt hàng rời như than, quặng đang là một thách thức lớn, đòi hỏi sự đầu tư các hạng mục đảm bảo môi trường và công tác điều hành và giám sát nghiêm ngặt của Công ty.

- Ngoài ra, thế giới còn tiềm ẩn nhiều nguy cơ bất ổn có khả năng ảnh hưởng tiêu cực đối với nền kinh tế toàn cầu nói chung và đối với ngành vận tải biển, cảng biển nói riêng.

## **II. Cơ sở vật chất kỹ thuật và năng lực Cảng**

Cơ sở vật chất hạ tầng kỹ thuật Công ty hiện khai thác và sử dụng như sau:

### **1. Cơ sở hạ tầng**

#### **1.1. Bến cập tàu**

Công ty Cổ phần Cảng Chân Mây hiện đang khai thác hai cầu cảng với tổng chiều dài tuyến mép bến lên đến 771m, bao gồm:

- + Bến số 1 với 480m cầu bến, trong đó tuyến bến phía biển có thể khai thác 371m (bao gồm 300m cầu cảng và 02 trụ neo), độ sâu thiết kế trước bến đạt -12,5m, đủ khả năng tiếp nhận các tàu hàng tải trọng đến 50.000DWT, tàu container 45.000 DWT và tàu du lịch quốc tế cỡ lớn có chiều dài đến 362m,



trọng tải 225.282GRT. Tuyến mép bên phía bờ dài 120m của Bến số 1 có độ sâu -6,1m, đủ khả năng tiếp nhận tàu hàng 3.000DWT.

+ Bến số 2 với chiều dài 280m có năng lực tiếp nhận tàu hàng tải trọng đến 50.000 DWT và tàu container 35.000DWT.

### 1.2. Thiết bị

Thiết bị xếp dỡ và thiết bị hoạt động trên bãi hiện có của Cảng Chân Mây được thống kê như sau:

Stt	Thiết bị	ĐVT	Số lượng	Năng lực	Ghi chú
1	Cầu bờ di động Gottwald	Chiếc	01	63 tấn	
2	Cần trục đa năng	Chiếc	02	45 tấn	
3	Cầu bánh lốp	Chiếc	01	27,5 tấn	
4	Cầu bánh xích	Chiếc	05	60-100 tấn	01 cầu 90T của K/hàng
5	Xe nâng chụp container	Chiếc	02	45 tấn	Thiết bị thuê
6	Xe xúc lật	Chiếc	02	1- 3m <sup>3</sup>	
7	Xe nâng	Chiếc	04	3-5-10 tấn	
8	Cân điện tử	cầu-cân	04	80 tấn - 100 tấn	
9	Gàu ngoạm các loại dung tích	Chiếc	07	3 – 8 m <sup>3</sup>	
10	Ben đưng hàng	Chiếc	02	10 m <sup>3</sup>	
11	Trạm biến áp	Trạm	02		
12	Máy phát điện	Chiếc	02	100-250KVA	
13	Xe hút bụi	Chiếc	01		
14	Xe tưới nước	Chiếc	02		1 xe thuê
15	Xe đưa đón CN 16-29 chỗ	Chiếc	02		

### \* Tàu lai dắt

STT	Tàu lai	ĐVT	Số lượng	Công suất máy
1	Chân Mây 01	Chiếc	01	1.006 HP
2	Chân Mây 02	Chiếc	01	1.800 HP



**\* Kho bãi**

STT	Hạng mục	Số lượng	Diện tích (m <sup>2</sup> )	Ghi chú
<b>I</b>	<b>Nhà kho</b>			
1	Nhà kho 1	01	1.980	
2	Nhà kho 2	01	7.000	
3	Nhà kho 3	01	2.239,6	Kho ngoại quan
<b>II</b>	<b>Bãi hàng</b>			
1	Bãi cảng	01	92.000	

**2. Năng suất xếp dỡ**

Với cơ sở hạ tầng kỹ thuật, thiết bị chuyên dụng và nhân sự hiện nay, năng suất xếp dỡ tại Cảng đối với từng loại hàng như sau:

- + Hàng bao: 1.000 tấn/máng /ngày;
- + Hàng rời: 3.000 - 4.000 tấn/máng cầu/ngày (riêng gỗ dăm năng suất đạt 7.000 tấn GMT/băng tải/ngày);
- + Hàng bách hóa: 500 - 1.000 tấn/máng/ngày;
- + Hàng container 30 moves/2 cầu/giờ.

**III. Tình hình cạnh tranh**

Với mật độ cảng dày đặc như hiện nay, tình hình cạnh tranh đối với Cảng Chân Mây ngày càng trở nên gay gắt. Các khách hàng có cơ hội xem xét chọn lựa cảng có dịch vụ cung ứng tốt nhất, giá thành thấp và các chính sách ưu tiên khác. Khách hàng có cơ sở để yêu cầu giảm giá cước xếp dỡ, yêu cầu ưu tiên làm hàng, sắp xếp lịch tàu và tăng chất lượng dịch vụ... Các cảng ở khu vực lân cận có khả năng cạnh tranh cao đối với cảng Chân Mây hiện gồm có Cảng Hào Hưng Huế, Cảng Đà Nẵng, Cảng Thuận An, Cảng Chu Lai, Cảng Hòn La, Cảng Cửa Việt.

**1. Cảng Hào Hưng**

Bến số 03 – Khu Bến Chân Mây với diện tích 12 ha, tổng mức đầu tư hơn 846 tỷ đồng, chiều dài cầu cảng 270m do Công ty TNHH Hào Hưng Huế làm chủ đầu tư đã hoàn thành và đưa vào hoạt động vào giữa năm 2021. Đây là cảng tổng hợp, cung cấp các dịch vụ khai thác cảng và Logistics đảm bảo cho tàu và các phương tiện vận tải thủy trọng tải đến 50.000 DWT ra vào bốc dỡ hàng, tạo nên sự cạnh tranh lớn trong lĩnh vực cảng biển. Việc bến số 03 đi vào hoạt động làm tăng nguồn cung cầu bến tại khu vực Chân Mây, tạo sự cạnh tranh với Cảng Chân Mây là tất yếu trong quy luật thị trường. Năm 2022, lượng hàng dăm gỗ và sản lát qua Bến số 1 và Bến số 2 của Công ty bắt đầu dịch chuyển sang xếp dỡ thông qua tại Bến số 3 nói trên.



Cảng Hào Hưng Huế hiện nay không ngừng đầu tư và hoàn thiện chất lượng dịch vụ, tăng khả năng cạnh tranh trực tiếp tại khu vực Chân Mây.

## **2. Cảng Đà Nẵng**

Với lịch sử hơn 120 năm xây dựng và phát triển, Cảng Đà Nẵng đến nay đã và đang chứng tỏ được vị trí quan trọng của mình trong việc phát triển kinh tế trong khu vực cũng như khẳng định tầm vóc là cảng biển lớn nhất miền Trung Việt Nam. Với vị trí nằm trong Vịnh Đà Nẵng và được che chắn bởi đê chắn sóng dài 450m, Cảng Đà Nẵng rất thuận lợi cho tàu cập và làm hàng quanh năm. Cảng có thể tiếp nhận tàu hàng đến 50.000 DWT, tàu container 2.500 TEU, tàu khách đến 151.300 GRT, dài 335 m. Cảng có hệ thống giao thông đường bộ khá tốt nối liền thông suốt các tuyến đường; đặc biệt Cảng Đà Nẵng được xác định là cửa ngõ chính của tuyến Hành lang kinh tế Đông Tây (EWEC).

Với vị trí vô cùng thuận lợi như vậy, Cảng Đà Nẵng được xem là cảng biển có quy mô hiện đại và quan trọng nhất ở miền Trung Việt Nam. Cảng Đà Nẵng định hướng phát triển theo 2 trụ cột chính. Thứ nhất, Cảng tập trung nâng cao dịch vụ khai thác cảng, phục vụ tàu container, tàu khách, tàu chuyên dụng trọng tải lớn. Thứ hai, đầu tư phát triển dịch vụ logistics tăng cường kết nối Cảng với vùng hậu phương.

## **3. Cảng Thuận An, Cảng Cửa Việt, Cảng Hòn La**

Cảng Thuận An, Cảng Cửa Việt, Cảng Hòn La là các cảng biển quy mô nhỏ, mớn nước và chiều dài cầu tàu hạn chế chỉ có thể tiếp nhận tàu cỡ nhỏ đến 3.000 DWT; tuy nhiên do nằm ở vị trí có kết nối giao thương và Giao thông thuận lợi, ngoài ra khu Thuận An được cấp phép kết nối vùng chuyển tải trong thời gian qua và là đối thủ cạnh tranh trực tiếp các thị trường giáp ranh đặc biệt là thị trường trên tuyến hành lang Kinh tế Đông Tây nên các cảng này góp phần vào tình hình cạnh tranh đối với Chân Mây.

## **4. Cảng Mỹ Thủy (Quảng Trị)**

Cảng Mỹ Thủy có quy hoạch hiện đại, quy mô lớn, khả năng tiếp nhận tàu container cỡ lớn 100.000 DWT, tàu hàng rời 100.000 DWT và tàu tổng hợp (50.000 DWT), vị trí gần biên giới Lào giúp cảng này trở thành điểm trung chuyển hàng hóa cho các tuyến xuất khẩu ra thế giới, thuận lợi cho việc phát triển các tuyến logistics đường bộ từ Lào qua Việt Nam và ra biển giúp cảng này trở thành một điểm trung chuyển quan trọng, đặc biệt trong hoạt động xuất khẩu từ Lào và các khu vực khác trong nội địa. Dự kiến, công trình cảng Mỹ Thủy giai đoạn 1 sẽ đưa vào khai thác trong năm 2025.

## **5. Cảng Liên Chiểu (Đà Nẵng)**

Tháng 12/2022, dự án Cảng Liên Chiểu được động thổ khởi công và dự kiến hoàn thành 2 bến ban đầu vào tháng 12/2025 với năng lực tiếp nhận tàu trọng tải lên đến 100.000 tấn, cũng như các tàu container có sức chứa tới 8.000 TEU. Cảng Liên Chiểu có quy mô lớn nhất miền Trung, là một trong 3 cảng biển



lớn nhất Việt Nam và sẽ là điểm trung chuyển quan trọng cho các tuyến vận tải quốc tế đi qua Việt Nam. Khu hậu cần cảng rộng lớn và hoàn thiện với diện tích 95 ha. Cảng Liên Chiểu được xây dựng nhằm giải quyết vấn đề quá tải của cảng Tiên Sa và các cảng trong khu vực, hướng đến mục tiêu phát triển Đà Nẵng là trung tâm logistics quốc tế. Hàng hóa qua cảng Liên Chiểu gồm hàng hóa từ các khu công nghiệp của thành phố Đà Nẵng, các vùng lân cận và gồm cả nguồn hàng hóa từ Lào.

## II. KẾ HOẠCH SẢN XUẤT KINH DOANH NHIỆM KỲ 2026-2030

### 1. Kế hoạch sản lượng thông qua

Tuy tình hình thị trường vẫn tồn tại nhiều thách thức nhưng trong điều kiện thuận lợi khai thác 2 cầu cảng, sản lượng hàng hóa năm 2024 thông qua Cảng đạt tăng trưởng 36,3% so với cùng kỳ, lượt tàu tăng 14,2%. Giai đoạn 2026-2030, Công ty xây dựng kế hoạch với các chỉ tiêu sản lượng hàng rời tăng trưởng ổn định, sản lượng hàng container dự kiến tăng nhẹ. Ở mức sản lượng đến 7,5 triệu tấn hàng rời và hàng tổng hợp khác, cầu bến đã gần như khai thác hết công suất. Để đạt được kế hoạch đề ra, Công ty tiếp tục xây dựng các phương án cải thiện năng suất xếp dỡ như bổ sung thiết bị xếp dỡ, nghiên cứu sử dụng hệ thống băng tải cho hàng than, quặng,... Công tác phân chia chức năng và điều phối hàng hóa đối với các bến được tính toán kỹ, kinh hoạt phù hợp thực tế khai thác nhằm tối ưu hóa công suất khai thác, giảm thiểu chi phí phát sinh cho khách hàng.

Sản lượng hàng giai đoạn 2026-2030 dự kiến như sau:

Stt	Sản lượng	Kế hoạch 2026	Kế hoạch 2027	Kế hoạch 2028	Kế hoạch 2029	Kế hoạch 2030
<b>I</b>	<b>Hàng rời+hàng khác (Tấn)</b>					
<b>1.</b>	<b>Phân theo từng bến (Tấn)</b>	<b>6.000.000</b>	<b>6.350.000</b>	<b>6.700.000</b>	<b>7.100.000</b>	<b>7.500.000</b>
1.1	Bến số 1	3.000.000	3.175.000	3.350.000	3.550.000	3.750.000
1.2	Bến số 2	3.000.000	3.175.000	3.350.000	3.550.000	3.750.000
<b>2.</b>	<b>Phân theo mặt hàng (Tấn)</b>	<b>6.000.000</b>	<b>6.350.000</b>	<b>6.700.000</b>	<b>7.100.000</b>	<b>7.500.000</b>
2.1	Dăm gỗ	1.813.100	1.849.400	1.886.400	1.887.100	1.921.300
2.2	Than	2.661.900	2.881.200	3.124.500	3.200.000	3.300.000
2.3	Clinker	264.400	264.400	264.400	264.400	264.400
2.4	Nhựa đường	26.500	26.500	26.500	26.500	26.500
2.5	Titan	-				
2.6	Cát trắng	600.000	600.000	600.000	600.000	650.000
2.7	Dầu cọ	-	-	-	-	-



Stt	Sản lượng	Kế hoạch 2026	Kế hoạch 2027	Kế hoạch 2028	Kế hoạch 2029	Kế hoạch 2030
2.8	Sản lát	-	-	-	-	-
2.9	Hàng quặng	480.800	552.400	599.100	900.000	1.100.000
2.10	Hàng khác	153.300	176.100	199.100	222.000	237.800
<b>II</b>	<b>Hàng Container (TEU)</b>	<b>11.650</b>	<b>12.260</b>	<b>12.870</b>	<b>13.480</b>	<b>14.090</b>
1.	Hàng xuất nhập khẩu	10.350	10.860	11.370	11.880	12.390
2.	Hàng nội địa	1.300	1.400	1.500	1.600	1.700

Sự bổ sung đầy đủ chức năng cho hai bến tại Cảng (Bến số 1 tiếp nhận tàu container đến 45.000 DWT và trong tương lai gần Bến số 2 tiếp nhận tàu khách) giúp hàng hóa có sự dịch chuyển qua lại giữa 2 bến và sản lượng trở nên cân bằng từ năm 2026 trở đi. Sau khi hoàn thành nạo vét khu nước trước bến và đầu tư hoàn thiện giai đoạn 2, Bến số 2 sẽ thiết lập cài đặt hệ thống băng tải để đảm nhận hàng dăm gỗ và một số hàng khác. Ngược lại, Bến số 1 có thể tiếp nhận tàu container khi trống cầu. Sự chuyển dịch linh hoạt này giúp giảm thời gian gián đoạn xếp dỡ hàng hóa tạo nên lợi thế cạnh tranh cho Cảng, cải thiện năng lực cầu bến và năng suất xếp dỡ.

**\* Kế hoạch khai thác các mặt hàng chính:**

- *Hàng dăm gỗ*: các khách hàng dăm gỗ hiện chủ yếu tập trung tại Khu kinh tế Chân Mây và một số khách hàng ở huyện Phong Điền (Thừa Thiên Huế) và huyện Hải Lăng (Quảng Trị). Sản lượng dăm gỗ trong các năm tiếp theo dự báo khó tăng trưởng hoặc giảm nhẹ so với năm 2024, do có khả năng phải chia sẻ thị trường Phong Điền và Hải Lăng cho Cảng Mỹ Thủy.

- *Hàng than*: Hàng than qua Cảng Chân Mây hiện gồm than nội địa và than nhập khẩu từ Lào, phục vụ nhu cầu năng lượng quốc gia. Nguồn hàng than tiếp tục tăng đều vào năm 2025 và các năm tiếp theo để phục vụ các dự án nhiệt điện và giữ tỷ trọng lớn trong cơ cấu hàng hóa xếp dỡ tại Cảng. Hàng than tăng sẽ kéo theo nhu cầu lưu bãi tại khu vực Cảng tăng.

- *Hàng clinker*: Clinker là nguyên liệu chính sản xuất xi măng, hàng clinker qua cảng Chân Mây là nguồn từ các nhà máy trên địa bàn Tỉnh. Xu hướng hàng clinker các năm gần đây giảm (sản lượng bằng 50% những năm 2020-2021) do nguồn nguyên liệu này được ưu tiên để sản xuất. Kế hoạch giai đoạn 2025-2030 dự báo sản lượng giữ nguyên quy mô 264.400 tấn.

- *Hàng cát trắng*: sản lượng cát trắng tăng trưởng tốt trong năm 2022-2023, năm 2024 giảm nhẹ và dự kiến đạt sản lượng ổn định trong giai đoạn 2026-2030 do xảy ra khả năng chia sẻ hàng này với cảng Mỹ Thủy.

*Phu*



- *Hàng nhựa đường*: Mặc dù có tỷ trọng khá thấp nhưng hàng nhựa đường đặt tổng kho tại Chân Mây nên lượng hàng nhập khẩu qua Cảng khá đều đặn, mang lại nguồn doanh thu ổn định cho Cảng.

- *Hàng quặng*: là mặt hàng mới quá cảnh trong thời gian gần đây. Hàng quặng (quặng nhôm bô-xít) hiện được khai thác từ các mỏ của Lào vận chuyển về Chân Mây lưu bãi ngoại quan để xuất khẩu đi các nước. Dự kiến sản lượng hàng này tăng trong giai đoạn 2026-2030, tăng trưởng 8,5%-15% trong các năm 2025-2028 và tăng trưởng mạnh trong năm 2029 (50%) và năm 2030 (22%).

- *Các hàng tổng hợp khác* gồm thiết bị, vỏ bã điều, viên nén, cọc bê tông, đất nguyên liệu, nông sản,...tăng trưởng bình quân 12,8% mỗi năm.

### **\* Kế hoạch khai thác hàng container**

Công ty đã hoàn tất thủ tục bổ sung công năng đón tàu container đối với Bến số 1, được công bố theo Quyết định 1549/QĐ-CHHVN ngày 15/10/2024 của Cục Hàng hải Việt Nam nhằm phát huy hiệu quả đầu tư, nâng cao năng lực thông qua của Cảng. Bên cạnh đó, Công ty đã tham vấn đơn vị tư vấn về phương án thuê thiết bị 100 tấn phục vụ làm hàng container, hàng rời, hàng khác. Theo báo cáo tư vấn, thiết bị bổ sung cần thiết là cần trục đa năng 100T bốc xếp hàng container ở row 12-13 trở lên, công suất đạt 15-20 move/giờ kết hợp xếp dỡ các loại hàng rời, hàng khác đảm bảo năng suất cao, tăng tốc độ giải phóng tàu.

Sản lượng container kế hoạch giai đoạn 2026-2030 dự kiến tăng trưởng bình quân 5%/năm và đạt 14.090 Teu vào năm 2030. Để đạt được chỉ tiêu kế hoạch nói trên, Công ty sẽ tích cực thực hiện công tác thuyết phục các Hãng tàu tiếp tục ký kết hợp đồng khai thác hàng container trong các năm tới, làm việc các đại lý hàng hải, các hãng tàu khác và các doanh nghiệp trên địa bàn để có thể mở thêm tuyến tàu container. Tiến hành tìm kiếm các khách hàng tiềm năng tại Quảng Trị, Quảng Bình và Lào; làm việc với khách hàng Sun Paper tại Lào về nghiên cứu hợp tác đầu tư kho bãi phục vụ hàng rời và hàng container của Sun Paper trong thời gian tới. Nghiên cứu bổ sung các thiết bị cần thiết để làm hàng container đặc chủng, quá khổ, quá tải. Bên cạnh đó, xây dựng đơn giá dịch vụ đối với hàng container vừa đảm bảo sức cạnh tranh, vừa đảm bảo hiệu quả kinh doanh và phù hợp với quy định của nhà nước, các chính sách ưu đãi dành cho hãng tàu và doanh nghiệp phù hợp trong từng giai đoạn. Đề xuất chính quyền Thành phố Huế gia hạn các chính sách hỗ trợ đối với dịch vụ khai thác container.

## **2. Kế hoạch doanh thu và lợi nhuận**

### **2.1. Kế hoạch doanh thu**

Doanh thu dịch vụ giai đoạn 2026-2030 được xây dựng dựa trên sản lượng hàng hóa kế hoạch và xu hướng phát triển của các dịch vụ khác. Doanh thu chi tiết giai đoạn 2026-2030 như sau:



ĐVT: Triệu đồng

Stt	Doanh thu dịch vụ	Kế hoạch 2026	Kế hoạch 2027	Kế hoạch 2028	Kế hoạch 2029	Kế hoạch 2030
<b>I.</b>	<b>Doanh thu theo từng bến</b>	<b>401.000</b>	<b>416.000</b>	<b>430.000</b>	<b>445.000</b>	<b>456.000</b>
1.	Bến số 1	268.900	276.650	284.650	292.850	298.500
2.	Bến số 2	132.100	139.350	145.350	152.150	157.500
<b>II.</b>	<b>Doanh thu theo mặt hàng &amp; các dịch vụ</b>	<b>401.000</b>	<b>416.000</b>	<b>430.000</b>	<b>445.000</b>	<b>456.000</b>
1.	Dăm gỗ	90.000	91.800	93.600	93.600	95.300
2.	Than	89.400	96.700	103.400	106.000	108.900
3	Clinker	9.300	9.300	9.300	9.300	9.300
4	Nhựa đường	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400
5	Cát trắng	15.300	15.300	15.300	15.300	16.500
6	Hàng quặng	21.900	24.600	26.300	35.500	39.000
7	Hàng khác	6.500	7.500	8.000	8.400	8.500
	<b>Các dịch vụ khác</b>					
8	Tàu du lịch	21.000	21.000	21.000	21.000	21.000
9	Kho bãi	14.000	14.000	14.000	14.000	14.000
10	Xăng dầu	53.800	54.300	56.300	57.700	58.000
11	Dịch vụ khác	13.242	14.082	14.517	15.046	15.469
12	Dịch vụ gia tăng tại bãi	48.000	48.000	48.000	48.000	48.000
13	Xếp dỡ container	17.158	18.018	18.883	19.754	20.631

- *Doanh thu dịch vụ xếp dỡ các mặt hàng phân lớn dự báo ổn định.* Trong đó, hàng than và hàng quặng quá cảnh từ Lào kỳ vọng tăng trưởng đều do trữ lượng lớn và nhu cầu xuất khẩu cao của nguồn hàng này. .

- *Dịch vụ tàu khách du lịch:* ngành du lịch tàu biển đã hồi phục sau dịch bệnh Covid và hoạt động sôi động trở lại tại Chân Mây. Dự kiến, mỗi năm Cảng đón khoảng 50 lượt tàu khách với 150.000 lượt du khách và thuyền viên và thu về khoảng 21.000 triệu đồng doanh thu.

- *Dịch vụ cho thuê kho bãi* dự kiến đạt ổn định ở mức 14.000 triệu đồng/năm trong giai đoạn 2025-2030 với diện tích bãi tăng khoảng 1ha và diện tích kho không đổi.

- *Doanh thu cung ứng xăng dầu* tăng nhẹ trong giai đoạn này, đạt 53.800 triệu đồng vào năm 2026 và dần tăng lên 58.000 triệu đồng vào năm 2027.

- *Dịch vụ gia tăng tại bãi* dự kiến đạt ổn định doanh thu 48.000 triệu đồng/năm.



- Dịch vụ xếp dỡ hàng container có doanh thu tăng đều qua các năm, với tỷ lệ tăng trưởng bình quân gần 5%/năm.

- Các dịch vụ khác đảm bảo doanh thu ổn định và tăng theo thời gian.

## 2.2 Kế hoạch lợi nhuận

Trên cơ sở kế hoạch sản lượng và doanh thu như đề cập ở trên, Công ty đã tính toán chi phí, cân đối tài chính và cho ra kết quả kinh doanh như dưới đây:

ĐVT: Triệu đồng

TT	Lợi nhuận	Kế hoạch 2026	Kế hoạch 2027	Kế hoạch 2028	Kế hoạch 2029	Kế hoạch 2030
1.	Lợi nhuận trước thuế	11.755	16.298	24.172	33.012	38.447
1.1	Bến số 1	6.553	9.594	12.078	14.938	16.914
1.2	Bến số 2	5.202	6.704	12.094	18.074	21.533
2.	Lợi nhuận sau thuế	9.404	13.038	19.338	26.410	30.757
2.1	Bến số 1	5.242	7.675	9.663	11.950	13.531
2.2	Bến số 2	4.162	5.363	9.675	14.459	17.226

Thiết bị xếp dỡ tại Cảng hiện đang trong tình trạng thiếu và chưa đáp ứng yêu cầu năng suất làm hàng rời và hàng container. Tham chiếu đề án tư vấn về phương án bổ sung thiết bị 100 tấn hoạt động tại Bến số 1 và sau khi tính toán điều chỉnh để phù hợp với tình hình hiện tại, chi phí thuê cầu dự kiến phân bổ cho Bến số 1 trong các năm 2026-2030 là 16 tỷ đồng mỗi năm. Đồng thời, lượng hàng hóa chuyển dịch theo hướng từ Bến 1 sang Bến 2 và đạt đến cân bằng hai bến vào năm 2026. Doanh thu dịch chuyển theo sản lượng dẫn đến hiệu quả kinh tế khai thác sẽ tăng tại Bến 2 và giảm tại Bến 1. Đồng thời, Công ty sẽ tiếp tục vay khoảng 70 tỷ đồng phục vụ đầu tư giai đoạn hoàn thiện Bến số 2, dẫn đến phát sinh chi phí lãi vay và được phân bổ cho Bến 2. Chi phí khấu hao Bến số 2 phát sinh thêm 6,5 tỷ đồng/năm sau khi nghiệm thu Công trình cầu dẫn và nạo vét (từ 2026). (Kết quả kinh doanh giai đoạn 2026-2030 đính kèm)

## III. Kế hoạch đầu tư trong nhiệm kỳ 2026-2030

Nhằm đạt các chỉ tiêu sản lượng kế hoạch sản xuất kinh doanh nhiệm kỳ 2026-2030, Công ty lập kế hoạch đầu tư các dự án dự kiến triển khai với tổng giá trị giải ngân 788.000 triệu đồng. Các dự án/hạng mục cụ thể như sau:

ĐVT: Triệu đồng

Stt	Dự án/Hạng mục	Giá trị giải ngân
I	Dự án chuyển tiếp	
1	Đầu tư xây dựng Bến số 2 - Giai đoạn hoàn thiện	388.000

*Đu*



Stt	Dự án/Hạng mục	Giá trị giải ngân
2	Sửa chữa bảo trì Bến số 1	30.000
3	Kiểm định định kỳ, đánh giá an toàn kết cấu hạ tầng kết cấu hạ tầng cảng biển Bến số 1	2.000
4	Xây dựng nhà kho ngoại quan	20.000
5	Xây dựng 02 nhà kho 5.000m <sup>2</sup>	60.000
6	Mở rộng kho bãi tiếp giáp nhà kho 7000m <sup>2</sup>	10.000
7	Nạo vét duy tu Bến số 1	15.000
8	Dự phòng mua sắm vật tư, sửa chữa thiết bị, cải tạo nâng cấp hạ tầng kỹ thuật và công trình xây dựng phục vụ SXKD	63.000
9.	Đầu tư xây dựng kéo dài 60m Bến số 1	200.000
	<b>TỔNG CỘNG:</b>	<b>788.000</b>

(Kế hoạch đầu tư giai đoạn 2026-2030 phân kỳ đính kèm báo cáo)

#### IV. Kế hoạch lao động, tiền lương và đào tạo

Trên cơ sở số lao động thực tế hiện có và xét nhu cầu lao động của một số vị trí công việc thực sự cần thiết trong tình hình sản lượng hàng hóa tăng, diện tích kho bãi tăng, kế hoạch lao động được xây dựng trong nhiệm kỳ 2026-2030 như sau:

Stt	Tiêu chí	ĐVT	Kế hoạch 2026	Kế hoạch 2027	Kế hoạch 2028	Kế hoạch 2029	Kế hoạch 2030
1	Số lao động	Người	362	377	392	407	422
2	Số lao động chênh lệch trong kỳ	Người	+15	+15	+15	+15	+15
3	Tiền lương bình quân	Tr.đồng/ người/tháng	15,76	15,57	15,40	15,34	15,09
4	Số lượt đào tạo	Lượt	540	315	594	345	653
5	Chi phí đào tạo	Tr.đồng	435	390	479	420	526

Về công tác tiền lương, các chỉ tiêu kế hoạch về mức lương bình quân và thu nhập bình quân của người lao động được đặt ra trên cơ sở doanh thu và kết quả lợi nhuận của các năm; đồng thời đảm bảo tiền lương, thu nhập và đời sống của người lao động. Tiền lương bình quân khoảng 15,41 triệu đồng/người/tháng.

Về công tác đào tạo, Công ty luôn quan tâm chú trọng đào tạo, nâng cao trình độ chuyên môn nghiệp vụ. Người lao động thường xuyên được tham gia các



khóa học, khóa huấn luyện và nâng cao nghiệp vụ nhằm đáp ứng tốt yêu cầu công việc, linh hoạt và thích nghi tốt trong môi trường kinh doanh đầy biến động như hiện nay. Các khóa đào tạo gồm các lớp đào tạo định kỳ theo quy định về PCCN-CHCN, An toàn vệ sinh lao động và các khóa bồi dưỡng chuyên môn nghiệp vụ.

## **V. Kế hoạch tài chính**

Trên cơ sở kế hoạch doanh thu sản lượng, kế hoạch đầu tư và năng lực tài chính hiện có, Công ty đã xây dựng kế hoạch kết quả kinh doanh giai đoạn 2026-2030 (*Kế hoạch tài chính đính kèm*).

Trong đó giai đoạn 2026-2030 công ty sẽ chủ động cân đối và sử dụng các nguồn vốn lưu động, vốn ứng trước, vốn vay để đảm bảo thực hiện các hạng mục đầu tư cần thiết và duy trì khả năng thanh toán, ổn định sản xuất kinh doanh.

Thực hiện bảo toàn và phát huy vốn nhà nước. Đảm bảo khả năng thanh toán các khoản nợ theo quy định. Tích cực tìm kiếm các đối tác liên doanh liên kết để thực hiện các hạng mục đầu tư theo kế hoạch.

Nghiên cứu tăng cường các đối tác liên doanh liên kết, các đối tác ứng vốn khác nhằm nâng cao năng lực tài chính, nâng cao năng lực cạnh tranh.

## **VI. CÁC GIẢI PHÁP NHẪM THỰC HIỆN THÀNH CÔNG KẾ HOẠCH NHIỆM KỲ 2026-2030**

Nhằm thực hiện thành công kế hoạch nhiệm kỳ 2026-2030, Công ty xác định một số giải pháp nhằm thực hiện thành công đạt các chỉ tiêu về sản lượng, doanh thu và lợi nhuận, cụ thể như sau :

### **1. Giải pháp điều hành sản xuất**

Tập trung cải tiến cả về Công nghệ xếp dỡ và Công nghệ quản lý, điều hành đảm bảo tăng năng suất xếp dỡ trong điều kiện cầu bến đã gần đạt công suất tối đa. Về công nghệ xếp dỡ, Công ty sẽ nghiên cứu và kêu gọi hợp tác đầu tư để sớm đưa vào sử dụng hệ thống băng tải xếp dỡ các loại hàng than, hàng quặng,...nhằm đạt năng suất tối ưu, cải thiện tình hình năng suất chưa cao khi sử dụng cầu bờ và cầu tàu hiện nay. Về công nghệ quản lý, nghiên cứu sắp xếp lịch tàu, tiếp nhận đăng ký tàu đến khoa học hơn, không để thời gian trống cầu gây lãng phí, điều chỉnh phương án khai thác hợp lý, nâng cao chất lượng dịch vụ toàn diện, giảm thao tác thừa trong sản xuất để tăng năng suất xếp dỡ, giảm thời gian tàu chờ, đảm bảo quy định về an toàn vệ sinh môi trường. Nghiên cứu áp dụng phần mềm và công nghệ thông tin trong quản lý khai thác cảng.

Đẩy nhanh tiến độ các dự án đầu tư về cơ sở vật chất hạ tầng, bổ sung các phương tiện, thiết bị mới, nâng cấp các phương tiện thiết bị đang sử dụng để đáp ứng được sự tăng trưởng của hàng hóa thông qua Cảng, phát triển khai thác tối ưu vị thế của một cảng nước sâu. Trong tình hình hạn chế về tài chính, tăng cường phương tiện thiết bị xếp dỡ bằng hình thức thuê hoặc hợp tác kinh doanh

*he*



nhằm tăng năng suất xếp dỡ đối với các mặt hàng như than, cát trắng, Clinker, thiết bị...

## **2. Giải pháp thị trường**

Công ty đã chú trọng đến công tác marketing trong những năm qua, tuy nhiên cần tiếp tục hoàn thiện hơn nhằm xây dựng Cảng Chân Mây trở thành một trong những thương hiệu cảng biển hàng đầu tại khu vực miền Trung. Các hoạt động cụ thể như sau:

- Tiếp tục hoàn thiện biểu giá dịch vụ cảng biển và điều chỉnh để phù hợp với giá cả thị trường hàng năm, công khai niêm yết trên website của Công ty tạo điều kiện thuận lợi cho mọi khách hàng tiếp cận dễ dàng.

- Tăng cường quảng bá, nghiên cứu chế độ chính sách đối với riêng mỗi nhóm khách hàng. Kiến nghị các cơ quan ban ngành các tỉnh liên quan để có sự liên kết thông thoáng thủ tục trong quá trình xuất nhập khẩu, thông quan hàng hóa, hỗ trợ khách hàng giải quyết các thủ tục về cảng vụ, hải quan,...

- Về truyền thông, thực hiện nâng cấp trang web của công ty, cập nhật và chuyên tải kịp thời thông tin về khả năng cung ứng dịch vụ, năng lực bốc xếp của Cảng Chân Mây. Xây dựng và mở rộng các hình thức tiếp cận khách hàng, xúc tiến, cung cấp thông tin cần thiết đến khách hàng tiềm năng (các hình thức thông tin đại chúng như truyền hình, báo, đặt pano quảng cáo tại các vùng trọng yếu và các thị trường tiềm năng, thông qua các đơn vị đại lý, môi giới hàng hải, . Thông qua các hội nghị xúc tiến đầu tư, hội nghị khách hàng để quảng bá hình ảnh, năng lực của công ty đến các khách hàng tiềm năng; tiếp cận nguồn hàng tại Lào, tăng cường xúc tiến thị trường tiềm năng dồi dào này.

## **3. Giải pháp quản lý tài chính**

- Ngoài việc tập trung tìm kiếm nguồn hàng mới, tăng doanh thu, Công ty sẽ chú trọng duy trì khai thác tốt các dịch vụ, các mặt hàng có hiệu quả kinh tế cao, tỷ lệ lợi nhuận trên doanh thu lớn.

- Tăng cường hiệu quả trong công tác quản lý tài chính, quản lý công nợ, đẩy nhanh quy trình thanh toán, tăng cường các biện pháp thu hồi công nợ, thực hiện tốt Quy trình quản lý công nợ và phân cấp trách nhiệm cụ thể trong việc quản lý nợ của Công ty.

## **4. Giải pháp quản lý năng suất lao động**

Nâng cao tinh thần đoàn kết, phát huy truyền thống tốt đẹp của Công ty, hoàn thiện, cải tiến hệ thống quản lý đảm bảo tính kỷ luật, tăng sức mạnh và hiệu quả của công tác quản lý.

- Xây dựng chính sách lương thưởng gắn liền với hiệu quả kinh doanh và mức độ hoàn thành công việc của từng cá nhân nhằm kích thích sản xuất kinh doanh, nâng cao năng suất lao động, khuyến khích phát triển tài năng, đồng thời



xử lý nghiêm theo quy định của pháp luật và Nội quy lao động của Công ty đối với những lao động yếu kém, vô kỷ luật.

- Hạn chế việc ký hợp đồng lao động chưa cấp thiết, tăng cường sử dụng lao động theo hình thức thuê ngoài, thời vụ để tận dụng lực lượng lao động nhân rồi, chỉ Về công tác đào tạo và phát triển nguồn nhân lực. Tổ chức đào tạo, bồi dưỡng nghiệp vụ chuyên môn cần thiết cho người lao động Công ty đảm bảo đồng bộ cả về số lượng và chất lượng để đảm bảo thực hiện thắng lợi mục tiêu sản xuất kinh doanh,phí thấp.

Sản lượng kế hoạch các mặt hàng rời, hàng container và hàng khác thông qua Cảng Chân Mây giai đoạn 2026-2030 tiếp tục gia tăng, đặc biệt là các loại hàng than, quặng quá cảnh từ Lào và hàng hóa từ các dự án hoạt động tại Khu kinh tế Chân Mây, trên địa bàn Tỉnh cũng như các vùng lân cận. Tuy tình hình thế giới vẫn còn nhiều biến động, nhiều nguy cơ rủi ro vẫn còn tiềm ẩn nhưng Công ty sẽ vận dụng tất cả các nguồn lực hiện có, tranh thủ các lợi thế tự nhiên và các cơ hội phát triển, đồng thời điều hành doanh nghiệp hiệu quả bằng các giải pháp linh hoạt nhằm vượt qua các khó khăn thách thức, hoàn thành các mục tiêu giai đoạn 2026-2030 đã đề ra.

*Trên đây là nội dung Báo cáo kết quả sản xuất kinh doanh nhiệm kỳ 2020-2025 và Kế hoạch sản xuất kinh doanh nhiệm kỳ 2026-2030, Công ty Cổ phần Cảng Chân Mây kính báo cáo.*





TỔNG CÔNG TY CÔNG NGHIỆP TÀU THỦY

Đơn vị báo cáo: Công ty Cổ phần Cảng Chân Mây

Phụ lục 01

KẾT QUẢ SẢN XUẤT KINH DOANH NHIỆM KỲ 2020 - 2025

TT	Chỉ tiêu	Đơn vị tính	Năm 2020		Năm 2021		Năm 2022		Năm 2023		Năm 2024		Ghi chú
			KH	KQTH (theo BCTC đã kiểm toán)	KH	KQTH (theo BCTC đã kiểm toán)	KH	KQTH (theo BCTC đã kiểm toán)	KH	KQTH (theo BCTC đã kiểm toán)	KH	KQTH (BCTC đã kiểm toán)	
1	Sản lượng												
	- Hàng rời và hàng khác	tấn	2.385.000	2.408.118	2.940.000	3.119.098	3.868.000	3.469.639	4.500.000	3.956.537	4.700.000	5.394.231	
	- Hàng container	TEUs					20.000	666	34.000	7.385	23.760	8.395	
2	Số sản phẩm bàn giao	sản phẩm											
	- Đóng mới												
	- Sửa chữa												
3	Giá trị sản xuất	tỷ đồng											
4	Doanh thu và thu nhập khác	tỷ đồng	131,600	139,137	162,000	168,621	225,150	184,205	238,000	229,583	276,400	384,742	
	Trong đó:	tỷ đồng											
	Doanh thu thuần về bán hàng và cung cấp dịch vụ		130,000	137,164	162,000	166,939	225,000	182,472	238,000	227,424	276,400	383,208	
	Doanh thu tài chính		1,600	1,948	0,000	1,667	0,150	1,730	0,000	2,136	0,000	1,533	
	Thu nhập khác		0,000	0,025	0,000	0,015	0,000	0,003	0,000	0,023	0,000	0,001	
5	Lợi nhuận trước thuế		5,723	15,954	1,662	2,175	0,200	-9,362	1,218	-7,388	0,467	28,491	
6	Lợi nhuận sau thuế	tỷ đồng	4,597	13,710	1,330	1,852	1,330	-9,362	0,974	-7,396	0,467	25,560	
7	Nộp ngân sách		3,400	6,634	3,000	0,810	0,500	0,786	0,500	0,913	0,500	3,863	
8	Tổng vốn chủ sở hữu			360,540		352,795		341,951		334,555		360,116	
9	Tổng tài sản			689,684		722,958		697,800		671,200		693,392	
10	Tổng nợ phải trả			329,143		370,163		355,800		336,633		333,276	
11	Tổng lao động	người	283	283	304	303	313	306	321	321	337	337	
12	Thu nhập bình quân	triệu đồng/người	10,15	10,92	9,50	11,71	10,10	10,92	11,84	11,33	11,99	17,08	

*[Handwritten signature]*



KẾT QUẢ SẢN XUẤT KINH DOANH NHIỆM KỲ 2020 - 2025

TT	ĐVT	Mục tiêu kế hoạch 2020 - 2025	Năm 2020		Năm 2021		Năm 2022		Năm 2023		Năm 2024		%TH giai đoạn so với KH giai đoạn 2020 - 2025
			KH	KQTH (theo BCTC đã được kiểm toán)	KH	KQTH (theo BCTC đã được kiểm toán)	KH	KQTH (theo BCTC đã được kiểm toán)	KH	KQTH (theo BCTC đã được kiểm toán)	KH	KQTH (số liệu chưa kiểm toán)	
1	Sản lượng												
	- Hàng rời và hàng khác	Tấn	2.385.000	2.408.118	2.940.000	3.119.098	3.868.000	3.469.639	4.500.000	3.956.537	4.700.000	5.394.231	18.347.623
	- Hàng container	TEUs	-	-	-	-	20.000	666	34.000	7.385	23.760	8.395	16.446
2	Số sản phẩm bàn giao	sản phẩm											
	- Đóng mới												
	- Sửa chữa												
3	Giá trị sản xuất	tỷ đồng											
	- Đóng mới												
	- Sửa chữa												
	- Sản xuất CNPT												
	- Dịch vụ khác												
4	Doanh thu và thu nhập khác	tỷ đồng	131,600	139,137	162,000	168,621	375,000	184,205	238,000	229,583	276,400	384,742	1.106,288
4.1	Doanh thu SXKD	tỷ đồng		137,164		166,939	225,000	182,472	238,000	227,424	276,400	383,208	1.097,207
	DT tàu hàng rời và hàng khác			110,876		142,476	172,822	143,289	172,314	150,926	180,367	223,620	
	DT tàu container		0,000	0,000	0,000	0,000	22,700	0,956	26,723	8,185	31,291	11,289	
	DT tàu khách			7,082	0,000	0,000	0,000	0,481	3,000	9,827	9,000	19,876	
	DT dịch vụ khác (kho bãi, xăng dầu, điện nước, DV tại bãi,...)			19,206		24,463	29,478	37,746	35,963	58,486	55,742	128,423	
4.2	Doanh thu tài chính			1,948		1,667	150,000	1,730	0,000	2,136	0,000	1,533	9,014
4.3	Thu nhập khác			0,025	0,000	0,015	0,000	0,003	0,000	0,023	0,000	0,001	0,067
5	Tổng lao động	người	283	283	304	303	313	306	321	321	337	337	
6	Thu nhập bình quân	tr.đ/người	10,15	10,92	9,50	11,71	10,10	10,92	11,84	11,33	11,99	17,08	

Handwritten signature





KẾ HOẠCH SẢN XUẤT KINH DOANH NHIỆM KỲ 2026 - 2030

TT	Chỉ tiêu	BVT	2026	2027	2028	2029	2030	Ghi chú
1	Sản lượng							
1.1	Hàng rời và hàng khác	Tấn	6.000.000	6.350.000	6.700.000	7.100.000	7.500.000	
1.2	Hàng container	TEUs	11.650	12.260	12.870	13.480	14.090	
2	Số sản phẩm bán giao							
	- Đóng mới							
	- Sửa chữa							
3	Giá trị sản xuất	tỷ đồng	401,00	416,00	430,00	445,00	456,00	
4	Doanh thu và thu nhập khác	tỷ đồng	402,00	416,50	430,50	445,40	456,40	
	Trong đó:	tỷ đồng						
	Doanh thu thuần về bán		401,00	416,00	430,00	445,00	456,00	
4.1	hàng và cung cấp dịch vụ							
4.2	Doanh thu tài chính		1,00	0,50	0,50	0,40	0,40	
5	Lợi nhuận trước thuế	tỷ đồng	11,755	16,298	24,172	33,012	38,447	
6	Lợi nhuận sau thuế	tỷ đồng	9,404	13,038	19,338	26,410	30,757	
7	Nộp ngân sách	tỷ đồng	8,78	9,75	11,23	12,89	13,93	
8	Tổng vốn chủ sở hữu	tỷ đồng	696,882	670,800	655,738	645,524	628,277	
9	Tổng tài sản	tỷ đồng	696,882	670,800	655,738	645,524	628,277	
10	Tổng nợ phải trả	tỷ đồng	328,402	295,865	270,592	247,504	217,988	
11	Tổng lao động	người	362	377	392	407	422	
12	Thu nhập bình quân	Tr.đ/người	15,76	15,57	15,40	15,34	15,09	

Handwritten signature in blue ink.



**TỔNG CÔNG TY CÔNG NGHIỆP TÀU THỦY**

Đơn vị báo cáo: Công ty cổ phần Cảng Chân Mây

Phụ lục 02A

**KẾ HOẠCH SẢN XUẤT KINH DOANH NHIỆM KỲ 2026 - 2030**

TT	Chỉ tiêu	ĐVT	Mục tiêu kế hoạch 2026 - 2030	Năm 2026	Năm 2027	Năm 2028	Năm 2029	Năm 2030	Ghi chú
1	Sản lượng								
	Hàng rời và hàng khác	Tấn	33.650.000	6.000.000	6.350.000	6.700.000	7.100.000	7.500.000	
	Hàng container	TEUs	64.350	11.650	12.260	12.870	13.480	14.090	
2	Số sản phẩm bàn giao	sản phẩm							
	- Đóng mới								
	- Sửa chữa								
3	Giá trị sản xuất	tỷ đồng	2.148	401,00	416,00	430,00	445,00	456,00	
	- Đóng mới								
	- Sửa chữa								
	- Sản xuất CNPT								
	- Dịch vụ khác								
4	Doanh thu dịch vụ	tỷ đồng	2.148	401,00	416,00	430,00	445,00	456,00	
5	Tổng lao động	người		362	377	392	407	422	
6	Thu nhập bình quân	triệu đồng/người		15,76	15,57	15,40	15,24	15,09	

*[Signature]*

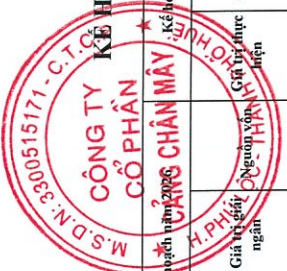


**KẾ HOẠCH KẾT QUẢ KINH DOANH NHIỆM KỲ 2026-2030**

1/2

CHỈ TIÊU	MS	KH 2026	KH 2026 chia ra		KH 2027	KH 2027 chia ra		KH 2028	KH 2028 chia ra		KH 2029	KH 2029 chia ra		KH 2030 chia ra	
			BS1	BS2		BS1	BS2		BS1	BS2		BS1	BS2		
1. Doanh thu bán hàng và cung cấp dịch vụ	01	401.000	268.900	132.100	416.000	276.650	139.350	430.000	284.650	145.350	445.000	292.850	152.150	298.500	157.500
+ Hoạt động thương mại, vận tải, kho bãi, xây dựng, hoạt động kinh doanh khác..		401.000	268.900	132.100	416.000	276.650	139.350	430.000	284.650	145.350	445.000	292.850	152.150	298.500	157.500
Doanh thu chính (Xếp dỡ, cầu bến, kho bãi...)		230.042	115.021	115.021	243.682	121.841	121.841	254.817	127.409	127.409	267.546	133.773	133.773	138.685	138.685
2. Các khoản giảm trừ doanh thu		02													
Trong đó: thuế tiêu thụ đặc biệt, thuế GTGT theo phương pháp trực tiếp phải nộp	03														
3. Doanh thu thuần bán hàng và cung cấp dịch vụ (04=01-02)	04	401.000	268.900	132.100	416.000	276.650	139.350	430.000	284.650	145.350	445.000	292.850	152.150	298.500	157.500
+ Hoạt động thương mại, vận tải, kho bãi, xây dựng, hoạt động kinh doanh khác..		401.000	268.900	132.100	416.000	276.650	139.350	430.000	284.650	145.350	445.000	292.850	152.150	298.500	157.500
4. Giá vốn hàng bán	05	324.552	235.182	89.370	329.737	238.638	91.100	336.625	243.395	93.230	343.437	247.870	95.567	250.774	97.528
- CP từ hoạt động thương mại, vận tải, xây dựng, hoạt động kinh doanh, dịch vụ khác..		324.552	235.182	89.370	329.737	238.638	91.100	336.625	243.395	93.230	343.437	247.870	95.567	250.774	97.528
5. Lợi nhuận gộp về bán hàng và cung cấp dịch vụ (06=04-05), trong đó	06	76.448	33.718	42.730	86.263	38.012	48.250	93.375	41.255	52.120	101.563	44.980	56.583	47.726	59.972
6. Doanh thu hoạt động tài chính	07	1.000	1.000		500	500		500	500		400	400		400	
7. Chi phí tài chính	08	14.484	-	14.484	17.887	-	17.887	15.745	-	15.745	13.603	-	13.603	-	12.903
Chia ra:															
- Chi phí lãi vay	09	14.484		14.484	17.887		17.887	15.745		15.745	13.603		13.603		12.903
- Thành lịch tỷ giá	10														
8. Chi phí quản lý kinh doanh và Bán hàng	11	51.209	28.165	23.044	52.578	28.918	23.660	53.958	29.677	24.281	55.348	30.442	24.907	31.212	25.537
9. Lợi nhuận thuần từ hoạt động kinh doanh (12=06+07-08-11)	12	11.755	6.553	5.202	16.298	9.594	6.704	24.172	12.078	12.094	33.012	14.938	18.074	16.914	21.533
10. Thu nhập khác	13														
11. Chi phí khác	14														
12. Lợi nhuận khác (15=13-14)	15	-			-			-			-				
13. Tổng số lợi nhuận kế toán trước thuế (16=12+15)	16	11.755	6.553	5.202	16.298	9.594	6.704	24.172	12.078	12.094	33.012	14.938	18.074	16.914	21.533
- Lãi/lỗ do đóng mới															
- Lãi/lỗ do sửa chữa															
- Lãi/lỗ do sx CNPT (SXVL, Gia công chế tạo...)															
- Lãi/lỗ khác....															
14. Chi phí thuế thu nhập doanh nghiệp (gồm chi phí thuế thu nhập doanh nghiệp hiện hành + hoãn lại)	17	2.351,02	1.310,62	1.040,39	3.259,54	1.918,80	1.340,74	4.834,44	2.415,63	2.418,81	6.602,40	2.987,60	3.614,80	3.382,81	4.306,56
15. Lợi nhuận sau thuế thu nhập doanh nghiệp (19=17-18)	18	9.404	5.242	4.162	13.038	7.675	5.363	19.338	9.663	9.675	26.410	11.950	14.459	13.531	17.226





KẾ HOẠCH ĐẦU TƯ NHIỆM KỲ 2026-2030

Đơn vị tính: T

STT	Tên dự án/BCKTKT đầu tư xây dựng (Xây dựng, Mua sắm trang thiết bị, Sửa chữa)	Địa điểm	Dự kiến thời gian thực hiện	Dự kiến Mục tiêu/Công suất của dự án	Kế hoạch năm 2026			Kế hoạch năm 2027			Kế hoạch năm 2028			Kế hoạch năm 2029			Kế hoạch năm 2030		
					Giá trị thực hiện	Giá trị giải ngân	Giá trị thực hiện	Giá trị giải ngân	Giá trị thực hiện	Giá trị giải ngân	Giá trị thực hiện	Giá trị giải ngân	Giá trị thực hiện	Giá trị giải ngân	Giá trị thực hiện	Giá trị giải ngân	Giá trị thực hiện	Giá trị giải ngân	Giá trị thực hiện
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)															
Tổng cộng( A+B+C+D)					460.000	460.000	82.000	82.000	120.000	120.000	67.000	67.000	59.000	59.000	788.000	788.000			
A	Các dự án nhóm A																		
B	Các dự án nhóm B																		
B.1	Dự án chuyển tiếp				388.000	388.000	-	-	-	-	-	-	-	-	388.000	388.000			
B.1.1	Đầu tư xây dựng Bến số 2 - Cảng Chân Mây	Cảng Chân Mây		Tiếp nhận tàu 50.000 DWT															
	Giai đoạn 1																		
	Giai đoạn hoàn thiện				388.000	388.000									388.000	388.000			
C	Dự án nhóm C				72.000	72.000	82.000	82.000	120.000	120.000	67.000	67.000	59.000	59.000	337.000	337.000			
C1	Dự án chuyển tiếp				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C1.1	Nạo vét điều chỉnh mở rộng luồng, vùng quay tàu của bến trong (bến 120m)	Cảng Chân Mây																	
C1.2	Nạo vét duy tu vùng đầu tàu Bến số 1 - Cảng Chân Mây	Cảng Chân Mây																	
C1.3	Lắp đặt hệ thống PCCC kho bãi mở rộng Bến số 1 - Cảng Chân Mây	Cảng Chân Mây																	
C1.3	Lắp hồ sơ môi trường Bến số 1 - Cảng Chân Mây (Bao gồm Báo cáo đánh giá tác động môi trường, Giấy phép nhập chìm, Giao khu vực biến đổi đất nạo vét, Phí môi trường đổ đất nạo vét Bến số 1 - Cảng Chân Mây)	Cảng Chân Mây																	
C2	Dự án môi trường triển khai 2025-2030				60.000	60.000	50.000	50.000	5.000	5.000	5.000	5.000	17.000	17.000	137.000	137.000			
C2.1	Nâng cấp hệ thống PCCC Bến số 1 - Cảng Chân Mây	Cảng Chân Mây																	
C2.2	Sửa chữa bảo trì Bến số 1	Cảng Chân Mây			10.000	10.000	10.000	10.000	5.000	5.000	5.000	5.000			30.000	30.000			
C2.3	Xây dựng trạm áp Bến số 1 phục vụ sản xuất kinh doanh	Cảng Chân Mây																	
C2.4	Kiểm định định kỳ, đánh giá an toàn kết cấu hạ tầng cảng biển Bến số 1 - Cảng Chân Mây	Cảng Chân Mây													2.000	2.000			2.000



*[Handwritten signature]*



STT	Tên dự án/BCKTKT đầu tư xây dựng (Xây dựng, Mua sắm trang thiết bị, Sửa chữa)	Địa điểm	Dự kiến thời gian thực hiện	Dự kiến Mục tiêu/Công suất của dự án	Kế hoạch năm 2026			Kế hoạch năm 2027			Kế hoạch năm 2028			Kế hoạch năm 2029			Kế hoạch năm 2030			Kế hoạch năm 2025-2030		
					Giá trị thực hiện	Giá trị giải ngân	Nguồn vốn	Giá trị thực hiện	Giá trị giải ngân	Nguồn vốn	Giá trị thực hiện	Giá trị giải ngân	Nguồn vốn	Giá trị thực hiện	Giá trị giải ngân	Nguồn vốn	Giá trị thực hiện	Giá trị giải ngân	Nguồn vốn	Giá trị thực hiện	Giá trị giải ngân	Nguồn vốn
C2.5	Xây dựng nhà kho ngoại quan	Cảng Chân Mây			10.000	10.000		10.000	10.000								20.000	20.000				
C2.6	Mua sắm xe hút bụi	Cảng Chân Mây															-	-				
C2.7	Xây dựng 02 nhà kho 5000m2				30.000	30.000		30.000	30.000								60.000	60.000				
C2.8	Mở rộng kho bãi tiếp giáp nhà kho 7000m2				10.000	10.000											10.000	10.000				
C2.9	Nạo vét duy tu Bến số 1																15.000	15.000				
C2.10	Máng lan hàng rời																-	-				
C2.11	Đầu tư xây dựng kéo dài 60m Bến số 1					20.000		20.000	20.000		100.000	100.000		50.000	50.000		30.000	30.000		200.000	200.000	
D	Dự phòng mua sắm vật tư, sửa chữa thiết bị, sửa chữa cải tạo nâng cấp HTKT và CTXD phục vụ SXKD năm 2025	Cảng Chân Mây			12.000	12.000		12.000	12.000		15.000	15.000		12.000	12.000		12.000	12.000		63.000	63.000	
	Dự phòng mua sắm vật tư, sửa chữa thiết bị, sửa chữa cải tạo nâng cấp HTKT và CTXD phục vụ SXKD năm 2025	Cảng Chân Mây			12.000	12.000		12.000	12.000		15.000	15.000		12.000	12.000		12.000	12.000		63.000	63.000	



*Handwritten signature in blue ink.*