



BẢN TIN NHÀ ĐẦU TƯ

2 tháng đầu năm 2026



01. Hoạt động nổi bật của Ngành

02. Diễn biến cổ phiếu

03. Điểm nhấn doanh nghiệp



01.

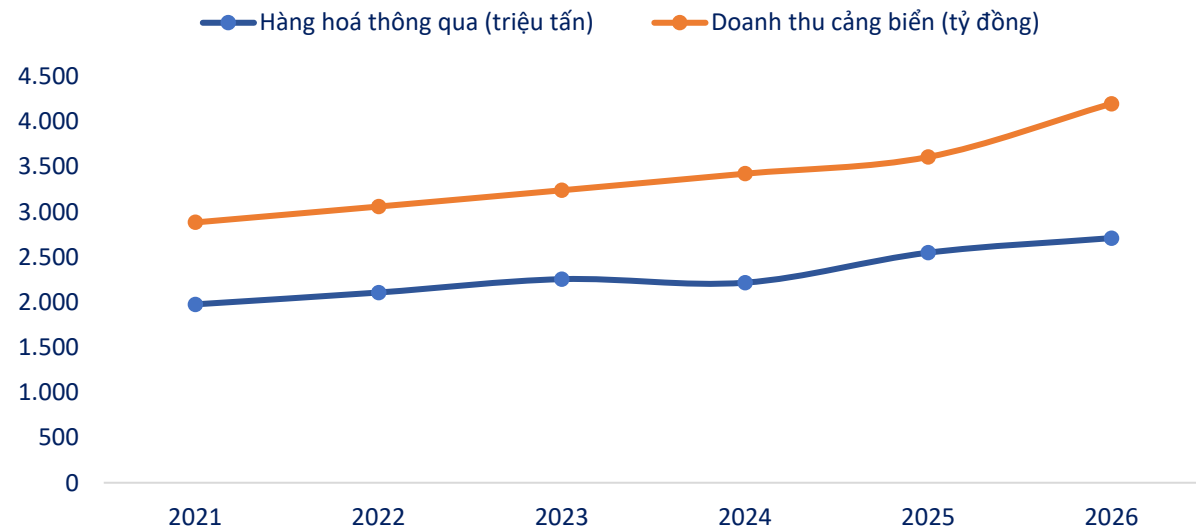
HOẠT ĐỘNG NỔI BẬT CỦA NGÀNH

ĐIỂM NHẤN VĨ MÔ – NGÀNH

Hoạt động thương mại tăng trưởng vượt trội và nhập siêu trong 2 tháng đầu năm 2026

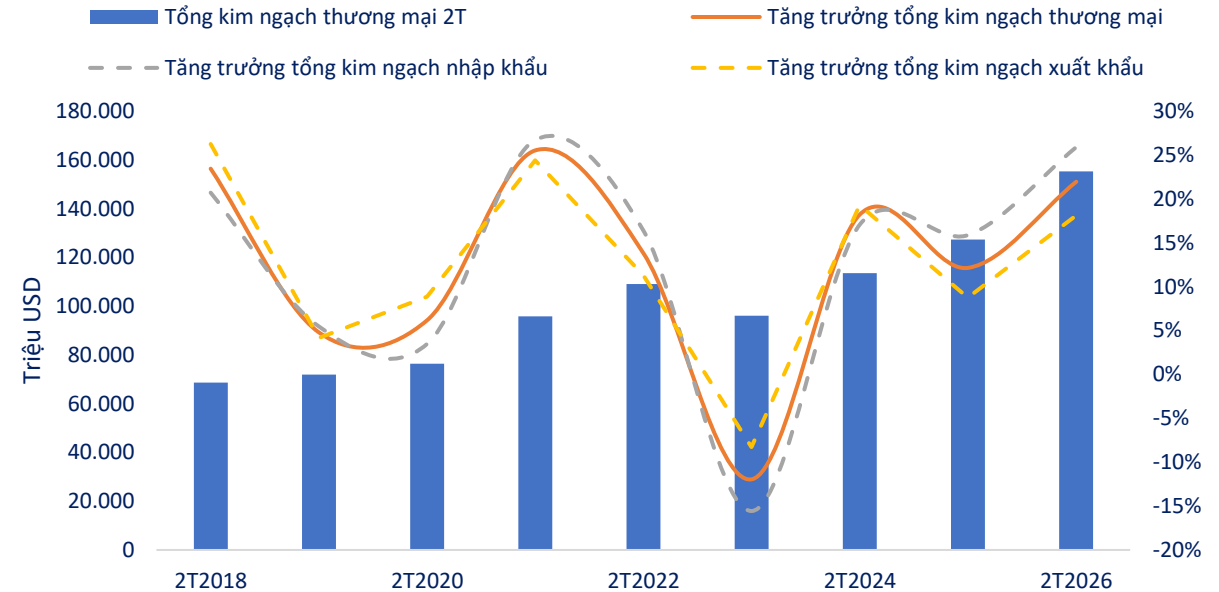
Tổng kim ngạch XNK 2 tháng đầu năm đạt 155,7 tỷ USD tăng 22,2% so với cùng kỳ (svck) năm trước, **đây là mức tăng trưởng cao thứ 2 trong 9 năm trở lại đây (chỉ sau 2021)**. Nhập khẩu tăng 26,32% trong đó tư liệu sản xuất chiếm tới 94,1% kim ngạch nhập khẩu. **Doanh nghiệp ồ ạt nhập khẩu tư liệu sản xuất do sự phục hồi nhanh chóng của các đơn hàng và hiệu ứng “frontloading”** để phòng ngừa rủi ro đứt gãy chuỗi cung ứng. Hai yếu tố này cộng hưởng đã trực tiếp tạo ra "cú hích" lớn cho khối lượng hàng hóa thông quan và nhu cầu logistics bùng nổ ngay từ đầu năm.

Về thuế suất, **mặt hàng xăng dầu được giảm 2% thuế suất thuế giá trị gia tăng (còn 8%), áp dụng đến hết 31/12/2026**. Đồng thời, trước những căng thẳng tại Trung Đông, **nhiều mặt hàng xăng dầu được giảm thuế suất nhập khẩu về 0% đến hết Tháng 4/2026**.



Nguồn: Thống kê Hải Phòng, Tổng hợp

Kim ngạch thương mại 2 tháng giai đoạn 2018 - 2026



Nguồn: Cục Thống kê, Tổng hợp

Khối lượng và giá trị hàng hóa thông qua Cảng biển Hải Phòng có sự tăng trưởng tích cực

Khu vực cảng Hải Phòng tiếp tục ghi nhận sự tăng trưởng rõ rệt với **sản lượng hàng hoá thông quan 2 tháng đầu năm ước đạt 27,08 triệu tấn (+10,54% svck năm trước)** và **doanh thu cảng biển ước đạt 1.489,16 tỷ đồng (tăng 29,87% svck năm trước)**. Ông Bùi Nguyên Khởi, Giám đốc Cảng biển Hải Phòng cho biết đến năm 2026, đơn vị đặt mục tiêu đạt sản lượng hàng hóa thông qua khu vực cảng biển Hải Phòng đạt 122 triệu tấn.

Đặc biệt, cấu trúc thị phần tại cảng Hải Phòng đây đang bước vào một cuộc dịch chuyển thị phần mang lại lợi thế cho khu vực hạ lưu sông Cấm do quy hoạch thành phố.

ĐIỂM NHẤN VĨ MÔ - NGÀNH

Những nghị định mới ban hành mang lại cơ hội và rủi ro đan xen

1. Sự cố ùn tắc 300.000 tấn nông sản, thực phẩm tại các cửa khẩu vào cuối tháng 1/2026 là lời cảnh báo đáng thếp về tác động của Nghị định 46/2026/NĐ-CP (hiện được tạm hoãn đến hết ngày 15/04/2026). Nguyên nhân cốt lõi là do **phương thức kiểm tra thông thường theo Nghị định 15/2018/NĐ-CP trước đây, cơ quan chức năng chỉ cần xét duyệt hồ sơ và giải quyết nhanh gọn trong 3 ngày, thì quy định mới bắt buộc phải kiểm tra thực trạng và lấy mẫu kiểm nghiệm. Điều này khiến thời gian thông quan bị kéo dài lên tới 10 ngày** (lâu hơn 5 - 7 ngày so với quy định cũ). Đối mặt với rủi ro ách tắc do các cơ quan và phòng kiểm nghiệm chưa kịp đáp ứng công suất, các cảng và cửa khẩu cần khẩn trương chuẩn bị hạ tầng lưu trữ và quy trình phối hợp để sẵn sàng ứng phó khi Nghị định có hiệu lực trở lại.

2. Tín hiệu tích cực từ Nghị định 14/2026/NĐ-CP (hiệu lực từ 15/01/2026) cho thấy: **hàng loạt thủ tục hành chính rườm rà (như thỏa thuận thông số kỹ thuật, công bố mở cảng...) được bãi bỏ**, giúp các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ cảng biển giảm chi phí tuân thủ và tăng tính tự quyết.

Điều chỉnh tăng giá dịch vụ xếp dỡ trong năm 2026

Xét trong ngành dịch vụ vận tải; **từ ngày 01/02/2026, giá dịch vụ bốc dỡ container tại các cảng nước sâu (Lạch Huyện, Cái Mép - Thị Vải) chính thức tăng 10%**. Việc mặt bằng giá trần được nâng lên không chỉ giúp các cảng lớn có nguồn lực chuyển đổi xanh, mà còn tạo ra hiệu ứng lan tỏa tích cực cho các cảng sông/hạ lưu. Cụ thể:

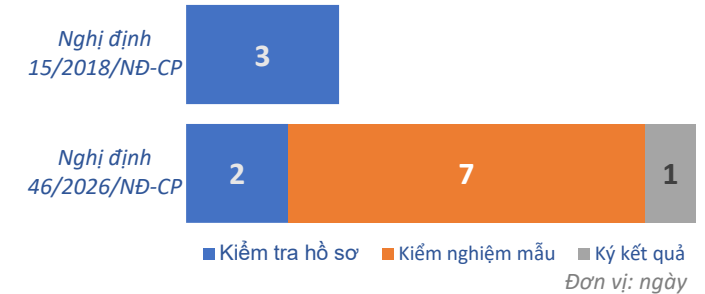
1. Tạo dư địa để các cảng sông chủ động điều chỉnh tăng giá cước dịch vụ nhằm cải thiện biên lợi nhuận.
2. Thúc đẩy xu hướng dịch chuyển luồng hàng nhạy cảm về chi phí sang các cảng nội địa/cảng sông để tối ưu hóa chi phí logistics.

Cơ hội mở ra từ đề xuất chính sách miễn, giảm phí đường thủy nội địa

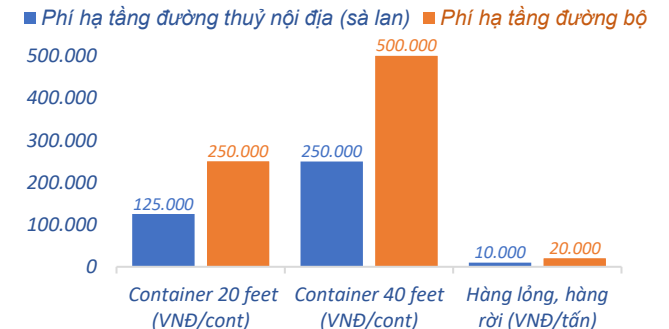
Hiện tại, tuyến đường thủy nội địa (sà lan) chiếm 10,5%, trong khi **đường bộ phải gánh 88% thị phần gom/rút hàng tại Hải Phòng gây ùn tắc nghiêm trọng, đồng thời làm tăng khí thải carbon**. Vì vậy, chuyển dịch sang vận tải container bằng đường thủy nội địa (như các tuyến Bắc Ninh, Bắc Giang qua sông Cẩm, sông Kinh Thầy, sông Đuống) đang được xem là xu hướng tất yếu. Phương thức này tiết kiệm khoảng 20% chi phí, chở được khối lượng lớn (sà lan 1.500-3.000 DWT) và thân thiện môi trường.

Rào cản lớn nhất là sà lan vẫn phải chịu phí hạ tầng cảng biển của địa phương, dẫn tới tình trạng “phí chồng phí”. **Nếu đề xuất miễn hoàn toàn được thông qua, doanh nghiệp có thể giảm khoảng 10% chi phí logistics, thúc đẩy dịch chuyển hàng hóa từ xe container sang sà lan, giảm áp lực giao thông đường bộ và góp phần vào mục tiêu giảm phát thải quốc gia.**

Trình tự kiểm tra thông thường đối với nông sản, thực phẩm nhập khẩu trước và sau nghị định 46/2026/NĐ-CP



Phí sử dụng công trình, kết cấu hạ tầng Cảng Hải Phòng đối với hàng hoá XNK đường thủy nội địa & đường bộ



Nguồn: Sở Giao thông Vận tải Hải Phòng

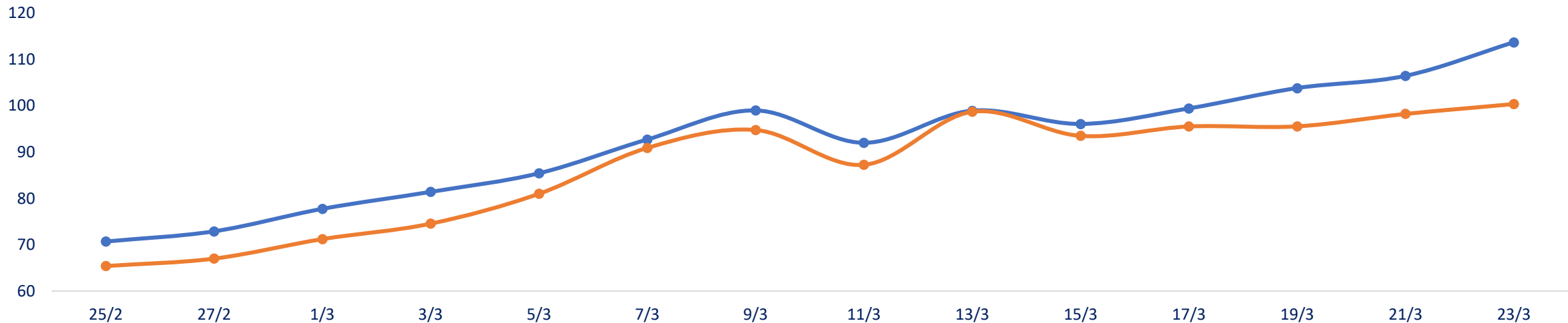
Rủi ro từ "cú sốc" giá dầu khiến tăng chi phí và hạn chế nguồn cung

Dù 2 tháng đầu năm ghi nhận sự tăng trưởng tích cực nhưng **chiến tranh tại Iran tháng 3/2026 đã mang tới rủi ro tiềm ẩn khi giá dầu thô (Brent và WTI) vượt mốc 100 USD/thùng lần đầu tiên kể từ 2022** (có thời điểm chạm 113.65 USD/thùng) do Iran đóng eo biển Hormuz khiến nguồn cung dầu sụt giảm. Cú sốc này mang đến ba thách thức lớn:

- Chi phí logistics tăng:** Giá nhiên liệu và chi phí lưu kho bãi tăng vọt do chuỗi cung ứng gián đoạn, gây sức ép lên giá cước vận tải.
- Áp lực lên chi phí nguyên liệu ngành hóa dầu/nhựa đường:** Nhựa đường (bitumen) là chế phẩm từ lọc hóa dầu. Giá dầu tăng sốc khiến giá nguyên liệu sản xuất tăng tỷ lệ thuận.
- Hạn chế nguồn cung nhựa đường:** Rủi ro đứt gãy nguồn cung do chiến sự gây hư hại hạ tầng dầu mỏ tại Iran, Bahrain. Đồng thời việc phong tỏa eo biển Hormuz dẫn tới việc 1 lượng lớn dầu sản xuất ra tại các nước Trung Đông không thể vận chuyển qua khu vực này; điều này khiến các cơ sở lưu trữ dầu tại Saudi Arabia, UAE và Kuwait dần đạt đến giới hạn sức chứa và có thể phải buộc các mỏ lớn buộc phải ngừng hoạt động.

GIÁ DẦU BRENT VÀ DẦU WTI CẬP NHẬT TỚI NGÀY 23/3

—●— Dầu thô Brent —●— Dầu thô WTI



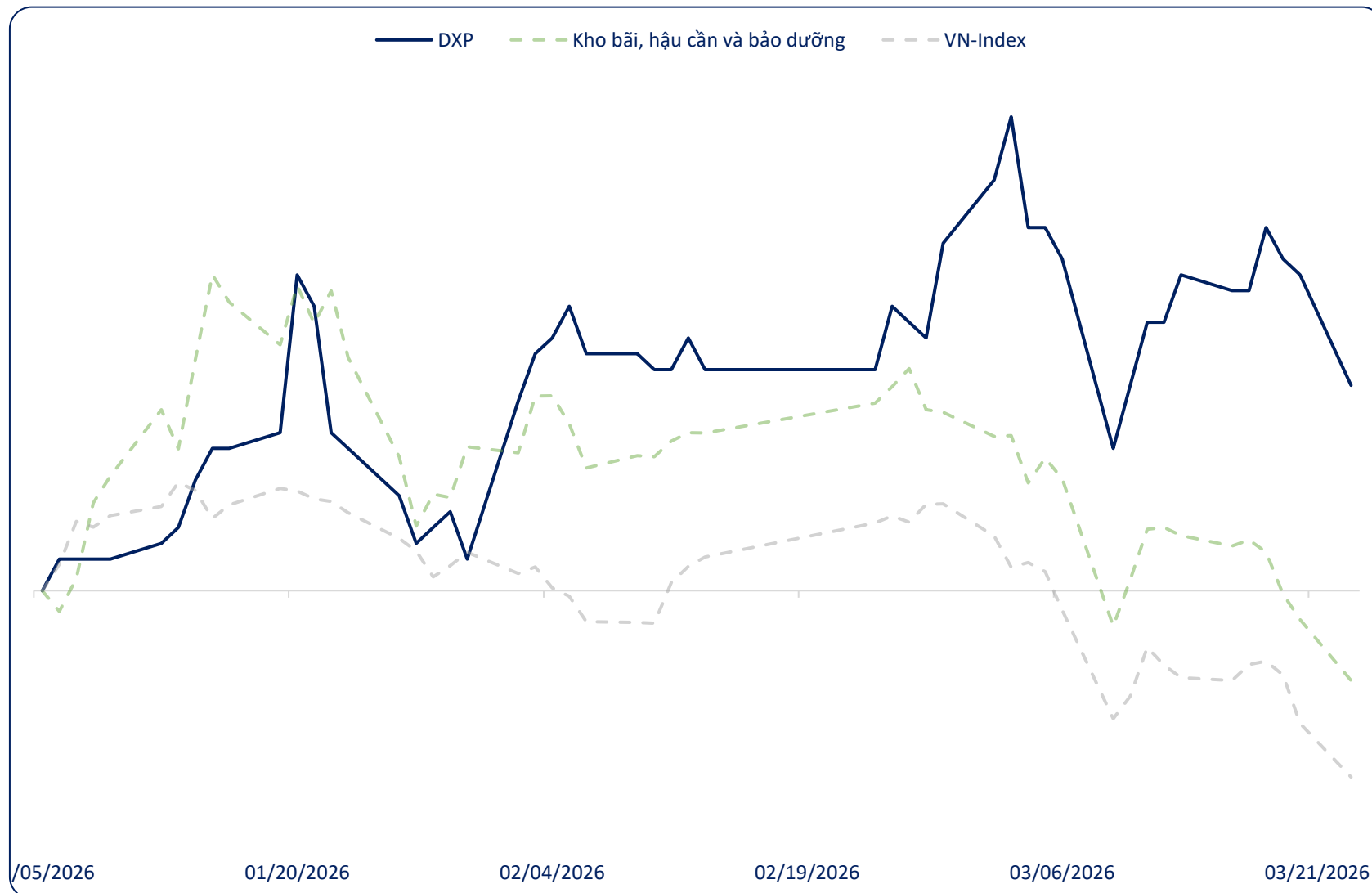


02.

DIỄN BIẾN CỔ PHIẾU DXP

THÔNG SỐ KỸ THUẬT CỔ PHIẾU DXP - HSX

	DXP	Kho bãi, hậu cần & bảo dưỡng
Giá đóng cửa	12.700	341,13
Biến động 1 tuần	0,00%	-4,81%
Biến động 1 tháng	4,96%	-10,10%
Biến động từ đầu năm	16,51%	-1,10%
Thanh khoản BQ tháng	811.787	22.766.957
Thanh khoản BQ tháng/(KLCPĐLH* free-float)	2,71%	1,36%
P/E	6,43	15,2
P/B	0,8	2,19
Vốn hóa	760.858.689.100	
KLCPĐLH	59.910.133	
Tỷ lệ free-float	50,00%	





03.

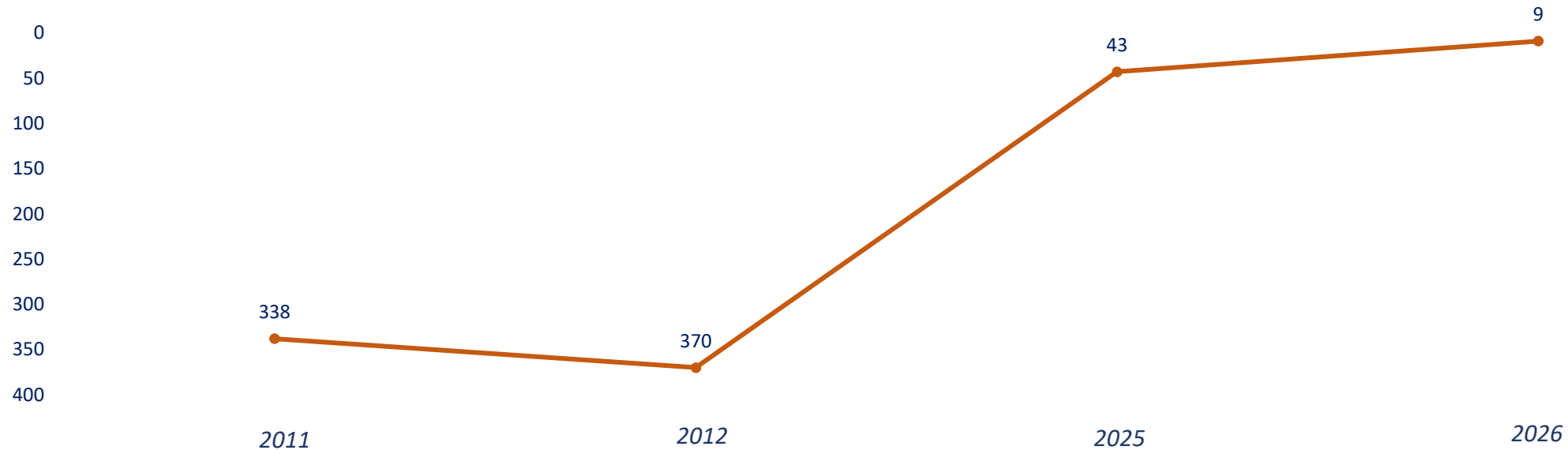
ĐIỂM NHẤN DOANH NGHIỆP

Khẳng định hiệu quả mở rộng khi lọt Top 10 Doanh nghiệp tăng trưởng nhanh nhất Việt Nam

Tháng 3/2026, DXP xuất sắc lọt vào Top 10 (vị trí thứ 9) trong Bảng xếp hạng ***FAST500 - Top 500 Doanh nghiệp tăng trưởng nhanh nhất Việt Nam*** (do Vietnam Report phối hợp cùng Báo VietNamNet công bố) năm 2026. Doanh nghiệp ghi nhận sự cải thiện vị thế đáng kể từ vị trí Top 43 của năm 2025.

Việc vượt qua hàng ngàn doanh nghiệp trong bảng xếp hạng là minh chứng rõ nét nhất cho sức khỏe tài chính vững mạnh và năng lực quản trị linh hoạt, tạo "bệ phóng" bảo chứng cho những bứt phá ấn tượng về doanh thu trong đầu năm 2026.

**VỊ TRÍ CỦA CẢNG ĐOẠN XÁ TRONG BXH TOP 500
DOANH NGHIỆP TĂNG TRƯỞNG NHANH NHẤT VIỆT NAM**



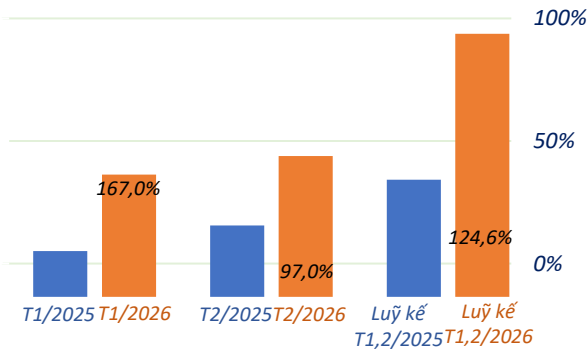
Doanh thu mảng dịch vụ cảng biển của doanh nghiệp tăng trưởng đột phá

Lũy kế 2 tháng đầu năm 2026, **doanh thu dịch vụ khai thác cảng của DXP ghi nhận mức tăng trưởng ấn tượng** - tăng 124,6% svck (tức 2.2 lần).

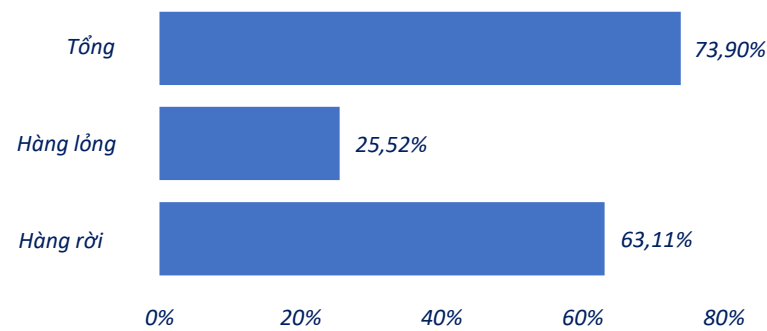
Đà tăng trưởng được duy trì mạnh mẽ xuyên suốt; **tháng 1/2026 doanh thu tăng 167% so với T1/2025; tháng 2/2026 tăng 97% so với T2/2025**. Động lực chính của sự tăng trưởng chính chủ yếu đến từ sự bứt phá sản lượng và doanh thu của mảng hàng rời.

Doanh thu tháng 2 vẫn duy trì mức tăng trưởng dương (+15,4%) so với tháng 1 liền kề, dù đây là tháng có kỳ nghỉ tết dài nhưng doanh nghiệp không gặp hiệu ứng sụt giảm sản lượng.

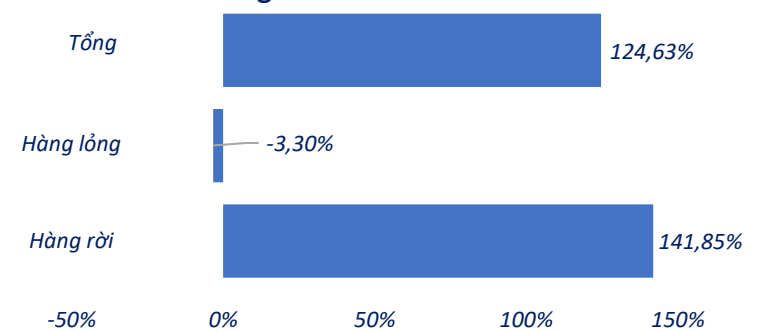
Tăng trưởng doanh thu dịch vụ cảng biển



Tăng trưởng sản lượng các loại hàng hoá lũy kế 2 tháng đầu năm 2026



Tăng trưởng doanh thu các loại hàng hoá lũy kế 2 tháng đầu năm 2026



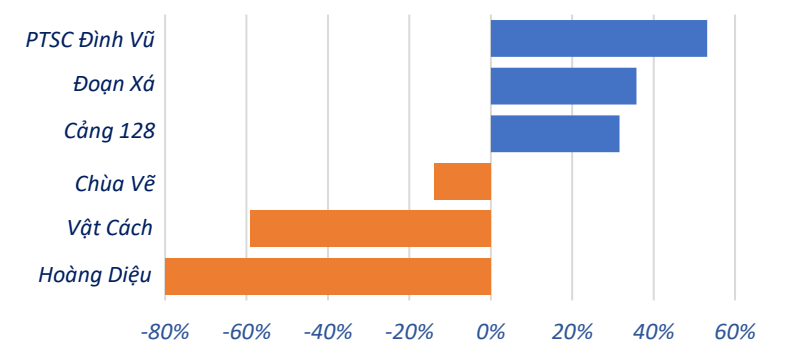
Tối ưu hóa hiệu quả vận hành và bứt phá thị phần nội vùng

Trong tháng 1/2026, **thị phần hàng rời của DXP so với toàn khu vực đã tăng tới 35,78% svck**. Điểm nhấn vận hành cốt lõi nằm ở chiến lược "Chất lượng thay thế số lượng": **Dù số lượt tàu cập cảng giảm, nhưng sản lượng hàng rời qua Cảng Đoạn Xá lại tăng gần gấp đôi (+96,7% svck)**.

Điều này minh chứng cho sự **gia tăng trong khả năng thu hút các tàu có trọng tải lớn** khi hạ tầng của DXP sở hữu cầu cảng có khả năng đón các tàu hàng rời tải trọng tối đa tới 40.000 DWT giảm tải. Việc khai thác tàu lớn giúp Công ty tối ưu hóa chi phí vận hành, tiết kiệm thời gian và biên lợi nhuận gộp được mở rộng.

Nhờ chính sách bán hàng linh hoạt và năng lực khai thác hiệu quả, **tỷ lệ lấp đầy tại Cầu Đoạn Xá trong tháng 2/2026 đạt hiệu suất kỷ lục lên tới 98% (thời gian trống cầu chỉ chiếm 2%)**. Trong khi đó, tỷ lệ lấp đầy tại các cầu lân cận như TRANSVICO chỉ đạt 25% và cầu Nam Hải đạt 1%

CHÊNH LỆCH THỊ PHẦN (%) CÁC CẢNG BIỂN LỚN HẢI PHÒNG SVCK LŨY KẾ 2 THÁNG NĂM 2026



HOẠT ĐỘNG ĐẦU TƯ

Cảng Đoàn Xá tiếp tục đẩy mạnh đầu tư đội tàu chở dầu/hóa chất

Trong mảng dịch vụ tàu biển, **DXP Shipping đang thực hiện chiến lược mở rộng đội tàu trọng tải 13.000–14.000 DWT, hướng tới chuỗi 5-6 tàu đến năm 2030**, tận dụng lợi thế nguồn lực tài chính mạnh.

Năm 2025, công ty đã đầu tư 434 tỷ VNĐ cho đội tàu; tháng 2/2026, DXP tiếp tục hoàn tất mua tàu DX Pioneer (14.000 DWT), bàn giao giữa tháng 4/2026 và sẽ đưa vào cho thuê định hạn tại Nhật Bản, Trung Quốc, Indonesia. Chiến lược này sẽ đón đầu xu hướng khan hiếm tàu cũ toàn cầu sẽ mang về dòng tiền ngoại tệ ổn định, biên lợi nhuận cao, tạo nền tảng vững chắc cho kế hoạch mở rộng quy mô đội tàu.



Hợp tác cùng Ngân hàng TMCP Quân Đội (MB Bank) nhằm đảm bảo nguồn vốn và tiến độ thực hiện chiến lược mở rộng

Để triển khai hiệu quả chiến lược đầu tư đội tàu mới, DXP đã ký thỏa thuận hợp tác toàn diện với Ngân hàng TMCP Quân Đội (MB Bank) vào tháng 10/2025. **MB Bank cam kết là ngân hàng tài trợ chính để DXP thực hiện kế hoạch đầu tư đội tàu chở dầu/hóa chất, đồng thời đã hỗ trợ thành công tàu Đại Vinh đưa vào khai thác cho thuê từ tháng 10/2025.**

Nhờ nguồn vốn dồi dào cùng sự đồng hành chặt chẽ từ MB, **DXP hoàn toàn chủ động đẩy nhanh tiến độ, có thể hoàn thành mục tiêu đội tàu đến năm 2030 hoặc sớm hơn**, từ đó nâng cao hiệu quả kinh doanh chung và tạo đà tăng trưởng bền vững cho mảng vận tải biển.



Cảng Đoạn Xá đầu tư thêm xe bồn chở nhựa đường để đáp ứng kế hoạch tăng trưởng sản lượng

Trong bối cảnh rủi ro địa chính trị Trung Đông làm đứt gãy chuỗi cung ứng dầu mỏ toàn cầu, đẩy giá vốn và gây thiếu hụt nguồn cung nhựa đường (bitumen) của nhiều doanh nghiệp, ***DXP lại sở hữu vị thế khá an toàn nhờ chiến lược chủ động đa dạng hóa đối tác nhập khẩu từ Châu Á (Trung Quốc, Singapore, Hàn Quốc...)***. Từ đó, doanh nghiệp đã biến rủi ro đứt gãy nguồn cung thành cơ hội chiếm lĩnh thị trường. Cụ thể

- DXP tự tin với nguồn nhập hàng sẵn có, ***đặt mục tiêu nhân đôi sản lượng bán nhựa đường trong năm 2026.***
- Để đáp ứng quy mô này, Công ty đã quyết định ***giải ngân đầu tư thêm 8 xe bồn chở nhựa đường (4 xe đã mua trong Q1 với giá 10 tỷ đồng và 4 xe sẽ mua trong Q3)***, phân bổ về các tổng kho trọng điểm tại Hải Phòng, Quảng Nam, Đồng Nai.



Doanh nghiệp đầu tư hạ tầng và củng cố nền tảng quản trị

DXP đã cơ bản hoàn thiện dự án cải tạo Tòa nhà Văn phòng làm việc mới khang trang (tổng đầu tư 13 tỷ đồng). Sự đầu tư này cho thấy sự phát triển trong kinh doanh của công ty được tái đầu tư để cải thiện cơ sở hạ tầng và diện mạo doanh nghiệp.

Đồng thời, ***Công ty duy trì được bộ máy nhân sự cực kỳ ổn định sau kỳ nghỉ Tết với tỷ lệ biến động nhân sự tháng 2 ở mức thấp (0,5%),*** đảm bảo doanh nghiệp luôn vận hành trơn tru và sẵn sàng cho những chu kỳ tăng trưởng mới.





CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG ĐOẠN XÁ

📍 Số 15 đường Ngô Quyền, phường Ngô Quyền, thành phố Hải Phòng

📞 0983.981.182

🌐 contact@doanxaport.com.vn