



**CÔNG TY CỔ PHẦN
CẢNG HẢI PHÒNG**

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

Số: 10.2024/TTr-CHP

Hải Phòng, ngày 13 tháng 4 năm 2024

TỜ TRÌNH

Về việc chủ trương cho thuê khai thác kết cấu hạ tầng cảng biển hình thành từ Dự án đầu tư xây dựng các Bến container số 3 và số 4 thuộc Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng (tại khu bến cảng Lạch Huyện), thành phố Hải Phòng và một số tài sản khác của Cảng Hải Phòng

Kính gửi: Đại hội đồng cổ đông Công ty cổ phần Cảng Hải Phòng

Căn cứ Luật Doanh nghiệp số 59/2020/QH14 được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam thông qua ngày 17/6/2020;

Căn cứ Bộ Luật Hàng hải Việt Nam số 95/2015/QH13 được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam thông qua ngày 25/11/2015;

Căn cứ Điều lệ tổ chức và hoạt động của Công ty cổ phần Cảng Hải Phòng;

Căn cứ Quyết định số 1323/QĐ-TTg ngày 09/10/2019 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt chủ trương đầu tư Dự án đầu tư các bến cảng công ten nơ (container) số 3 và số 4 thuộc Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng (Dự án);

Căn cứ Quyết định số 1948/QĐ-CHP ngày 29/6/2023 của Hội đồng quản trị Công ty cổ phần Cảng Hải Phòng về việc ban hành Quy chế nội bộ về quản trị công ty của Công ty cổ phần Cảng Hải Phòng;

Căn cứ Quyết định số 1950/QĐ-CHP ngày 29/6/2023 của Hội đồng quản trị Công ty cổ phần Cảng Hải Phòng về việc ban hành Quy chế hoạt động của Hội đồng quản trị Công ty cổ phần Cảng Hải Phòng;

Căn cứ Quyết định số 7042/QĐ-CHP ngày 14/12/2016 của Hội đồng quản trị Công ty cổ phần Cảng Hải Phòng về việc ban hành Quy chế Quản lý tài chính của Công ty cổ phần Cảng Hải Phòng,

Hội đồng quản trị Công ty cổ phần Cảng Hải Phòng (Cảng Hải Phòng) xin báo cáo Đại hội đồng cổ đông như sau:

1. Tình hình thị trường và dự báo cung cầu tại khu bến cảng Lạch Huyện:

Theo Ngân hàng Thế giới (World Bank), hoạt động kinh tế toàn cầu năm 2024 tiếp tục yếu đi trong bối cảnh chính sách thắt chặt tiền tệ, điều kiện tài chính hạn chế và tăng trưởng thương mại toàn cầu yếu. Sau đợt suy thoái mạnh vào năm 2022 và 2023, tăng trưởng sản lượng toàn cầu đang và sẽ giảm dần vào năm 2024, đánh dấu năm thứ ba giảm tốc liên tiếp. Sự gia tăng căng thẳng xung đột giữa Nga – Ukraine và xung đột gần đây ở Trung Đông, hoặc các căng thẳng địa chính trị ở những nơi khác, có thể có tác động tiêu cực toàn cầu thông qua thị trường hàng hóa, tài chính và thương mại. Các cuộc tấn công gần đây vào tàu thương mại quá cảnh Biển Đỏ đã bắt đầu làm gián đoạn các

tuyến vận tải quan trọng, làm tăng chi phí vận chuyển và kéo dài thời gian giao hàng của nhà cung cấp, ảnh hưởng đến chuỗi cung ứng toàn cầu và tăng khả năng lạm phát. Trong bối cảnh leo thang xung đột, nguồn cung năng lượng cũng có thể bị gián đoạn đáng kể, dẫn đến giá năng lượng tăng đột biến. Điều này sẽ có tác động lan tỏa đáng kể đến giá cả các hàng hóa khác và làm gia tăng bất ổn địa chính trị và kinh tế, từ đó có thể làm giảm đầu tư và dẫn tới suy yếu tăng trưởng. Tuy nhiên, triển vọng ngắn hạn đang có khác biệt, với các nền kinh tế lớn tăng trưởng chậm lại trong khi một số nền kinh tế đang phát triển và thị trường mới nổi có những cải thiện nền tảng vững chắc.

Tính chung Quý 1/2024, tổng kim ngạch xuất, nhập khẩu hàng hóa của Việt Nam đạt 178,04 tỷ USD, tăng 15,5% so với cùng kỳ năm trước, trong đó xuất khẩu tăng 17%; nhập khẩu tăng 13,9%. Cán cân thương mại hàng hóa xuất siêu 8,08 tỷ USD. Những số liệu tích cực về tình hình tế quý I năm 2024 với tăng trưởng GDP đạt 5,66% cao nhất cùng quý kể từ năm 2020 đến nay, chỉ số giá tiêu dùng trong tầm kiểm soát tăng 3,77%, kinh tế vĩ mô ổn định cho thấy nền kinh tế Việt Nam tiếp tục xu hướng phục hồi, phát triển. Theo số liệu của Cục Hàng hải Việt Nam, tổng khối lượng hàng hóa thông qua cảng biển trong 2 tháng đầu năm 2024 ước đạt 111,614 triệu tấn, tăng 8% so với cùng kỳ năm 2023 trong đó các cảng biển lớn của cả nước như thành phố Hồ Chí Minh, Hải Phòng và Bà Rịa – Vũng Tàu đều ghi nhận mức tăng trưởng.

1.1 Dự báo sản lượng hàng hoá qua khu bến cảng Lạch Huyện

Theo số liệu thống kê cho thấy, lượng hàng container qua cảng biển Hải Phòng có mức tăng trưởng ổn định trong những năm gần đây (2019-2023), đạt mức tăng trưởng trung bình 6%/năm. Tại khu vực Hải Phòng, sản lượng hàng container thông qua cảng biển 02 tháng đầu năm 2024 tăng 27% so với cùng kỳ năm ngoái.

Trong báo cáo rà soát, điều chỉnh Quy hoạch chi tiết khu bến Lạch Huyện đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 của Bộ Giao thông Vận tải đã cập nhật số liệu dự báo lượng hàng qua khu bến Lạch Huyện giai đoạn đến năm 2025 và năm 2030 như sau:

Bảng 1.1. Dự báo khối lượng hàng container thông qua khu bến Lạch Huyện

Khu vực	Theo QĐ số 2367/QĐ-BGTVT ngày 29/7/2016	Theo Báo cáo điều chỉnh Quy hoạch chi tiết Lạch Huyện	Theo Tờ trình Quy hoạch chi tiết nhóm số 2380/BGTVT-KHĐT ngày 23/3/2023	
	2025÷2030	2025÷2030	2020÷2025	2025÷2030
Hàng container qua cảng biển Hải Phòng	130÷145,5 triệu tấn/năm	132÷138 triệu tấn/năm (10,4÷11 triệu teus/năm)	90,00÷95,00 triệu tấn/năm (7,83÷8,26 triệu teus/năm)	140,06÷171,96 triệu tấn/năm (12,15÷14,91 triệu teus/năm)
Hàng container qua khu bến Lạch Huyện	96÷104,5 triệu tấn/năm	76÷85 triệu tấn/năm (5,5÷6,1 Tr.teus/năm)	19,90÷22,40 triệu tấn/năm (1,73÷1,95 tr. teus/năm)	54,06÷81,96 triệu tấn/năm (4,7÷7,1 tr. teus/năm)

Căn cứ tốc độ tăng trưởng khu vực Hải Phòng những năm gần đây, dự báo sản lượng thông qua khu bến cảng Lạch Huyện đạt 1,73 triệu TEU vào năm 2025 và 4,7 triệu TEU vào năm 2030 (theo kịch bản thấp) là khả thi nhất so với thực tế.

1.2 Năng lực của khu bến cảng Lạch Huyện

a. Bến số 1, 2:

Đến hết năm 2023, khu bến cảng Lạch Huyện mới chỉ có Bến số 1, 2 đi vào hoạt động (từ tháng 5/2018), do Công ty TNHH Cảng container quốc tế Tân Cảng Hải Phòng là chủ đầu tư (Liên doanh giữa Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn, Công ty TNHH MITSUI O.S.K Lines (Nhật Bản), Công ty Wan Hai Lines (Đài Loan) và Tập đoàn Itochu (Nhật Bản)).

Bến 1, 2 được xây dựng trên diện tích khoảng 57ha bao gồm 45ha đất trên cạn và 12ha mặt nước. Quy mô gồm 02 bến cảng container dài 750m và các hạng mục đường, bãi, hạ tầng kỹ thuật, trang thiết bị đồng bộ. Có thể tiếp nhận tàu container, tàu tổng hợp trọng tải 100.000DWT đầy tải, công suất thiết kế ban đầu khoảng 1,1 triệu TEU/năm. Cảng TC-HICT đang đầu tư theo chiều sâu, bổ sung đầu tư thiết bị để nâng công suất thiết kế lên khoảng 1,4 triệu TEU/năm. Sản lượng hàng hoá thông qua năm 2023 đạt trên 1,2 triệu TEU (vượt công suất thiết kế ban đầu).

b. Bến số 3, 4:

Dự án đầu tư xây dựng các Bến container số 3 và số 4 đã được Thủ tướng Chính phủ quyết định chấp thuận chủ trương đầu tư tại Quyết định số 1323/QĐ-TTg ngày 09/10/2019 và Đại hội đồng cổ đông Công ty cổ phần Cảng Hải Phòng (Cảng Hải Phòng) phê duyệt tại Quyết định số 1215/QĐ-ĐHĐCĐ ngày 29/4/2021. Tiến độ triển khai thi công từ năm 2022÷2025. Dự kiến công tác thi công hai cầu tàu sẽ được hoàn thành trong tháng 05/2024 và chính thức khai thác trong Quý I/2025.

Quy mô dự án gồm 750m bến cho tàu 100.000DWT (~8.000 TEU). Diện tích sử dụng đất 55,6ha trong đó đất xây dựng các công trình là 47ha và 8,6ha đất mặt nước. Công suất thiết kế khoảng 1,1 triệu TEU/năm.

c. Bến số 5, 6:

Dự án đầu tư xây dựng bến số 5, số 6 khu bến cảng Lạch Huyện do Công ty cổ phần tập đoàn HATECO đề xuất đã được Thủ tướng Chính phủ quyết định chấp thuận chủ trương đầu tư tại quyết định số 299/QĐ-TTg ngày 4/3/2021. Theo nội dung đề xuất dự án, giai đoạn 1 sẽ thực hiện xây dựng đến năm 2025, quy mô gồm 750m bến cho tàu 100.000DWT (~8.000 TEU) giảm tải, 47ha đất kho bãi phía sau. Giai đoạn 2 (năm 2030 và sau năm 2030) tiếp tục nạo vét khu nước trước bến đáp ứng cho tàu 100.000DWT đầy tải (-16mHĐ). Công suất thiết kế của Bến số 5, số 6 giai đoạn 1 là 10 triệu tấn (830.000 TEU), giai đoạn 2 là 12 triệu tấn (1,0 triệu TEU).

Ngày 11/2/2022, Thủ tướng Chính phủ đã có quyết định số 186/QĐ-TTg chấp thuận điều chỉnh chủ trương đầu tư Dự án đầu tư xây dựng bến cảng số 5, số 6 khu bến cảng Lạch Huyện, trong đó đồng ý điều chỉnh quy mô dự án thành đầu tư xây dựng 02 bến có chiều dài 900m (450m/bến) tiếp nhận cỡ tàu container đến 12.000 TEU hoặc

18.000 TEU phù hợp với điều kiện tiếp nhận của kết cấu hạ tầng liên quan và đáp ứng các yêu cầu về an toàn hàng hải; 01 bến sà lan tiếp nhận sà lan sức chở 160 TEU; Hệ thống kho bãi, hạ tầng phục vụ cảng, khu nước đậu tàu và khu nước kết nối với luồng hàng hải công cộng. Quy mô sử dụng đất khoảng 58,4 ha, chưa bao gồm khu nước đậu tàu và khu nước kết nối với luồng hàng hải công cộng.

d. Bến số 7, 8:

Dự án đầu tư xây dựng bến số 7, số 8 khu bến cảng Lạch Huyện được Thủ tướng Chính phủ chấp thuận chủ trương đầu tư tại Quyết định số 428/QĐ-TTg ngày 21/4/2023, trong đó Công ty TNHH MTV Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn được chấp thuận là chủ đầu tư dự án.

Quy mô dự án gồm 02 bến có tổng chiều dài 900m, tiếp nhận cỡ tàu container đến 12.000÷18.000 TEU; Bến sà lan dài 200m, tiếp nhận tàu sức chở 160 TEU. Quy mô sử dụng đất: 57,53ha (phần trên bờ).

2. Sự cần thiết phải hợp tác

Như trình bày ở trên, dự kiến đến năm 2030, khu vực Lạch Huyện sẽ hình thành ít nhất 8 cầu bến với năng lực khai thác lên tới 6,4 triệu TEU. Các bến cảng trên thuộc 03 nhà đầu tư khác nhau trong đó các bến số 1, 2 (TC-HICT) thuộc về nhà khai thác cảng lớn nhất Việt Nam là Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn và các Hãng tàu lớn trên thế giới, nhà đầu tư nước ngoài. Với lợi thế hình thành đầu tiên tại khu vực, TC-HICT đã nhanh chóng chiếm lĩnh thị trường và thiết lập được mạng lưới khách hàng ổn định, vững chắc. Bên cạnh đó, dự kiến trong năm 2025 các bến số 5, 6 cũng sẽ được đưa vào khai thác. Các bến cảng số 5, 6 do Hateco làm chủ đầu tư có kế hoạch hợp tác với một công ty hoạt động trong lĩnh vực khai thác cảng thuộc một tập đoàn hàng đầu thế giới trong lĩnh vực vận tải biển và khai thác cảng. Vì vậy, từ năm 2025 thị trường cảng biển tại khu vực Hải Phòng sẽ có nhiều biến động với sự xuất hiện của 04 cầu bến mới và kéo theo sự dịch chuyển hàng hóa giữa các bến cảng. Trước tình trạng nguồn cung cảng biển tăng nhanh trong khi sản lượng hàng hóa chỉ tăng trưởng ở mức vừa phải, các cảng ở khu vực Lạch Huyện sẽ chịu sức ép cạnh tranh lớn để thu hút được Hãng tàu, khách hàng.

Cần nhận định rằng các Hãng tàu có mối quan hệ hợp tác, gắn bó lợi ích với cảng sẽ lựa chọn cảng do mình đầu tư để khai thác các tuyến dịch vụ do Hãng tàu trực tiếp triển khai và thuyết phục các Hãng tàu liên minh ưu tiên lựa chọn tương tự. Với các cảng nước sâu được đầu tư với quy mô lớn như tại Bà Rịa-Vũng Tàu, Lạch Huyện, việc tìm kiếm một đối tác hợp tác khai thác để chia sẻ về tài chính, kinh nghiệm, công nghệ và đảm bảo nguồn hàng là cần thiết và đã được chứng minh bởi các bến cảng hình thành trước đây.

Với ưu thế từ sự hỗ trợ của APM Terminals và Hãng tàu Maersk, Cảng CMIT (liên doanh giữa Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam, Cảng Sài Gòn, APM Terminals) đã luôn đạt được những kết quả tích cực không chỉ trong việc thu hút các dịch vụ của liên minh 2M (có thời điểm chiếm trên 80% sản lượng tại CMIT), mà còn tiếp cận các công nghệ, kiến thức, kinh nghiệm trong quản lý và khai thác cảng, tạo ra các lợi thế vượt trội so với các cảng không có cổ đông là các Hãng tàu. CMIT luôn tiên phong trong việc tiếp

nhận các tàu mẹ kích cỡ siêu lớn được các hãng tàu lớn nhất thế giới đưa vào khai thác, được cấp phép tiếp nhận tàu trọng tải đến hơn 214.000 DWT cập cảng; ứng dụng các công cụ quản trị tiên tiến trong hoạt động khai thác và quản trị.

Công ty TNHH liên doanh dịch vụ container quốc tế cảng Sài Gòn – SSA (SSIT) là công ty liên doanh giữa SSA Holdings International - Việt Nam, Cảng Sài Gòn, và Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam. Với sự hỗ trợ thúc đẩy quan hệ hợp tác giữa Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (VIMC) và Hãng tàu MSC, Cảng đã tiếp thị thành công Hãng tàu MSC là khách hàng gắn bó của Cảng. Trước khi chuyển tàu đầu tiên cập cảng SSIT của Hãng tàu MSC ngày 14/06/2018, SSIT không có tàu container sử dụng dịch vụ. Từ đó đến nay, sản lượng container của SSIT liên tục tăng trưởng với tỷ lệ cao. Trong 2-3 năm trở lại đây sản lượng từ MSC chiếm khoảng 60% tổng sản lượng container của SSIT. Mỗi quan hệ với hãng tàu MSC không chỉ dừng tại SSIT mà VIMC và Hãng tàu MSC đã nâng tầm mối quan hệ ở mức cao hơn, đã và đang đồng hành nghiên cứu phát triển dự án cảng trung chuyển quốc tế tại Cần Giờ.

Cảng quốc tế Tân Cảng Cái Mép (TCIT) là công ty liên doanh giữa Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn và Hãng tàu Wan Hai, Hanjin, Mitsui O.S.K. Với sự hỗ trợ của các Hãng tàu, Cảng TCIT đã trở thành cảng container nước sâu có sản lượng thông qua lớn nhất Việt Nam, cảng container có sản lượng thông qua lớn thứ 2 sau cảng Tân Cảng - Cát Lái và giữ vị trí số 1 tại khu vực cụm cảng Cái Mép - Thị Vải với gần 50% thị phần kể từ khi hoạt động đến nay.

Gemadept cũng là một doanh nghiệp thành công trong việc hợp tác với Hãng tàu. Cảng Quốc tế Gemalink – là liên doanh giữa tập đoàn Gemadept Việt Nam và đối tác hàng đầu thế giới, CMA Terminals của Pháp, hoạt động từ năm 2021. Mặc dù là một cảng mới, với sự hỗ trợ của CMA CGM, liên minh Ocean Alliance, sau 3 năm đi vào khai thác, Gemalink đã đón TEU thứ 3 triệu thông qua cảng vào đầu năm 2024 và xây dựng kế hoạch triển khai đầu tư giai đoạn 2 để nâng công suất từ 1,5 triệu TEU lên 3 triệu TEU/năm, dự kiến sẽ đưa vào khai thác giai đoạn 2 từ năm 2025.

Việc các cảng tự khai thác mà không có đối tác hợp tác sẽ gặp nhiều khó khăn trong việc đảm bảo thu hút nguồn hàng và cạnh tranh trên thị trường khi các Hãng tàu, liên minh lớn đã thiết lập quan hệ hợp tác, gắn bó với các cảng khác.

Đây cũng là xu thế được dự báo cho Bến 7, 8 và các bến tiếp theo sau này. Do bến số 3, 4 đã và đang trong giai đoạn hình thành và Cảng Hải Phòng là chủ đầu tư xây dựng duy nhất theo quyết định chủ trương của Thủ tướng Chính phủ, hình thức hợp tác với đối tác cần tuân thủ các quy định của pháp luật và đảm bảo lợi ích của Cảng Hải Phòng.

3. Đề xuất chủ trương

Để đảm bảo hiệu quả đầu tư bến số 3, số 4 khu bến cảng Lạch Huyện, Cảng Hải Phòng cần thực hiện phương án hợp tác kinh doanh thông qua hình thức góp vốn thành lập công ty liên doanh giữa Cảng Hải Phòng và đối tác, sau đó Cảng Hải Phòng cho công ty liên doanh thuê khai thác kết cấu hạ tầng cảng biển hình thành từ Dự án và một số tài sản khác của Cảng Hải Phòng. Tuy nhiên, để đảm bảo lợi ích của Cảng Hải Phòng, đối tác liên doanh phải là doanh nghiệp có năng lực và quy mô rộng khắp thế

giới trong lĩnh vực vận tải biển hoặc khai thác cảng, có khả năng thu hút hàng hóa thông qua bến số 3, số 4.

Căn cứ khoản 4 Điều 17 Quy chế quản lý tài chính năm 2016 của Cảng Hải Phòng quy định: “Đại hội đồng cổ đông quyết định cho thuê tài sản có giá trị lớn hơn hoặc bằng 35% tổng giá trị tài sản được ghi trong báo cáo tài chính gần nhất của Công ty.”

Theo tính toán, giá trị tài sản là kết cấu hạ tầng hình thành từ Dự án đầu tư xây dựng các Bến container số 3 và số 4 của Cảng Hải Phòng ước tính là 3.905 tỷ đồng.

Tại thời điểm hình thành tài sản, tổng tài sản của Cảng Hải Phòng có thể biến động. Tại thời điểm báo cáo, tỷ lệ giá trị tài sản hình thành trong tương lai dự kiến mang đi cho thuê (3.905 tỷ đồng) trên Tổng tài sản tại thời điểm 31/12/2023 (6.079 tỷ đồng) là 64%.

Căn cứ quy định hiện hành của Cảng Hải Phòng, thẩm quyền quyết định cho thuê khai thác kết cấu hạ tầng cảng biển hình thành từ Dự án đầu tư xây dựng các Bến container số 3 và số 4 thuộc Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng (tại khu bến cảng Lạch Huyện), thành phố Hải Phòng thuộc về Đại hội đồng cổ đông.

Trên cơ sở phân tích, nhằm đảm bảo nguồn hàng hóa thông qua bến container số 3, 4 ngay từ khi đưa vào khai thác và lâu dài, giảm bớt gánh nặng tài chính trong những năm đầu tiên hoạt động, giúp Cảng Hải Phòng có nguồn thu nhập ổn định từ việc cho thuê và làm tiền đề phát triển quan hệ hợp tác tại khu vực Đình Vũ và các bến tiếp theo tại khu bến cảng Lạch Huyện. Hội đồng quản trị Công ty cổ phần Cảng Hải Phòng chỉ đạo rà soát, cập nhật tính toán hiệu quả đầu tư của Dự án đầu tư xây dựng Bến container số 3, 4 thuộc Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng (khu bến cảng Lạch Huyện), thành phố Hải Phòng phù hợp với tình hình thị trường tại thời điểm hiện tại và phê duyệt kết quả tính toán, điều chỉnh. Bảo đảm hiệu quả khi xây dựng kế hoạch cho thuê không thấp hơn hiệu quả theo phương án Cảng Hải Phòng tự khai thác đã cập nhật, điều chỉnh và bảo đảm tuân thủ các quy định của pháp luật. Bên thuê là công ty liên doanh giữa Công ty cổ phần Cảng Hải Phòng và một (hoặc nhiều) đối tác. Trong đó, đối tác phải là doanh nghiệp có năng lực và quy mô rộng khắp thế giới trong lĩnh vực vận tải biển hoặc khai thác cảng, có khả năng thu hút hàng hóa thông qua bến số 3, số 4.

Hội đồng quản trị kính trình Đại hội đồng cổ đông xem xét, chấp thuận các nội dung sau:

1. Chấp thuận chủ trương cho thuê khai thác kết cấu hạ tầng cảng biển hình thành từ Dự án đầu tư xây dựng các Bến container số 3 và số 4 thuộc Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng (tại khu bến cảng Lạch Huyện), thành phố Hải Phòng và một số tài sản khác của Cảng Hải Phòng.

2. Ủy quyền cho Hội đồng quản trị Cảng Hải Phòng quyết định tất cả các vấn đề liên quan đến việc cho thuê, phê duyệt phương án cho thuê khai thác kết cấu hạ tầng cảng biển hình thành từ Dự án đầu tư xây dựng các Bến container số 3 và số 4 thuộc Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng (tại khu bến cảng Lạch Huyện), thành phố Hải Phòng và một số tài sản khác của Cảng Hải Phòng; quyết định thông qua các thỏa thuận hợp tác đảm bảo tuân thủ quy định của pháp luật và lợi ích của Cảng Hải Phòng; báo cáo kết quả thực hiện tại Đại hội đồng cổ đông gần nhất.

Kính trình Đại hội đồng cổ đông./.

Nơi nhận:

- Như kính gửi;
- HĐQT, BKS;
- Lưu: TKCT

**TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CHỦ TỊCH**

(ĐÃ KÝ)

Phạm Hồng Minh