

CÔNG TY CỔ PHẦN GEMADEPT (HSX: GMD)
Ngô Thị Mỹ Duyên

Chuyên viên tư vấn đầu tư

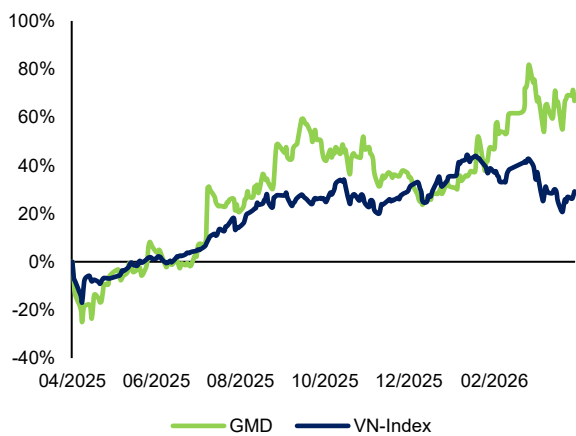
 Email: duyennm@fpts.com.vn

Điện thoại: 1900 6446 – Ext: 8985

Người phê duyệt báo cáo:

Lê Thị Kiều Oanh

Trưởng phòng tư vấn đầu tư

Biểu đồ 1: Biến động giá cổ phiếu GMD & VN-Index


Thông tin giao dịch	06/04/2026
Giá đóng cửa (đồng/cp)	71.200
Giá cao nhất 52 tuần (đồng/cp)	84.400
Giá thấp nhất 52 tuần (đồng/cp)	40.841
Số lượng CP lưu hành (cp)	426.495.109
KLGD BQ 30 ngày (cp/ngày)	2.333.830
Tỷ lệ sở hữu nước ngoài (%)	41,7%
Vốn hóa (tỷ đồng)	30.366
EPS Trailing 12 tháng (đồng/cp)	3.998
P/E Trailing 12 tháng	19,4
Tổng quan doanh nghiệp	
Tên	Công ty Cổ phần Gemadept.
Địa chỉ	6 Lê Thánh Tôn, Phường Bến Nghé, Quận 1, TP.HCM.
Doanh thu chính	Khai thác cảng và cung cấp dịch vụ logistics.
Chi phí chính	Chi phí dịch vụ mua ngoài.
Lợi thế cạnh tranh	Sở hữu hệ thống tích hợp cảng biển – logistics lớn.
Rủi ro chính	Kinh tế đình trệ, hoạt động xuất nhập khẩu tăng trưởng kém.
Cơ cấu cổ đông tại ngày 03/04/2026 (%)	
Ban lãnh đạo và người có liên quan	8,6%
Khác	91,4%

 Giá hiện tại: **71.200**

 Giá mục tiêu: **72.600**

 Tăng/(Giảm): **+2,0%**
Khuyến nghị
THEO DÕI
KỶ VỌNG TĂNG TRƯỞNG ĐÃ PHẢN ÁNH VÀO GIÁ

Chúng tôi khuyến nghị **THEO DÕI** cổ phiếu GMD với mức giá mục tiêu là **72.600 đồng/cp**, cao hơn 2,0% so với giá đóng cửa ngày 06/04/2026, dựa trên kết quả định giá bằng phương pháp so sánh P/E. Nhà đầu tư có thể xem xét mua vào tại vùng giá 60.000 đồng/cp với mức tăng giá kỳ vọng khoảng 21,0%. ([chi tiết](#))

➤ KẾT QUẢ KINH DOANH NĂM 2025

Gemadept ghi nhận KQKD năm 2025 tích cực với doanh thu thuần (DTT) và LNTT lần lượt đạt 5.946 tỷ đồng (+23,0% YoY, hoàn thành 122,6% KH2025) và 2.506 tỷ đồng (+19,4% YoY, hoàn thành 139,2% KH2025) nhờ đà tăng trưởng của hoạt động xuất nhập khẩu, trong bối cảnh các doanh nghiệp đẩy mạnh xuất hàng sang thị trường Mỹ trước thời điểm chính sách thuế đối ứng chính thức có hiệu lực từ ngày 01/08/2025, qua đó gia tăng sản lượng hàng hóa thông qua cảng. ([chi tiết](#))

➤ TRIỂN VỌNG KINH DOANH NĂM 2026 ([chi tiết](#))

Ước tính KQKD Q1/2026: Chúng tôi dự phóng DTT và LNTT của GMD lần lượt đạt 1.485 tỷ đồng (+16,3% YoY) và 682 tỷ đồng (+16,9% YoY), tổng sản lượng container thông qua cảng ước tính đạt 1.254.000 TEUs (+10,3% YoY).

Ước tính KQKD 2026: Chúng tôi dự phóng DTT và LNTT của GMD lần lượt đạt 6.718 tỷ đồng (+13,0% YoY) và 3.076 tỷ đồng (+22,7% YoY), căn cứ vào các luận điểm sau:

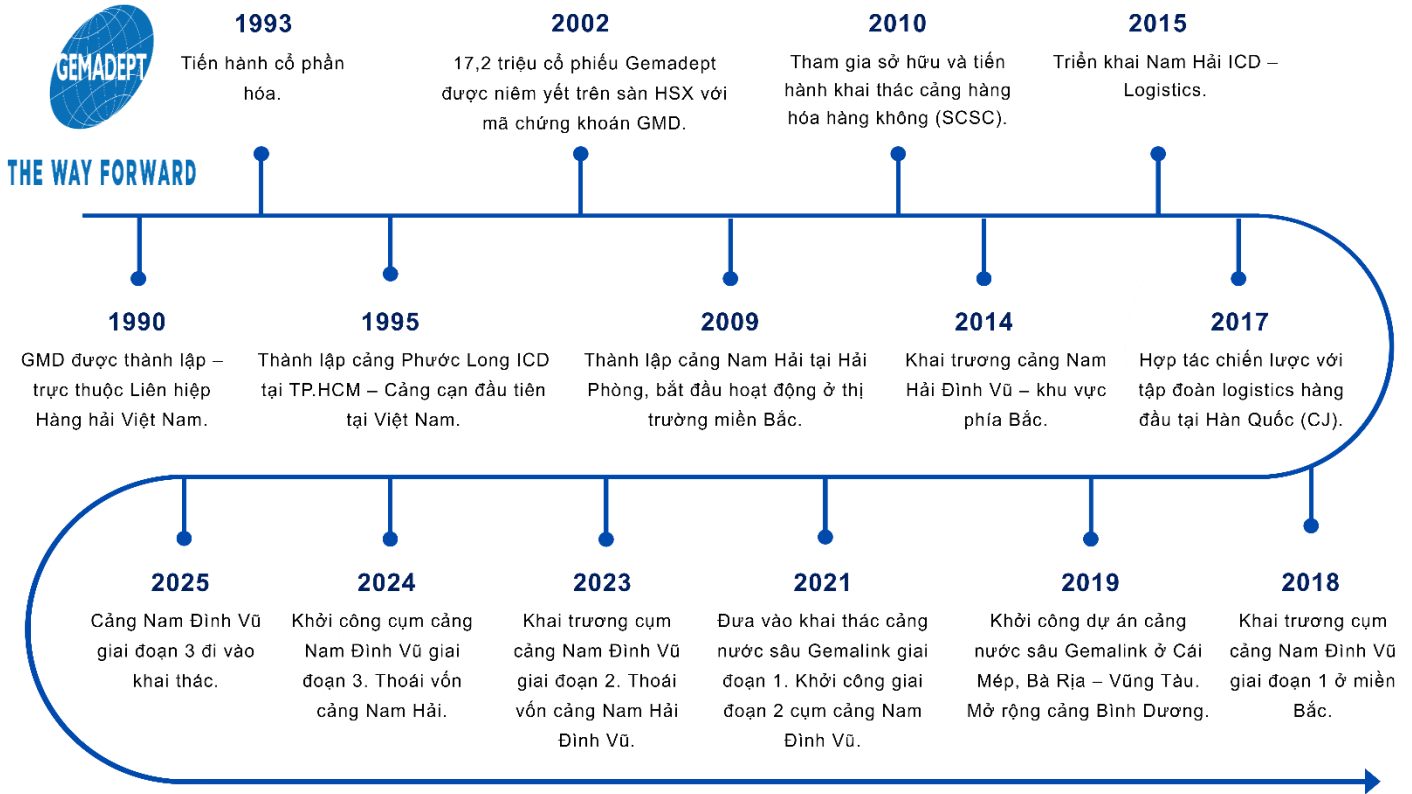
- **Mảng khai thác cảng:** Doanh thu ước đạt 5.990 tỷ đồng (+14,0% YoY) nhờ sản lượng container thông qua cảng dự kiến đạt 5.587.928 [TEUs](#) (+10,0% YoY), được thúc đẩy bởi (1) tổng kim ngạch xuất nhập khẩu Việt Nam dự báo tăng trưởng 15% YoY và (2) cảng Nam Đình Vũ giai đoạn 3 đưa vào khai thác từ Q4/2025 giúp nâng công suất thiết kế cụm cảng Nam Đình Vũ lên 1,75 triệu TEU/năm (+59,1%).
- **Mảng logistic:** Doanh thu hoạt động logistics năm 2026 ước đạt 727,5 tỷ đồng (+5,0% YoY) chủ yếu nhờ mặt bằng giá các dịch vụ logistics được điều chỉnh tăng, nhằm phản ánh chi phí vận hành leo thang theo đà tăng của giá dầu dưới tác động của xung đột Mỹ – Iran.

➤ RỦI RO ĐẦU TƯ

Xung đột Mỹ – Iran kéo dài có thể tiếp tục gây sức ép lên nền kinh tế toàn cầu, khi giá dầu duy trì ở mức cao kéo theo lạm phát gia tăng, qua đó làm suy yếu nhu cầu thương mại quốc tế.

I. TỔNG QUAN DOANH NGHIỆP

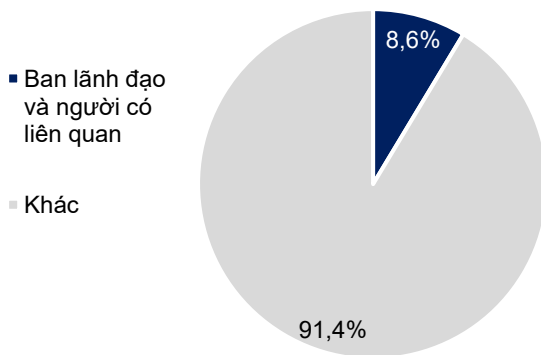
1. Lịch sử hình thành và phát triển



Nguồn: GMD, FPTS tổng hợp

2. Cơ cấu cổ đông

Biểu đồ 2: Cơ cấu cổ đông GMD tại ngày 03/04/2026



Nguồn: GMD, FPTS tổng hợp

GMD sở hữu cơ cấu cổ đông phân mảnh, hiện tại doanh nghiệp không ghi nhận cổ đông lớn. Ban lãnh đạo và người có liên quan nắm giữ khoảng 8,6%, trong khi 91,4% cổ phần còn lại thuộc về các cổ đông khác và lưu hành rộng rãi trên thị trường.

Bên cạnh đó, GMD cũng thu hút được sự quan tâm của nhiều quỹ đầu tư nước ngoài lớn như VinaCapital, KIM Group (Hàn Quốc) và Sumitomo Group (Nhật Bản),... qua đó cho thấy sức hấp dẫn của cổ phiếu đối với dòng vốn ngoại.

3. Cơ cấu tổ chức

GMD sở hữu 22 công ty con và 19 công ty liên doanh, liên kết hoạt động trong các lĩnh vực Cảng và dịch vụ cảng biển, Logistics, Bất động sản, Cao su,... ([chi tiết](#))

4. Lĩnh vực hoạt động

GMD hoạt động trong hai lĩnh vực chính:

a) Khai thác cảng: chiếm tỷ trọng lớn trong cơ cấu doanh thu (88,3%) với biên lợi nhuận gộp (BLNG) đạt 45,5% trong năm 2025, bao gồm các dịch vụ: kho bãi container, cảng sông, cảng biển; xếp dỡ, giao nhận hàng hóa; khai thuế hải quan,...

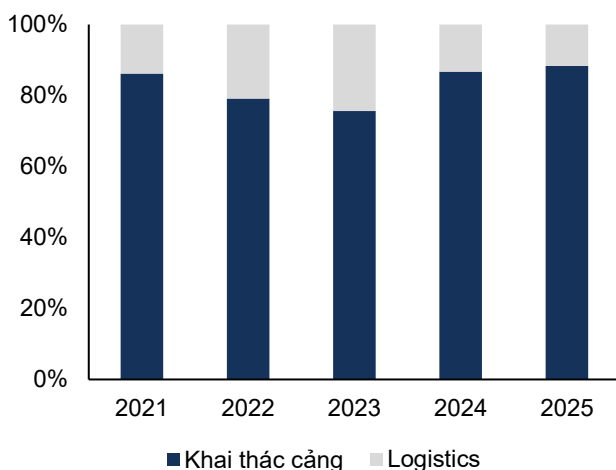
Tính đến thời điểm hiện tại, mạng lưới cảng của GMD bao gồm 6 cảng (3 cảng hàng container, 2 cảng [ICD](#) và 1 cảng [hàng rời](#)) với tổng công suất thiết kế đạt 4,65 triệu TEU/năm đối với hàng container và 2,54 triệu tấn/năm đối với hàng rời, phân bố khắp 3 miền: [\(xem thêm hệ thống cảng của GMD\)](#)

- Miền Bắc (**cụm cảng Nam Đình Vũ và Nam Hải ICD, hoạt động tại khu vực Hải Phòng**): Cảng làm hàng cho các tàu feeder¹ vận chuyển trên các tuyến nội địa và nội Á, chủ yếu kết nối với Trung Quốc và Singapore.
- Miền Trung: **cảng hàng rời Gemadept Dung Quất** chuyên khai thác hàng dăm gỗ xuất nhập khẩu, đóng góp không đáng kể trong cơ cấu doanh thu mảng khai thác cảng của GMD.
- Miền Nam: bao gồm **khối cảng Bình Dương và Phước Long ICD hoạt động tại khu vực TP.HCM**, đóng vai trò tập trung và làm thủ tục thông quan hàng hóa cho các khu công nghiệp lân cận, sau đó trung chuyển bằng [sà lan](#) đường thủy tới **cảng nước sâu Gemalink (tại Bà Rịa – Vũng Tàu cũ)** để đưa lên tàu mẹ, chủ yếu phục vụ các tuyến đi xa tới Mỹ và EU.

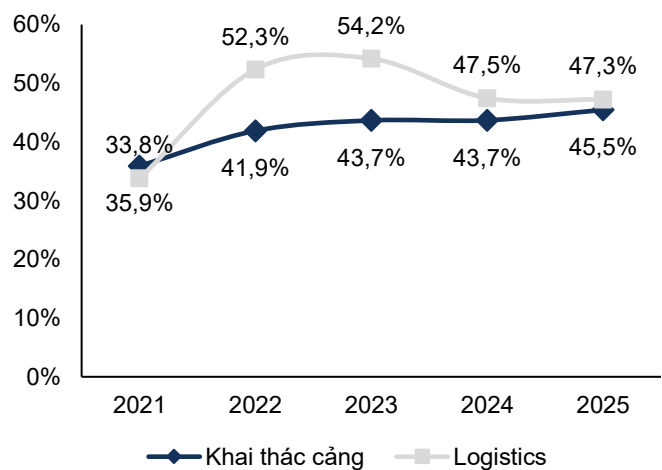
b) Logistics: chiếm 11,7% doanh thu với BLNG đạt 47,3% trong năm 2025, bao gồm các dịch vụ logistics tích hợp với hoạt động khai thác cảng như Logistics [3PL](#), trung tâm phân phối, vận chuyển hàng hóa,... Bên cạnh đó, công ty còn cung cấp một số dịch vụ logistics thông qua các công ty liên doanh, liên kết như cảng hàng hóa hàng không (HSX: SCS), vận tải đường thủy – biển, kho lạnh, logistics ô tô,...

Ngoài ra, công ty còn đầu tư vào một số dự án trồng rừng cao su và cho thuê văn phòng (chiếm tỷ trọng không đáng kể trong cơ cấu doanh thu và lợi nhuận của GMD).

Biểu đồ 3: Cơ cấu doanh thu của GMD giai đoạn 2021 – 2025



Biểu đồ 4: BLNG các mảng của GMD giai đoạn 2021 – 2025



Nguồn: GMD, FPTS tổng hợp

¹ Tàu feeder (feeder vessel) là tàu chở container cỡ nhỏ đến trung bình (300 – 3.000 TEUs), chuyên dùng để gom container từ các cảng nhỏ hoặc cảng phụ và vận chuyển đến cảng lớn để tàu mẹ (10.000 – 24.000 TEUs) tiếp tục hành trình dài quốc tế, đồng thời phân phối hàng hóa từ cảng lớn đến cảng nhỏ.

II. CẬP NHẬT KẾT QUẢ KINH DOANH NĂM 2025 ([quay lại](#))

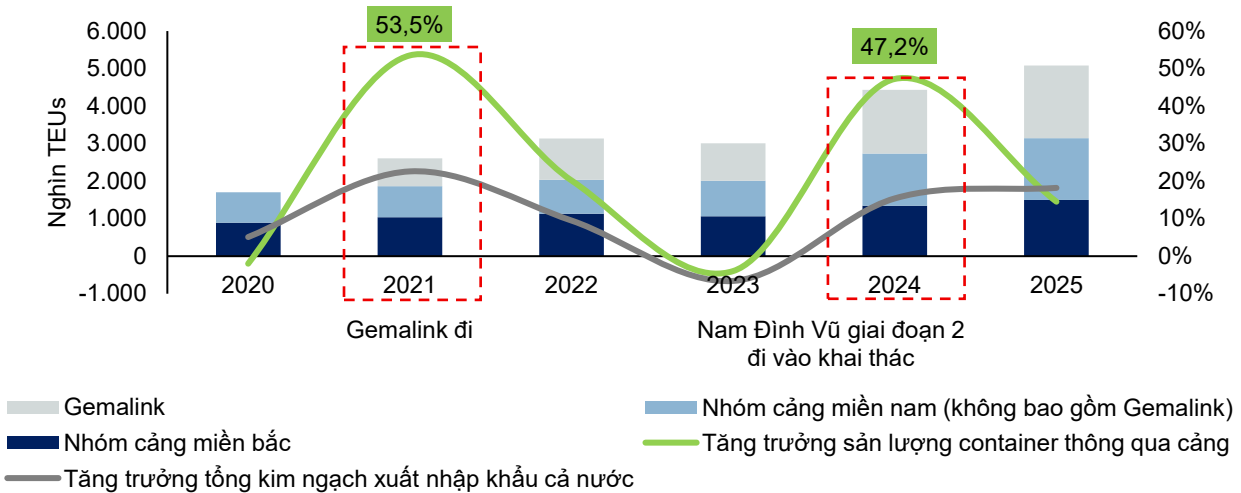
Tỷ đồng	2025	%YoY	%KH2025	Diễn giải
Doanh thu	5.946	+23,0%	122,6%	<p>Kết thúc năm 2025, GMD ghi nhận sản lượng container thông qua hệ thống cảng đạt 5.079.000 TEUs (+14,5% YoY), đóng góp khoảng 14,8% tổng sản lượng hàng container qua cảng biển cả nước. Trong đó:</p> <ul style="list-style-type: none"> Nhóm cảng miền Bắc ghi nhận sản lượng đạt 1.496.000 TEUs (+11,1% YoY) bất chấp sức ép cạnh tranh từ bốn bến mới của cảng nước sâu Lạch Huyện đi vào hoạt động, tương đương thị phần tại khu vực miền Bắc ở mức 21%. Nhóm cảng miền Nam ghi nhận sản lượng đạt 3.583.000 TEUs (+16,0% YoY), tương đương thị phần tại khu vực miền Nam ở mức 25%. Ở miền Trung, cảng hàng rời Dung Quất đã xử lý 2.309.000 tấn hàng trong năm 2025 (+3,1% YoY) và chiếm 36% thị phần. <p>Giá dịch vụ xếp dỡ container bình quân ước tính đạt 1.652.328 đồng/TEU (+7,8% YoY) nhờ tăng 10% mức giá sàn dịch vụ xếp dỡ container từ nửa cuối năm 2024 theo thông tư 39/2023 do Bộ Giao thông Vận tải ban hành.</p>
<i>Khai thác cảng</i>	5.253	+25,3%		
<i>Logistics</i>	693	+8,0%		
Lợi nhuận gộp	2.715	+27,2%		
<i>BLNG</i>	45,7%	+1,5 đpt		
<i>Khai thác cảng</i>	2.388	+30,4%		
<i>BLNG</i>	45,5%	+1,8 đpt		
<i>Logistics</i>	327	+7,5%		
<i>BLNG</i>	47,3%	-0,2 đpt		
Doanh thu tài chính	227	-46,7%		
Chi phí tài chính	112	-25,8%		
<i>Chi phí lãi vay</i>	108	-22,6%		Chi phí lãi vay giảm dù mặt bằng lãi suất năm 2025 có xu hướng tăng so với năm 2024 do doanh nghiệp thay đổi cấu trúc vay nợ (giảm nợ ngắn hạn, tăng nợ vay dài hạn).
Chi phí bán hàng và quản lý doanh nghiệp	1.088	+32,3%		
<i>% Doanh thu</i>	18,3%	+1,3 đpt		
Lãi/lỗ từ công ty liên doanh, liên kết	1.156	+39,4%		Tăng mạnh chủ yếu từ đóng góp của cảng Gemalink (827 tỷ đồng, chiếm hơn 70%) nhờ sản lượng thông qua cảng tăng trưởng tích cực đạt 1.900.000 TEUs (+11,8% YoY) dù chịu tác động của thuế đối ứng Mỹ.
LNTT	2.506	+19,4%	139,2%	
LNST	2.224	+15,6%		

Nguồn: GMD, FPT S tổng hợp

1. Sản lượng container thông qua cảng tăng trưởng tích cực theo đà tăng của hoạt động xuất nhập khẩu

Năm 2025, sản lượng container thông qua cảng của GMD đạt 5.079.000 TEUs (+14,5% YoY) nhờ sự tăng trưởng tích cực của hoạt động xuất nhập khẩu với tổng giá trị đạt 930,1 tỷ USD (+18,0% YoY). Đáng chú ý, nhu cầu xuất khẩu sang thị trường Mỹ tăng cao trong nửa đầu năm do các doanh nghiệp đẩy mạnh giao hàng trước thời điểm chính sách thuế đối ứng có hiệu lực từ ngày 01/08/2025.

Biểu đồ 5: Tăng trưởng sản lượng container thông qua cảng của GMD gắn liền với tăng trưởng hoạt động xuất nhập khẩu cả nước

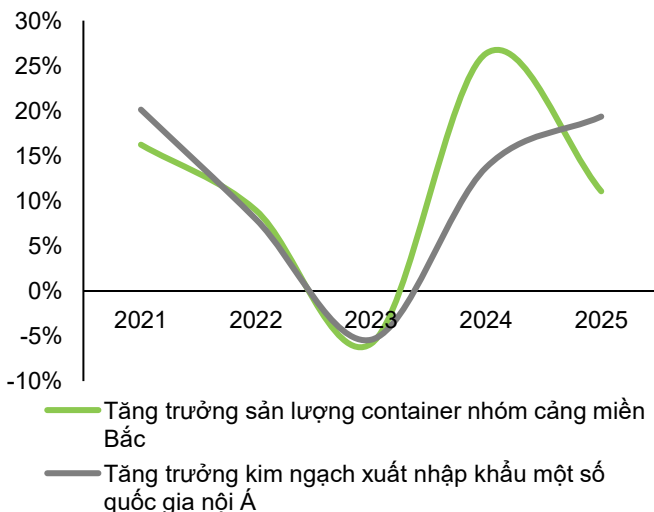


Nguồn: GMD, FPTs tổng hợp và ước tính

Về cơ cấu sản lượng hàng container, nhóm cảng miền Bắc đóng góp khoảng 29,5% trong tổng sản lượng hàng container thông qua cảng của GMD, nhóm cảng miền Nam (không bao gồm Gemalink) đóng góp 32,5% và Gemalink đóng góp 38,0%.

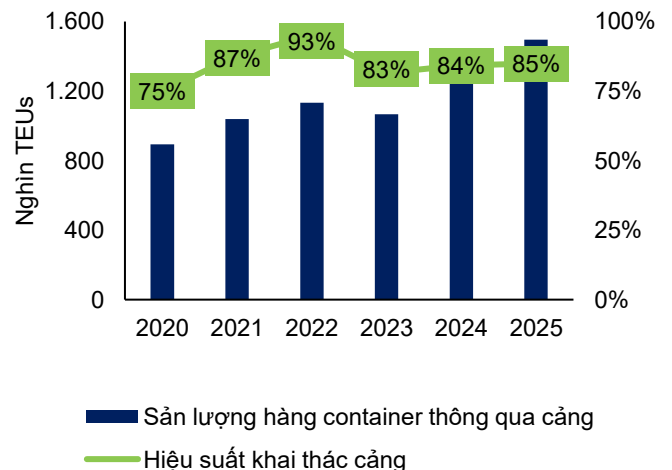
➤ **Nhóm cảng miền Bắc** (bao gồm cụm cảng Nam Đình Vũ giai đoạn 1, 2, 3 và Nam Hải ICD) ghi nhận sản lượng đạt 1.496.000 TEUs (+11,1% YoY) nhờ (1) nhu cầu xuất nhập khẩu với các thị trường nội Á (Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc,...) tăng trưởng tích cực và (2) cảng Nam Đình Vũ có vị trí thuận lợi nhất tại cửa ngõ sông Cấm cho phép đón tàu sớm hơn các cảng khác trên sông, mang lại lợi thế lớn khi giúp các hãng tàu tiết kiệm đáng kể thời gian và chi phí di chuyển.

Biểu đồ 6: Tăng trưởng sản lượng container thông qua nhóm cảng miền Bắc gắn liền với tăng trưởng hoạt động xuất nhập khẩu với các thị trường nội Á

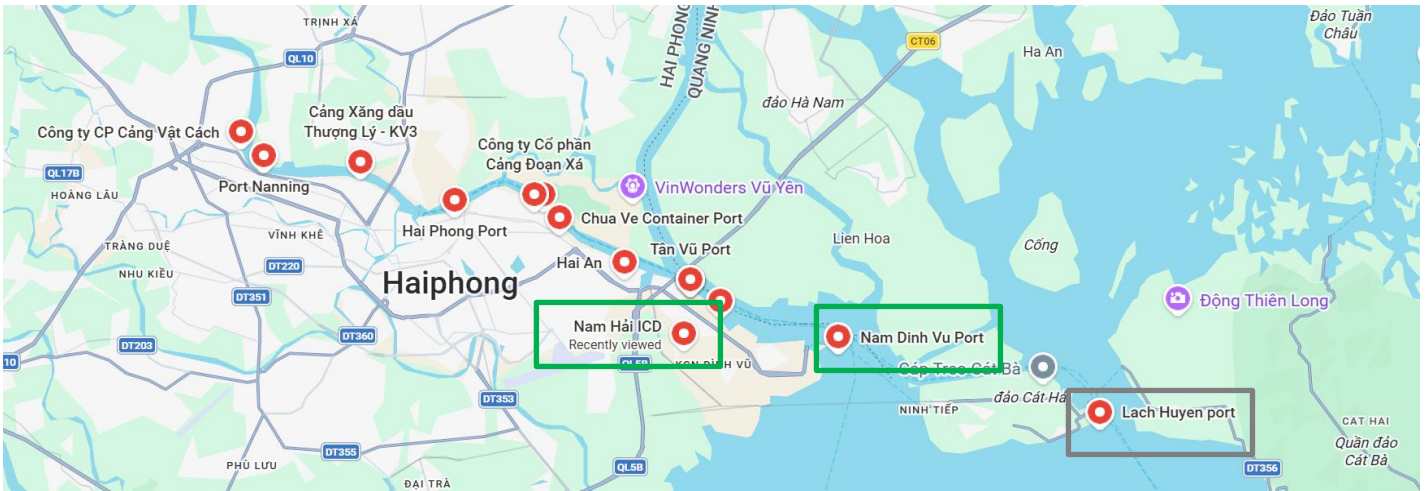


Nguồn: Cơ quan thống kê quốc gia, GMD, FPTs tổng hợp

Biểu đồ 7: Hiệu suất khai thác nhóm cảng miền Bắc của GMD ở mức cao so với trung bình các cảng khu vực Hải Phòng (~80%)



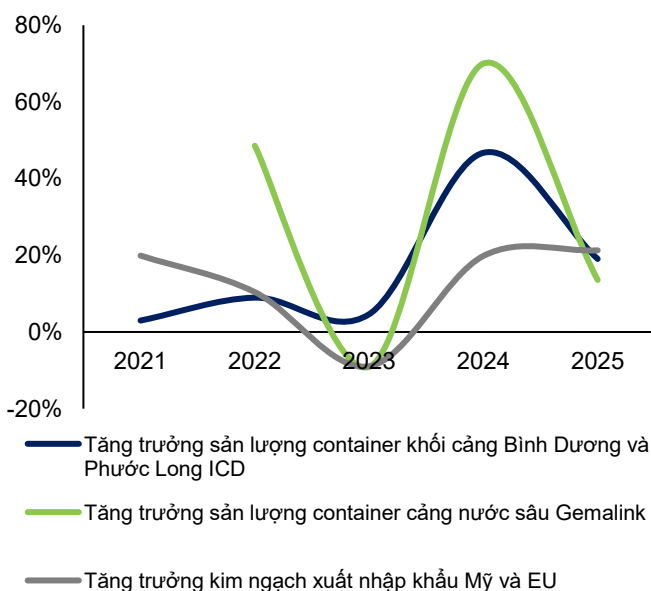
Nguồn: VPA, FPTs tổng hợp và ước tính

Ảnh 1: Cảng Nam Đình Vũ có vị trí thuận lợi hơn so với các cảng khác tại khu vực sông Cẩm – Hải Phòng


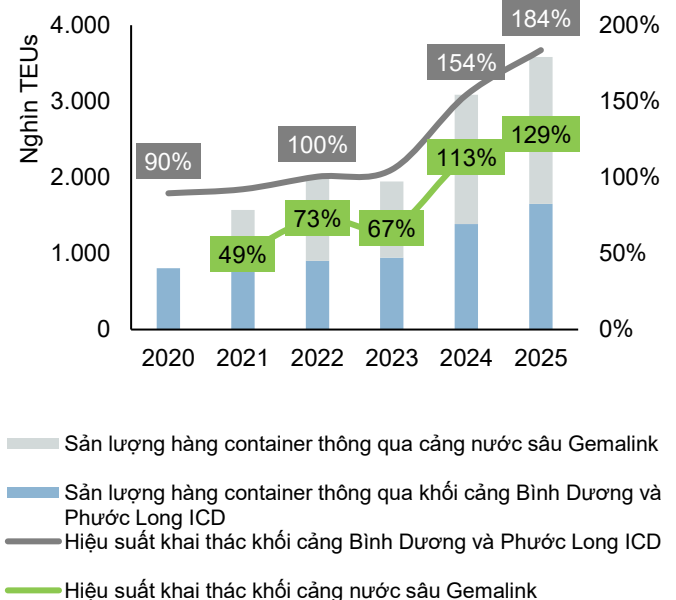
Nguồn: FPTS tổng hợp

Từ Q4/2025 cảng Nam Đình Vũ giai đoạn 3 chính thức đưa vào khai thác, giúp nâng công suất thiết kế cụm cảng Nam Đình Vũ lên 1,75 triệu TEU/năm (+59,1%). Tuy nhiên, chúng tôi cho rằng hiệu suất khai thác của cụm cảng Nam Đình Vũ năm 2026 sẽ ở mức 82,2% (thấp hơn 2,7 đpt so với 2025) do chịu áp lực cạnh tranh dư cung và xu hướng các hãng tàu tiếp tục dịch chuyển sang cảng nước sâu Lạch Huyện khi sử dụng tàu lớn hơn, tuyến dài hơn và giảm tần suất để tối ưu hóa mạng lưới vận tải.

➢ **Nhóm cảng Miền Nam** (khối cảng Bình Dương và Phước Long ICD, cảng nước sâu Gemalink) ghi nhận sản lượng đạt 3.583.000 TEUs (+16,0% YoY). Trong đó, khối cảng Bình Dương và Phước Long ICD đạt 1.652.400 TEUs (+19,0% YoY) và Gemalink đạt 1.930.600 TEUs (+13,6% YoY), động lực tăng trưởng đến từ (1) tổng kim ngạch xuất nhập khẩu với Mỹ và EU tăng cao (+21,3% YoY) và (2) đáp ứng xu hướng nâng kích cỡ tàu của các hãng tàu quốc tế (các tàu kích cỡ lớn trên 15.100 TEU tăng trưởng nhanh với tốc độ CAGR = 16,0%/năm giai đoạn 2020 – 2025, theo Alphaliner)

Biểu đồ 8: Tăng trưởng sản lượng container thông qua nhóm cảng miền Nam gắn liền với tăng trưởng hoạt động xuất nhập khẩu với các thị trường Mỹ và EU


Nguồn: Cơ quan thống kê quốc gia, GMD, FPTS tổng hợp

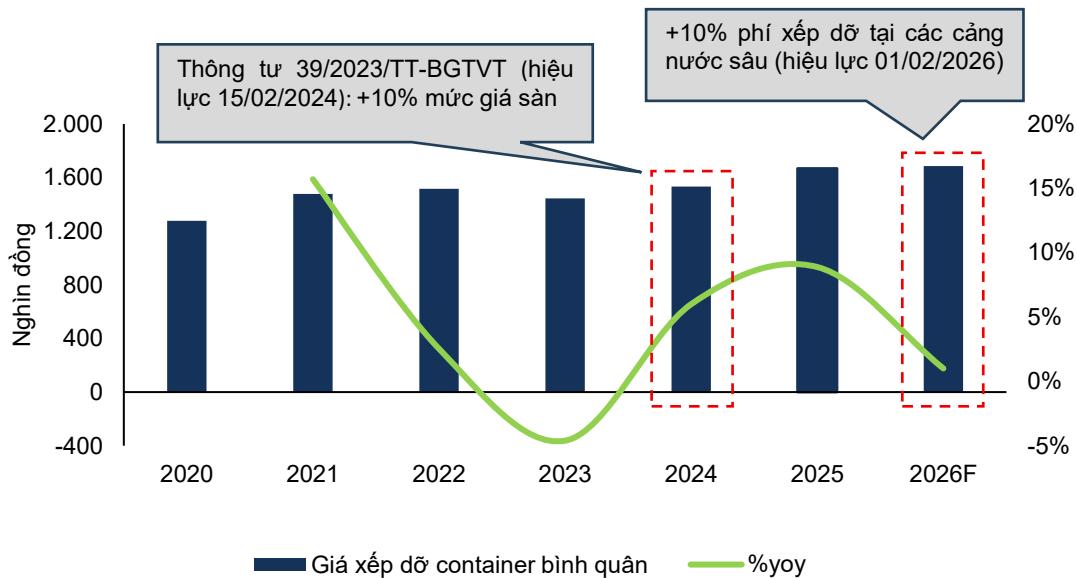
Biểu đồ 9: Nhóm cảng miền Nam hoạt động với hiệu suất vượt 100% công suất thiết kế


Nguồn: VPA, FPTS tổng hợp và ước tính

2. Giá cước xếp dỡ container tăng 10% từ nửa cuối năm 2024 theo thông tư 39/2023 do Bộ Giao thông Vận tải ban hành.

Giá dịch vụ xếp dỡ container được Bộ Giao thông vận tải quy định và áp dụng khung giá trần – sàn nhằm hạn chế tình trạng phá giá trong bối cảnh cạnh tranh gia tăng khi dư thừa công suất. **Năm 2025, giá dịch vụ xếp dỡ container bình quân của GMD đạt 1.652.328 đồng/TEU (+7,8% YoY)** nhờ gia tăng mức giá sàn dịch vụ xếp dỡ container +10% từ nửa cuối năm 2024 theo thông tư 39/2023 do Bộ Giao thông Vận tải ban hành.

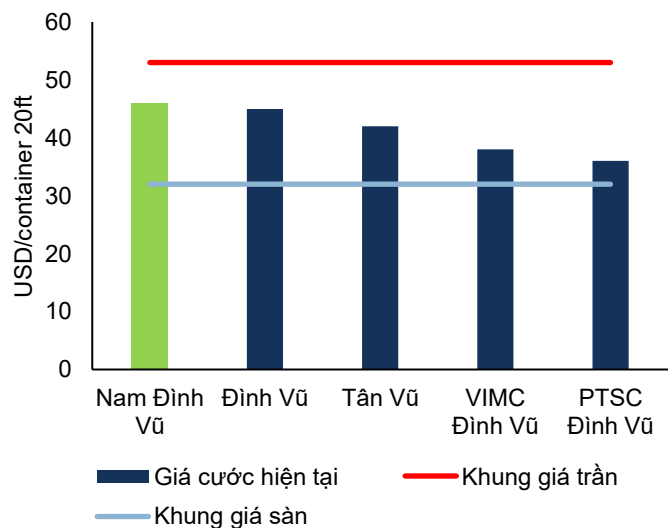
Biểu đồ 10: Giá xếp dỡ container bình quân thông qua cảng của GMD



Nguồn: GMD, FPT S tổng hợp và ước tính

- **Nhóm cảng miền Bắc:** Cảng Nam Đình Vũ đang ghi nhận mức phí xếp dỡ container cao nhất khu vực sông Cấm nhờ lợi thế vị trí. Tuy nhiên, khả năng điều chỉnh tăng thêm khá hạn chế do áp lực cạnh tranh trong bối cảnh dư thừa nguồn cung.
- **Cảng nước sâu Gemalink:** Bộ Xây dựng đã ban hành Quyết định sửa đổi, bổ sung Điều 7 của Quyết định số 810/QĐ – BGTVT nâng khung phí xếp dỡ container 20ft thêm 10%, từ 57 – 66 USD lên mức 63 – 73 USD/container 20ft, có hiệu lực từ ngày 01/02/2026. Dựa trên mức trần mới, các cảng nước sâu tại khu vực Cái Mép – Thị Vải (Bà Rịa – Vũng Tàu cũ), bao gồm Gemalink, đã điều chỉnh biểu giá lên 73 USD/container 20ft. Dư địa tăng giá tại cụm cảng này vẫn đáng kể do (1) hiệu suất khai thác cảng duy trì ở mức cao và (2) mặt bằng phí xếp dỡ tại cảng nước sâu của Việt Nam vẫn thấp hơn đáng kể so với nhiều quốc gia trong khu vực, tạo khoảng trống để tiếp tục điều chỉnh theo xu hướng thị trường.

Biểu đồ 11: Cảng Nam Đình Vũ giữ mức giá dịch vụ xếp dỡ container cao nhất khu vực sông Cấm nhờ vị trí thuận lợi



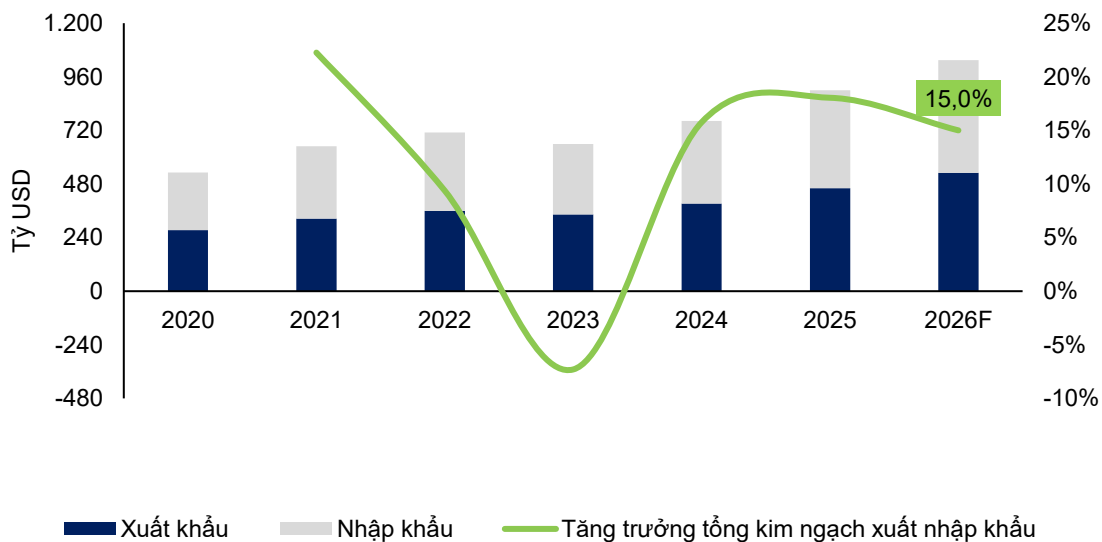
Nguồn: FPT S tổng hợp

III. TRIỂN VỌNG VÀ DỰ PHÓNG KẾT QUẢ KINH DOANH 2026 *(quay lại)*

1. Triển vọng kinh doanh của GMD

Năm 2026, Tổng kim ngạch xuất nhập khẩu của Việt Nam dự kiến tăng 15% YoY (thấp hơn mức 18,0% trong năm 2025, tương đương với mục tiêu Chính phủ đề ra) do (1) suy giảm nhập khẩu từ thị trường Mỹ đến từ áp lực giá cả hàng hóa gia tăng khi Mỹ áp dụng chính sách thuế bổ sung 10% (thay cho thuế đối ứng) áp dụng từ ngày 24/02/2026 (thị trường Mỹ hiện chiếm khoảng 30% tổng kim ngạch xuất khẩu của Việt Nam) và (2) xung đột Mỹ - Iran leo thang khiến giá dầu tăng mạnh, qua đó đẩy mặt bằng chi phí và lạm phát toàn cầu lên cao, gây suy yếu nhu cầu thương mại quốc tế. Theo đó, sản lượng container thông qua các cảng của GMD dự báo đạt 5.587.928 TEUs (+10,0% YoY).

Biểu đồ 12: Tổng kim ngạch xuất nhập khẩu Việt Nam dự báo tăng 15% YoY trong năm 2026

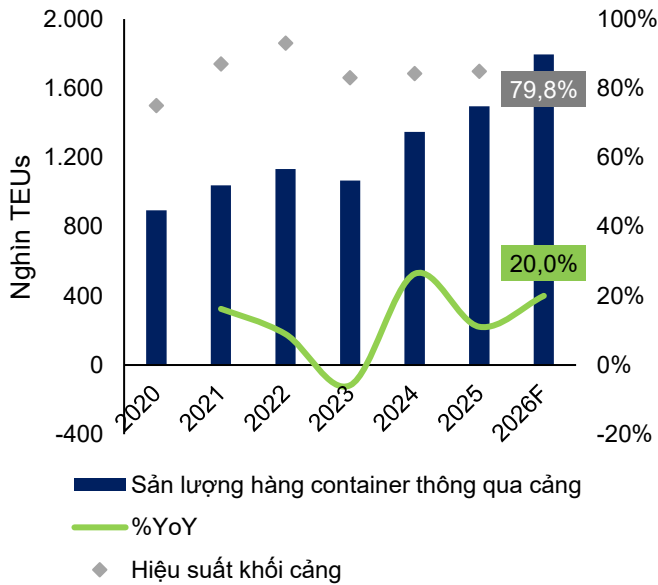
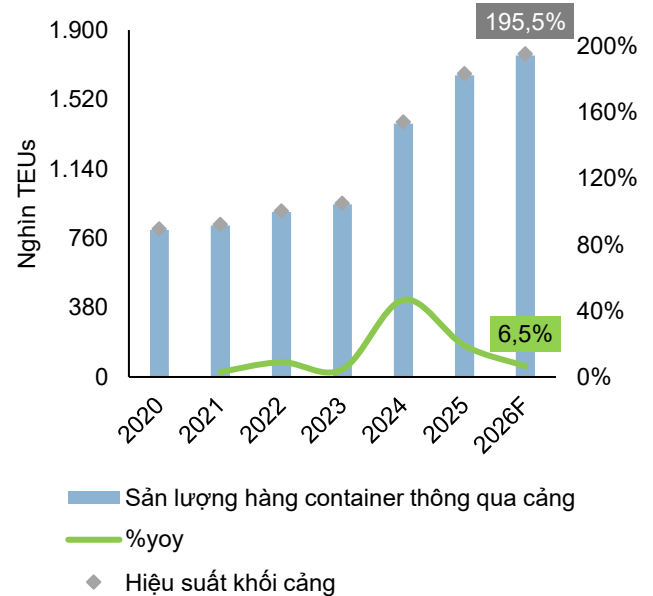


Nguồn: Cục thống kê quốc gia, FPTs tổng hợp và ước tính

1.1 Nhóm cảng miền Bắc: Dự báo sản lượng container thông qua cảng tăng trưởng mạnh do cảng Nam Đình Vũ giai đoạn 3 đi vào khai thác

Sản lượng container thông qua cảng ước đạt 1.795.200 TEUs (+20,0% YoY) nhờ (1) cảng Nam Đình Vũ giai đoạn 3 đi vào hoạt động từ Q4/2025 với hiệu suất nhóm cảng dự báo ở mức 79,8% và (2) hưởng lợi từ nhu cầu xuất nhập khẩu với các đối tác thương mại tại thị trường nội Á. Theo chia sẻ từ ban lãnh đạo, cụm cảng Nam Đình Vũ dự kiến sẽ được cấp phép tiếp nhận tàu có trọng tải lên đến 55.000 DWT trong tháng 03/2026, tăng từ mức 48.000 DWT hiện tại, nhờ dự án nâng cấp luồng Hà Nam giúp gia tăng độ sâu luồng và mở rộng khả năng tiếp nhận tàu kích cỡ lớn.

Giá xếp dỡ container dự kiến đi ngang so với cùng kỳ 2025 do áp lực cạnh tranh trong khu vực ngày càng gay gắt khi (1) cảng Nam Đình Vũ và cảng Lạch Huyện liên tục gia tăng công suất, đặc biệt là trong giai đoạn 2025 – 2026 (Lạch Huyện đưa vào vận hành các bến 3, 4 và 5, 6 trong 1H2025) khiến nguồn cung gia tăng và buộc các doanh nghiệp duy trì mức giá ổn định để bảo đảm khả năng cạnh tranh và giữ chân khách hàng, (2) xu hướng dịch chuyển sang nhóm cảng nước sâu Lạch Huyện tiếp diễn.

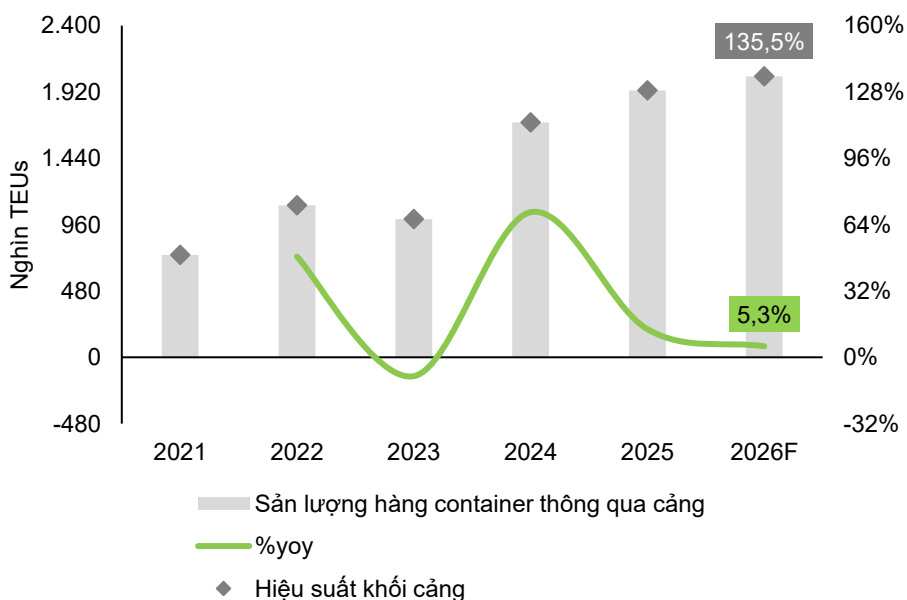
Biểu đồ 13: Sản lượng container thông qua nhóm cảng miền Bắc

Biểu đồ 14: Sản lượng container thông qua khối cảng Bình Dương và Phước Long ICD


Nguồn: GMD, FPTS tổng hợp và ước tính

1.2 Nhóm cảng miền Nam: Dự báo tăng trưởng ổn định do hiệu suất khai thác cảng duy trì ở mức cao

Đối với khối cảng Bình Dương và Phước Long ICD: sản lượng container thông qua cảng dự báo đạt 1.759.806 TEUs (+6,5% YoY) nhờ tăng trưởng hoạt động xuất nhập khẩu thị trường Mỹ, EU và hiệu suất cảng ở mức cao.

Đối với cảng nước sâu Gemalink: sản lượng container dự báo đạt 2.032.922 TEUs (+5,3% YoY) được hỗ trợ bởi đà tăng trưởng của hoạt động xuất nhập khẩu và môi trường cạnh tranh ổn định, khi chưa có dự án cảng mới nào tại khu vực Cái Mép – Thị Vải dự kiến đi vào vận hành trong ngắn hạn. Phí xếp dỡ container điều chỉnh tăng 10% từ ngày 01/02/2026 theo khung giá mới do Bộ Xây dựng ban hành, qua đó hỗ trợ cải thiện biên lợi nhuận của cảng.

Biểu đồ 15: Sản lượng container thông qua cảng Gemalink


Nguồn: GMD, Cơ quan thống kê quốc gia, FPTS tổng hợp và ước tính

Dự án mở rộng cảng Gemalink giúp gia tăng năng lực khai thác của cảng tại cụm Cái Mép – Thị Vải giai đoạn 2027 – 2028F.

GMD hiện đang có kế hoạch mở rộng Gemalink giai đoạn 2 và giai đoạn 3, với công suất 1 triệu TEU/năm cho mỗi giai đoạn (cao hơn mức công bố trước đó là 1,5 triệu TEUs cho cả hai giai đoạn). Cụ thể:

- **Giai đoạn 2:** Theo chia sẻ từ ban lãnh đạo, quá trình phê duyệt dự án mất nhiều thời gian hơn dự kiến ban đầu do có nhiều thay đổi về mặt thiết kế. Thiết kế mới sẽ giúp Gemalink có thể đón các tàu mẹ với công suất lớn hơn, từ đó giúp nâng cao công suất giai đoạn 2 lên 1.000.000 TEU/năm (+25% so với 800.000 TEU/năm công bố trước đây). Gemalink giai đoạn 2 dự kiến bắt đầu hoạt động từ năm 2027.
- **Giai đoạn 3:** Theo ban lãnh đạo, dự án này đã được phê duyệt từ năm 2007. Tuy nhiên, bản thiết kế đã khá lạc hậu so với thời điểm hiện tại. GMD kỳ vọng sẽ nhận được phê duyệt trong Q2/2026. Sau khi nhận được phê duyệt, Gemadept sẽ khởi công xây dựng Giai đoạn 3 và triển khai cả hai giai đoạn cùng một lúc. Giai đoạn 3 dự kiến sẽ được đưa vào vận hành vào năm 2028 – chỉ một năm sau Giai đoạn 2.

Ngoài ra, GMD có kế hoạch thoái bớt vốn tại cảng Gemalink với mục đích mở rộng hợp tác với đối tác mới giúp đem lại nguồn hàng cho Gemalink, mở rộng không gian phát triển và tiềm năng tham gia các dự án cảng trong tương lai.

2. Dự phóng kết quả kinh doanh

Đơn vị: tỷ đồng	Q1/2025	Q1/2026F	%YoY	2026F	%YoY
Doanh thu thuần	1.277	1.485	+16,3%	6.718	+13,0%
LNTT	583	682	+16,9%	3.076	+22,7%
LNST cổ đông công ty mẹ	403	500	+24,0%	2.033	+21,2%

Nguồn: FPTS ước tính

2.1 Dự phóng kết quả kinh doanh Q1/2026

Trong Q1/2026, chúng tôi dự phóng doanh thu thuần và LNTT của GMD lần lượt đạt 1.485 tỷ đồng (+16,3% YoY) và 682 tỷ đồng (+16,9% YoY). Tổng sản lượng container thông qua hệ thống cảng của GMD ước tính đạt 1.254.000 TEUs (+10,3% YoY) nhờ tăng trưởng tích cực tại nhóm cảng miền Bắc với sản lượng đạt 434.000 TEU (+22,3% YoY), trong khi cảng nước sâu Gemalink duy trì đà tăng ổn định với sản lượng khoảng 450.000 TEU (+5,3% YoY).

2.2 Dự phóng kết quả kinh doanh 2026

Doanh thu thuần ước đạt 6.718 tỷ đồng (+13,0% YoY), trong đó:

- Mảng khai thác cảng: ước đạt 5.990 tỷ đồng (+14,0% YoY) nhờ sản lượng container thông qua nhóm cảng miền Bắc và miền Nam tăng trưởng tích cực.
- Mảng logistic: ước đạt 727,5 tỷ đồng (+5,0% YoY) chủ yếu nhờ mặt bằng giá các dịch vụ logistics được điều chỉnh tăng, nhằm phản ánh chi phí vận hành leo thang theo đà tăng của giá dầu dưới tác động của xung đột Mỹ – Iran.

Lợi nhuận trước thuế ước đạt 3.076 tỷ đồng (+22,7% YoY) chủ yếu nhờ:

- Biên lợi nhuận gộp dự báo đạt 45,7% - đi ngang so với cùng kỳ 2025 do mặt bằng giá dịch vụ xếp dỡ container tại các cảng khu vực miền Bắc và miền Nam (ngoại trừ Gemalink) được kỳ vọng duy trì ổn định, trong bối cảnh dư địa điều chỉnh tăng giá không còn nhiều.
- Phần lợi nhuận đóng góp từ Gemalink (chiếm hơn 70% lãi/lỗ từ công ty liên doanh, liên kết và hơn 20% LNTT của GMD) trong năm 2026 dự báo đạt 957,7 tỷ đồng (+15,8% YoY) nhờ sản lượng container thông qua cảng tăng trưởng ổn định và giá dịch vụ xếp dỡ container tăng 10% so với cùng kỳ 2025.

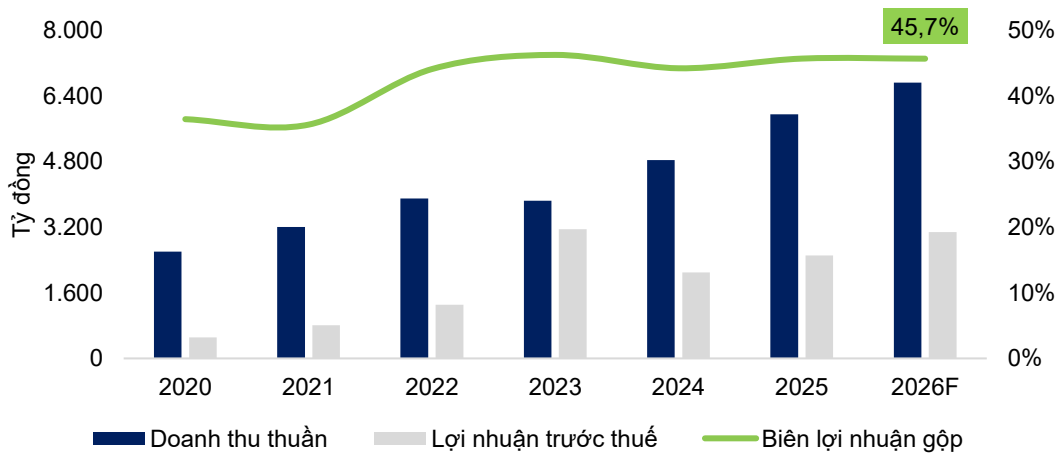
GMD có khả năng ghi nhận khoản lợi nhuận bất thường từ thoái 49,1% vốn cổ phần tại công ty liên doanh CJ Gemadept Logistics Holdings. Ngày 30/03/2026, Gemadept và CJ Logistics đã thống nhất thực hiện tái cấu trúc quan hệ đối tác chiến lược với các nội dung trọng tâm bao gồm:

- GMD sẽ thoái toàn bộ 49,1% vốn góp tại CJ Gemadept Logistics Holdings cho CJ Logistics, qua đó CJ Logistics sẽ trực tiếp đầu tư, quản lý và điều hành hoạt động dịch vụ logistics 3PL, phù hợp với định hướng chiến lược phát triển của đối tác này.
- GMD sẽ nâng tỷ lệ sở hữu tại CJ Gemadept Shipping Holdings lên 100%, từ mức 51% trước đây, nhằm tăng cường quyền kiểm soát và quản lý đội tàu, qua đó đẩy mạnh khả năng kết nối trong hệ sinh thái cảng – logistics, giúp nâng cao năng lực cạnh tranh.
- Đồng thời, GMD sẽ đầu tư trực tiếp để nâng tỷ lệ sở hữu tại CTCP Mekong Logistics (MKL) lên 49%, từ mức 25% trước đó, góp phần củng cố vai trò và vị thế của GMD trong chiến lược phát triển chuỗi cung ứng kho lạnh, đặc biệt tại khu vực Đồng bằng sông Cửu Long.

Theo đó, GMD có thể ghi nhận một khoản lãi bất thường trong năm 2026 phát sinh từ giao dịch thoái vốn tại CJ Gemadept Logistics. Tính đến cuối năm 2025, giá trị khoản đầu tư tại CJ Gemadept Logistics đạt 460,5 tỷ đồng (so với giá trị đầu tư ban đầu là 131,6 tỷ đồng), trong khi lợi nhuận đóng góp từ đơn vị này ở mức 49,2 tỷ đồng (tương đương 1,6% LNTT của GMD). Sau khi hoàn tất thoái vốn, GMD sẽ không còn ghi nhận lợi nhuận từ CJ Gemadept Logistics trong các kỳ tiếp theo.

Hiện tại, do chưa có đầy đủ thông tin về mức giá và thời điểm thực hiện thoái vốn, chúng tôi chưa đưa yếu tố lãi bất thường này vào dự phóng kết quả kinh doanh năm 2026 của GMD. Chúng tôi sẽ tiếp tục cập nhật và đánh giá tác động khi có thêm dữ liệu chi tiết.

Biểu đồ 16: Dự phóng kết quả kinh doanh của GMD



Nguồn: GMD, FPTS tổng hợp và ước tính

IV. ĐỊNH GIÁ VÀ KHUYẾN NGHỊ *(quay lại)*

Bằng phương pháp định giá so sánh P/E mảng khai thác cảng và mảng logistics (với EPS dự phóng năm 2026 là 4.766 đồng/cp), chúng tôi xác định mức giá mục tiêu của GMD là **72.600 đồng/cp** (cao hơn 2,0% so với giá đóng cửa ngày 06/04/2026). Trên cơ sở đó, chúng tôi đưa ra khuyến nghị **THEO DÕI** đối với cổ phiếu GMD. Nhà đầu tư có thể xem xét mua vào tại vùng giá 60.000 đồng/cp với mức tăng giá kỳ vọng khoảng 21,0%.


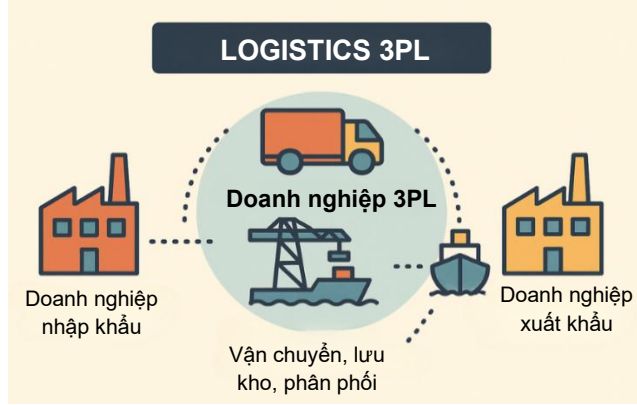
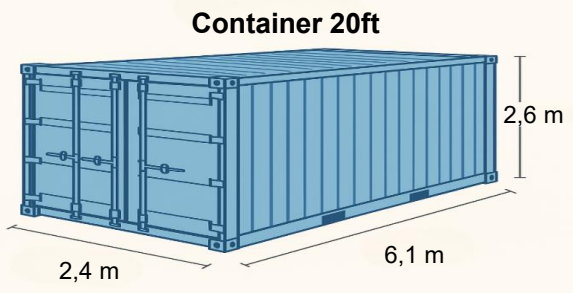
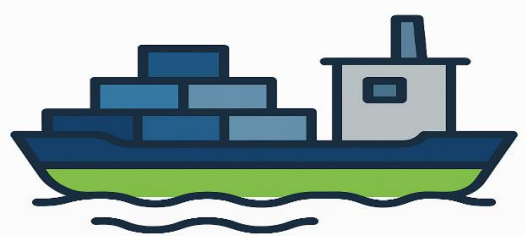
Bảng 1: So sánh GMD và các doanh nghiệp tương đồng²

Mã CK	Vốn hóa 06/04/2026 (tỷ đồng)	Doanh thu (tỷ đồng)	LNST cổ đông công ty mẹ (tỷ đồng)	Tỷ suất LNST	EPS (đồng/cp)	P/E
Mảng khai thác cảng (chiếm 89,2% trong cơ cấu lợi nhuận)						
VSC	8.816	3.206	341	10,6%	911	26,1
PHP	10.659	2.730	824	30,2%	2.520	13,1
SGP	5.191	1.226	363	29,6%	1.678	14,4
PDN	5.946	1.576	437	27,7%	7.856	13,7
CDN	2.911	1.656	368	22,2%	3.722	7,9
PE trung bình theo trọng số vốn hóa						16,4
Mảng logistics (chiếm 10,8% trong cơ cấu lợi nhuận)						
HAH	6.771	5.091	1.207	23,7%	9.943	5,5
VTO	926	1.130	117	10,4%	1.468	7,9
VOS	1.715	3.104	305	9,8%	2.177	5,7
PE trung bình theo trọng số vốn hóa						5,8
PE trung bình theo tỷ trọng lợi nhuận						15,2
GMD	30.366	5.946	1.677	28,2%	3.932	18,0

Nguồn: FPTIS tổng hợp và ước tính

² Dữ liệu được sử dụng trong 4 quý gần nhất (quý 1/2025 – quý 4/2025).

PHỤ LỤC 1: Danh mục các thuật ngữ

Thuật ngữ	Giải thích	Minh họa
ICD (Inland Container Depot) (quay lại)	<p>Là một cảng cạn (khu vực logistics nội địa), dùng để:</p> <ul style="list-style-type: none"> Nhận/gửi, đóng/dỡ, tập kết, lưu trữ hàng container để vận chuyển đến cảng biển và các khu công nghiệp, nhà máy. Kiểm tra và hoàn tất thủ tục hải quan đối với hàng xuất nhập khẩu. 	
Logistics 3PL (Third-Party Logistics) (quay lại)	<p>Doanh nghiệp 3PL là các doanh nghiệp chuyên cung cấp một phần hoặc toàn bộ các dịch vụ logistics như: vận chuyển, kho bãi, quản lý đơn hàng, thủ tục hải quan,...</p>	
TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) (quay lại)	<p>Là đơn vị dùng để đo sức chứa hàng hóa vận chuyển bằng container. Một TEU tương đương với một container tiêu chuẩn dài 20 feet (6,1 mét), rộng 8 feet (2,4 mét) và cao 8,5 feet (2,6 mét).</p> <p>Ví dụ: Tàu có sức chứa 10.000 TEUs có thể chở được 10.000 container 20 feet.</p>	
Sà lan (quay lại)	<p>Sà lan là loại phương tiện vận tải đường thủy thường có đáy phẳng, tải trọng lớn (từ vài trăm đến hàng nghìn tấn); có thể không có động cơ (được tàu lai dắt kéo/đẩy) hoặc có động cơ tự hành; phù hợp với trung chuyển hàng hóa nội địa giúp giảm tải giao thông đường bộ và tối ưu chi phí vận tải.</p>	
Hàng rời (quay lại)	<p>Hàng rời là loại hàng không được đóng trong container hoặc bao bì riêng lẻ mà thường được bốc xếp, vận chuyển và dỡ hàng theo dạng khối lớn, như bột, hạt hoặc chất lỏng. Hàng rời thường được chia thành hai nhóm chính:</p> <ul style="list-style-type: none"> Hàng rời khô (Dry bulk cargo): gồm các loại như than đá, quặng sắt, xi măng, lúa mì, ngũ cốc,... Hàng rời lỏng (Liquid bulk cargo): gồm dầu thô, xăng dầu, hóa chất lỏng,... 	

PHỤ LỤC 2: Danh sách các công ty con và công ty liên doanh, liên kết của GMD ([quay lại](#))
Bảng 2: Danh sách các công ty con

STT	Tên công ty	Địa chỉ	Tỷ lệ biểu quyết	Tỷ lệ sở hữu	Hoạt động kinh doanh chính
1	CTCP Cảng Nam Đình Vũ	Hải Phòng	62,1%	62,1%	Khai thác cảng, kho bãi, bốc xếp và lưu giữ hàng hóa.
2	CTCP ICD Nam Hải	Hải Phòng	100,0%	100,0%	Kho bãi và lưu giữ hàng hóa.
3	CTCP Cảng Quốc tế Gemadept – Dung Quất	Quảng Ngãi	81,2%	81,2%	Bốc xếp hàng hóa.
4	Công ty TNHH Cảng Phước Long	TP.HCM	100,0%	100,0%	Khai thác cảng và vận tải đa phương thức.
5	CTCP Dịch vụ Vận tải Trường Thọ	TP.HCM	54,0%	46,0%	Bốc xếp hàng hóa.
6	Công ty TNHH Thiết bị và Dịch vụ Hàng hải Thái Bình Dương	TP.HCM	100,0%	100,0%	Mua bán, sửa chữa và bảo dưỡng container.
7	Công ty TNHH ISS – Gemadept	TP.HCM	51,0%	51,0%	Thu xếp nơi neo đậu cho các tàu cập cảng tại Việt Nam, cung cấp dịch vụ thông quan cho các tàu ra vào cảng.
8	Công ty TNHH MTV Vận tải Hàng hải Thái Bình Dương	TP.HCM	100,0%	100,0%	Vận tải hàng hóa bằng đường bộ.
9	Công ty TNHH MTV Công nghiệp Cao su Thái Bình Dương	TP.HCM	100,0%	100,0%	Trồng trọt, khai thác cây cao su.
10	CTCP Hòn Ngọc Thái Bình Dương	Campuchia	100,0%	100,0%	Trồng và khai thác cây cao su.
11	CTCP Hoa Sen Thái Bình Dương	Campuchia	100,0%	100,0%	Trồng và khai thác cây cao su.
12	CTCP Niềm Kiêu Hãnh Thái Bình Dương	Campuchia	100,0%	100,0%	Trồng và khai thác cây cao su.
13	Công ty TNHH Dịch vụ Vận tải Tổng hợp V.N.M	TP.HCM	100,0%	100,0%	Các dịch vụ hỗ trợ liên quan đến vận tải.
14	CTCP Đầu tư Xây dựng Phát triển Hạ tầng Gemadept	Long An	50,0%	50,0%	Xây dựng công trình kỹ thuật, cơ sở dân dụng.
15	CTCP Gemadept Vũng Tàu	Bà Rịa – Vũng Tàu	70,0%	70,0%	Xây dựng công trình kỹ thuật dân dụng, xây dựng bến cảng.

STT	Tên công ty	Địa chỉ	Tỷ lệ biểu quyết	Tỷ lệ sở hữu	Hoạt động kinh doanh chính
16	CTCP Gemadept Miền Trung	Đà Nẵng	100,0%	98,1%	Bốc xếp hàng hóa.
17	CTCP Cảng Bình Dương	Bình Dương	80,1%	80,1%	Kho bãi và lưu giữ hàng hóa.
18	CTCP Vận tải Đa phương thức Bình Dương	Bình Dương	60,0%	48,1%	Vận tải hàng hóa đa phương thức.
19	CTCP Dịch vụ Cảng Gemadept	Hải Phòng	60,0%	60,0%	Dịch vụ hỗ trợ trực tiếp cho vận tải đường thủy.
20	Công ty TNHH Liên doanh GMD ASL	Hải Phòng	51,0%	30,6%	Dịch vụ xếp dỡ container, kho bãi, vận tải hàng hóa bằng đường bộ.
21	Công ty TNHH Liên doanh GNL ³	Hải Phòng	51,0%	30,6%	Dịch vụ kho bãi.
22	CTCP Dịch vụ Cảng Nam Đình Vũ (tên cũ là CTCP Dịch vụ Cảng Hải Minh)	Hải Phòng	88,5%	88,5%	Kho bãi và lưu giữ hàng hóa.

Nguồn: GMD, FPTS tổng hợp

Bảng 3: Danh sách các công ty liên doanh, liên kết

STT	Tên công ty	Địa chỉ	Tỷ lệ biểu quyết	Tỷ lệ sở hữu	Hoạt động kinh doanh
1	Công ty TNHH CJ Gemadept Logistics Holdings	TP.HCM	49,1%	49,1%	Kho bãi, lưu giữ hàng hóa, hoạt động tư vấn quản lý.
2	Công ty TNHH MTV Tiếp vận Gemadept	Bình Dương	49,1%	49,1%	Kho bãi và lưu giữ hàng hóa.
3	Công ty Cổ phần Mekong Logistics	Hậu Giang	25,0%	25,0%	Dịch vụ hỗ trợ trực tiếp cho vận tải đường thủy.
4	Công ty TNHH MTV Gemadept Hải Phòng ⁴	Hải Phòng	49,1%	49,1%	Vận tải hàng hóa ven biển và viễn dương.

³ Trong năm 2024, CTCP Dịch vụ Cảng Gemadept góp vốn thành lập Công ty TNHH Liên doanh GNL với tỷ lệ góp vốn là 51%.

⁴ Đang làm thủ tục giải thể

STT	Tên công ty	Địa chỉ	Tỷ lệ biểu quyết	Tỷ lệ sở hữu	Hoạt động kinh doanh
5	Công ty TNHH CJ Gemadept Shipping Holdings ⁵	TP.HCM	50,0%	51,0%	Hoạt động tư vấn quản lý (trừ tư vấn tài chính, tư vấn thuế và tư vấn pháp lý).
6	Công ty TNHH MTV Vận tải biển Gemadept ⁶	TP.HCM	50,0%	51,0%	Vận tải hàng hóa ven biển và viễn dương.
7	Gemadept Shipping Singapore Pte. Ltd. ⁷	Singapore	50,0%	51,0%	Cho thuê tàu, thuyền, sà lan.
8	Gemadept (Malaysia) Sdn. Bhd. ⁸	Malaysia	50,0%	51,0%	Hoạt động đại lý vận tải biển.
9	CTCP Cảng Cái Mép Gemadept – Terminal Link ⁹	Bà Rịa – Vũng Tàu	50,0%	65,1%	Xây dựng, trang bị và vận hành cảng container.
10	CTCP Dịch vụ Hàng hóa Sài Gòn	TP.HCM	36,2%	36,2%	Bốc xếp hàng hóa.
11	CTCP Phát triển Sài Gòn ¹⁰	TP.HCM	40,0%	32,0%	Logistics
12	Công ty TNHH Tiếp vận “K” Line – Gemadept	TP.HCM	50,0%	50,0%	Vận tải hàng hóa bằng đường bộ.
13	Công ty TNHH Golden Globe ¹¹	Lào	40,0%	40,0%	Xây dựng trung tâm thương mại. Dịch vụ cho thuê văn phòng, căn hộ và khách sạn.

⁵ Mặc dù tỷ lệ biểu quyết của GMD trong Công ty TNHH CJ Gemadept Shipping Holdings là hơn 50% nhưng theo Điều lệ Công ty TNHH CJ Gemadept Shipping Holdings quy định các Nghị quyết của Đại hội đồng cổ đông phải được số cổ đông đại diện cho ít nhất 65% tổng số cổ phần biểu quyết đồng ý thông qua.

⁶ Mặc dù tỷ lệ biểu quyết của GMD trong Công ty TNHH MTV Vận tải biển Gemadept là hơn 50% nhưng theo Điều lệ Công ty TNHH MTV Vận tải biển Gemadept quy định các Nghị quyết của Đại hội đồng cổ đông phải được số cổ đông đại diện cho ít nhất 65% tổng số cổ phần biểu quyết đồng ý thông qua.

⁷ Mặc dù tỷ lệ biểu quyết của GMD trong Gemadept Shipping Singapore Pte. Ltd là hơn 50% nhưng theo Điều lệ Gemadept Shipping Singapore Pte. Ltd quy định các Nghị quyết của Đại hội đồng cổ đông phải được số cổ đông đại diện cho ít nhất 65% tổng số cổ phần biểu quyết đồng ý thông qua.

⁸ Mặc dù tỷ lệ biểu quyết của GMD trong Gemadept (Malaysia) Sdn. Bhd là hơn 50% nhưng theo Điều lệ Gemadept (Malaysia) Sdn. Bhd quy định các Nghị quyết của Đại hội đồng cổ đông phải được số cổ đông đại diện cho ít nhất 65% tổng số cổ phần biểu quyết đồng ý thông qua.

⁹ Mặc dù tỷ lệ biểu quyết của GMD trong Công ty Cổ phần Cảng Cái Mép Gemadept – Terminal Link là hơn 50% nhưng theo Điều lệ Công ty Cổ phần Cảng Cái Mép Gemadept – Terminal Link quy định các Nghị quyết của Đại hội đồng cổ đông phải được số cổ đông đại diện cho ít nhất 76% tổng số cổ phần biểu quyết đồng ý thông qua.

¹⁰ Trong năm 2024, Công ty Cổ phần Cảng Bình Dương đã mua 1.999.184 cổ phần của Công ty Cổ phần Phát triển Sài Gòn tương đương 39,98% vốn điều lệ của Công ty Cổ phần Phát triển Sài Gòn, tỷ lệ quyền biểu quyết và tỷ lệ phần sở hữu tương đương với tỷ lệ vốn góp.

¹¹ Đang trong quá trình xây dựng cơ bản

STT	Tên công ty	Địa chỉ	Tỷ lệ biểu quyết	Tỷ lệ sở hữu	Hoạt động kinh doanh
14	Công ty TNHH Thương mại Quả Cầu Vàng	TP.HCM	45,0%	45,0%	Bất động sản và Logistics.
15	CTCP Liên hợp Thực phẩm	Hà Nội	26,6%	26,6%	Chế biến kinh doanh thực phẩm chất lượng cao từ nông sản, bia, nước giải khát, rượu, bánh, mứt các loại.
16	CTCP Du lịch Minh Đạm	Bà Rịa – Vũng Tàu	40,0%	40,0%	Dịch vụ du lịch.
17	CTCP Thương cảng Vũng Tàu	Bà Rịa – Vũng Tàu	26,8%	26,8%	Vận tải hàng hóa ven biển và viễn dương, vận tải hàng hóa đường thủy nội địa.
18	Công ty Cổ phần Tư vấn Đầu tư Y tế Phú Hưng	TP.HCM	41,2%	41,2%	Hoạt động tư vấn quản lý trong lĩnh vực y tế (trừ tư vấn tài chính, tư vấn thuế và tư vấn pháp lý).
19	Công ty TNHH JinJiang Shipping Logistics (Việt Nam)	Hải Phòng	25,0%	25,0%	Dịch vụ cảng và hỗ trợ vận tải.

Nguồn: GMD, FPTS tổng hợp

PHỤ LỤC 3: Hệ thống cảng của GMD [\(quay lại\)](#)

STT	Cảng biển, ICD	Vị trí	Năm khai thác	Diện tích	Vốn đầu tư	Cỡ tàu tối đa (DWT ¹²)	Công suất thiết kế (TEU/năm)	GMD sở hữu
I. Miền Bắc								
1	Nam Hải ICD		2015	21 ha ¹³		-	500.000	100,0%
	Cảng Nam Đình Vũ (giai đoạn 1)		05/2018	21 ha	1.700 tỷ đồng	48.000	550.000	
2	Cảng Nam Đình Vũ (giai đoạn 2)	Hải Phòng	05/2023	21 ha	2.200 tỷ đồng	48.000	550.000	62,1%
	Cảng Nam Đình Vũ (giai đoạn 3)		10/2025	25 ha	2.800 tỷ đồng	48.000	650.000 + 40.000 tấn hàng rời.	
II. Miền Trung								
3	Cảng Dung Quất	Quảng Ngãi	2009	11 ha		70.000	2.500.000 tấn hàng rời.	81,2%
III. Miền Nam								
4	Phước Long ICD	TP.HCM	1995	17 ha		5.000	400.000	100,0%
5	Cảng Bình Dương	Bình Dương	2004	9 ha		5.000	500.000	80,1%
	Cảng Gemalink (giai đoạn 1)		01/2021	33 ha	330 triệu USD	250.000	1.500.000	
6	Cảng Gemalink (giai đoạn 2)	Bà Rịa – Vũng Tàu	2027	12,4 ha	200 triệu USD	250.000	1.000.000	65,1%
	Cảng Gemalink (giai đoạn 3)		2028	-	-	-	1.000.000	

Nguồn: GMD, FPTSS tổng hợp

¹² DWT (Deadweight Tonnage) hay tải trọng toàn phần là chỉ số thể hiện khối lượng tối đa mà một con tàu có thể chở được. Ví dụ: một tàu 50.000 DWT nghĩa là tổng trọng lượng hàng hóa và vật tư tàu có thể chở không vượt quá 50.000 tấn.

¹³ Hecta (ký hiệu: ha) là đơn vị đo diện tích thuộc hệ thống đo lường hợp pháp của Việt Nam, tương đương với 10.000 mét vuông.

PHỤ LỤC 4: Hải quan Mỹ chính thức áp thuế Mục 122 mức 10% từ 24/02/2026 [\(quay lại\)](#)

Theo thông báo từ Cơ quan Hải quan và Bảo vệ Biên giới Mỹ (CBP), hệ thống đã chính thức thu thuế theo Mục 122 của Đạo luật Thương mại 1974 ở mức 10% kể từ ngày 24/02/2026 (giờ Mỹ).

Thay đổi pháp lý: Dừng toàn bộ việc thu thuế đối ứng theo đạo luật IEEPA (mức thuế đối ứng 10% - trên 50% ban hành từ tháng 04/2025). Mức thuế 10% mới này có hiệu lực trong 150 ngày (đến 24/07/2026).

1. Danh mục hàng hóa miễn trừ

Các nhóm hàng sau không phải nộp thêm 10% thuế Mục 122:

- Năng lượng & Khoáng sản: Dầu thô, khí đốt, xăng dầu; các loại khoáng sản tới hạn và kim loại dùng cho tiền tệ/vàng thỏi.
- Nông sản & Thực phẩm: Các mặt hàng Mỹ chưa tự cung ứng đủ như thịt bò, cà chua, cam, nước dừa, và một số sản phẩm phục vụ mục đích tôn giáo (nhành cọ, bánh mì thánh...).
- Y tế & Dược phẩm: Các loại thuốc thành phẩm và nguyên liệu dược phẩm (API).
- Vận tải & Hàng không: Xe ô tô con, xe tải nhẹ, xe buýt và linh kiện phụ tùng đi kèm; Máy bay dân dụng, động cơ và thiết bị mô phỏng bay.
- Hàng công nghệ cao: Một số dòng điện tử và linh kiện bán dẫn
- Theo Hiệp định: Hàng USMCA (Canada & Mexico) và hàng Dệt may CAFTA-DR (Trung Mỹ & Dominica).

2. Các mặt hàng chịu thuế Mục 232 (An ninh quốc gia)

Lưu ý: Thuế Mục 122 (10%) không áp dụng chồng lên các mặt hàng này. Thay vào đó, chúng đang gánh các mức thuế riêng biệt rất cao

- Thép & Nhôm: Mức thuế chung là 50% (Riêng Anh hưởng mức ưu đãi 25%). Áp dụng cho cả phôi và hơn 400 mã sản phẩm phái sinh (đinh, cáp, vỏ lon...).
- Đồng: Mức thuế 50% (áp dụng từ 01/08/2025) cho đồng bán thành phẩm và các sản phẩm phái sinh từ đồng.
- Ô tô & Xe tải: Thuế 25% cho xe nguyên chiếc và linh kiện (Riêng EU, Nhật, Hàn có thỏa thuận trần thuế tổng hợp ở mức 15%).
- Gỗ & Nội thất:
- Gỗ xẻ mềm (Softwood lumber): Thuế 10%.
- Nội thất gỗ: Thuế 25% cho tủ bếp, tủ nhà tắm và ghế bọc đệm.
- Bán dẫn: Thuế 25% (áp dụng từ 15/01/2026) cho một số dòng chip tiên tiến và thiết bị sản xuất chip.

3. Mục 301 - chống các hành vi thương mại không công bằng

Hàng Trung Quốc: Vẫn phải chịu Thuế Mục 301 (7,5% - 25%) cộng dồn thêm 10% của Mục 122. Các mặt hàng như xe điện (EV) Trung Quốc đang chịu mức tổng cộng lên tới 110%.

Nguồn: CBP, BIS, Whitehouse, Reuters, FPTTS tổng hợp

Tuyên bố miễn trách nhiệm

Các thông tin và nhận định trong báo cáo này được cung cấp bởi FPTTS dựa vào các nguồn thông tin mà FPTTS coi là đáng tin cậy, có sẵn và mang tính hợp pháp. Tuy nhiên, chúng tôi không đảm bảo tính chính xác hay đầy đủ của các thông tin này.

Nhà đầu tư sử dụng báo cáo này cần lưu ý rằng các nhận định trong báo cáo này mang tính chất chủ quan của chuyên viên phân tích FPTTS. Nhà đầu tư sử dụng báo cáo này tự chịu trách nhiệm về quyết định của mình.

FPTTS có thể dựa vào các thông tin trong báo cáo này và các thông tin khác để ra quyết định đầu tư của mình mà không bị phụ thuộc vào bất kì ràng buộc nào về mặt pháp lý đối với các thông tin đưa ra.

Tại thời điểm thực hiện báo cáo phân tích, FPTTS không nắm giữ cổ phiếu GMD, chuyên viên phân tích và người phê duyệt báo cáo không nắm giữ cổ phiếu của doanh nghiệp này.

Các thông tin có liên quan đến chứng khoán khác hoặc các thông tin chi tiết liên quan đến cổ phiếu này có thể được xem tại <http://ezsearch.fpts.com.vn> hoặc sẽ được cung cấp khi có yêu cầu chính thức.

Bản quyền © 2010 Công ty chứng khoán FPT

Công ty Cổ phần Chứng khoán FPT
Trụ sở chính

Số 52 Lạc Long Quân, Phường Bưởi,
Quận Tây Hồ, Hà Nội, Việt Nam

ĐT: 1900 6446

Fax: (84.24) 3773 9058

Công ty Cổ phần Chứng khoán
FPT Chi nhánh Tp. Hồ Chí Minh

Tầng 3, 136 – 138 Lê Thị Hồng Gấm,
Phường Nguyễn Thái Bình, Quận 1,
TP. Hồ Chí Minh, Việt Nam.

ĐT: 1900 6446

Fax: (84.28) 6291 0607

Công ty Cổ phần Chứng khoán
FPT Chi nhánh Tp. Đà Nẵng

Số 100 Quang Trung, Phường Thạch
Thang, Quận Hải Châu, Tp. Đà Nẵng,
Việt Nam.

ĐT: 1900 6446

Fax: (84.23) 6355 3888