

Phó Phòng Phân tích  
**Nguyễn Thanh Hoa**  
hoa.nt@shs.com.vn

**Khuyến nghị:** **THEO DÕI**

Giá hiện tại (29/04/2026): **75.300 VND**

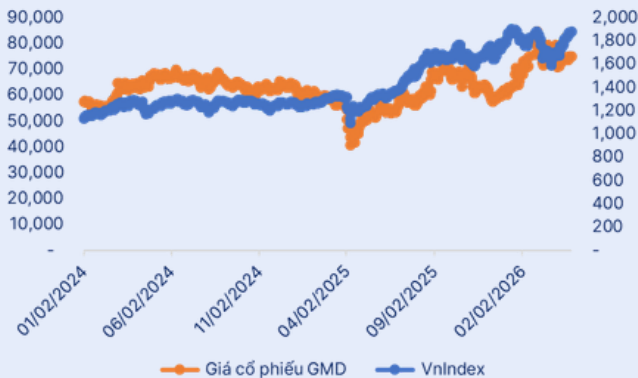
Giá mục tiêu: **86.800 VND**

% tăng/giảm giá: **+15,4%**

**Thông số cơ bản:**

Vốn hóa (tỷ VND):	32,072.43
Số lượng CP lưu hành:	426,495,109
KLCP đang niêm yết:	426,495,109
KLGD trung bình 10 phiên (CP):	1,271,250
Giá thấp 52w:	49.400
Giá cao 52w:	84.400
Sở hữu nước ngoài:	~41%
Sở hữu NĐT khác:	~59%

**Diễn biến giá cổ phiếu**



Nguồn: SHS Research, FiinProX

**Các chỉ số tài chính**

ĐVT: tỷ VNĐ	2024A	2025A	2026E
Tổng tài sản	17,998	19,826	25,163
VCSH	13,772	14,918	19,815
Doanh thu	4,832	5,956	6,936
LNST	1,193	1,754	2,018
ROE	3.32%	8.00%	12.89%
ROA	4.41%	21.68%	10.15%
EPS (VND)	4,276	3,839	4,448
BVPS (VND)	29,909	30,809	41,041

**GMD - TĂNG TRƯỞNG TRONG CHU KỲ MỚI**

- **Triển vọng ngành tích cực, cảng nước sâu dẫn dắt tăng trưởng.** Ngành cảng biển được hưởng lợi từ xu hướng gia tăng kích thước tàu và đầu tư mạnh vào hạ tầng cảng – logistics. Các cảng nước sâu tiếp tục chiếm ưu thế nhờ khả năng tiếp nhận tàu lớn và quyền lực định giá tốt hơn so với cảng sông. Từ năm 2026, chu kỳ tăng giá dịch vụ cảng nước sâu được kỳ vọng mở ra, hỗ trợ cải thiện biên lợi nhuận toàn ngành trong trung và dài hạn.
- **KQKD 2025 của GMD tăng trưởng mạnh với doanh thu lập kỷ lục.** Năm 2025, doanh thu thuần đạt 5.956 tỷ đồng (+23,2% YoY), vượt kế hoạch đề ra, trong khi LNST đạt 2.303 tỷ đồng (+19,6% YoY), duy trì mức cao thứ hai trong lịch sử. Tăng trưởng đến từ hoạt động khai thác cảng ổn định, lãi thoái vốn và đóng góp ngày càng lớn từ các công ty liên doanh, liên kết.
- **Khai thác cảng là trụ cột, logistics hỗ trợ hệ sinh thái.** Mảng khai thác cảng tiếp tục là động lực chính nhờ nhu cầu xuất nhập khẩu duy trì tích cực và Nam Đình Vũ giai đoạn 3 vận hành từ cuối năm 2025, giúp gia tăng công suất hệ thống. Đồng thời, mảng logistics phục hồi rõ rệt, đóng vai trò bổ trợ quan trọng trong hệ sinh thái cảng – logistics khép kín và nâng cao hiệu quả khai thác.
- **Gemalink là động lực tăng trưởng dài hạn.** Gemalink tiếp tục giữ vai trò cảng nước sâu trọng điểm tại Cái Mép – Thị Vải, với lợi thế định giá trong bối cảnh nhiều cảng lân cận vận hành gần công suất tối đa. Dự án Gemalink giai đoạn 2A dự kiến vận hành cuối năm 2027, bổ sung khoảng 900.000 TEU công suất, qua đó mở rộng dư địa tăng trưởng dài hạn.
- **Triển vọng 2026–2030 tích cực nhờ tăng trưởng kép sản lượng và giá dịch vụ.** Doanh thu khai thác cảng được dự phóng tăng trưởng bình quân khoảng 10%/năm trong giai đoạn 2026–2030, nhờ mở rộng công suất và cải thiện mặt bằng giá dịch vụ. Nền tảng tài chính lành mạnh với lượng tiền mặt lớn và đòn bẩy thấp tạo dư địa để doanh nghiệp triển khai các dự án mở rộng quy mô lớn.
- **Rủi ro chính đến từ tiến độ các dự án và yếu tố vĩ mô.** Các rủi ro cần theo dõi, bao gồm rủi ro giá dầu neo cao ảnh hưởng tới dịch vụ logistics, vận tải biển. Các rủi ro về chậm tiến độ các dự án mở rộng, biến động thương mại toàn cầu hoặc cạnh tranh công suất tại Hải Phòng và Cái Mép – Thị Vải. Ngoài ra, biến động lãi suất, tỷ giá và yếu tố địa chính trị có thể ảnh hưởng gián tiếp đến sản lượng và hiệu quả tài chính trong dài hạn.
- **Định giá và khuyến nghị.** Chúng tôi sử dụng phương pháp SOTP để định giá cổ phiếu GMD với giá mục tiêu **86.800 đồng/cổ phiếu (+15,4%)**, đồng thời duy trì khuyến nghị **THEO DÕI** do thận trọng với các rủi ro địa chính trị. Mức định giá hiện tại chưa phản ánh đầy đủ kịch bản chiến sự kéo dài, có thể làm suy giảm nhu cầu thương mại toàn cầu, gia tăng áp lực tỷ giá, lạm phát và giá dầu, từ đó ảnh hưởng đến sản lượng, chi phí và biên lợi nhuận của doanh nghiệp trong trung và dài hạn.

## I. BỐI CẢNH NGÀNH & CHÍNH SÁCH

- **Triển vọng ngành cảng biển:** Các cảng nước sâu sẽ có hiệu suất vượt trội so với mặt bằng chung của ngành, nhờ xu hướng gia tăng kích cỡ tàu, cùng với việc đẩy mạnh đầu tư hạ tầng cảng và hạ tầng hỗ trợ, qua đó nâng cao năng lực khai thác và vị thế cạnh tranh. Bên cạnh đó, đề xuất nâng phí dịch vụ tại các cảng nước sâu được kỳ vọng sẽ tiếp tục cải thiện biên lợi nhuận trong trung hạn.
- Ở góc độ toàn ngành, đầu tư đồng bộ vào hạ tầng cảng biển và logistics hậu cần sẽ là động lực quan trọng, giúp nâng cao năng lực cạnh tranh trong trung và dài hạn. Theo quy hoạch mới, đến năm 2030, hai cụm cảng trọng điểm:
  - ✓ Hải Phòng đặt mục tiêu thông lượng đạt 215 triệu tấn, tương ứng CAGR ~12,4%/năm
  - ✓ TP. Hồ Chí Minh đặt mục tiêu thông lượng đạt 253 triệu tấn, tương ứng CAGR ~6,1%/năm

### Cảng nước sâu tại Hải Phòng

Cảng	Công ty	Thời gian hoạt động / Dự kiến khai thác	Công suất (triệu TEU/năm)	Cỡ tàu tiếp nhận (DWT)
Lạch Huyện 1,2	HICT	Từ năm 2018	1,1	100000
Lạch Huyện 3,4	PHP	Q2/2025	1,1	100000
Lạch Huyện 5,6	Hateco	Q1/2025	1,8	200000
Nam Đình Vũ	GMD	Q2/2025	1,75	48.000 – 70.000
Lạch Huyện 7,8	SNP	Q2/2026	1,5	160000
Lạch Huyện 9,10	-	2026 – 2030	-	12.000 – 18.000 (TEU)
Lạch Huyện 11,12	-	2030 – 2035	-	12.000 – 18.000 (TEU)

### Cảng nước sâu tại Tp.HCM

Cảng	Công ty	Hãng tàu / Liên minh hợp tác	Công suất (triệu TEU/năm)	Cỡ tàu tiếp nhận (DWT)
CMIT	VIMC	Maersk – Gemini Cooperation	1,3 – 1,5	160.000 – 200.000
TCIT + TCTT	SNP	The Premier	2,4	140.000 – 160.000
SSIT	VIMC	SSA Holdings Intl., MSC	1,0	160.000 – 200.000
Gemalink GD1	GMD	CMA-CGM	1,5 – 2,0	200.000 – 230.000
SP-PSA	VIMC	MSC	0,6 – 0,8	80.000 – 120.000

- **Tái cấu trúc liên minh hãng tàu sẽ tác động đến sự phân phối hàng hóa giữa các cảng**

- ✓ **Tái cấu trúc liên minh hãng tàu định hình lại dòng hàng trong dài hạn.** Việc tái cấu trúc các liên minh hãng tàu toàn cầu từ năm 2025 được kỳ vọng sẽ làm thay đổi cách phân bổ tuyến dịch vụ và dòng hàng giữa các cảng trong khu vực. Trong bối cảnh Việt Nam vẫn phụ thuộc lớn vào các hãng tàu quốc tế, các cảng có khả năng tiếp nhận tàu lớn và hạ tầng đồng bộ sẽ có lợi thế rõ rệt trong việc thu hút sản lượng và củng cố vị thế trong chuỗi vận tải toàn cầu.
- ✓ **Xu hướng hợp tác giữa các cảng hỗ trợ mở rộng năng lực khai thác.** Song song với sự thay đổi từ phía hãng tàu, các cảng biển trong nước đang đẩy mạnh kết nối và hợp tác nhằm tối ưu công suất và nâng cao hiệu quả vận hành. Việc hình thành các cụm cảng liên kết được kỳ vọng sẽ giúp tăng khả năng tiếp nhận tàu lớn, nâng cao hiệu quả khai thác và cải thiện năng lực cạnh tranh của các cảng trong dài hạn.

### Các hãng tàu và cảng làm hàng tại phía Bắc

Hãng tàu	Cảng
Maersk	Tân Vũ, VIP Green, HICT, Nam Hải Đình Vũ
CMA CGM	Nam Đình Vũ, VIP Green, HICT, Tân Vũ
Cosco	HICT, PTSC Đình Vũ, Nam Hải Đình Vũ
ONE	VIMC Đình Vũ, HPH Chùa Vẽ, Nam Hải, HICT, PTSC Đình Vũ, Tân Vũ
Evergreen	Tân Vũ, VIP Green, HICT, Nam Hải Đình Vũ

### Các cảng và hãng tàu đối tác tại Cái Mép - Thị Vải

Cảng	Cổ đông nội	Hãng tàu cổ đông ngoại
CMIT	VIMC, Cảng Sài Gòn	Maersk
SSIT	VIMC, Cảng Sài Gòn	MSC
TCIT	Tân Cảng Sài Gòn	Wan Hai
Gemalink	Gemadep	CMA-CGM
SP-PSA	VIMC, Cảng Sài Gòn	MSC

## Quy hoạch tổng thể cảng biển Việt Nam

### Quy hoạch cảng biển theo Quyết định 140/QĐ-TTg ngày 16/1/2025

- Để thúc đẩy ngành vận tải thủy và hàng hải, việc đầu tư hạ tầng, đặc biệt là cảng biển, được xác định là ưu tiên. Theo Quy hoạch chi tiết giai đoạn 2021–2030, tầm nhìn 2050 (Quyết định 140/QĐ-TTg ngày 16/01/2025), tổng nhu cầu vốn đầu tư hệ thống cảng biển đến 2030 khoảng 351.500 tỷ đồng, gồm 72.800 tỷ cho hạ tầng công cộng và 278.700 tỷ cho bến cảng.
- Tổng diện tích đất quy hoạch khoảng 33.800 ha (riêng đất phục vụ cảng biển 17.300 ha) và nhu cầu sử dụng mặt nước đến năm 2030 vào khoảng 606.000 ha, chưa kể vùng nước không xây dựng công trình hàng hải (900.000 ha).

### Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam giai đoạn 2021–2030, tầm nhìn đến năm 2050, đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt theo Quyết định 1579/QĐ-TTg

- Về năng lực, hệ thống cảng biển của Việt Nam sẽ vận chuyển tối đa 1.423 triệu tấn hàng hóa (trong đó hàng container tăng từ 38 lên 47 triệu TEU và tối đa 10,3 triệu hành khách (bao gồm cả vận tải hành khách trong nước và quốc tế).
- Về cơ sở hạ tầng cảng, Việt Nam sẽ ưu tiên phát triển các cửa ngõ quốc tế (như cảng Lạch Huyện tại Hải Phòng, cảng Cái Mép tại Bà Rịa - Vũng Tàu và cảng Vân Phong tại Khánh Hòa) và phát triển các cảng biển quy mô lớn phục vụ phát triển kinh tế - xã hội liên vùng hoặc toàn quốc (như cảng Trần Đề tại tỉnh Sóc Trăng phục vụ cho vùng Đồng bằng sông Cửu Long).

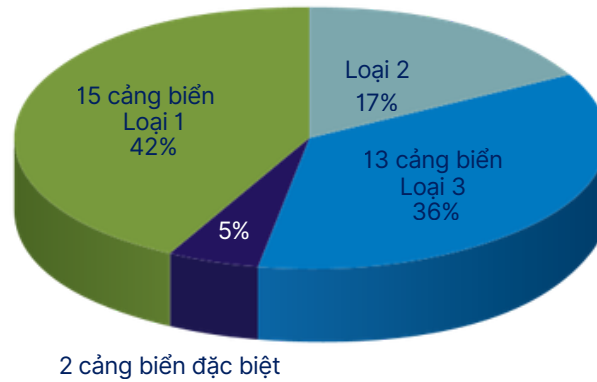
## Kế hoạch về cảng biển

Quy hoạch tổng thể cảng biển phân chia hệ thống cảng biển Việt Nam thành năm nhóm theo vị trí và chỉ định định hướng phát triển cho từng nhóm như sau.

**Hình 18 – Bản đồ cụm cảng biển Việt Nam**



**Phân loại cảng biển theo quy mô loại cảng biển**

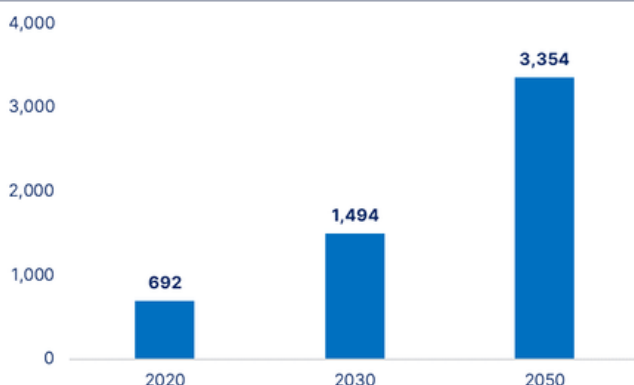


**Nhóm cảng biển - Định hướng phát triển**

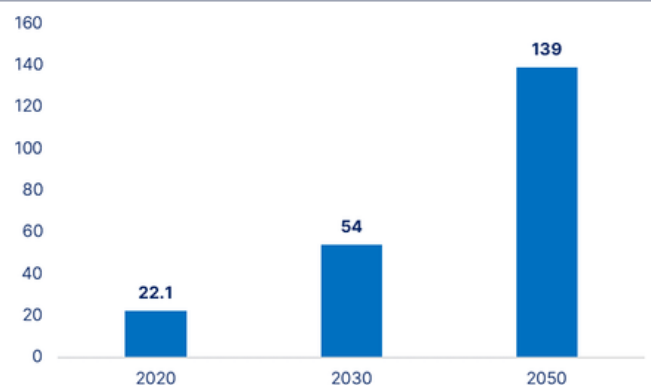
Nhóm cảng biển	Định hướng phát triển đến năm 2030	Định hướng phát triển đến năm 2050
<b>Nhóm 1</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lên đến 367 triệu tấn hàng hóa (bao gồm 15 triệu TEU hàng container) để vận chuyển hàng hóa.</li> <li>Lên đến 164.000 hành khách để vận chuyển hành khách.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cảng Lạch Huyện, Cái Lân sẽ hoàn thành</li> <li>Các cảng trên sông Cấm sẽ được di dời Các cảng ở Nam Đồ Sơn – Văn Úc, Cẩm Phả, Hải Hà sẽ được phát triển.</li> </ul>
<b>Nhóm 2</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lên đến 255 triệu tấn hàng hóa (bao gồm 1 triệu TEU hàng hóa container) để vận chuyển hàng hóa.</li> <li>Lên đến 204.000 hành khách để vận chuyển hành khách.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nghi Sơn - Đồng Hới, Vũng Áng và Sơn Dương - Cảng Hòn La được phát triển</li> </ul>
<b>Nhóm 3</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lên đến 181 triệu tấn hàng hóa (bao gồm 2,5 triệu TEU hàng hóa container) để vận chuyển hàng hóa.</li> <li>Lên đến 2 triệu hành khách để vận chuyển hành khách.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cảng Liên Chiểu (Đà Nẵng) sẽ được phát triển.</li> <li>Cảng trung chuyển hàng hóa quốc tế tại Vân Phong (Khánh Hòa) sẽ được phát triển.</li> </ul>
<b>Nhóm 4</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lên đến 540 triệu tấn hàng hóa (bao gồm 28 triệu TEU hàng container) để vận chuyển hàng hóa.</li> <li>Lên đến 1,8 triệu hành khách để vận chuyển hành khách.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cảng Cái Mép Hạ sẽ được phát triển.</li> <li>Khả năng xây dựng cảng mới tại Cần Giờ (trên sông Gò Gia) sẽ được xem xét.</li> <li>Các cảng trên sông Sài Gòn và các cảng khác sẽ được di dời theo quy hoạch phát triển đô thị của Thành phố Hồ Chí Minh.</li> </ul>
<b>Nhóm 5</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lên đến 80 triệu tấn hàng hóa (bao gồm 0,8 triệu TEU hàng container) để vận chuyển hàng hóa.</li> <li>Lên đến 6,2 triệu hành khách để vận chuyển hành khách.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cảng cửa ngõ quốc tế tại Đồng bằng sông Cửu Long sẽ được thành lập.</li> </ul>

Nguồn: Quyết định 1579/QĐ-TTg

**Tổng khối lượng thông qua (triệu tấn)**

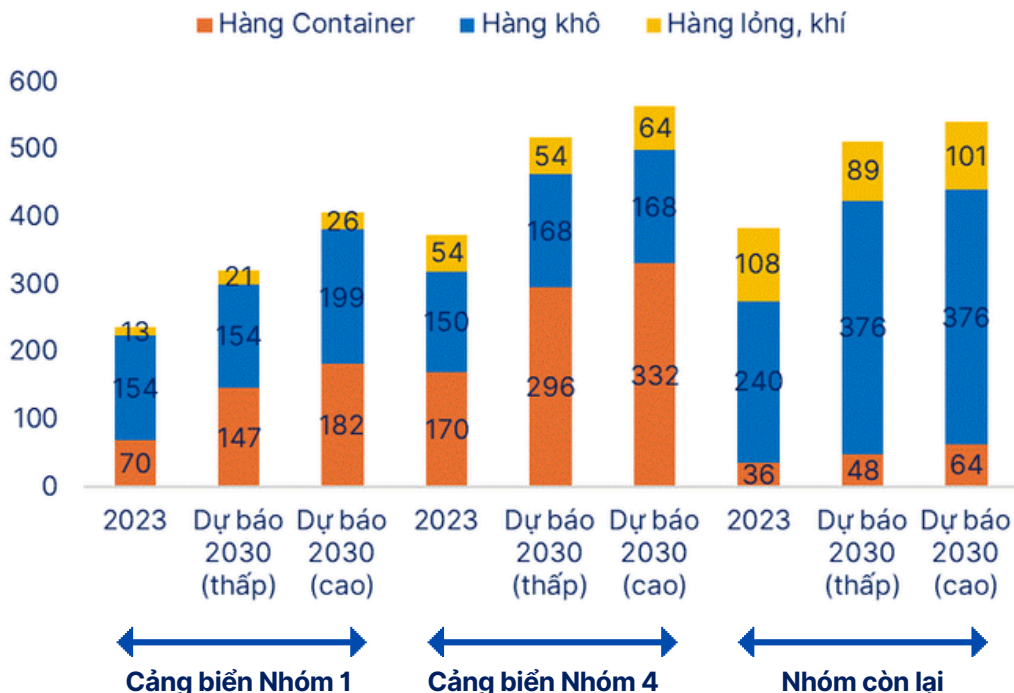


**Khối lượng container thông qua (triệu TEU)**



Nguồn: Báo cáo điều chỉnh quy hoạch tổng thể cảng biển Việt Nam

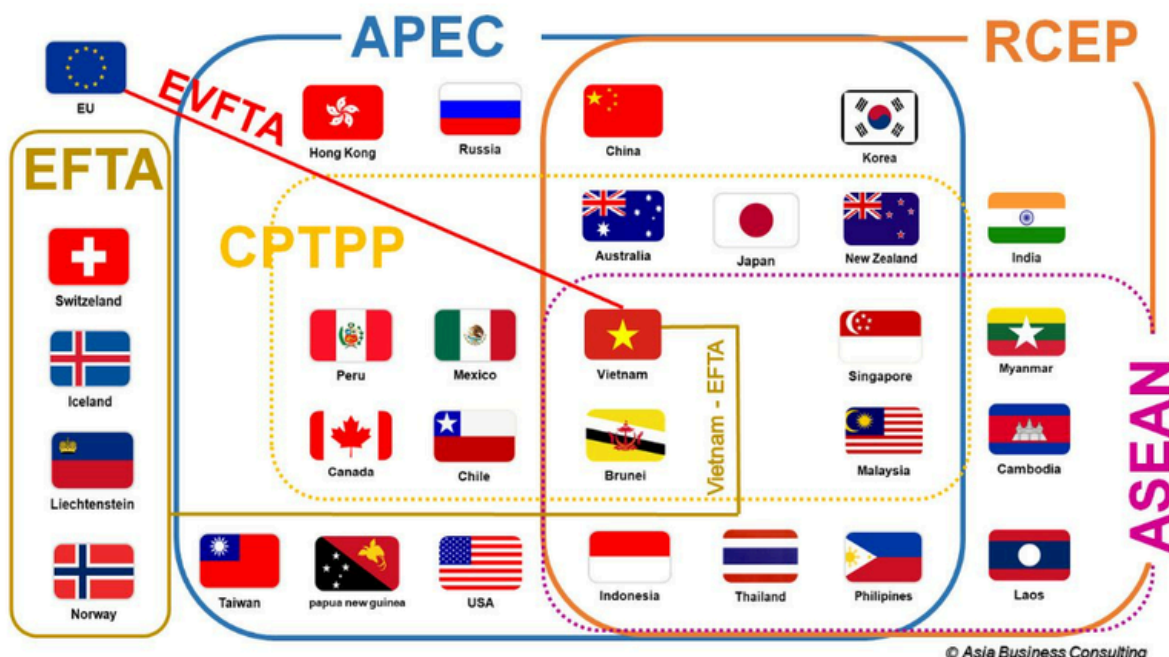
**Sản lượng hàng hóa thông qua tại các cảng biển (2023 -2030F) - ĐVT: triệu TEU**



Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam, Bộ Giao thông vận tải, FiiRatings  
 Cảng biển nhóm 1 gồm: Hải Phòng, Quảng Ninh, Thái Bình, Nam Định, Ninh Bình;  
 Cảng biển nhóm 4 gồm: TP.HCM, Bà Rịa Vũng Tàu, Bình Dương, Long An, Đồng Nai.

- Việc Việt Nam tham gia vào nhiều hiệp định thương mại tự do (FTA), với tổng số lên tới 17 FTA, đóng vai trò then chốt trong việc hỗ trợ điều chỉnh cơ cấu thị trường và duy trì động lực xuất khẩu trong trung và dài hạn.
- Ngay cả trong trường hợp Mỹ áp thuế đối ứng ở mức cao, mạng lưới FTA rộng khắp vẫn giúp Việt Nam giảm thiểu rủi ro tập trung vào một thị trường duy nhất. Các hiệp định như CPTPP, EVFTA và RCEP tạo điều kiện mở rộng thị trường tại EU, ASEAN, Nhật Bản và Trung Đông, qua đó giúp Việt Nam tiếp tục giữ vững và phát triển hoạt động xuất khẩu trong giai đoạn trung – dài hạn.

**Các hiệp định FTA Việt Nam tham gia**



© Asia Business Consulting

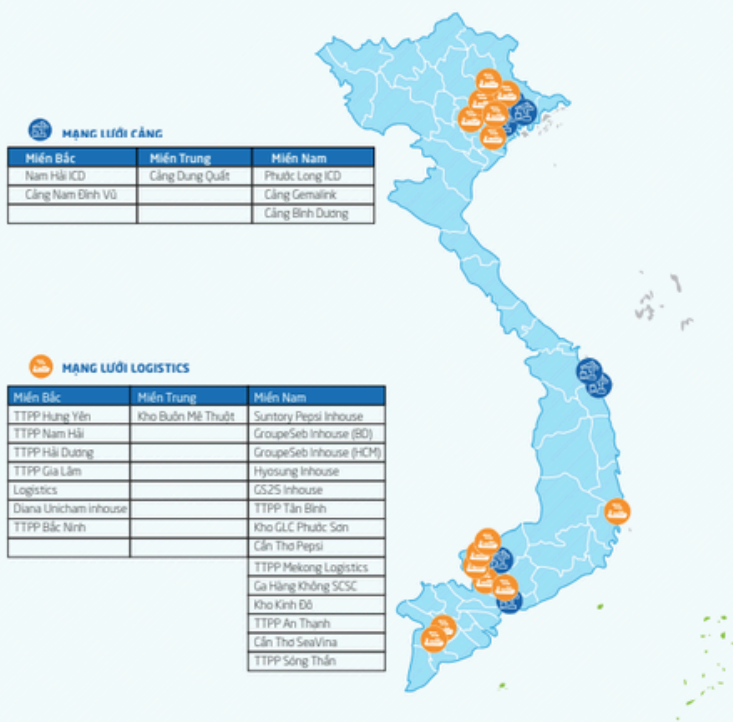
Nguồn: Asia Business Consulting

## II. THÔNG TIN VỀ GMD

### 1. Hệ thống cảng và logistics của Gemadept

- GMD sở hữu hệ thống cảng phân bố trên cả ba miền tại các khu vực kinh tế trọng điểm, với tổng cộng 8 cảng biển, tổng công suất khoảng 3,5 triệu TEU container và 2 triệu tấn hàng rời mỗi năm. Trong đó, doanh nghiệp vận hành 4 cảng tại miền Bắc (Hải Phòng), 1 cảng tại miền Trung (Dung Quất – Quảng Ngãi) và 3 cảng tại miền Nam (Bình Dương, TP.HCM và Bà Rịa – Vũng Tàu). Các cảng của doanh nghiệp đều nằm tại các khu vực cảng biển quan trọng cấp quốc gia, trong đó Hải Phòng và Bà Rịa – Vũng Tàu thuộc nhóm cảng đặc biệt, còn TP.HCM và Quảng Ngãi thuộc nhóm cảng loại I. Việc hiện diện tại các cụm cảng trọng điểm này giúp doanh nghiệp sở hữu lợi thế rõ rệt trong việc khai thác sản lượng lớn và mở rộng hoạt động cảng biển trong dài hạn.
- Song song với hệ thống cảng, GMD phát triển hệ sinh thái logistics toàn diện nhằm tối ưu chuỗi cung ứng và nâng cao hiệu quả khai thác. Hiện tại, GMD tham gia vào nhiều lĩnh vực logistics, bao gồm khai thác cảng hàng không, trung tâm phân phối hàng hóa, vận tải đa phương thức, logistics hàng lạnh và logistics ô tô, tạo nền tảng hỗ trợ hoạt động cảng biển và gia tăng giá trị dịch vụ.

### ĐỊA BÀN KINH DOANH VÀ PHẠM VI HOẠT ĐỘNG



Với chiến lược tập trung phát triển hai lĩnh vực kinh doanh cốt lõi là Khai thác cảng và Logistics, Gemadept sở hữu và khai thác hệ sinh thái Cảng và Logistics trải dài Bắc – Trung – Nam (Hà Nội, Hải Phòng, Hải Dương, Bắc Ninh, Hưng Yên, Quảng Ngãi, Tây Nguyên, TP.HCM, Bình Dương, Đồng Nai, Bà Rịa Vũng Tàu, Cần Thơ, ĐBSCL...) và vươn sang các quốc gia lân cận (Singapore, Hong Kong, Trung Quốc, Campuchia, Lào...).



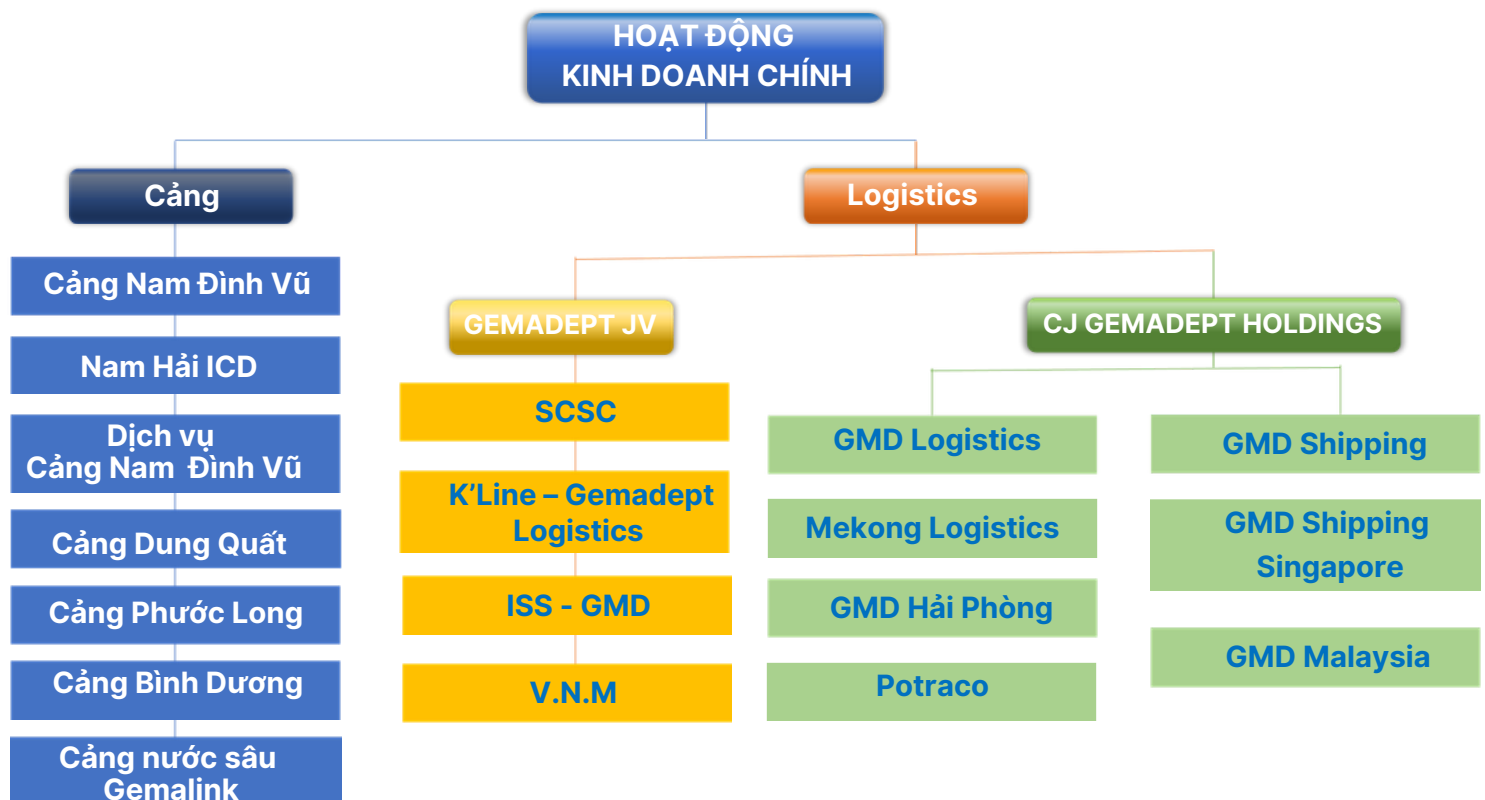
## 2. Hệ thống Công ty con và công ty liên kết

### Danh sách Công ty con

Tên công ty	TL lợi ích
CTCP Cảng Nam Đình Vũ	62,1%
CTCP ICD Nam Hải	100%
CTCP Cảng Quốc tế Gemadept – Dung Quất	81,17%
CT TNHH Cảng Phước Long	100%
CTCP Dịch vụ Vận tải Trường Thọ	46,00%
CT TNHH Thiết bị & DV Hàng hải Thái Bình Dương	100%
CT TNHH ISS – Gemadept	51,00%
CT TNHH MTV Vận tải Hàng hải Thái Bình Dương	100%
CT TNHH MTV Công nghiệp Cao su Thái Bình Dương	100%
CTCP Hồng Ngọc Thái Bình Dương	100%
CTCP Hoa Sen Thái Bình Dương	100%
CTCP Niềm Kiêu Hãnh Thái Bình Dương	100%
CTCP TNHH Dịch vụ Vận tải Tổng hợp V.N.M	100%
CTCP Đầu tư Xây dựng Phát triển Hạ tầng Gemadept	50,00%
CTCP Gemadept Vũng Tàu	70,00%
CTCP Gemadept Miền Trung	98,12%
CTCP Cảng Bình Dương	80,09%
CTCP Vận tải Đa phương thức Bình Dương	48,05%
CTCP Dịch vụ Cảng Gemadept	60,00%
CT TNHH Liên doanh GMD – ASL	30,60%
CT TNHH Liên doanh GNL	30,60%
CTCP Cảng Nam Hải	88,54%

### Danh sách Công ty liên kết

Tên công ty	TL lợi ích
CT TNHH CJ Gemadept Logistics Holdings	49,10%
CT TNHH MTV Tiếp vận Gemadept	49,10%
CTCP Mekong Logistics	25,02%
CT TNHH MTV Gemadept Hải Phòng	49,10%
CT TNHH CJ Gemadept Shipping Holdings	51,00%
CT TNHH MTV Vận tải biển Gemadept	51,00%
Gemadept Shipping Singapore Pte. Ltd.	51,00%
Gemadept (Malaysia) Sdn. Bhd.	51,00%
CTCP Cảng Cái Mép Gemadept – Terminal Link	65,13%
CTCP Dịch vụ Hàng hóa Sài Gòn	36,24%
CTCP Phát triển Sài Gòn	32,02%
CT TNHH Tiếp vận “K” Line – Gemadept	50,00%
CT TNHH Golden Globe	40,00%
CT TNHH Thương mại Quả Cầu Vàng	45,00%
CTCP Liên hợp Thực phẩm	26,56%
CTCP Du lịch Minh Đạm	40,00%
CTCP Thương cảng Vũng Tàu	26,78%
Công ty CP phát triển Sài Gòn	32,02%
Công ty TNHH JinJiang Shipping Logistics	25%
Công ty CP TVĐT Y tế Phú Hưng	41,18%



### 3. Các dịch vụ cung cấp

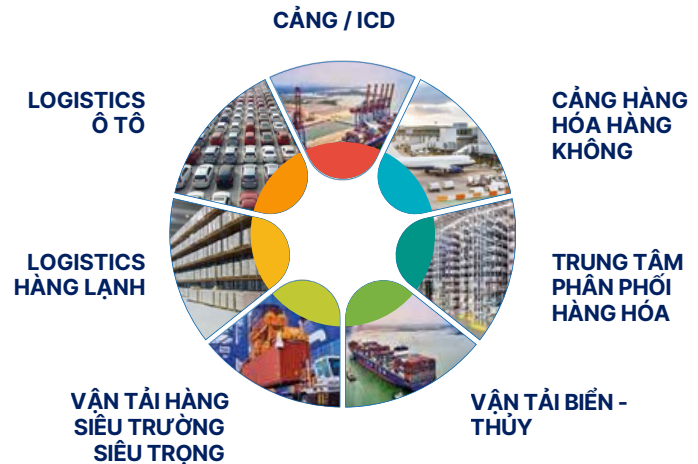
Với hệ sinh thái Cảng và Logistics, GMD cung cấp các dịch vụ tích hợp, đa dạng và toàn diện như sau:

#### Các dịch vụ khai thác

- Dịch vụ kho bãi container, cảng sông, cảng biển Xếp dỡ, kiểm đếm, giao nhận, đóng rút hàng hóa Khai thuế hải quan Cung ứng, vệ sinh, sửa chữa, bảo trì container và tàu biển
- Dịch vụ ICD, kho, bãi ngoại quan, kho CFS
- Dịch vụ container lạnh
- Và các dịch vụ khác liên quan

#### Các dịch vụ logistics

- Dịch vụ Logistics 3PL Trung tâm phân phối hàng hóa, kho ngoại quan, kho lạnh Vận chuyển hàng hóa bằng đường biển, đường thủy nội địa, đường bộ, đường hàng không
- Vận chuyển hàng siêu trường siêu trọng
- Cảng hàng hóa hàng không
- Đại lý vận tải, giao nhận hàng hóa
- Dịch vụ chuỗi cung ứng lạnh
- Trung tâm Logistics xe ô tô, dịch vụ PDI
- Tư vấn giải pháp Logistics
- Và các dịch vụ khác liên quan



## HOẠT ĐỘNG KHAI THÁC CẢNG

### KHỐI CẢNG GEMADEPT TẠI MIỀN NAM

#### 1. CẢNG PHƯỚC LONG (PIP)

##### Cơ sở hạ tầng

Hạng mục	Thông tin
Tổng diện tích cảng & depot	335.000 m <sup>2</sup>
Diện tích CY	170.000 m <sup>2</sup>
Diện tích Depot	165.000 m <sup>2</sup>
Chiều dài cầu tàu	350 m
Độ sâu trước bến	-6 m
Cầu nổi	14 cái
Độ sâu trước bến (khu phao)	-9,5 m
Hệ thống phao	4 cặp

##### Trang thiết bị

Thiết bị	Số lượng
Xe nâng container	49 chiếc
Cầu bờ Liebherr	6 chiếc
Sà lan (75-250 TEUs)	45 chiếc
Đầu kéo	165 chiếc
Sơ mi rơ moóc	250 cái
Trạm điện 500 KVA	6 trạm
Ổ cắm điện container lạnh	500 ổ



- Là đơn vị thành viên của Gemadept, tiên phong trong khai thác cảng container, ICD và logistics tại khu vực phía Nam.
- Địa chỉ: 404A Võ Nguyên Giáp, TP. Thủ Đức, TP.HCM – vị trí chiến lược kết nối trực tiếp với các KCN trọng điểm và hệ thống giao thông huyết mạch.
- Hoạt động đầy đủ chức năng cảng, cửa khẩu quốc tế và ICD, phục vụ thông quan hàng hóa xuất nhập khẩu.
- Cung cấp chuỗi logistics khép kín:
  - Dịch vụ Depot;
  - Khai thuê hải quan, đại lý giao nhận;
  - Vận tải đa phương thức door-to-door bằng sà lan và đầu kéo (hơn 160 đầu kéo, hơn 45 sà lan tự hành);
  - Khai thác container lạnh chuyên sâu, kèm bảo hành, bảo dưỡng, sửa chữa.
- Là một trong những đơn vị khai thác cảng và ICD hàng đầu tại TP.HCM, Đồng Nai, Bà Rịa – Vũng Tàu.



## 2. CẢNG BÌNH DƯƠNG (BDP)

### Cơ sở hạ tầng

Hạng mục	Thông tin
Tổng diện tích cảng & depot	13,3 ha
Diện tích CY	8,2 ha
Diện tích Depot	5,1 ha
Chiều dài cầu tàu	131 m
Độ sâu trước bến	-6 m
Cầu nổi	06 cái
Độ sâu trước bến (khu phao)	-9,5 m
Hệ thống phao	4 cặp

### Trang thiết bị

Thiết bị	Số lượng
Xe nâng container	10 chiếc
Cầu bờ Liebherr	4 chiếc
Sà lan (75-250 TEUs)	41 chiếc
Đầu kéo	93 chiếc
Sơ mi rơ moóc	128 cái
Trạm điện 500 KVA	6 trạm
Ổ cắm điện container lạnh	500 ổ
Cầu RTGs (thế hệ mới 5+1)	08 chiếc



- Nằm trong quy hoạch hệ thống cảng biển quốc gia, góp phần giảm tải giao thông nội đô và thúc đẩy giao thương vùng kinh tế trọng điểm phía Nam.
- Vị trí chiến lược trên trục cao tốc Hà Nội và Mỹ Phước – Tân Vạn; kết nối hiệu quả với các KCN lớn.
- Tọa lạc tại ngã ba sông Đồng Nai – Sài Gòn, kết nối trực tiếp cụm cảng nước sâu Cái Mép và hệ thống vận tải thủy nội địa.
- Giúp tối ưu chi phí, thời gian logistics cho doanh nghiệp trong tam giác kinh tế Bình Dương – Đồng Nai – Bà Rịa – Vũng Tàu.
- Là mắt xích quan trọng trong hệ sinh thái cảng biển Gemadept và hậu phương chiến lược cho Gemalink.

## 3. CẢNG NƯỚC SÂU GEMALINK (GML)



- Liên doanh giữa Gemadept (75%) và CMA Terminals – Pháp (25%).
- Vận hành Giai đoạn 1 từ tháng 01/2021; thuộc Top 19 cảng trên thế giới có khả năng tiếp nhận tàu Megaship đến 250.000 DWT (Được Bộ Xây dựng chấp thuận tiếp nhận tàu container 232.494,5 DWT (Quyết định 6183/BXD-KCHT ngày 02/07/2025).
- Định vị là trung tâm trung chuyển quốc tế trọng điểm tại Việt Nam và khu vực Châu Á – Thái Bình Dương.

### Lợi thế vị trí & hạ tầng

- Nằm trên tuyến hàng hải quốc tế, cửa sông Cái Mép – Thị Vải, môn nước sâu nhất khu vực.
- Tổng chiều dài cầu bến gần 1,5 km; Tiếp nhận đồng thời 3 tàu mẹ + 5 tàu feeder.
- Cảng nước sâu duy nhất khu vực có bến chuyên dụng cho tàu feeder & tàu sông.
- Kết nối nội địa và khu vực: Hải Phòng, Đà Nẵng, Quy Nhơn, TP.HCM, Bình Dương, Đồng Nai, ĐBSCL, Philippines, Thái Lan, Campuchia.
- Giúp giảm ùn tắc cầu bến và tối ưu chi phí logistics.

### Quy mô & công suất

- Tổng vốn đầu tư hơn 600 triệu USD.
- Công suất thiết kế: 3 triệu TEU/năm – lớn nhất Việt Nam.
- Góp phần gấp đôi năng lực khai thác cảng của Gemadept.

### Chiến lược phát triển

- Chuẩn bị khởi công Giai đoạn 2A vào Quý 4/2025, dự kiến khai thác năm 2026.
- Hoàn thiện pháp lý: quy hoạch 1/500, thiết kế, môi trường, giấy phép xây dựng.

**TOP 19**  
thương cảng của thế giới  
tiếp nhận siêu tàu  
Megaship 250.000 DWT



## KHỐI CẢNG GEMADEPT TẠI MIỀN BẮC

### 1. CỤM CẢNG NAM ĐÌNH VŨ



- Là một trong những dự án cảng trọng điểm của Gemadept tại khu vực Hải Phòng, nổi bật nhờ vị trí chiến lược ngay cửa sông Bạch Đằng, cửa ngõ ra biển gần nhất so với các cảng trong khu vực Đình Vũ.
- Cảng nằm trong Khu công nghiệp Nam Đình Vũ – đầu mối logistics quan trọng của miền Bắc, có mớn nước sâu và vùng quay tàu rộng, thuận lợi tiếp nhận tàu lớn.
- Quy mô toàn cụm: 65 ha, 7 cầu bến dài 1,5 km, công suất thiết kế 2 triệu TEU/năm khi hoàn thiện 3 giai đoạn; có thể tiếp nhận tàu container tới 48.000–50.000 DWT.
- Giai đoạn 1 (2018) và Giai đoạn 2 (05/2023) đã vận hành với tổng diện tích 42 ha, 880 m cầu bến, công suất 1,2 triệu TEU/năm, có thể tiếp nhận 4–5 tàu feeder cùng lúc.
- Giai đoạn 3 đang triển khai, khai thác từ Q4/2025, giúp hoàn thiện toàn bộ hệ sinh thái cảng.
- Cảng được đầu tư theo hướng Smarter & Greener: thiết bị khai thác hiện đại, vận hành bằng điện, tiết kiệm năng lượng, giảm khói bụi và phát thải.
- Việc nâng cấp kênh Hà Nam (2024) giúp tàu lớn hơn cập cảng, giảm chi phí logistics và tăng lợi thế cạnh tranh cho khu vực cảng Nam Đình Vũ.

### 2. CẢNG NAM HẢI ICD



- Nam Hải ICD là trung tâm ICD và depot container quy mô lớn tại Hải Phòng với diện tích hơn 21 ha, nằm trên trục đường Đình Vũ – khu vực tập trung hệ thống cảng và khu công nghiệp trọng điểm miền Bắc.
- ICD có đầy đủ chức năng: depot container, thông quan xuất nhập khẩu, kho bãi và trung tâm logistics.
- Cung cấp chuỗi dịch vụ trọn gói gồm: khai thuê hải quan, đại lý giao nhận, vận tải đa phương thức, hàng dự án, kho bãi và sửa chữa – bảo dưỡng container.
- Đóng vai trò hậu phương logistics cho các cảng của Gemadept tại Hải Phòng, giúp giải tỏa áp lực bãi cảng và tăng hiệu quả khai thác.
- Đồng thời là mắt xích quan trọng kết nối khách hàng – cảng biển – hệ thống logistics toàn quốc trong chuỗi dịch vụ của Gemadept.

Cụm cảng Nam Đình Vũ



Cảng Nam Hải ICD



#### Kênh đào Hà Nam

- Luồng hàng hải Hải Phòng đã được nạo vét và hoàn thành vào tháng 7/2024, nâng độ sâu luồng từ -7,0 mCD lên -8,5 mCD.
- Dự án giúp cụm cảng Nam Đình Vũ có thể tiếp nhận tàu lên đến 50.000 DWT (tải một phần), qua đó nâng cao năng lực khai thác và tiếp nhận tàu kích thước lớn hơn.



### 3. CẢNG NAM HẢI



- Cảng Nam Hải được thành lập năm 2009, là dấu ấn đầu tiên trong chiến lược “Bắc tiến” của Gemadept nhằm mở rộng hoạt động khai thác cảng tại thị trường miền Bắc.
- Sau hơn 14 năm vận hành, cảng đã đạt nhiều kết quả tích cực, đóng góp đáng kể vào doanh thu khối cảng phía Bắc và tạo nền tảng để Gemadept mở rộng hệ thống cảng tại Hải Phòng.
- Từ nền tảng này, Gemadept tiếp tục phát triển các dự án cảng lớn hơn như Nam Hải Đình Vũ, Cụm cảng Nam Đình Vũ và Nam Hải ICD, hình thành hệ sinh thái cảng và logistics ngày càng hoàn chỉnh.
- Tuy nhiên, theo quy hoạch mới của thành phố và sự phát triển hạ tầng nội đô, Cảng Nam Hải không còn phù hợp để tiếp nhận tàu container kích thước lớn.
- Năm 2023, Gemadept quyết định thoái vốn Cảng Nam Hải và đã hoàn tất trong nửa đầu năm 2024 nhằm tập trung nguồn lực phát triển cụm Nam Đình Vũ ở hạ lưu sông Bạch Đằng.
- Việc thoái vốn giúp tối ưu hiệu quả khai thác, giảm chi phí vận hành và bổ sung nguồn vốn để đẩy nhanh đầu tư giai đoạn 3 Cảng Nam Đình Vũ, dự kiến khai thác năm 2025, đồng thời không làm ảnh hưởng đến sản lượng hàng hóa của khối cảng phía Bắc.

### 4. CẢNG QUỐC TẾ GEMADEPT DUNG QUẤT



- Cảng Quốc tế Gemadept Dung Quất nằm trong vịnh Dung Quất, thuộc Khu kinh tế Dung Quất tại Quảng Ngãi, giữ vai trò cửa ngõ logistics quan trọng của khu vực miền Trung Việt Nam.
- Khu vực Dung Quất được Chính phủ quy hoạch là trung tâm công nghiệp và năng lượng lớn, với các dự án trọng điểm như lọc hóa dầu, công nghiệp nặng và nhiều khu công nghiệp quy mô lớn.
- Cảng nằm ở vị trí trung điểm của Việt Nam, kết nối trực tiếp với các tuyến giao thông quan trọng như quốc lộ 1A, tuyến đường sắt Bắc – Nam, cao tốc Đà Nẵng – Quảng Ngãi và hành lang kinh tế xuyên Á.
- Đây là đầu mối giúp hàng hóa từ Khu kinh tế Dung Quất và các tỉnh miền Trung lưu thông trong nước và kết nối với mạng lưới vận tải toàn cầu.
- Cảng được đầu tư hệ thống cầu tàu, kho bãi và thiết bị xếp dỡ hiện đại, có khả năng phục vụ nhiều loại hàng hóa và container.
- Với kinh nghiệm khai thác cảng và logistics của Gemadept, cảng Dung Quất cung cấp dịch vụ cảng và logistics trọn gói, hỗ trợ hiệu quả hoạt động xuất nhập khẩu của các doanh nghiệp trong khu vực.

**Cảng Nam Hải**



**Cảng Quốc tế Gemadept Dung Quất**



## **HOẠT ĐỘNG LOGISTICS**

### **1. TRUNG TÂM PHÂN PHỐI**

- Trong lĩnh vực Logistics, Gemadept sở hữu và khai thác hệ thống các Trung tâm phân phối hiện đại tại các vùng kinh tế trọng điểm từ Bắc vào Nam.
- Hiện nay, Gemadept là doanh nghiệp cổ phần duy nhất cung cấp các dịch vụ và giải pháp quản trị chuỗi cung ứng toàn diện với hệ thống Logistics bao gồm 6 lĩnh vực: **Cảng hàng hóa hàng không, Trung tâm phân phối hàng hóa, Vận tải hàng siêu trường siêu trọng, Vận tải biển-thủy, Logistics hàng lạnh và Logistics ô tô.**



### **2. VẬN TẢI CONTAINER QUỐC TẾ VÀ NỘI THỦY**



- GMD khai thác các tuyến vận tải container nội địa và khu vực, đồng thời phát triển mạng lưới vận tải đường thủy nội địa nhằm tối ưu chi phí logistics, giảm áp lực cho vận tải đường bộ và nâng cao hiệu quả chuỗi cung ứng.

### **3. VẬN TẢI HÀNG SIÊU TRƯỜNG SIÊU TRỌNG**



- Thuộc Top 2 nhà cung cấp giải pháp vận tải hàng siêu trường siêu trọng tại Việt Nam, GMD tham gia vận chuyển thiết bị cho nhiều dự án trọng điểm quốc gia và các công trình tại các nước lân cận.
- Các lĩnh vực phục vụ gồm: thủy điện, nhiệt điện, điện gió, nhà máy xi măng, lọc dầu, thép, vận chuyển toa tàu metro và nhiều dự án công nghiệp quy mô lớn.

### **4. DỊCH VỤ ĐẠI LÝ TÀU BIỂN CỦA GEMADEPT**

- Dịch vụ đại lý tàu biển được GMD phát triển hơn 30 năm, xây dựng uy tín hàng đầu trong ngành hàng hải VN với đội ngũ nhân sự chuyên nghiệp và giàu kinh nghiệm.
- Thông qua công ty thành viên PAMAR, dịch vụ đại lý tàu của GMD thực hiện cung cấp các giải pháp hỗ trợ tàu cập cảng, thủ tục hàng hải và dịch vụ liên quan cho các hãng tàu trong và ngoài nước.

### **5. HĐ QUẢN LÝ & KHAI THÁC ĐỘI TÀU**

- GMD hiện sở hữu và khai thác 4 tàu biển và 26 tàu sông, được trang bị thiết bị hiện đại.
- 2 tàu biển Pride Pacific và Green Pacific được cho thuê dài hạn, còn Pacific Grace và Pacific Express được khai thác trên các tuyến nội địa; các tàu sông hoạt động trên tuyến nội thủy và tuyến vận tải sang Campuchia.

## 6. CẢNG HÀNG HÓA HÀNG KHÔNG SCSC



## 7. TRUNG TÂM TIẾP VẬN XE Ô TÔ (KGL)



## 8. MEKONG LOGISTICS



## 9. ĐẦU TƯ CHIẾN LƯỢC - TRỒNG RỪNG

- Từ năm 2013, Gemadept được Chính phủ Hoàng gia Campuchia cấp đất tô nhượng kinh tế tại xã Royor, huyện Koh Nhek District, tỉnh Monduliri Province.
- Dự án có quy mô lớn, đất liền thửa với vị trí thuận lợi khi nằm gần quốc lộ 78, phù hợp phát triển cao su và các cây công nghiệp dài ngày.

## 10. ĐẦU TƯ CHIẾN LƯỢC - BẤT ĐỘNG SẢN

- Dự án Saigon Gem của Gemadept nằm tại Quận 1, Thành phố Hồ Chí Minh với diện tích 3.640 m<sup>2</sup>, được quy hoạch thành khu phức hợp trung tâm thương mại và văn phòng hạng A; hiện đã có giấy chứng nhận quyền sử dụng đất và đang hoàn thiện thủ tục pháp lý để triển khai xây dựng.
- Dự án khách sạn 5 sao tại Viêng Chăn, Lào nằm trên đại lộ Lane Xang Avenue với diện tích 6.715 m<sup>2</sup>, gồm 2 tầng hầm và 7 tầng nổi, dự kiến cung cấp 231 phòng khách sạn cùng hơn 3.000 m<sup>2</sup> không gian hội nghị – thương mại, hiện đang được tái khởi động thi công.

- SCSC vận hành cảng hàng hóa hàng không tại phía Tây Nam ga hành khách của Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất.
- Doanh nghiệp là thành viên của IATA thông qua Hội đồng phục vụ mặt đất IATA Ground Handling Council (IGHC) và đạt nhiều chứng nhận quốc tế quan trọng như ISAGO, TAPA A và RA3.
- Đến cuối 2024, SCSC đang phục vụ gần 50 hãng hàng không quốc tế và khu vực có đường bay đến Việt Nam.
- Liên doanh K Line – Gemadept Logistics (KGL) được thành lập năm 2014. Trung tâm logistics KGL có quy mô khoảng 55.000 m<sup>2</sup>, đặt tại Khu công nghiệp Long Hậu, Long An Province, gần khu vực cảng biển, thuận lợi cho hoạt động XNK.
- KGL hiện cung cấp dịch vụ logistics cho nhiều hãng ô tô quốc tế lớn như Isuzu, Mitsubishi Motors, Mercedes-Benz, Subaru và Toyota, phục vụ chuỗi cung ứng cho ngành công nghiệp ô tô tại Việt Nam.

- Mekong Logistics (MKL) là dự án kho lạnh quy mô lớn tại khu vực Đông Nam Á, được thành lập theo mô hình liên doanh giữa Gemadept và Minh Phu Seafood Corporation.
- Dự án có tổng diện tích 15 ha, trong đó khu kho lạnh chiếm 4,8 ha với sức chứa khoảng 50.000 pallet, phục vụ bảo quản thủy hải sản, thực phẩm và NVL cần điều kiện nhiệt độ thấp.



**CÁC DỰ ÁN LỚN**

1



2



3



- Nam Đình Vũ – Giai đoạn 3 đã đi vào vận hành (25 ha, cầu bến 660 m, vốn >100 triệu USD), bổ sung khoảng 650.000 TEUs và >40.000 tấn hàng OOG, góp phần nâng cao năng lực cụm cảng Nam Đình Vũ.
- Gemalink – Giai đoạn 2 dự kiến vận hành từ 2027 (12,4 ha, cầu bến 443 m, vốn ~200 triệu USD), bổ sung khoảng 1 triệu TEUs, hỗ trợ tăng trưởng sản lượng dài hạn.
- Hệ sinh thái Cảng – Logistics tiếp tục được mở rộng với các cảng biển, trung tâm logistics, trung tâm phân phối, KCN, ICD và trung tâm hàng hóa hàng không, đồng thời tăng cường kết nối đa phương thức để nâng cao hiệu quả vận hành toàn hệ thống.

**DỰ ÁN CẢNG NAM ĐÌNH VŨ – GIAI ĐOẠN 3**

- Vị trí: Là cảng cửa ngõ khu vực Đình Vũ, thuộc Lô CA1-3, Khu phi thuế quan và Khu công nghiệp Nam Đình Vũ, TP Hải Phòng.
- Chiều dài cầu bến: 660m (gồm 2 bến tàu container, 1 bến tàu hàng tổng hợp)
- Diện tích: 25 ha
- Tổng công suất: 650.000 TEU/năm và 60.000 tấn/năm
- Cỡ tàu tiếp nhận: 48.000 DWT đầy tải, là cỡ tàu lớn nhất ra/vào khu vực Đình Vũ

Dự án này sẽ trở thành động lực tăng trưởng chính của GMD trong giai đoạn 2026–2027. Theo chia sẻ từ Ban Lãnh đạo, công suất khai thác dự kiến đạt khoảng 50% trong năm 2026, tăng lên 80% trong năm 2027 và đạt mức tối đa 100% kể từ năm 2028.

Thông số	Đơn vị tính	Giai đoạn 1	Giai đoạn 2	Giai đoạn 3A	Tổng
Diện tích	Ha	21	21	23	<b>65</b>
Chiều dài cầu bến	Mét	440	440	660	<b>1.540</b>
Vốn đầu tư	Tỷ đồng	1.700	2.200	2.800	<b>6.700</b>
Công suất	TEU/năm	550.000	550.000	650.000	<b>1.750.000</b>
Thời gian khởi công	Năm	Tháng 11/2016	Tháng 12/2021	Quý 3/2024	–
Thời gian khai thác	Năm	Quý 1/2018	Quý 2/2023	Quý 4/2025	–

**DỰ ÁN CẢNG NƯỚC SÂU GEMALINK - GIAI ĐOẠN 2A**



- ❑ Nhà đầu tư: GMD/CMA-CGM (75%/25%)
- ❑ Quy mô: Tổng diện tích 99 ha; Tổng công suất 3,1 triệu TEUs; Chiều dài cầu bến 1,5 km
- ❑ Khả năng tiếp nhận tàu: Tối đa 250.000 DWT – 25.000 TEUs
- ❑ Tổng mức đầu tư: >500 triệu USD
- ❑ Thời gian đưa vào vận hành: Giai đoạn 2 dự kiến năm 2027

## DỰ ÁN CẢNG NƯỚC SÂU GEMALINK - GIAI ĐOẠN 2A

- Vị trí: Tọa lạc ngay tại cửa Sông Cái Mép - cửa ngõ đi vào cụm cảng Cái Mép - Thị Vải, Bà Rịa - Vũng Tàu
- Đối tác: CMA CGM - Hãng tàu lớn thứ 3 thế giới về trọng tải tàu khai thác và lớn thứ 2 thế giới tính thêm trọng tải tàu đang đặt đóng
- Chiều dài cầu bến chính cho tàu mẹ: Mở rộng thêm 150 m, nâng tổng chiều dài cầu bến Gemalink giai đoạn 1 và 2A lên 950m
- Chiều dài cầu bến mới cho sà lan: 497,5 m
- Tổng vốn đầu tư: 150 triệu USD
- Công suất: Bổ sung 600.000 -800.000 TEU/năm, nâng tổng công suất cảng Gemalink giai đoạn 1 và 2A lên đến 2.100.000 - 2.300.000 TEU/năm
- Cỡ tàu tiếp nhận: 250.000 DWT
- Công ty đang hoàn thiện hồ sơ để xin phê duyệt pháp lý và dự kiến khởi công trong tháng 4.2026, dự kiến hoàn thành cuối năm 2027.

Thông số	Đơn vị tính	Giai đoạn 1	Giai đoạn 2A	Tổng
Diện tích	Ha	33	11	44
Chiều dài cầu bến cho tàu mẹ	Mét	800	150	950
Chiều dài cầu bến cho tàu trung chuyển	Mét	260	500	760
Vốn đầu tư	Triệu USD	330	150	480
Công suất	TEU/năm	1.500.000	600.000	2.100.000
Thời gian khởi công	Năm	Đầu 2018	Quý 2.2025	-
Thời gian khai thác	Năm	Quý 1/2021	Quý 4/2027 (dự kiến)	-

## CÁC DỰ ÁN KHÁC

Ngoài 2 đại dự án cảng quan trọng trên, năm 2025, GMD sẽ tiếp tục nghiên cứu các dự án mới, đẩy mạnh hoạt động hợp tác, M&A để phát huy tối đa hiệu quả HĐKD cốt lõi.



## Nâng cao năng lực vận tải thủy

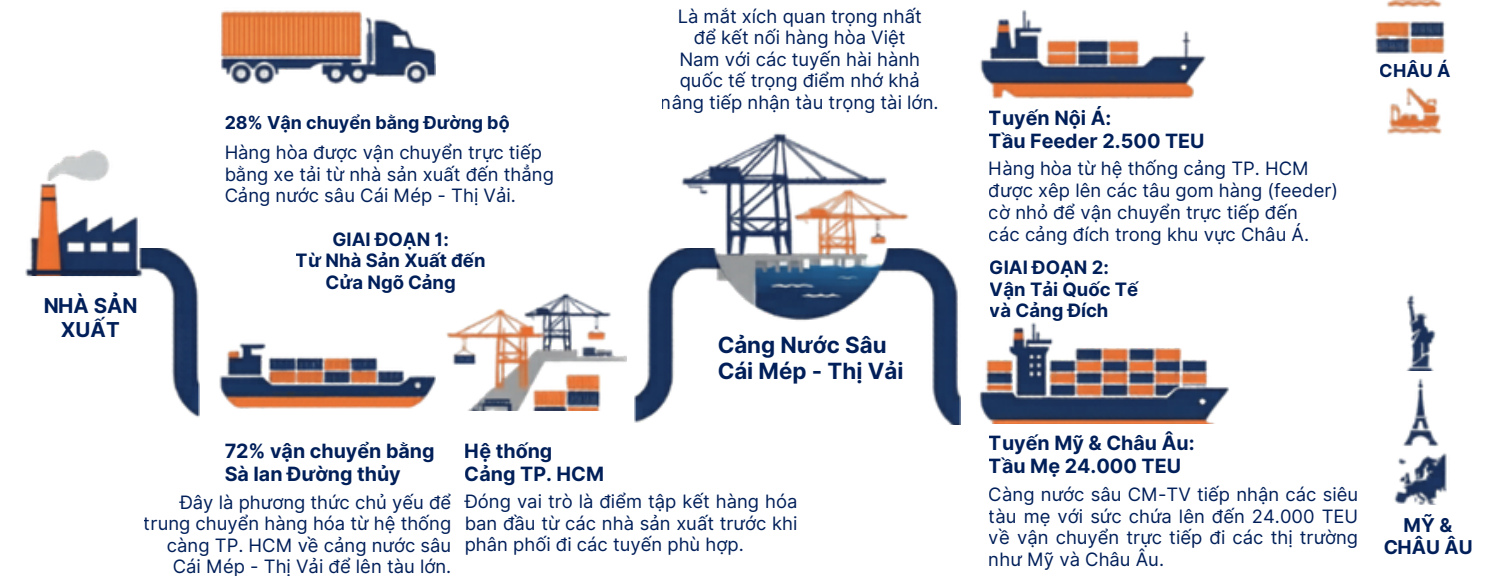
Năm 2025, Gemadept đầu tư thêm 02 tàu biển trọng tải 1.800 TEUs và 06 sà lan sức chở 248 - 298 TEUs, nâng tổng số tàu biển và sà lan Công ty sở hữu lên 38 chiếc. Việc mở rộng đội tàu nhằm nâng cao khả năng cạnh tranh trong thị trường vận tải biển và thủy nội địa, đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của khách hàng. Đồng thời, đây cũng là bước đi chiến lược trong việc phát triển năng lực vận tải, góp phần tối ưu hóa, và gia tăng giá trị trong chuỗi hệ sinh thái Logistics và Khai thác cảng khép kín của GMD.

- 70-75% hàng hóa xuất nhập khẩu ĐBSCL hiện vận chuyển về các cụm cảng TP.HCM và CM - TV.
- Tuyến sà lan container có thể giúp giảm 60-70% chi phí logistics, đồng thời giảm tải cho vận tải đường bộ.
- Tần suất khai thác dự kiến: khoảng 2 chuyến/tuần.

## Kế hoạch thoái vốn dự án trồng rừng tại Campuchia

Dự án trồng rừng tại Campuchia đã thu hút sự quan tâm từ nhiều đối tác và nhận được nhiều lời mời hợp tác, đầu tư khi dự án sở hữu những lợi thế về quy mô, diện tích lên đến gần 30.000ha liền thửa, đảm bảo năng suất khai thác hiệu quả. Với mục tiêu tập trung phát triển hoạt động kinh doanh cốt lõi là khai thác Cảng và Logistics, Gemadept quyết tâm hoàn thành thoái vốn dự án trong năm 2026-2027, đảm bảo tập trung nguồn lực cho các dự án kinh doanh chính, đón đầu các cơ hội tăng trưởng mới từ thị trường.

## CHUỖI CUNG ỨNG LOGISTICS CONTAINER CỦA GMD TẠI MIỀN NAM VIỆT NAM



## CHUỖI CUNG ỨNG LOGISTICS CONTAINER CỦA GMD TẠI MIỀN BẮC VIỆT NAM

### Cụm Cảng Nam Đình Vũ

**65ha** & Công suất **2 triệu TEU/năm**

Cảng lớn nhất miền Bắc với 7 bến cầu dài 1,5km, tiếp nhận tàu tới 50.000 DWT

**Giai đoạn 3 chính thức vận hành từ Q4/2025**  
Bổ sung 650.000 TEU/năm, nâng tầm vị thế cửa ngõ ra biển gần nhất nhất vực Đình Vũ

**Tiêu chuẩn "Smarter & Greener"**  
Hệ thống thiết bị vận hành hoàn toàn bằng điện, áp dụng công nghệ hiện đại giúp tiết kiệm năng lượng và giảm phát thải

### Chiến lược Tối Ưu Hóa Hệ Sinh Thái Miền Bắc

**Thoái vốn Cảng Nam Hải để tập trung hạ lưu**  
Hoàn tất thoái vốn trong nửa đầu 2024 để dồn lực cho Nam Đình Vũ, do cảng cũ không còn phù hợp cho tàu container lớn

Diện tích 21 ha, trung tâm depot và thông quan quan trọng, giúp giảm tải áp lực cho bãi cảng và kết nối chuỗi dịch vụ

**Lợi thế từ kênh Hà Nam (-8,5m)**  
Việc nâng cấp kênh đào năm 2024 giúp tàu lớn cập cảng dễ dàng, giảm chi phí logistics và tăng sức cạnh tranh

### Cảng Quốc Tế Gemadept Dung Quất - Miền Trung

**Tâm điểm kết nối hành lang kinh tế xuyên Á**

- Quốc lộ 1A
- Đường sắt Bắc - Nam
- Cao tốc Đà Nẵng - Quảng Ngãi

**Phục vụ trung tâm năng lượng và công nghiệp nặng**  
Đáp ứng nhu cầu logistics cho các dự án lọc hóa dầu và khu công nghiệp quy mô lớn tại Khu kinh tế Dung Quất

**Dịch vụ Logistics trọn gói**  
Hệ thống kho bãi và thiết bị hiện đại cung cấp giải pháp toàn diện cho hàng rời và hàng container tại khu vực miền Trung

## HỢP TÁC GMD VÀ CJ LOGISTICS: TỐI ƯU HÓA CHIẾN LƯỢC HỢP TÁC PHÁT TRIỂN



## HỢP TÁC GMD VÀ CMA CGM: HỢP TÁC TRONG LĨNH VỰC VẬN TẢI XANH



GMD và **CJ Logistics Corporation** đã thống nhất tối ưu hóa chiến lược hợp tác nhằm phát huy thế mạnh riêng của từng bên và nâng cao hiệu quả chuỗi logistics. Theo cấu trúc mới, Gemadept tập trung quản lý toàn bộ mảng vận tải biển (Shipping) và nâng tỷ lệ sở hữu tại Mekong Logistics lên 49%, trong khi CJ Logistics đảm nhiệm toàn bộ hoạt động logistics 3PL và phát triển hệ thống trung tâm phân phối. Việc tái cấu trúc này được kỳ vọng giúp tối ưu nguồn lực, củng cố hệ sinh thái cảng - logistics tích hợp và hỗ trợ tăng trưởng dài hạn của hai doanh nghiệp.

Với sự đồng hành của **CMA CGM** - một trong những hãng tàu lớn nhất thế giới, Gemalink được kỳ vọng nâng cao năng lực khai thác và thu hút dòng hàng trung chuyển trong khu vực khi các giai đoạn mở rộng hoàn tất, qua đó hướng tới trở thành trung tâm trung chuyển hàng đầu tại Việt Nam. Đồng thời, GMD và CMA CGM đã hợp tác triển khai dự án sà lan container chạy điện đầu tiên tại Việt Nam, góp phần thúc đẩy xu hướng vận tải xanh và phát triển logistics bền vững trong dài hạn.

### III. KẾT QUẢ KINH DOANH NĂM 2025

#### Kết quả kinh doanh năm 2025

##### Động lực tăng trưởng chính

- **Mảng khai thác cảng:**
  - Tiếp tục giữ vai trò trụ cột, đóng góp phần lớn tăng trưởng doanh thu và lợi nhuận.
  - Hưởng lợi từ nhu cầu xuất nhập khẩu duy trì tích cực hơn kỳ vọng.
- **Logistics:**
  - Duy trì tăng trưởng ổn định, hỗ trợ cho hệ sinh thái cảng – logistics khép kín.
- **Công ty liên kết - Gemalink:**
  - Đóng góp lợi nhuận vượt trội.
  - Gia tăng đáng kể giá trị khoản đầu tư và quy mô vốn chủ sở hữu của GMD.

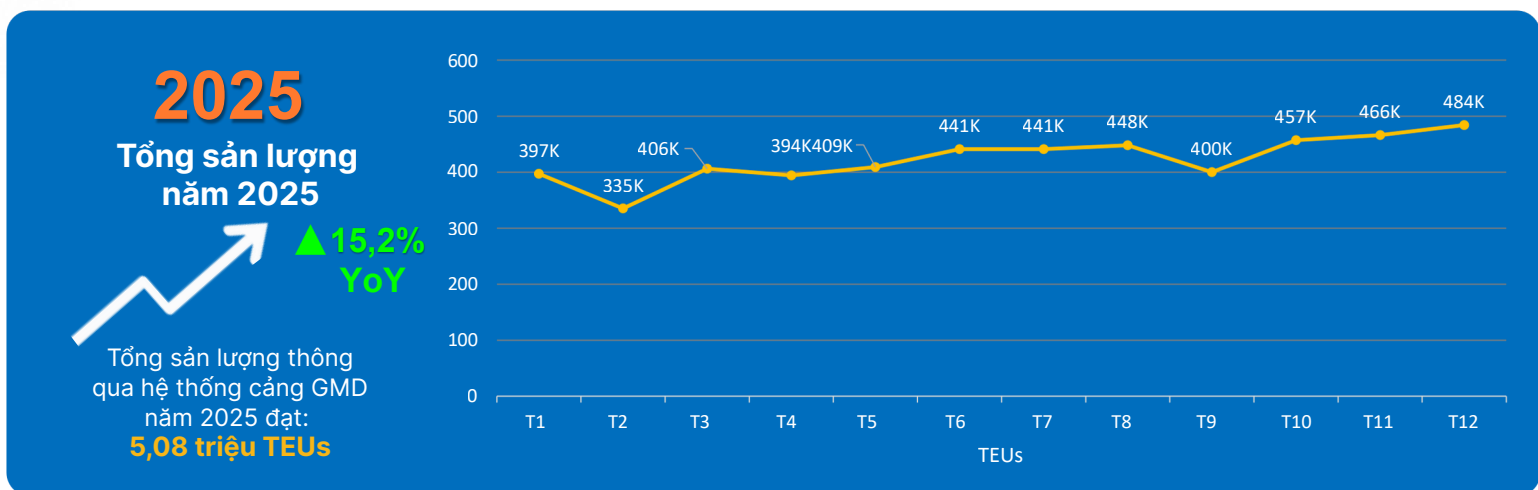
##### KQKD cả năm 2025: Doanh thu lập kỷ lục, lợi nhuận tiệm cận đỉnh lịch sử.

- Doanh thu thuần đạt 5.956 tỷ đồng, tăng 23% YoY, vượt 23% kế hoạch.
- LNST đạt 2.303 tỷ đồng, tăng 19,6% YoY, là mức cao thứ hai trong lịch sử, chỉ sau năm 2023 và vượt 25% kế hoạch lợi nhuận.
- Tăng trưởng lợi nhuận trong năm 2025 chủ yếu đến từ ba động lực chính: (i) mảng khai thác cảng cốt lõi tăng trưởng +25% YoY, nhờ sản lượng container đạt 3,1 triệu TEU (+15% YoY) và ASP tăng +7,5% YoY; (ii) ghi nhận khoảng 160 tỷ đồng lãi tài chính từ thoái vốn Nam Hải; và (iii) lợi nhuận từ công ty liên doanh, liên kết tăng +39% YoY, trong đó Gemalink đóng góp 827 tỷ đồng (+51% YoY), tiếp tục là động lực tăng trưởng quan trọng của doanh nghiệp.

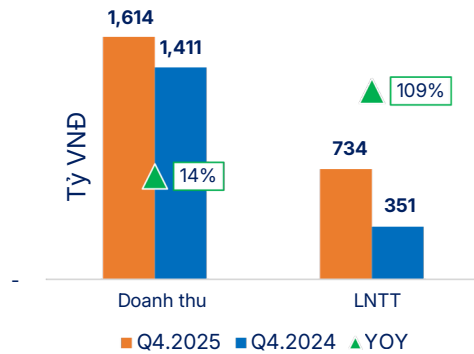
##### Các khoản mục tài chính & bảng cân đối: Tình hình tài chính lành mạnh.

- Tổng tài sản đạt khoảng 19.800 tỷ đồng, tăng 10% YoY.
- Tiền và tiền gửi ở mức cao, khoảng 4.275 tỷ đồng, đảm bảo thanh khoản và khả năng đầu tư mở rộng.
- Đòn bẩy thấp, với nợ vay/VCSH ~0,17 lần.
- Vốn chủ sở hữu 14.860 tỷ đồng, tạo nền tảng tài chính vững chắc cho tăng trưởng trung dài hạn.

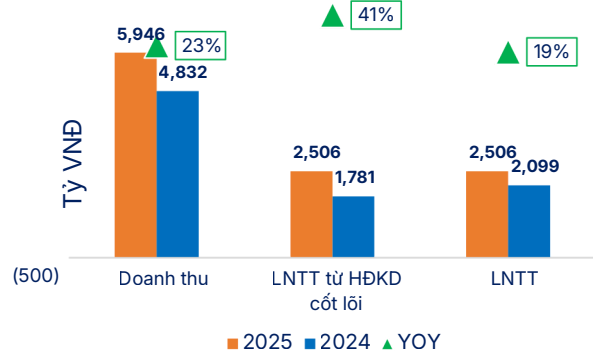
##### Sản lượng thông qua hệ thống cảng GMD năm 2025



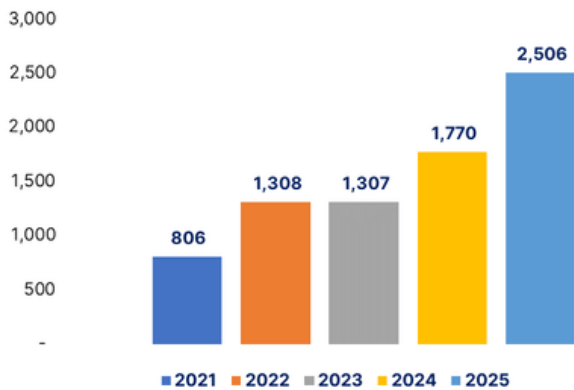
Doanh thu & LNTT Q4/2025



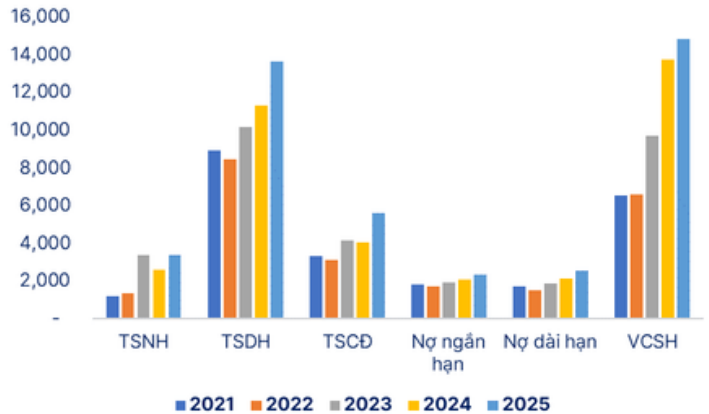
Doanh thu & LNTT năm 2025



Tăng trưởng LNTT từ hoạt động kinh doanh cốt lõi (không bao gồm chuyển nhượng vốn)



Cơ cấu TS & Nguồn vốn



## TÌNH HÌNH KINH DOANH QUÝ 1/2026

Tổng sản lượng duy trì tăng trưởng tích cực tại các cảng chủ lực, phản ánh nhu cầu logistics và xuất khẩu ổn định trong đầu năm 2026.

- Cụm cảng Nam Đình Vũ đạt 214.743 TEU, tăng +5% YoY, chủ yếu nhờ đóng góp ban đầu từ Nam Đình Vũ giai đoạn 3 đi vào vận hành từ tháng 10/2025.
- Hệ thống ICD Phước Long và Bình Dương đạt 269.438 TEU, tăng mạnh +24% YoY, cho thấy nhu cầu logistics hậu cần và trung chuyển nội địa tiếp tục mở rộng.
- Cảng nước sâu Gemalink đạt khoảng 526.000 TEU, tăng +20% YoY và duy trì ổn định so với quý trước, phản ánh hiệu suất khai thác cao và nhu cầu tuyến quốc tế duy trì tích cực.
- Rủi ro địa chính trị (xung đột tại Trung Đông) được đánh giá không đáng kể, do hoạt động khai thác chủ yếu phục vụ các tuyến Mỹ, châu Âu và Nam Phi, ít phụ thuộc khu vực Trung Đông.

## KẾ HOẠCH KINH DOANH 2026

- Năm 2026: GMD đặt kế hoạch LNTT đạt 2.800 tỷ đồng (tăng +12% so với thực hiện của 2025)
- Dài hạn tới 2030: GMD dự báo tốc độ tăng trưởng kép hàng năm đạt 20% trong 5 năm tài chính 2025-2030, với khối lượng container được xử lý thông qua các cảng của GMD dự kiến sẽ tăng gấp đôi trong năm 2030 so với 2025 lên 10 triệu TEU.
- Song song với đầu tư, Gemadept dự kiến tăng vốn thông qua phát hành cổ phiếu thưởng, nâng vốn điều lệ lên khoảng 6.500 tỷ đồng, đồng thời duy trì chính sách cổ tức tiền mặt ở mức 20-22%. Đây là cách vừa đảm bảo nguồn lực cho tăng trưởng, vừa giữ được sức hấp dẫn với cổ đông.

### Triển vọng kinh doanh năm 2026 được hỗ trợ bởi hai yếu tố chính:

- Giá dịch vụ xếp dỡ container dự kiến tăng 8-10%, giúp cải thiện biên lợi nhuận, và
- Hạ tầng cảng biển tiếp tục được nâng cấp, đặc biệt là luồng Hải Phòng (Hà Nam) được nạo vét xuống -9,5m, cho phép tiếp nhận tàu lớn hơn. Kết hợp với vị thế sẵn có tại các cụm cảng trọng điểm và sự phục hồi của mảng logistics theo đà xuất nhập khẩu, GMD có nền tảng khá rõ để duy trì tăng trưởng trong chu kỳ tới.

## IV. DỰ BÁO KẾT QUẢ KINH DOANH

### 1. Dự báo Doanh thu - LN năm 2026

- Doanh thu và lợi nhuận năm 2026 dự kiến tiếp tục tăng trưởng hai chữ số, chủ yếu đến từ hoạt động khai thác cảng cốt lõi, với tổng sản lượng toàn hệ thống ước đạt khoảng 5,2 triệu TEU (+8,5% YoY) nhờ đóng góp trọn năm của Nam Đình Vũ giai đoạn 3 và hiệu suất duy trì ở mức cao tại Gemalink và hệ thống ICD.

#### HỆ THỐNG CẢNG MIỀN BẮC – Động lực tăng trưởng ngắn và trung hạn

- Nam Đình Vũ được dự báo tiếp tục là động lực tăng trưởng chính của hệ thống cảng, với sản lượng năm 2026 ước đạt khoảng 1,7 triệu TEU (+14% YoY). Động lực tăng trưởng chủ yếu đến từ việc Nam Đình Vũ giai đoạn 3 đi vào vận hành toàn phần từ đầu năm 2026, qua đó nâng tổng công suất cụm cảng lên khoảng 2 triệu TEU/năm và bổ sung khoảng +20% công suất cho toàn hệ thống.
- Ở giai đoạn trước đó, Nam Đình Vũ giai đoạn 1 và 2 đã vận hành vượt công suất thiết kế (>100%) từ Q4.2025, cho thấy nhu cầu khai thác tại khu vực này vẫn ở mức cao. Giai đoạn 3 bắt đầu chạy thử từ Q4.2025 và chuyển sang khai thác thương mại từ năm 2026, tạo dư địa tăng trưởng sản lượng rõ rệt trong các năm tiếp theo.

Chỉ tiêu	2025	2026F	2027F	Chỉ tiêu	2025	2026F	2027F
Sản lượng (TEU)	1,50 triệu	1,76 triệu	1,87 triệu	Tăng trưởng doanh thu	-	+20%	+17%
Tăng trưởng YoY	-	+14%	+10%	Tăng giá dịch vụ (ASP)	8%	8%	8%
Công suất GD3	Vận hành thử Q4.2025	45–50%	70–80%	Doanh thu OOG	-	~40 tỷ	~60 tỷ
Công suất dài hạn	-	Hướng tới 85-100% từ 2028					

- Hiệu suất khai thác của NĐV-GD3 dự kiến đạt khoảng 45–50% trong năm 2026 và tăng lên khoảng 70–80% giai đoạn 2026–2027, nhờ khả năng hấp thụ lượng hàng đang quá tải tại các bến hiện hữu, cùng lợi thế về vị trí địa lý và hệ sinh thái logistics đồng bộ của doanh nghiệp. Nhờ đó, cụm cảng miền Bắc được kỳ vọng duy trì mức tăng trưởng doanh thu khoảng 20% trong giai đoạn 2026–2027.
- Cùng với việc mở rộng công suất, dự án nâng cấp độ sâu luồng Hà Nam xuống khoảng -9,5m được kỳ vọng sẽ nâng khả năng tiếp nhận tàu từ 48.000 DWT lên khoảng 55.000 DWT. Việc cải thiện điều kiện luồng tàu không chỉ củng cố lợi thế cạnh tranh so với các cảng trong khu vực mà còn tạo dư địa tăng trưởng dài hạn thông qua mở rộng tệp khách hàng và nâng cao hiệu quả khai thác.

#### HỆ THỐNG CẢNG MIỀN NAM

- Tại khu vực miền Nam, cảng nước sâu Gemalink tiếp tục giữ vai trò là trụ cột tăng trưởng dài hạn của hệ thống. Sản lượng năm 2026 dự kiến đạt khoảng 1,8 triệu TEU, được hỗ trợ bởi việc mở rộng các tuyến quốc tế ngoài thị trường Mỹ và kỳ vọng điều chỉnh tăng giá xếp dỡ khoảng 8–10% trong năm 2026, qua đó góp phần cải thiện biên lợi nhuận. Đồng thời, Gemalink giai đoạn 2A dự kiến khởi công trong năm 2026 và đi vào vận hành cuối năm 2027 (dự kiến Q4.2027), bổ sung thêm khoảng 900.000 TEU công suất (+60% so với giai đoạn 1), tạo dư địa tăng trưởng sản lượng và lợi nhuận trong giai đoạn sau năm 2030. Theo kế hoạch, lợi nhuận đóng góp từ Gemalink dự kiến đạt khoảng 820 tỷ đồng trong năm 2026 (+15% YoY) và tăng lên khoảng 853 tỷ đồng năm 2027 (+18,7% YoY).
- Song song với hoạt động tại Gemalink, hệ thống ICD Phước Long và Bình Dương tiếp tục đóng vai trò hỗ trợ chuỗi logistics phía sau, với sản lượng dự kiến đạt khoảng 1,7 triệu TEU. Bên cạnh đó, kế hoạch thoái vốn khỏi một số dự án ngoài lõi và chuyển nhượng một phần cổ phần tại Gemalink được kỳ vọng sẽ tạo nguồn dòng tiền bổ sung, phục vụ cho các dự án mở rộng quy mô lớn trong dài hạn.

## IV. DỰ BÁO KẾT QUẢ KINH DOANH (TIẾP)

### 1. Dự báo Doanh thu - LN năm 2026 (tiếp)

#### HỆ THỐNG CẢNG MIỀN NAM

Chỉ tiêu	2025	2026F	2027F	Chỉ tiêu	2025	2026F	2027F
Tăng trưởng sản lượng	+10,3%	+5,1%	Phụ thuộc GML 2A	Tăng giá xếp dỡ	-	+8-10%	Duy trì tăng
Tình trạng công suất	~127% CSTK	Vượt công suất	Giảm áp lực khi GML 2A vận hành	Động lực chính	Sản lượng	Tăng giá + tuyến mới	GML 2A vận hành
Công suất bổ sung GML 2A	-	Khởi công	Bổ sung 900.000 TEU	Vai trò ICD	Hỗ trợ	Hỗ trợ	Mở rộng
Thời điểm vận hành	-	-	Q4/2027				

Ngày 17/04/2026, Tập đoàn Gemadept cùng đối tác chiến lược – Hãng tàu CMA CGM (Pháp) đã chính thức tổ chức Lễ động thổ dự án Cảng nước sâu Gemalink - Giai đoạn 2.

#### Giải định tăng trưởng Doanh thu toàn hệ thống

Chỉ tiêu	2025	2026F	2027F
Tăng trưởng doanh thu khai thác cảng	-	+15,2%	+12%
Động lực chính	NĐV GD3	ASP tăng + sản lượng	GML 2A
Vai trò hệ sinh thái	Mở rộng depot	Tối ưu logistics	Đồng bộ toàn hệ thống

#### Giải định tăng trưởng LN toàn hệ thống

Chỉ tiêu	2025	2026F	2027F
Tăng trưởng LNST	27.8%	2.3%	8.0%
Động lực chính	NĐV GD3 bắt đầu đóng góp	NĐV GD3 full-year	Gemalink 2A
Đóng góp Gemalink	Ổn định	Tăng	Tăng mạnh

#### Tiến độ, công suất các dự án lớn

Dự án	Công suất thiết kế / bổ sung (TEU/năm)	Khởi công	Vận hành dự kiến	Mức khai thác kỳ vọng	Ghi chú
Nam Đình Vũ GD3	650.000	2025	2026	45-50% → 70-80% → >90%	Động lực tăng trưởng chính khu vực miền Bắc
Gemalink Giai đoạn 1	1.500.000	Đã hoàn thành	Đang vận hành	110-130% CSTK	Hiện khai thác vượt công suất thiết kế
Gemalink Giai đoạn 2 (tổng thể)	1.800.000 – 2.600.000	Theo từng phân kỳ	2027-2028	Tăng dần theo thị trường	Tổng quy hoạch dài hạn cụm Gemalink
Gemalink 2A	900.000	Q1-Q2/2026	Q3-Q4/2027	80-90% sau 2 năm	Dự án mở rộng quan trọng nhất trung hạn
Gemalink 2B	700.000	Sau khi dự án 2A đạt ~70%	Năm 2029	Dài hạn	Phụ thuộc tiến độ khai thác 2A
Mở rộng cầu bến (tổng)	1.600.000	Đang đề xuất	Sau năm 2027	Theo nhu cầu thị trường	Gồm thượng nguồn và hạ nguồn
↳ Thượng nguồn	800.000	Đề xuất	Đề xuất	Đề xuất	Thuộc kế hoạch mở rộng dài hạn
↳ Hạ nguồn	800.000	Đề xuất	Đề xuất	Đề xuất	Thuộc kế hoạch mở rộng dài hạn

## 2. Dự báo Giá dịch vụ bình quân (ASP - Average Selling Price)

- Giá dịch vụ tại các cụm cảng phía Bắc được kỳ vọng duy trì xu hướng tăng ổn định nhờ sự gia tăng tỷ trọng dịch vụ giá trị gia tăng và lợi thế khai thác hàng chuyên biệt tại Nam Đình Vũ.**
  - Giá dịch vụ tại các cụm cảng phía Bắc dự kiến duy trì xu hướng tăng ổn định, nhờ tỷ trọng dịch vụ giá trị gia tăng ngày càng lớn và lợi thế khai thác hàng chuyên biệt tại Nam Đình Vũ. Trong năm 2026, ASP tại các cảng sông khu vực này dự kiến tăng khoảng 8–10% YoY, chủ yếu đến từ điều chỉnh giá dịch vụ phụ trợ, trong khi giá xếp dỡ cơ bản tiếp tục được duy trì ở mức cạnh tranh nhằm giữ ổn định sản lượng trong bối cảnh dư cung cục bộ tại Hải Phòng.
  - Trong dài hạn, cơ cấu doanh thu cân bằng giữa xếp dỡ và dịch vụ giá trị gia tăng tạo dư địa tăng giá dịch vụ phụ trợ, hỗ trợ cải thiện doanh thu trên mỗi TEU và biên lợi nhuận. Nhìn chung, giai đoạn 2026-2030, giá dịch vụ khu vực miền Bắc được kỳ vọng tăng trung bình 5-10%/năm, nhờ tỷ trọng hàng OOG (Out-of-Gauge cargo) gia tăng khi Nam Đình Vũ giai đoạn 3 đi vào vận hành.
- Giá dịch vụ tại khu vực phía Nam được kỳ vọng tăng trưởng mạnh hơn so với miền Bắc, nhờ vị thế của Gemalink và xu hướng điều chỉnh khung giá dịch vụ cảng biển.**
  - Giá dịch vụ tại khu vực phía Nam được kỳ vọng duy trì tốc độ tăng trưởng cao hơn so với miền Bắc, nhờ vị thế của cụm cảng nước sâu Gemalink và xu hướng điều chỉnh khung giá dịch vụ cảng biển theo hướng tiệm cận mật bằng khu vực. Trong năm 2026, ASP tại Gemalink dự kiến tăng khoảng 8–10% YoY, chủ yếu nhờ mức trần phí xếp dỡ container được điều chỉnh tăng khoảng 10% từ đầu năm, đồng thời giá các dịch vụ giá trị gia tăng cũng được điều chỉnh theo hướng tích cực.
  - Tại hệ thống ICD Phước Long và Bình Dương, ASP dự kiến tăng khoảng 10%–15%, góp phần cải thiện doanh thu trên mỗi TEU trong bối cảnh các cảng này đang vận hành gần hoặc vượt công suất thiết kế và đóng vai trò vệ tinh quan trọng cho cụm Gemalink.
  - Trong dài hạn, giá dịch vụ tại khu vực phía Nam được dự báo duy trì mức tăng khoảng 8%–10%/năm, được hỗ trợ bởi ba yếu tố chính gồm: (i) nhu cầu đầu tư hạ tầng lớn tạo áp lực điều chỉnh giá; (ii) mật bằng giá dịch vụ tại Việt Nam hiện vẫn thấp hơn so với khu vực; và (iii) tín hiệu tích cực từ cơ quan quản lý về việc xem xét điều chỉnh khung giá trong thời gian tới.

## 3. Kế hoạch thoái vốn

GMD đang triển khai chiến lược tái cấu trúc danh mục đầu tư theo hướng tập trung vào lĩnh vực cốt lõi là cảng và logistics, với trọng tâm là:

- Giảm tỷ lệ sở hữu tại Gemalink từ 75% xuống 51%, tương đương thoái khoảng 24% vốn nhằm thu hút nhà đầu tư chiến lược có khả năng cam kết sản lượng và hỗ trợ mở rộng công suất trong giai đoạn tới
- Dự định thoái vốn khỏi mảng cao su với quy mô quỹ đất khoảng 30.000 ha tại Campuchia; nếu giao dịch hoàn tất, khoản thoái vốn này có thể mang lại lợi nhuận bất thường và bổ sung nguồn lực cho các dự án trọng điểm. Chúng tôi chưa đưa khoản LN bất thường này vào mô hình định giá do thiếu thông tin chi tiết.

Hạng mục	Nội dung chính	Quy mô / Thông số	Mục tiêu
<b>Thoái vốn Gemalink</b>	Giảm tỷ lệ sở hữu	75% → 51%	Thu hút nhà đầu tư chiến lược
	Tỷ lệ dự kiến thoái	24% vốn	Huy động vốn cho mở rộng
	Tiêu chí lựa chọn đối tác	Cam kết sản lượng	Đảm bảo hiệu quả khai thác dài hạn
<b>Thoái vốn mảng cao su tại Campuchia</b>	Thời điểm đầu tư ban đầu	Năm 2011	Thoái khỏi lĩnh vực ngoài cốt lõi
	Quy mô quỹ đất	30.000 ha	
	Tình trạng hiện tại	Đã trích lập dự phòng đáng kể	Giảm rủi ro tài sản

## 4. DỰ PHÓNG KQKD 2026-2030

### Cơ cấu doanh thu

Cơ cấu doanh thu	2024A	2025A	2026F	2027F	2028F	2029F	2030F
DT khai thác cảng	4,191	5,254	6,165	6,721	7,364	7,610	8,208
DT hoạt động Logistics	630	694	763	839	923	1,016	1,117
DT cho thuê văn phòng và DT khác	10	8	8	8	8	8	8
<b>Tổng</b>	<b>4,831</b>	<b>5,956</b>	<b>6,936</b>	<b>7,568</b>	<b>8,296</b>	<b>8,634</b>	<b>9,333</b>
Tăng trưởng (%)	25.61%	23.27%	16.46%	9.11%	9.62%	4.08%	8.10%

### Dự báo KQKD

Khoản mục	2025A	2026F	2027F	2028F	2029F	2030F
<b>Doanh thu</b>	<b>5,956</b>	<b>6,936</b>	<b>7,568</b>	<b>8,296</b>	<b>8,634</b>	<b>9,333</b>
Giá vốn hàng bán	(3,217)	(3,534)	(4,022)	(4,402)	(4,581)	(4,907)
<b>LN gộp</b>	<b>2,739</b>	<b>3,403</b>	<b>3,546</b>	<b>3,894</b>	<b>4,053</b>	<b>4,426</b>
Chi phí bán hàng	(482)	(869)	(948)	(1,039)	(1,082)	(1,169)
Chi phí QLDN	(611)	(770)	(827)	(893)	(946)	(1,040)
LN HĐKD	1,647	1,763	1,771	1,961	2,025	2,216
EBITDA	2,062	2,239	2,344	2,602	2,676	2,877
LN tài chính	228	608	410	273	303	343
CP tài chính	(119)	(208)	(188)	(132)	(92)	(47)
<b>LNTT</b>	<b>2,519</b>	<b>2,853</b>	<b>2,826</b>	<b>3,014</b>	<b>3,382</b>	<b>3,883</b>
<b>LNST</b>	<b>2,301</b>	<b>2,555</b>	<b>2,551</b>	<b>2,724</b>	<b>3,074</b>	<b>3,537</b>
MI	547	536	536	572	645	743
NPAT-MI	1,754	2,018	2,016	2,152	2,428	2,794

### Một số giả định

	2025A	2026F	2027F	2028F	2029F	2030F
EPS (VND/CP)	3,839	4,448	4,348	4,642	5,238	6,027
Tăng trưởng Doanh thu (%)	23%	16.5%	9%	10%	4%	8%
Tăng trưởng LN từ HĐKD (%)	25.4%	7.1%	0.4%	10.8%	3.2%	9.4%
Tăng trưởng LNST (%)	47.0%	15.0%	-0.1%	6.8%	12.8%	15.1%
GPM	46%	49%	47%	47%	47%	47%
SG&A	18%	24%	23%	23%	23%	24%

Ghi chú: Chúng tôi chưa đưa giả định phát hành cổ phiếu từ nguồn vốn chủ sở hữu với tỷ lệ 50% vào mô hình định giá, do phương án này hiện vẫn chưa được thông qua tại ĐHCĐ và thời điểm thực hiện còn phụ thuộc vào phê duyệt của cơ quan quản lý.

## V. ĐỊNH GIÁ CỔ PHIẾU

GMD được định giá theo phương pháp tổng từng phần (SOTP) như sau:

Cấu phần định giá (SOTP)	Chi tiết	PP định giá	Chỉ tiêu	Ngắn hạn	Dài hạn
Cảng & logistics hợp nhất (đến 2030)	Hoạt động cốt lõi: hệ thống cảng và logistics do GMD vận hành	DCF	Lãi suất phi rủi ro (Rf)	3,30%	4,00%
SCS (Dịch vụ Hàng hóa Sài Gòn)	Khoản đầu tư vào công ty hàng hóa hàng không	DCF	Phần bù rủi ro thị trường (ERP)	8,35%	8,35%
Gemalink (15 năm)	Dự án cảng nước sâu chiến lược	DCF	Hệ số Beta ( $\beta$ )	0,90	0,90
Công ty logistics liên kết	Lợi nhuận từ các công ty liên doanh, liên kết	P/E	Chi phí vốn chủ sở hữu (Ke) – CAPM	10,8%	11,5%
Cao su	Dự án trồng cao su	P/B			
Tài sản khác	Các tài sản không trọng yếu	Giá trị sổ sách			

### Kết quả định giá

ĐỊNH GIÁ TỪNG PHẦN (SOTP)	Phương pháp định giá	Tỷ lệ sở hữu (%)	Giá trị (tỷ VND)	Giá trị phân bổ (tỷ VND)
Cảng & logistics hợp nhất (đến 2030)	DCF	100.00%	16,942	16,942
SCS (Dịch vụ Hàng hóa Sài Gòn)	DCF	36.24%	6,072	2,200
Gemalink	DCF	65.13%	1,654	1,654
Các công ty logistics liên kết	P/E	49.1% – 51.0%	22,340	14,550
Cao su	P/B	100.00%	2,647	1,323
Tài sản khác	Giá trị sổ sách	100.00%	392	392
Tổng giá trị vốn chủ sở hữu (tỷ VND)				<b>37,062</b>
Số lượng cổ phiếu lưu hành (giả định)				426,495,109
Giá CP mục tiêu (đồng/cp)				<b>86,898</b>
Giá CP hiện tại (ngày 29/04/2026) (đồng/cp)				<b>75,300</b>
Upside (%)				<b>15.4%</b>

## IV. RỦI RO

- **Rủi ro tiến độ dự án:** Chậm triển khai các dự án lớn như Gemalink 2A hoặc nâng cấp luồng có thể làm chậm tăng trưởng công suất và lợi nhuận.
- **Rủi ro chi phí đầu tư:** Giá nguyên vật liệu và chi phí xây dựng tăng có thể làm gia tăng CAPEX và kéo dài thời gian hoàn vốn.
- **Rủi ro tăng trưởng thương mại:** Suy yếu xuất nhập khẩu hoặc dòng vốn FDI có thể khiến sản lượng hàng hóa qua cảng tăng trưởng thấp hơn kỳ vọng.
- **Rủi ro cạnh tranh công suất:** Gia tăng nguồn cung tại Hải Phòng và Cái Mép – Thị Vải có thể gây áp lực lên giá dịch vụ và thị phần.
- **Rủi ro vĩ mô và tài chính:** Biến động lãi suất và yếu tố địa chính trị có thể ảnh hưởng đến chi phí vốn và hiệu quả tài chính dài hạn.
- **Rủi ro giá dầu neo cao:** Giá dầu duy trì ở mức cao có thể làm tăng chi phí vận tải và logistics, qua đó ảnh hưởng gián tiếp đến nhu cầu vận chuyển và biên lợi nhuận.

## PHỤ LỤC

<b>Bảng cân đối kế toán</b> (tỷ VND)	2024A	2025A	2026E
<b>Tài sản ngắn hạn</b>	<b>6,674</b>	<b>6,206</b>	<b>9,674</b>
Tiền/tương đương tiền	3,964	1,622	2,410
Đầu tư ngắn hạn	1,021	2,739	5,623
Các khoản phải thu	1,236	1,399	1,518
Hàng tồn kho	83	92	96
Tài sản khác	369	354	407
<b>Tài sản dài hạn</b>			
Tài sản cố định	5,504	6,609	7,614
Đầu tư dài hạn	3,854	4,867	5,385
TS dở dang dài hạn	378	379	339
TS dài hạn khác	1,587	1,765	1,773
<b>Tổng tài sản</b>	<b>17,998</b>	<b>19,826</b>	<b>25,163</b>
<b>Nợ ngắn hạn</b>			
Phải trả người bán	487	686	747
Người mua trả tiền trước	422	308	756
Vay nợ ngắn hạn	1,128	1,244	1,368
Chi phí phải trả	1,745	2,082	1,893
Nợ dài hạn	380	484	478
Vay nợ dài hạn	64	105	105
Nợ dài hạn khác	-	-	-
<b>Tổng nợ phải trả</b>	<b>4,226</b>	<b>4,908</b>	<b>5,348</b>
Vốn chủ sở hữu	13,772	14,918	19,815
Vốn góp	8,060	8,185	11,232
Thặng dư vốn cổ phần	705	742	742
Lợi nhuận giữ lại	3,617	4,213	5,448
<b>Tổng nợ và vốn CSH</b>	<b>17,998</b>	<b>19,826</b>	<b>25,163</b>

<b>Báo cáo lưu chuyển tiền tệ</b> (tỷ VND)	2024A	2025A	2026E
LCTT từ HĐ kinh doanh	(3)	1,527	2,142
LCTT từ HĐ đầu tư	915	289	(3,384)
LCTT từ HĐ tài chính	(808)	-	(1,104)
<b>LCTT trong kỳ</b>	<b>105</b>	<b>2,490</b>	<b>(2,346)</b>
Tiền/tương đương tiền đầu kỳ	1,364	1,472	3,964
Tiền/tương đương tiền cuối kỳ	1,472	3,964	1,622

<b>Báo cáo kết quả kinh doanh</b> (tỷ VND)	2024A	2025A	2026E
<b>Doanh thu</b>	<b>4,832</b>	<b>5,956</b>	<b>6,936</b>
Giá vốn hàng bán	(2,697)	(3,217)	(3,534)
Lợi nhuận gộp	2,135	2,739	3,403
Chi phí BH & QLDN	(247)	(482)	(869)
Lợi nhuận hoạt động	(575)	(611)	(770)
<b>Doanh thu tài chính</b>	<b>426</b>	<b>228</b>	<b>608</b>
Chi phí tài chính	(150)	(119)	(208)
Lợi nhuận khác	(582)	(394)	-
Lãi/(lỗ) từ công ty liên doanh	829	1,156	689
Lợi nhuận trước thuế	1,836	2,519	2,853
Thuế TNDN	(175)	(218)	(298)
<b>Lợi nhuận sau thuế</b>	<b>1,661</b>	<b>2,301</b>	<b>2,555</b>
Lợi ích cổ đông thiểu số	468	547	536
<b>LNST của cty mẹ</b>	<b>1,193</b>	<b>1,754</b>	<b>2,018</b>
% Biên LNST	34.38%	38.63%	36.83%
EPS (VND)	4,276	3,839	4,448

<b>Các chỉ số tài chính</b> (tỷ VND)	2024A	2025A	2026E
<b>Chỉ số định giá</b>			
<b>SLCP lưu hành (triệu cp)</b>	4,140	4,265	4,265
<b>Chỉ số sinh lời</b>			
Biên LNG	36.44%	46.23%	49.05%
Biên LN từ HĐKD	18.07%	29.03%	25.42%
Biên LNST	16.90%	65.89%	36.83%
Doanh thu/TTS	26.85%	30.04%	27.57%
ROE	3.32%	8.00%	12.89%
ROA	4.41%	21.68%	10.15%
<b>Chỉ số cơ cấu vốn</b>			
Hệ số nợ / Tổng tài sản	0.23	0.25	0.22
Hệ số nợ / VCSH	0.31	0.33	0.28
Vốn vay / VCSH	0.16	0.16	0.14
Tổng tài sản / VCSH	1.31	1.33	1.28

## HỆ THỐNG KHUYẾN NGHỊ

Tăng tỷ trọng: Kỳ vọng tăng giá từ 20% trở lên trong khoảng thời gian 12 tháng

Khả quan: Kỳ vọng tăng giá từ 10% - 20% trong khoảng thời gian 12 tháng

Nắm giữ: Kỳ vọng tăng giá đến 10% trong khoảng thời gian 12 tháng

Kém khả quan: Kỳ vọng giảm giá đến 20% trong khoảng thời gian 12 tháng

Giảm tỷ trọng: Kỳ vọng giảm giá 20% trở lên trong khoảng thời gian 12 tháng

Cần lưu ý: Đây là những mã cổ phiếu có những thông tin bất thường hay có giao dịch bất thường... có ảnh hưởng trọng yếu đến doanh nghiệp. (Mục tiêu cung cấp thông tin cho nhà đầu tư)

Không khuyến nghị: Bộ phận nghiên cứu đang hoặc sẽ nghiên cứu cổ phiếu này nhưng không đưa ra khuyến nghị hay giá mục tiêu vì lý do chủ quan hoặc chỉ để tuân thủ các quy định của luật và/hoặc chính sách công ty trong các trường hợp nhất định tránh các xung đột lợi ích, ví dụ như SHS đang thực hiện tư vấn chiến lược, IPO...

Chưa khuyến nghị: Khuyến nghị đầu tư và giá mục tiêu cho cổ phiếu không được đưa ra do chưa có đủ thông tin cơ sở để xác định khuyến nghị đầu tư hoặc giá mục tiêu. Khuyến nghị đầu tư hoặc giá mục tiêu trước đó, nếu có, không có hiệu lực đối với cổ phiếu này.

---

## TUYÊN BỐ MIỄN TRỪ

Tất cả những thông tin nêu trong báo cáo nghiên cứu này đã được xem xét cẩn trọng, tuy nhiên Công ty Cổ phần Chứng khoán Sài Gòn - Hà Nội (SHS) không chịu bất kỳ một trách nhiệm nào đối với tính chính xác của những thông tin được đề cập đến trong báo cáo. Các quan điểm, nhận định và đánh giá trong báo cáo này là quan điểm cá nhân của các chuyên viên phân tích mà không đại diện cho quan điểm của SHS.

Báo cáo này chỉ nhằm mục tiêu cung cấp thông tin, không phải và sẽ không được hiểu là một lời đề nghị hoặc một lời mời chào để thực hiện bất cứ giao dịch chứng khoán hoặc công cụ tài chính nào khác. Người đọc chỉ nên sử dụng báo cáo nghiên cứu này như là một nguồn thông tin tham khảo. SHS không chịu trách nhiệm về bất cứ kết quả nào phát sinh từ việc sử dụng nội dung của báo cáo dưới mọi hình thức.

Dữ liệu tài chính được cung cấp bởi Bloomberg và FiinGroup.

---

Mọi thông tin xin vui lòng liên hệ:

### Phòng Phân tích - Công ty Cổ Phần Chứng khoán Sài Gòn - Hà Nội

#### Trụ sở chính tại Hà Nội

Số 43 Lý Thường Kiệt, P. Cửa Nam,  
Thành phố Hà Nội, Việt Nam.

Tel: (84-24)-3818 1888

Fax: (84-24)-3818 1688

Email: [contact@shs.com.vn](mailto:contact@shs.com.vn)

#### Chi nhánh Đà Nẵng

Tầng 2, Tòa nhà SHB Đà Nẵng, số 06  
Nguyễn Văn Linh, P.Hải Châu, TP Đà Nẵng.

Tel: (84-511)-352 5777

Fax: (84-511)-352 5779

Email: [contact-dn@shs.com.vn](mailto:contact-dn@shs.com.vn)

#### Chi nhánh Hà Nội

Tầng 1-5, Tòa nhà Unimex Hà Nội, Tòa nhà SHS,  
Số 41 Ngô Quyền, phường Cửa Nam, Tp. Hà Nội

Tel: (84-24)-3818 1888

Fax: (84-24)-3818 1688

Email: [contact@shs.com.vn](mailto:contact@shs.com.vn)

#### Chi nhánh Hồ Chí Minh

Tầng 6, Cao ốc văn phòng HDTC, số 36 Bùi Thị Xuân,  
Phường Bến Thành, Thành phố Hồ Chí Minh, Việt Nam.

Tel: (84-8)-3915 1368

Fax: (84-8)-3915 1369

Email: [contact-hcm@shs.com.vn](mailto:contact-hcm@shs.com.vn)



# SHS

Kiến tạo tài chính thịnh vượng

## CÔNG TY CỔ PHẦN CHỨNG KHOÁN SÀI GÒN - HÀ NỘI (SHS)



Website: [shs.com.vn](https://shs.com.vn)



Tel: 1900 63 8588



Email: [hotrokhachhang@shs.com.vn](mailto:hotrokhachhang@shs.com.vn)



### GIAO DỊCH NGAY CÙNG SHS

App trading: SH Smart

Bảng giá: [sboard.shs.com.vn](https://sboard.shs.com.vn)

Web trading: [shsmart.shs.com.vn](https://shsmart.shs.com.vn)