

Hàng không

Tập trung nâng cấp mở rộng cơ sở hạ tầng

Chuyên viên phân tích Nguyễn Ngọc Anh
(+84) 24-7303-5333 anhntn@kbsec.com.vn

25/12/2024

Lượng hàng hóa và hành khách hàng không quốc tế 2024 diễn biến tích cực hơn nội địa

Tổng lượng hành khách qua Cảng hàng không Việt Nam 2024 giảm nhẹ đạt 109 triệu lượt khách (-3.5% yoy), trong đó lượng khách quốc tế đạt 41 triệu khách (+24% yoy) và khách nội địa ghi nhận 68 triệu khách (giảm 15% so với 2023 do sửa chữa tàu bay và 2 hãng hàng không nội địa cắt giảm quy mô đội bay để tái cơ cấu). Sản lượng hàng hóa qua cảng hàng không 2024 đạt 1,5 triệu tấn (+19% yoy).

Doanh thu các doanh nghiệp dịch vụ và vận tải hàng không đều có diễn biến tích cực trong 2024

Các doanh nghiệp dịch vụ và vận tải hàng không đều ghi nhận diễn biến KQKD tích cực so với cùng kỳ 2023, hầu hết tất cả các doanh nghiệp trong nhóm ngành đều ghi nhận doanh thu tăng trưởng từ 20 – 50% với mức biên lợi nhuận gộp tăng đáng kể chủ yếu do tăng tỷ trọng nhóm hành khách và hàng hóa quốc tế.

Chúng tôi nhận định tích cực với nhóm cổ phiếu dịch vụ và vận tải hàng không

Nhận định tích cực của chúng tôi với nhóm cổ phiếu dịch vụ và vận tải hàng không đến từ: (1) tiềm năng tăng trưởng bền vững của nhóm khách quốc tế cũng như nội địa và (2) nhu cầu vận tải hàng hóa tăng theo triển vọng thương mại quốc tế trong 2025. 2 yếu tố này được đảm bảo bởi việc các hãng hàng không mở rộng quy mô và phạm vi hoạt động, cũng như công suất của hệ thống Cảng hàng không Việt Nam được gia tăng ổn định. Chúng tôi đánh giá SCS và AST là 2 cổ phiếu hàng không đang có mức định giá tương đối hấp dẫn.

Tích cực

| Khuyến nghị | |
|--------------|-----------------------|
| SCS | MUA |
| Giá mục tiêu | 97,400VND |
| ACV | |
| Giá mục tiêu | NĂM GIỮ 130,600VND |

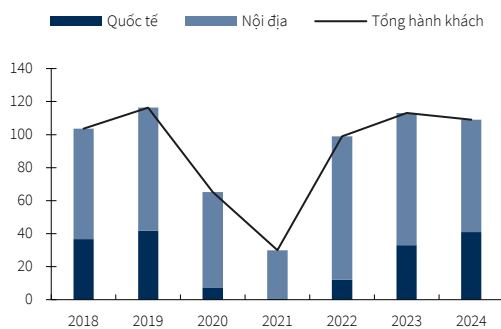
KẾT QUẢ KINH DOANH 9T2024

Lượng hàng hóa và hành khách hàng không quốc tế 2024 diễn biến tích cực hơn nội địa do số tàu bay hoạt động của các hãng bay nội địa sụt giảm mạnh so với 2023

Số lượt hạ cất cánh 2024 giảm so với 2023, đạt 663 nghìn lượt (-6% yoy) kéo theo tổng lượng hành khách qua Cảng hàng không Việt Nam giảm nhẹ đạt 109 triệu lượt khách (-3.5% yoy), trong đó lượng khách quốc tế và nội địa lần lượt ghi nhận 41 triệu khách (+24% yoy) và 68 triệu khách (-15% yoy). Sự sụt giảm mạnh trên thị trường hàng không nội địa đến từ việc các hãng hàng không phải điều chỉnh giảm cung ứng trên các đường bay nội địa do: (1) gần 30 tàu bay của Vietnam Airlines và Vietjet Air đã được nhà sản xuất triệu hồi để đại tu động cơ và (2) quy mô đội bay của Bamboo Airways và Pacific Airlines đã giảm một nửa so với 2023 (giảm 20 chiếc) do tái cơ cấu hoạt động kinh doanh. Tuy nhiên lượng khách quốc tế lại có sự hồi phục đáng kể do: (1) mức nền 2023 vẫn thấp hơn so với trước đại dịch và (2) các hãng hàng không vẫn tiếp tục mua thêm tàu bay mới, mở mới cũng như tăng tần suất các chuyến bay quốc tế.

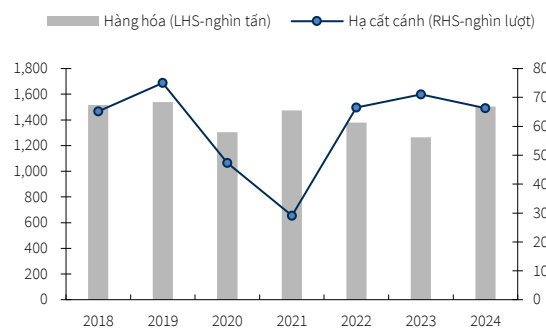
Sản lượng hàng hóa qua cảng hàng không 2024 đạt 1,5 triệu tấn (+19% yoy), tăng trưởng chủ yếu đến từ tăng trưởng của sản lượng hàng quốc tế do hưởng lợi trực tiếp từ sự phục hồi mạnh mẽ của hoạt động xuất nhập khẩu 2024.

Biểu đồ 1. Cơ cấu khách qua Cảng hàng không Việt Nam (triệu lượt)



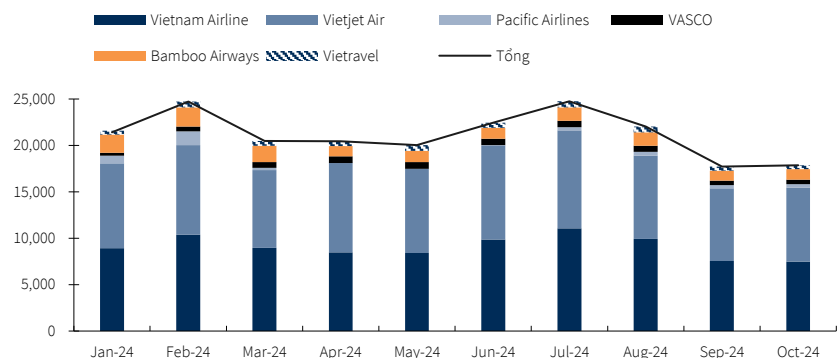
Nguồn: ACV (số liệu 2024 ước tính)

Biểu đồ 2. Sản lượng hàng hóa và số lượt hạ cất cánh tại Cảng hàng không Việt Nam



Nguồn: ACV (số liệu 2024 ước tính)

Biểu đồ 3. Số liệu khai thác chuyến bay theo các hãng hàng không nội địa



Nguồn: ACCV

Tình trạng quá tải đang diễn ra tại nhiều Cảng hàng không chủ chốt

Tình trạng quá tải tại các cảng hàng không lớn ở Việt Nam, đặc biệt là Tân Sơn Nhất và Nội Bài ngày càng trở nên nghiêm trọng trong những năm gần đây. Nguyên nhân chính do lưu lượng hành khách và hàng hóa gia tăng nhanh chóng trong khi các dự án nâng cấp cảng, xây dựng hệ thống giao thông kết nối hiệu quả triển khai chậm. Việc chậm trễ trong nâng cấp, mở rộng hạ tầng cảng hàng không có thể ảnh hưởng tới đà tăng trưởng của ngành hàng không Việt Nam trong ngắn và trung hạn.

Bảng 4. 1 số sân bay đang hoạt động ở mức công suất cao

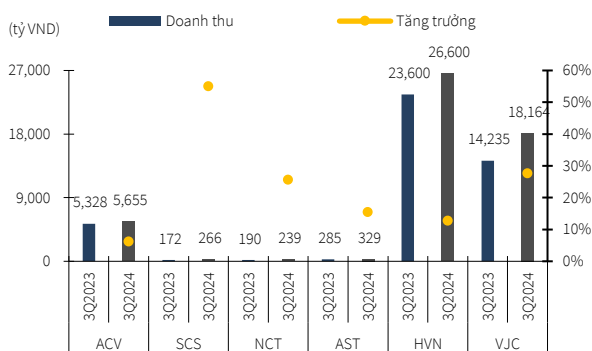
| Sân bay | Tỉnh thành | Công suất thiết kế | Công suất sử dụng |
|--------------|----------------|-------------------------|-----------------------------------------------------|
| Tân Sơn Nhất | TP.Hồ Chí Minh | 28 triệu hành khách/năm | Quá tải, khai thác hơn 41 triệu hành khách/năm. |
| Nội Bài | Hà Nội | 25 triệu hành khách/năm | Tiệm cận công suất. |
| Cam Ranh | Khánh Hòa | 8 triệu hành khách/năm | Khai thác gần đạt công suất. |
| Phú Quốc | Kiên Giang | 4 triệu hành khách/năm | Khai thác vượt công suất, đạt gần 5 triệu lượt/năm. |
| Pleiku | Gia Lai | 1 triệu hành khách/năm | Khai thác ổn định, gần đạt công suất. |

Nguồn: KBSV tổng hợp

Doanh thu các doanh nghiệp dịch vụ và vận tải hàng không đều có diễn biến tích cực

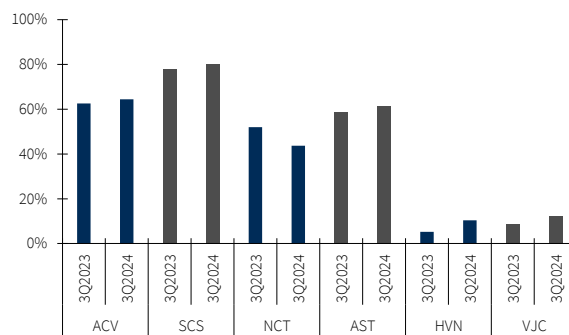
Các doanh nghiệp dịch vụ và vận tải hàng không đều ghi nhận diễn biến KQKD tích cực so với cùng kỳ 2023, hầu hết tất cả các doanh nghiệp trong nhóm ngành đều ghi nhận doanh thu tăng trưởng từ 20 – 50% và mức biên lợi nhuận gộp tăng đáng kể (trừ NCT do cạnh tranh giữa các doanh nghiệp dịch vụ hàng hóa tại Nội Bài khá gay gắt, cũng như tăng tỷ trọng xử lý hàng hóa giá trị thấp) do: (1) sản lượng hàng hóa qua cảng hàng không tăng trưởng mạnh do hoạt động thương mại phục hồi, (2) giá dịch vụ tương đối ổn định, có điều chỉnh tăng nhẹ ở một số loại dịch vụ, (3) lượng khách quốc tế - lượng khách đem lại doanh thu và lợi nhuận/lượt khách cao hơn khách nội địa - tăng nhanh, tỷ trọng khách quốc tế cao hơn giúp cải thiện biên lợi nhuận của doanh nghiệp.

Biểu đồ 5. Tăng trưởng doanh thu các doanh nghiệp dịch vụ và vận tải hàng không



Nguồn: Báo cáo công ty, KBSV

Biểu đồ 6. Biên lợi nhuận gộp các doanh nghiệp dịch vụ và vận tải hàng không



Nguồn: Báo cáo công ty, KBSV

TRIỂN VỌNG NĂM 2025

Động lực tăng trưởng hành khách hàng không trong 2025 đến từ nhóm khách quốc tế

Tăng trưởng về lượng hành khách hàng không dự kiến sẽ đến từ cả nhóm khách nội địa và quốc tế, tuy nhiên nhóm khách quốc tế sẽ có sự phục hồi mạnh hơn. Cụ thể:

- Nhóm khách nội địa sẽ có sự phục hồi nhẹ trong 2025 so với 2024 do một phần tàu bay gửi đi đại tu sẽ bắt đầu quay về hoạt động trở lại, tuy nhiên do vẫn còn tàu bay chưa sửa chữa sẽ tiếp tục được gửi về nhà sản xuất trong 2025, chúng tôi ước tính tốc độ hồi phục trong 2025 tương đối chậm và sẽ tăng tốc bền vững trở lại từ 2026 do: (1) toàn bộ tàu bay dự kiến sẽ hoàn thành sửa chữa động cơ bay và quay về hoạt động bình thường và (2) đà tăng trưởng du lịch hàng không nội địa dài hạn đến từ đặc điểm dân số cao và GDP bình quân đầu người tăng trưởng ổn định qua các năm của Việt Nam.
- Nhóm khách quốc tế kì vọng tiếp tục đà tăng trưởng trong 2025 do chính sách kích thích du lịch của Việt Nam, lượng khách từ châu Âu, Úc, Mỹ đến Việt Nam sẽ tiếp tục tăng mạnh do chính sách đơn giản hóa thủ tục cũng như cấp thị thực điện tử cho khách du lịch có thể nhập cảnh nhiều lần được áp dụng từ cuối 2023.

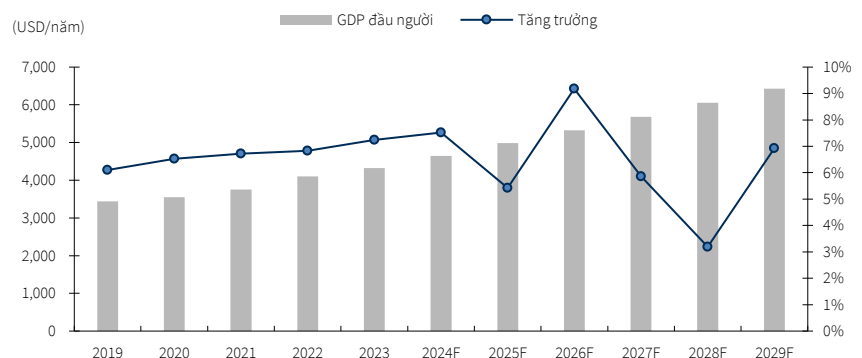
Sản lượng hàng hóa qua cảng hàng không Việt Nam dự kiến tăng 10-15% yoy

Sản lượng hàng hóa hàng không có thể sẽ giảm tốc độ tăng trưởng do mức nền cao của 2024, tuy nhiên chúng tôi đánh giá thông lượng hàng hóa qua cảng hàng không vẫn sẽ đạt mức tăng 10 – 15% so với 2024 do: (1) hoạt động xuất nhập khẩu được đẩy mạnh, đầu tư FDI tăng trưởng tích cực đến từ các hiệp định thương mại tự do và hợp tác song phương Việt Nam kí kết với nhiều quốc gia, đặc biệt trong bối cảnh các doanh nghiệp có xu hướng đẩy mạnh hoạt động thương mại trước khi chính sách thuế của chính phủ ông Trump chính thức được áp dụng và (2) giá cước vận tải biển dự kiến vẫn ở mức cao, thời gian vận tải nhiều tuyến bị kéo dài (xem báo cáo ngành Vận tải biển) góp phần nâng cao sức cạnh tranh của vận tải hàng hóa hàng không so với vận tải đường biển.

Biểu đồ 7. GDP bình quân đầu người Việt Nam

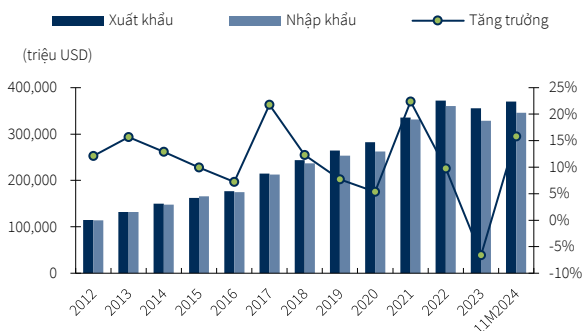
GDP bình quân đầu người của Việt Nam năm 2023 đạt mức tăng trưởng 5.8%, mức tăng trưởng đứng thứ 2 trong khu vực Đông Nam Á chỉ sau Philippines.

Theo IMF, GDP bình quân đầu người của Việt Nam dự báo đạt khoảng 4.65 nghìn USD trong 2024 và tăng hơn 300 USD đạt 4.99 nghìn USD trong năm 2025, tốc độ tăng trưởng CAGR giai đoạn 2024-2030 đạt 6.8%/năm.



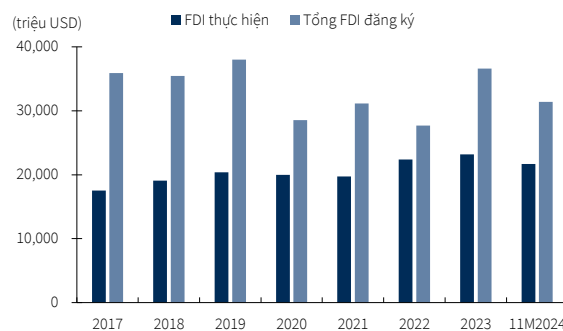
Nguồn: Bloomberg, IMF

Biểu đồ 8. Kim ngạch xuất nhập khẩu Việt Nam



Nguồn: UNCTAD

Biểu đồ 9. FDI đăng kí mới và thực hiện



Nguồn: GSO

Các hãng hàng không nội địa đẩy mạnh mở rộng đội tàu và các tuyến bay mới, tạo động lực tăng trưởng cho toàn ngành

Các hãng hàng không nội địa đang liên tục mở mới đường bay và có kế hoạch bổ sung thêm số lượng máy bay lớn, tăng đáng kể quy mô đội tàu bay so với hiện tại. Trong 2024, Vietnam Airlines và Vietjet Air đã tăng cường mở mới một loạt các đường bay, chủ yếu là các đường bay quốc tế, tăng tần suất các tuyến bay sang Úc, Hàn Quốc, Nhật Bản. Tính đến tháng 10, cả 2 hãng hàng không này đều đã tăng quy mô đội bay thêm 3 máy bay, kế hoạch sẽ tăng thêm khoảng 16 tàu bay đến 2030 (VNA) và nhận thêm 20 máy bay thân rộng A330neo theo hợp đồng đã ký với Airbus (VJC). Ngoài ra, Bamboo Airways cũng mới nhận thêm máy bay mới vào cuối năm nay, kế hoạch sẽ mở rộng lại đội bay về quy mô ban đầu trong giai đoạn 2 năm tới (lên 18 máy bay so với 9 máy bay hiện nay).

Việc các hãng hàng không nội địa tăng cường mở rộng đội tàu và tuyến bay sẽ phần nào bù đắp được sự thiếu hụt tàu bay do thu hồi sửa chữa động cơ trong 2025 cũng như đáp ứng được nhu cầu vận tải tăng cao đến từ nhóm khách quốc tế và vận tải hàng hóa, đồng thời giảm chi phí thuê ngoài cho chính các hãng hàng không. Bên cạnh việc gia tăng công suất góp phần tăng sản lượng nói chung, các tuyến bay quốc tế được mở mới sẽ góp phần thay đổi cơ cấu hành khách và hàng hóa sang hướng tăng tỷ trọng doanh thu quốc tế, tác động tích cực đến KQKD của các doanh nghiệp dịch vụ và vận tải hàng không.

Các dự án nâng cấp và mở rộng Cảng hàng không đang được tập trung đẩy nhanh tiến độ

Theo quyết định số 648/QĐ-TTg về quy hoạch tổng thể phát triển cảng hàng không và hệ thống sân bay giai đoạn 2021 – 2030, tầm nhìn đến năm 2050, Chính phủ đã phê duyệt kế hoạch nâng tổng số sân bay lên 30 sân bay vào 2030 và 33 sân bay vào 2050. Trong bối cảnh nhiều sân bay chủ chốt đang quá tải và hoạt động vượt công suất thiết kế dẫn đến tăng chi phí hoạt động như hiện nay, việc nâng cấp, mở rộng và xây mới các cảng hàng không là cần thiết và gấp rút, bên cạnh việc sẽ nâng cao năng lực khai thác, chất lượng dịch vụ cho các doanh nghiệp dịch vụ hàng không, việc mở rộng CSHT còn tạo điều kiện cho các hãng hàng không có thể tăng số chuyến bay và lượng tàu bay hoạt động, tác động tích cực tới lưu lượng hàng khách và hàng hóa thông qua cảng. Hiện nay 2 dự án lớn nhất đang được thực hiện bao gồm Nhà ga T3 – Cảng HKQT Tân Sơn Nhất và Cảng HKQT Long Thành giai đoạn 1, trong đó Nhà ga T3 Tân Sơn Nhất đang được thi công nhanh hơn kế hoạch 2 tháng, Cảng HKQT Long Thành đang có kế hoạch đẩy nhanh tiến độ đưa vào khai thác từ đầu 2026 thay vì cuối 2026 như trước đây.

Bảng 10. Các dự án trọng điểm triển khai trong giai đoạn từ nay đến 2030

| Dự án | TMDT (tỷ VND) | Công suất hiện tại (triệu khách) | Công suất MR (triệu khách) | Kế hoạch xây dựng | Tiến độ |
|------------------------------|---------------|----------------------------------|----------------------------|-------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Long Thành GD 1 | 109,000 | 0 | 25 | 2023-2026 | Xây dựng từ cuối tháng 10/2023, mới được phê duyệt chủ trương xây dựng đường băng số 2. đang tăng tốc hoàn thành dự án thành phần 1,2,3, kế hoạch đẩy nhanh tiến độ hoàn thành trước 31/12/2025, tuy nhiên đang gặp vướng mắc trong việc đẩy nhanh tiến độ dự án thành phần 3 do thiết bị chủ yếu nhập từ nước ngoài |
| Long Thành GD 2 | 76,600 | 25 | 25 | 2027-2030 | Chưa triển khai |
| Nhà ga T3 Tân Sơn Nhất | 10,990 | 30 | 20 | 2023-2025 | Khởi công vào tháng 12/2022, hiện đã hoàn thành khoảng 80% khối lượng công việc, dự kiến có thể đưa vào khai thác từ tháng 5/2025 |
| MR nhà ga T2 Nội Bài | 4,983 | 25 | 5 | 2023-2025 | Khởi công vào tháng 5/2024 |
| Nhà ga T2 Cát Bi - Hải Phòng | 3,147 | 2 | 5 | 2024-2026 | 11/2024 khởi công dự án nhà ga hàng hóa |
| Nhà ga T2 - Đồng Hới | 1,750 | 0.5 | 2.5 | 2024-2026 | Đã chấp thuận chủ trương đầu tư |

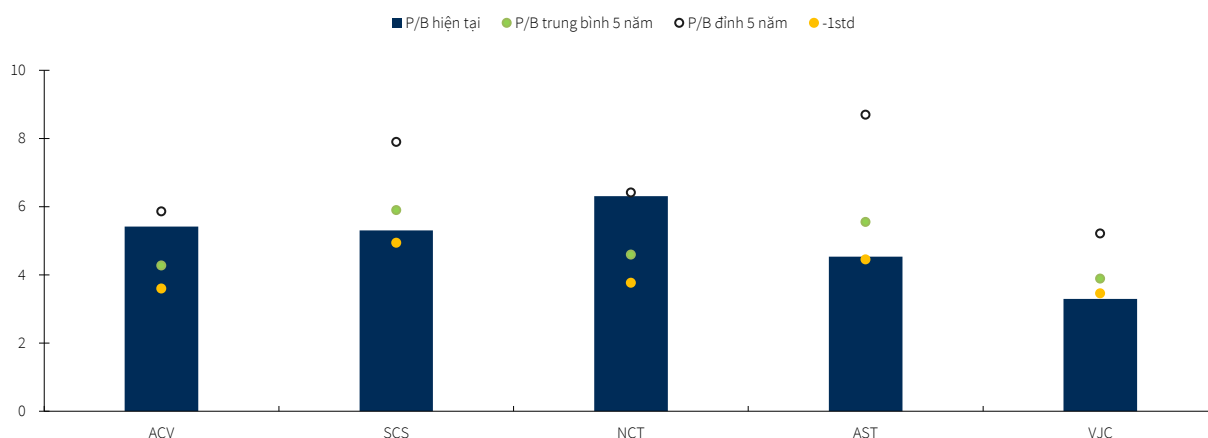
Nguồn: ACV, KBSV tổng hợp

Chúng tôi nhận định tích cực với nhóm cổ phiếu dịch vụ và vận tải hàng không

Nhận định tích cực của chúng tôi với nhóm cổ phiếu dịch vụ và vận tải hàng không đến từ việc 2 yếu tố bao gồm: (1) tiềm năng tăng trưởng bền vững của nhóm khách quốc tế và nội địa, và (2) nhu cầu vận tải hàng khóa tăng do tiềm năng tăng trưởng thương mại quốc tế trong 2025, được đảm bảo bởi việc các hãng hàng không mở rộng quy mô và phạm vi hoạt động, cũng như công suất của hệ thống Cảng hàng không Việt Nam được gia tăng ổn định.

Tăng trưởng về lượt hành khách và hàng hóa đảm bảo tăng trưởng cho KQKD của các doanh nghiệp dịch vụ hàng không như ACV, AST, SCS. KQKD của các hãng vận tải hàng không cũng sẽ cải thiện đáng kể khi 2 hạng mục chiếm tỷ trọng lớn trong cơ cấu chi phí là chi phí thuê ngoài và giá nhiên liệu dự kiến giảm (giá dầu Brent dự kiến sẽ giảm xuống mức 75 USD/thùng trong 2025 do lo ngại dư cung). Nhà đầu tư có thể cân nhắc các mã cổ phiếu có cơ cấu tài chính lành mạnh, câu chuyện tăng trưởng rõ ràng như ACV, SCS, AST, trong đó SCS và AST là 2 mã cổ phiếu đang ở mức giá hấp dẫn so với lịch sử khi P/B hiện đang thấp hơn mức trung bình 5 năm một lần độ lệch chuẩn.

Biểu đồ 11. P/B các cổ phiếu dịch vụ và vận tải hàng không



Nguồn: Bloomberg

CTCP Dịch vụ Hàng hóa Sài Gòn(SCS) Động lực tăng trưởng mạnh từ khách hàng mới

19/09/2024

Chuyên viên phân tích Nguyễn Ngọc Anh
anhntn@kbsec.com.vn
(+84) 24-7303-5333

1H2024, SCS ghi nhận doanh thu 477 tỷ VND (+43% yoy). Biên LNG tăng từ 77% 1H2023 lên 80% 1H2024

1H2024, SCS ghi nhận doanh thu 477 tỷ VND (+43% yoy), hoàn thành 40% doanh thu kế hoạch 2024. KQKD tích cực đến từ tăng trưởng mạnh mẽ của thông lượng hàng hóa qua cảng SCS, đạt 128,730 tấn (+43% yoy) do (1) hoạt động thương mại hồi phục mạnh trên nền thấp 1H2023 và (2) SCS ký được hợp đồng mới với khách hàng lớn từ tháng 2/2024. Biên gộp cải thiện từ 77% 1H2023 lên 80% nhờ tăng tỷ trọng hàng quốc tế từ 70% lên 74%.

Sản lượng hàng SCS nhận ảnh hưởng tích cực từ đà tăng trưởng chung của ngành

Thông lượng hàng qua cảng SCS nói riêng và các doanh nghiệp dịch vụ hàng hóa hàng không nói chung sẽ nhận tác động tích cực từ: (1) đà tăng trưởng ổn định của kim ngạch XNK Việt Nam và (2) xu hướng chuyển dịch sang vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không khi cước vận tải biển ở mức cao kéo dài.

Qatar Airways đóng góp tích cực vào KQKD của SCS trong những năm tới

SCS đã giành được hợp đồng cung cấp dịch vụ cho Qatar Airways từ tháng 2/2024, nâng thị phần của SCS tại nhà ga hàng hóa sân bay Tân Sơn Nhất lên 49%. Qatar Airways dự kiến sẽ đóng góp khoảng 40,000 tấn/năm vào thông lượng hàng qua SCS, đẩy mạnh tăng trưởng doanh thu và lợi nhuận của SCS từ năm nay.

Dự án nhà ga T3 Tân Sơn Nhất hứa hẹn tiềm năng tăng trưởng dài hạn cho SCS

Nhà ga hành khách T3 Cảng HKQT Tân Sơn Nhất dự kiến đưa vào khai thác từ giữa 2025, sau khi hoàn thiện sẽ tăng 60% công suất khai thác cho sân bay Tân Sơn Nhất, kì vọng sẽ thúc đẩy thông lượng hàng hóa qua SCS cũng như tối ưu hóa chi phí cho doanh nghiệp trong quy trình xử lý hàng.

Khuyến nghị MUA, giá mục tiêu 97,400 VND/cổ phiếu

Dựa trên kết quả định giá, chúng tôi đưa ra khuyến nghị MUA với cổ phiếu SCS, mức giá mục tiêu 97,400 VND/cổ phiếu.

MUA duy trì

| | |
|---------------------------|-------------------|
| Giá mục tiêu | VND 97,400 |
| Tăng/giảm (%) | 19.1% |
| Giá hiện tại (18/09/2024) | VND 81,800 |
| Giá mục tiêu đồng thuận | VND 101,400 |
| Vốn hóa thị trường | 7.8/0.3 |
| (nghìn tỷ VND/ tỷ USD) | |

Dữ liệu giao dịch

| | |
|------------------------------------|-----------------------|
| Tỷ lệ CP tự do chuyển nhượng | 38.2% |
| GTGD TB 3 tháng (tỷ VND/triệu USD) | 12.9/0.5 |
| Sở hữu nước ngoài (%) | 26% |
| Cổ đông lớn | CTCP Gemadept (33.6%) |

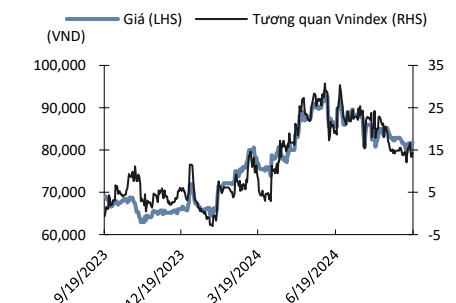
Biến động giá cổ phiếu

| | | | | |
|-----------|------|------|-----|------|
| (%) | 1M | 3M | 6M | 12M |
| Tuyệt đối | -4.0 | -4.9 | 6.5 | 18.6 |
| Tương đối | -4.3 | -3.7 | 4.7 | 14.1 |

Dự phóng KQKD & định giá

| FY-end | 2022 | 2023 | 2024F | 2025F |
|--------------------------------------|-------|-------|-------|-------|
| Doanh số thuần (tỷ VND) | 851 | 705 | 1,068 | 1,193 |
| Lãi/(lỗ) từ HĐKD (tỷ VND) | 699 | 571 | 861 | 984 |
| Lợi nhuận của CĐ công ty mẹ (tỷ VND) | 646 | 498 | 729 | 834 |
| EPS (VND) | 6,505 | 4,638 | 7,142 | 8,166 |
| Tăng trưởng EPS (%) | -38% | -29% | 54% | 14% |
| P/E (x) | 13 | 18 | 11 | 10 |
| P/B (x) | 6 | 6 | 5 | 4 |
| ROE (%) | 45% | 37% | 47% | 44% |
| Tỷ suất cổ tức (%) | 5% | 4% | 6% | 6% |

Nguồn: Fiinpro, KBSV



Nguồn: Bloomberg, KBSV

KHOI PHAN TICH CONG TY CHUNG KHOAN KB VIET NAM

Khối phân tích

research@kbsec.com.vn

Nguyễn Xuân Bình – Giám đốc phân tích

binhnx@kbsec.com.vn

Tài chính

Nguyễn Anh Tùng – Trưởng nhóm

tungna@kbsec.com.vn

Phạm Phương Linh – Chuyên viên phân tích

linhpp@kbsec.com.vn

Hàng tiêu dùng

Nguyễn Đức Quân – Chuyên viên phân tích

quannnd@kbsec.com.vn

Nguyễn Hoàng Duy Anh – Chuyên viên phân tích

anhnhd@kbsec.com.vn

Bất động sản

Phạm Hoàng Bảo Nga – Trưởng nhóm

ngaphb@kbsec.com.vn

Nguyễn Thị Trang – Chuyên viên phân tích

trangnt6@kbsec.com.vn

Công nghiệp & Vật liệu

Nguyễn Thị Ngọc Anh – Chuyên viên phân tích

anhntn@kbsec.com.vn

Nguyễn Dương Nguyên – Chuyên viên phân tích

nguyennd1@kbsec.com.vn

Vĩ mô & Chiến lược

Trần Đức Anh – Giám đốc vĩ mô & chiến lược

anhhd@kbsec.com.vn

Nghiêm Sỹ Tiến – Chuyên viên phân tích

tienss@kbsec.com.vn

Nguyễn Đình Thuận – Chuyên viên phân tích

thuannd@kbsec.com.vn

Năng lượng, Tiện ích & Công nghệ

Phạm Minh Hiếu – Chuyên viên phân tích

hieupm@kbsec.com.vn

Nguyễn Việt Anh – Chuyên viên phân tích

anhnv3@kbsec.com.vn

Bộ phận Hỗ trợ

Nguyễn Cẩm Thơ – Chuyên viên hỗ trợ

thonc@kbsec.com.vn

Nguyễn Thị Hương – Chuyên viên hỗ trợ

huongnt3@kbsec.com.vn

CTCP CHỨNG KHOÁN KB VIỆT NAM (KBSV)

Trụ sở chính:

Địa chỉ: Tầng 16&17, Tháp 2, Tòa nhà Capital Place, số 29 Liễu Giai, Ba Đình, Hà Nội
Điện thoại: (+84) 24 7303 5333 - Fax: (+84) 24 3776 5928

Chi nhánh Hà Nội:

Địa chỉ: Tầng 1, Tòa nhà VP, số 5 Điện Biên Phủ, Quận Ba Đình, Hà Nội
Điện thoại: (+84) 24 7305 3335 - Fax: (+84) 24 3822 3131

Chi nhánh Hồ Chí Minh:

Địa chỉ: Tầng 2, TNR Tower Nguyễn Công Trứ, 180-192 Nguyễn Trứ, Q1, TP Hồ Chí Minh
Điện thoại: (+84) 28 7303 5333 - Fax: (+84) 28 3914 1969

Chi nhánh Sài Gòn:

Địa chỉ: Tầng 1, Saigon Trade Center, 37 Tôn Đức Thắng, Phường Bến Nghé, Q1, Hồ Chí Minh
Điện thoại: (+84) 28 7306 3338 - Fax: (+84) 28 3910 1611

LIÊN HỆ

Trung Tâm Khách hàng Tổ chức: (+84) 28 7303 5333 – Ext: 2656
Trung Tâm Khách hàng Cá nhân: (+84) 24 7303 5333 – Ext: 2276
Email: ccc@kbsec.com.vn
Website: www.kbsec.com.vn

Hệ thống khuyến nghị

Hệ thống khuyến nghị đầu tư cổ phiếu

(dựa trên kỳ vọng tăng giá tuyệt đối trong 6 tháng tới)

| Mua: | Trung lập: | Bán: |
|-------------------|---------------------------|--------------------|
| +15% hoặc cao hơn | trong khoảng +15% và -15% | -15% hoặc thấp hơn |

Hệ thống khuyến nghị đầu tư ngành

(dựa trên kỳ vọng tăng giá tuyệt đối trong 6 tháng tới)

| Khả quan: | Trung lập: | Kém khả quan: |
|--------------------------|--------------------|--------------------|
| Vượt trội hơn thị trường | Phù hợp thị trường | Kém hơn thị trường |

Ý kiến trong báo cáo này phản ánh đánh giá chuyên môn của (các) chuyên viên phân tích kể từ ngày phát hành và dựa trên thông tin, dữ liệu thu được từ các nguồn mà KBSV cho là đáng tin cậy. KBSV không tuyên bố rằng thông tin, dữ liệu là chính xác hoặc đầy đủ và các quan điểm được trình bày trong báo cáo này có thể được thay đổi mà không cần báo trước. Khách hàng nên độc lập cân nhắc hoàn cảnh, mục tiêu cụ thể của riêng mình và tự chịu trách nhiệm về các quyết định đầu tư của mình. Chúng tôi sẽ không có trách nhiệm đối với các khoản đầu tư hoặc kết quả của chúng. Những tài liệu này là bản quyền của KBSV và không được sao chép, phân phối lại hoặc sửa đổi mà không có sự đồng ý trước bằng văn bản của KBSV. Nhận xét và quan điểm trong báo cáo này có tính chất chung, chỉ nhằm mục đích tham khảo và không được phép sử dụng cho bất kỳ mục đích nào khác.