

Tháng 8/2024: Sản lượng hàng hóa qua các cảng biển tăng mạnh nhờ tăng trưởng thương mại tốt

Chê Thị Mai Trang

Trưởng phòng, Ngành Công Nghiệp
trang.ctmai@hsc.com.vn
+84 24 3933 4693 Ext. 4848

Võ Thị Ngọc Hân, CFA

Giám Đốc Cấp Cao, Ngành Công Nghiệp
han.vtn@hsc.com.vn
+84 28 3823 3299 Ext. 314

- Giá trị thương mại của Việt Nam tiếp tục tăng mạnh 15,2% so với cùng kỳ, đạt 71,5 tỷ USD trong tháng 8. Điều này đã giúp sản lượng hàng hóa qua các cảng container trọng điểm của Việt Nam tăng mạnh, đạt 1,97 triệu TEU trong tháng 8, tăng 16,7% so với cùng kỳ.
- Ngoài tăng trưởng thương mại tốt, tình trạng tắc nghẽn cảng trong khu vực cũng đã thúc đẩy sản lượng hàng hóa qua các cảng biển của Việt Nam, đặc biệt là trung tâm container Cái Mép Thị Vải (CMTV). Trong tháng 8/2024, khu vực này đạt kỷ lục sản lượng hàng hóa theo tháng với 627.926 TEU (tăng 35,7% so với cùng kỳ).
- GMD là đơn vị hưởng lợi chính từ tình trạng tắc nghẽn này nhờ vị trí thuận lợi của cảng Gemalink (GIL, GMD sở hữu 65% cổ phần) tại CMTV. HSC hiện khuyến nghị Mua vào đối với GMD với giá mục tiêu 93.900đ (tiềm năng tăng giá 20%).

Ngành cảng biển Việt Nam ghi nhận tăng trưởng sản lượng mạnh mẽ

Sản lượng hàng hóa qua các cảng container chính của Việt Nam trong tháng 8/2024 đạt 1,97 triệu TEU (tăng 16,7% so với cùng kỳ và 2,1% so với tháng trước). Tính chung 8 tháng đầu năm 2024, các cảng chính của Việt Nam đã tiếp nhận xử lý 14,4 triệu TEU hàng hóa (tăng 20% so với cùng kỳ).

Tất cả các cảng lớn đều ghi nhận sản lượng cao hơn so với cùng kỳ, nhờ nhu cầu phục hồi khi các thị trường xuất khẩu chính tiến hành tích trữ sau giai đoạn giải phóng hàng tồn kho. Ngoài ra, tình trạng tắc nghẽn cảng toàn cầu tại Singapore từ cuối tháng 5 cũng dẫn đến việc nhiều hàng hóa trung chuyển chuyển hướng đến Việt Nam.

Khu vực CMTV hưởng lợi nhiều nhất từ tình trạng tắc nghẽn cảng khu vực

Trong tháng 8/2024, tất cả các cảng trong khu vực CMTV đã tiếp nhận xử lý 627.926 TEU hàng hóa (tăng 35,7% so với cùng kỳ và 6% so với tháng trước). Tính chung 8 tháng đầu năm 2024, tổng sản lượng hàng hóa qua các cảng này đạt 4,2 triệu TEU (tăng 36% so với cùng kỳ). Sự tăng trưởng ấn tượng về sản lượng này nhờ nhu cầu tăng lên từ các thị trường Mỹ và EU, đóng góp khoảng 90% sản lượng container tại khu vực này. Ngoài ra, khu vực CMTV cũng nhận thêm nhiều tàu trung chuyển từ Singapore, nơi đang gặp tình trạng tắc nghẽn cảng nghiêm trọng.

Do tình trạng tắc nghẽn đã giảm bớt từ tháng 8/2024, sản lượng hàng hóa qua khu vực CMTV có khả năng sẽ giảm so với tháng trước trong tháng 9/2024. Tuy nhiên, các hãng vận tải có khả năng sẽ tiếp tục chuyển hướng một phần hàng hóa trung chuyển qua Việt Nam để giảm sự phụ thuộc vào Singapore. Do đó, sản lượng hàng hóa qua CMTV sẽ tiếp tục tăng trong thời gian tới, ngay cả khi tình trạng tắc nghẽn tại Singapore kết thúc.

Luồng Kênh Hà Nam hoàn thành nạo vét vào cuối tháng 7

Luồng Kênh Hà Nam tại Hải Phòng đã hoàn thành việc nạo vét vào cuối tháng 7, giúp GMD có thể tiếp nhận tàu có trọng tải lên tới 48.000 DWT, đây là kích thước tàu lớn nhất có thể cập cảng sông tại Hải Phòng. Nhờ lợi thế này, trong tháng 8, GMD đã tiếp nhận hai tuyến dịch vụ mới tại cảng Nam Đình Vũ (NDV, không niêm yết, GMD sở hữu 60% cổ phần). Trong tháng 8, sản lượng hàng hóa qua cảng NDV đạt 119.410 TEU, tăng 24% so với cùng kỳ và 19% so với tháng trước.

Duy trì khuyến nghị Mua vào đối với GMD

HSC duy trì khuyến nghị Mua vào và giữ nguyên giá mục tiêu là 93.900đ (tiềm năng tăng giá 20,1%). Chúng tôi ưa thích GMD nhờ triển vọng lợi nhuận mạnh mẽ, với các dự án đầu tư lớn nằm ở vị trí chiến lược và lý tưởng tại các trung tâm container trọng điểm của Việt Nam, BLĐ có tầm nhìn chiến lược và tình hình tài chính lành mạnh.

Bản gốc bằng tiếng Anh của báo cáo này được phát hành vào ngày 20/9.

Mã CK	Giá	Khuyến nghị		Giá mục tiêu (đồng)		Tiềm năng	P/E (lần)		EV/EBITDA (lần)		L.Suất cổ tức (%)	
	(đồng)	Mới	Cũ	Mới	Th.đổi (%)	tăng/giảm (%)	2024F	2025F	2024F	2025F	2024F	2025F
GMD	78,200	Mua vào	-	93,900	-	20.1	17.1	16.8	14.2	13.4	2.77	3.41

Giá cổ phiếu tại ngày 19/9/2024.
Nguồn: Công ty, FactSet, HSC

Ngành Cảng biển: Sản lượng hàng hóa tăng mạnh nhờ nhu cầu phục hồi

Ngành cảng biển tiếp tục ghi nhận sản lượng tăng trưởng vững chắc trong tháng 8/2024 nhờ nhu cầu phục hồi mạnh mẽ và hưởng lợi từ tình trạng tắc nghẽn cảng trong khu vực. Mặc dù tình trạng tắc nghẽn đã giảm bớt, HSC vẫn kỳ vọng các cảng trong khu vực CMTV sẽ tiếp tục nhận được tàu trung chuyển khi các hãng vận tải tìm cách phân tán rủi ro, tránh phụ thuộc vào cảng Singapore. GMD vẫn là cổ phiếu ưa thích của chúng tôi nhờ triển vọng lợi nhuận mạnh mẽ và vị trí dẫn đầu trong ngành cảng biển và logistic.

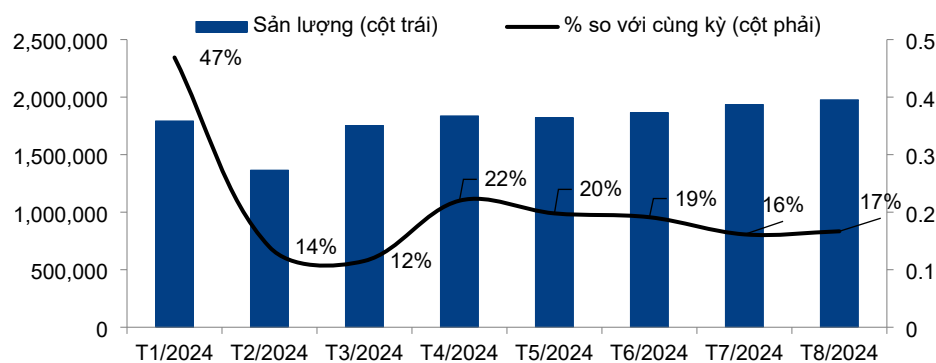
Tháng 8/2024: Sản lượng container qua các cảng Việt Nam tăng 16,7% so với cùng kỳ

Theo Hiệp hội Cảng biển Việt Nam (VPA), tổng sản lượng hàng hóa qua các cảng thành viên trong tháng 8/2024 (đóng góp khoảng 75% tổng sản lượng hàng hóa của Việt Nam) đạt 1,8 triệu TEU, bao gồm cả sản lượng container được vận chuyển bằng các sà lan của GIL. Sau khi loại trừ sản lượng container vận chuyển bằng sà lan, HSC ước tính tổng sản lượng container của tất cả các cảng thành viên của VPA tăng 16,7% so với cùng kỳ trong tháng 8/2024, đạt 1,97 triệu TEU (tăng 2,1% so với tháng trước). Sự tăng trưởng này được thúc đẩy nhờ hoạt động thương mại của Việt Nam cải thiện đáng kể, tăng 15,2% so với cùng kỳ trong tháng 8, nhờ giá trị xuất khẩu và nhập khẩu tăng lần lượt 15,4% và 15,1% so với cùng kỳ.

Do đó, trong 8 tháng đầu năm 2024, tổng sản lượng container qua các cảng chính của Việt Nam đạt 14,4 triệu TEU (tăng 20% so với cùng kỳ). Mức tăng 17% so với cùng kỳ trong tổng giá trị thương mại của Việt Nam trong 8 tháng đầu năm 2024 đã hỗ trợ cho sự cải thiện mạnh mẽ về sản lượng hàng hóa, trong khi tình trạng tắc nghẽn tại Singapore cũng là một yếu tố hỗ trợ thêm.

Biểu đồ 1: Sản lượng hàng hóa qua các cảng container trọng điểm, Việt Nam

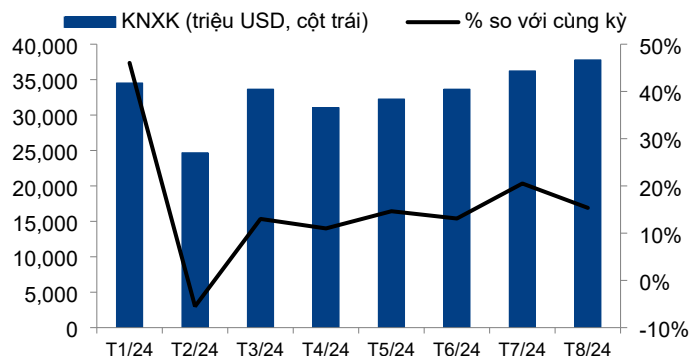
Sản lượng container tăng 17% so với cùng kỳ trong tháng 8/2024 & tăng 36% so với cùng kỳ trong 8 tháng đầu năm



Nguồn: Hiệp hội Cảng biển Việt Nam, HSC

Biểu đồ 2: KNXK của Việt Nam

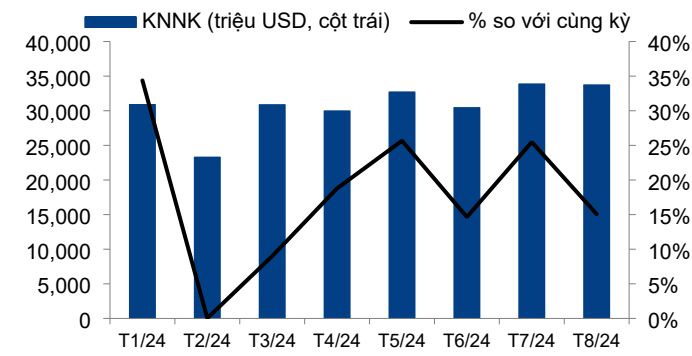
KNXK trong tháng 8 tăng 15,4% so với cùng kỳ...



Nguồn: Tổng Cục Hải Quan Việt Nam

Biểu đồ 3: KNNK của Việt Nam

...trong khi KNNK tăng 15,1% so với cùng kỳ



Nguồn: Tổng Cục Hải Quan Việt Nam

Tắc nghẽn cảng khu vực hỗ trợ sản lượng hàng hóa qua các cảng biển trong tháng 8/2024

Ngoài sự phục hồi của nhu cầu, tình trạng tắc nghẽn cảng toàn cầu cũng đã thúc đẩy sản lượng container của Việt Nam tăng trong tháng 8/2024, khi nhiều hãng vận tải biển chuyển hướng tàu đến các cảng nước sâu của Việt Nam để tránh giai đoạn tắc nghẽn.

Lưu ý, tình trạng tắc nghẽn đã xuất hiện tại Singapore từ tháng 5/2024. Nguyên nhân chủ yếu là do cuộc khủng hoảng ở Biển Đỏ dẫn đến việc chuyển hướng tàu và lịch trình không ổn định của các tàu quay trở lại châu Á. Bên cạnh đó, việc Mỹ tăng thuế đối với 18 tỷ USD hàng hóa Trung Quốc, bao gồm xe điện, thép và pin, đã gây ra sự bùng nổ trong vận tải biển. Các nhà xuất khẩu Trung Quốc đã gấp rút vận chuyển sản phẩm trước ngày bắt đầu tăng thuế (ngày 1/8/2024), làm gia tăng tình trạng tắc nghẽn tại các cảng trung chuyển chính như Singapore. Từ Singapore, tình trạng tắc nghẽn lan sang các cảng khu vực khi các hãng vận tải biển chuyển hướng tàu đến các cảng khác để tránh thời gian chờ đợi lâu tại Singapore.

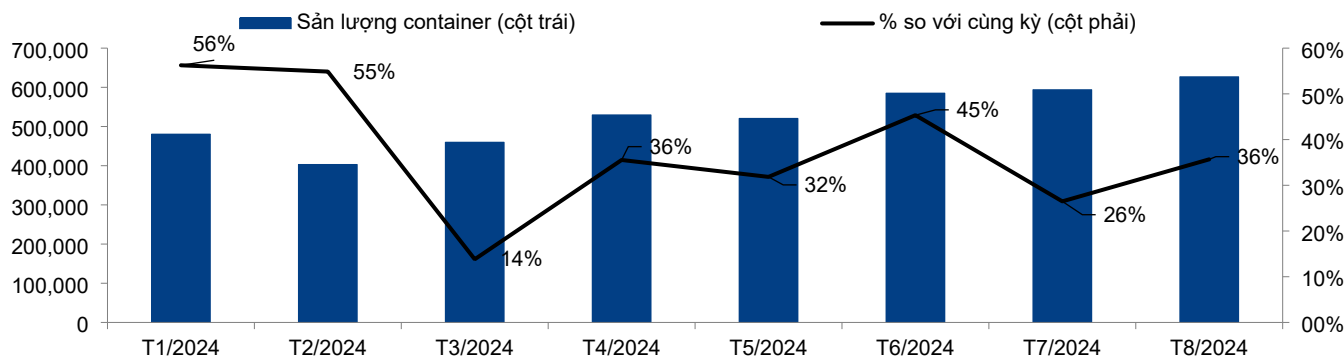
Khu vực CMTV hưởng lợi nhiều nhất từ tình trạng tắc nghẽn cảng khu vực

Khu vực CMTV là nơi hưởng lợi lớn nhất ở Việt Nam từ tình trạng tắc nghẽn cảng khu vực do có thể tiếp nhận tàu trung chuyển nhờ độ sâu luồng nước lớn nhất trong số các trung tâm container chính của Việt Nam. Trong tháng 8/2024, tất cả các cảng trong khu vực CMTV đã tiếp nhận xử lý 626.936 TEU hàng hóa (tăng 36% so với cùng kỳ và 6% so với tháng trước). Trong 8 tháng đầu năm 2024, khu vực này đã tiếp nhận xử lý 4,2 triệu TEU hàng hóa, tăng 36% so với cùng kỳ và vượt trội so với mức tăng 20% của toàn ngành.

Bên cạnh lợi ích từ việc gia tăng hàng hóa trung chuyển, KQKD ấn tượng của khu vực CMTV còn được thúc đẩy bởi xu hướng tăng kích thước tàu để tiết kiệm chi phí vận chuyển. Theo đó, khu vực CMTV đã đón nhận nhiều tuyến dịch vụ mới trong ba năm qua khi các hãng tàu tiếp tục tăng kích thước tàu. Theo Cục Hàng hải Việt Nam, từ năm 2022 đến nay, các cảng tại CMTV đã tiếp nhận 17 tàu dịch vụ hàng tuần mới, nâng tổng số tuyến dịch vụ lên 52 tuyến mỗi tuần. HSC kỳ vọng khu vực này sẽ tiếp tục thu hút thêm nhiều tuyến dịch vụ trong thời gian tới nhờ vị trí thuận lợi, độ sâu luồng nước, triển vọng xuất nhập khẩu mạnh mẽ của Việt Nam và khả năng tiếp nhận tàu trung chuyển.

Biểu đồ 4: Sản lượng container, khu vực cảng Cái Mép Thị Vải

Sản lượng container qua cảng Cái Mép Thị Vải tăng 36% so với cùng kỳ trong 8 tháng đầu năm 2024 nhờ nhu cầu hồi phục & tình trạng tắc nghẽn tại các cảng trong khu vực



Nguồn: VPA, HSC

Cập nhật sản lượng hàng hóa qua cảng GIL 8 tháng đầu năm 2024

Trong tháng 8, sản lượng hàng hóa qua cảng GIL đạt 156.000 TEU, tăng 74% so với cùng kỳ. Mức tăng trưởng sản lượng mạnh so với cùng kỳ được thúc đẩy nhờ nhu cầu phục hồi, ba tuyến dịch vụ mới tiếp nhận từ Q4/2023 và sản lượng hàng hóa trung chuyển tăng lên do tình trạng tắc nghẽn cảng trong khu vực. Tính chung 8 tháng đầu năm 2024, cảng GIL đã tiếp nhận xử lý 1,15 triệu TEU hàng hóa, tăng gấp đôi so với cùng kỳ, và GIL hoạt động ở mức 115% công suất thiết kế (1,5 triệu TEU/năm) trong 8 tháng đầu năm 2024.

So với tháng trước, sản lượng hàng hóa qua cảng GIL trong tháng 8 giảm 16% do sản lượng hàng hóa trung chuyển giảm khi tình trạng tắc nghẽn giảm bớt. HSC dự báo sản lượng hàng hóa trong tháng 9/2024 sẽ tiếp tục giảm so với tháng trước do số lượng tàu trung chuyển giảm xuống. Tuy nhiên, một số tàu chuyển tải đường như sẽ vẫn tiếp tục cập cảng GIL cả sau khi tình trạng tắc nghẽn kết thúc, vì các hãng vận tải biển đang tìm cách giảm sự phụ thuộc vào các cảng ở Singapore.

GIL giai đoạn 2A sẽ khởi công xây dựng vào cuối năm 2024

Do giai đoạn 1 đã hoạt động vượt công suất thiết kế, GMD đang nộp hồ sơ xin giấy phép xây dựng giai đoạn 2A và dự kiến sẽ nhận được phê duyệt trong Q4/2024 để bắt đầu xây dựng từ cuối năm 2024, với kế hoạch đưa vào vận hành từ nửa đầu năm 2026. Công suất thiết kế của giai đoạn này là 600.000 TEU và chi phí đầu tư là 120 triệu USD. Dự án sẽ được tài trợ bằng vốn vay (65%) và vốn tự có (35%).

Luồng Kênh Hà Nam hoàn thành nạo vét vào cuối tháng 7

Việc nạo vét luồng Kênh Hà Nam đã hoàn tất, nâng độ sâu luồng nước từ -7,0m lên -8,5m. Theo đó, cảng Nam Đình Vũ (NĐV, không niêm yết, GMD sở hữu 60% cổ phần) hiện có thể tiếp nhận tàu có trọng tải lên tới 48.000 DWT tại khu vực Hải Phòng. Đây là một lợi thế lớn của cảng NĐV vì các cảng sông khác ở khu vực Hải Phòng chỉ có thể tiếp nhận tàu có trọng tải lớn nhất lên tới 40.000 DWT. Với xu hướng các hãng vận tải biển tăng kích thước tàu để tiết kiệm chi phí vận chuyển, các hãng tàu sẽ ưu tiên chọn cảng NĐV để mở các tuyến dịch vụ mới.

Cảng NĐV tiếp nhận hai tuyến dịch vụ mới nhờ luồng Kênh Hà Nam

Trong tháng 8/2024, NĐV đã tiếp nhận hai tuyến dịch vụ mới nhờ luồng Kênh Hà Nam. Đầu tiên, vào ngày 17/8/2024, hãng tàu SITC (SITC International Holdings Company) đã mở dịch vụ mới với tuyến Hải Phòng – Chu Lai – Đà Nẵng – Xà Khẩu – Đại Liên – Incheon – Thanh Đảo – Thượng Hải. Đây là tuyến dịch vụ đầu tiên SITC mở tại cảng NĐV. Tiếp đó, vào ngày 20/08/2024, hãng tàu COSCO đã mở một tuyến dịch vụ mới tại cảng NĐV với tuyến Khâm Châu – Hải Phòng – Singapore – Bãi biển Tiểu Thiển. Ngoài ra, theo GMD, cảng NĐV sẽ tiếp nhận thêm một tuyến dịch vụ nữa trong thời gian tới nhờ luồng Kênh Hà Nam.

Sản lượng hàng hóa qua cảng NĐV trong tháng 8/2024 đạt mức kỷ lục

Theo thống kê của Hiệp hội Cảng biển Việt Nam, nhờ các tuyến dịch vụ mới như đã đề cập, sản lượng hàng hóa qua cảng NĐV trong tháng 8/2024 đạt 119.410 TEU, tăng 24% so với cùng kỳ và 19% so với tháng trước, đây là mức cao kỷ lục đối với cảng này.

Theo đó, tính chung 8 tháng đầu năm 2024, sản lượng hàng hóa qua các cảng của GMD tại miền Bắc đạt 800.777 TEU, tăng 15% so với cùng kỳ. Cảng NĐV đã hoạt động hết 100% công suất thiết kế trong 8 tháng đầu năm 2024, do đó GMD cần triển khai nhanh giai đoạn 3 để tăng công suất.

Cập nhật tác động của bão Yagi

Trong tháng 9, bão Yagi đã ảnh hưởng đáng kể đến khu vực phía Bắc Việt Nam, nhưng cảng NĐV đã thực hiện các biện pháp và kế hoạch ứng phó kịp thời. Theo đó, tất cả nhân viên đều an toàn và các phương tiện thiết bị chủ chốt (STS, RTG, Gate, v.v.) không bị ảnh hưởng đáng kể. Tất cả các container hàng tại bãi container đều an toàn, và các container lạnh vẫn được kết nối điện từ máy phát trong suốt cơn bão. Chỉ một số ít container rỗng bị hư hỏng và cần được sửa chữa hoặc thay thế. Cảng đã tạm dừng tiếp nhận tàu trong hai ngày, nhưng đã trở lại hoạt động bình thường vào ngày 9/9.

Cảng NĐV giai đoạn 3 dự kiến khởi công xây dựng vào tháng 10/2024

Giai đoạn 3 của cảng NĐV dự kiến sẽ bắt đầu vào tháng 10/2024. Công suất thiết kế là 800.000 TEU/năm và 30.000 tấn hàng rời. Chi phí đầu tư ước tính 2.800 tỷ đồng, được tài trợ bằng vốn vay (68%) và vốn tự có (32%). Cảng NĐV giai đoạn 3 sẽ có ba bến cảng và thời gian xây dựng dự kiến là 12 tháng. Tuy nhiên, mỗi bến cảng sẽ được đưa vào hoạt động lần lượt để tăng công suất dần dần. Sau khi tất cả các bến cảng đi vào hoạt động, tổng công suất thiết kế của NĐV sẽ đạt 2,0 triệu TEU/năm, so với 1,2 triệu TEU/năm hiện tại. Tuy nhiên, nhờ luồng nước Kênh Hà Nam giúp tàu có thể chờ thêm hàng hóa do độ sâu luồng nước cao hơn, công suất tối đa của NĐV (bao gồm cả ba giai đoạn) sẽ đạt từ 2,3 đến 2,5 triệu TEU/năm.

Duy trì khuyến nghị Mua vào đối với GMD

HSC duy trì khuyến nghị Mua vào và giữ nguyên giá mục tiêu 93.900đ (tiềm năng tăng giá 20,1%). Chúng tôi cũng giữ nguyên dự báo cho năm 2024 với LNTT từ HĐKD cốt lõi đạt 1,76 nghìn tỷ đồng (tăng trưởng 35%). Theo đó, LNTT từ HĐKD cốt lõi trong nửa cuối năm 2024 đạt 875 tỷ đồng (tăng 34% so với cùng kỳ, đi ngang so với nửa đầu năm).

Cho năm 2025 và 2026, HSC dự báo LNTT từ HĐKD cốt lõi tăng trưởng lần lượt 22% và 11%, đạt lần lượt 2,1 nghìn tỷ đồng và 2,4 nghìn tỷ đồng. Động lực chính thúc đẩy lợi nhuận sẽ là cảng NĐV giai đoạn 3 và cảng GIL giai đoạn 2A, dự kiến bắt đầu hoạt động từ năm 2025 và nửa đầu năm 2026.

HSC ưa thích GMD nhờ vị thế dẫn đầu trong ngành cảng biển và logistic, vị trí chiến lược của các cảng chính, triển vọng dài hạn tốt từ các dự án đầu tư mới và BLĐ có tầm nhìn chiến lược. GMD đang giao dịch với P/E trượt dự phóng 1 năm là 18,2 lần, thấp hơn bình quân từ tháng 1/2019 ở mức 18,4 lần nhưng HSC tin rằng GMD xứng đáng được định giá lại ở mặt bằng cao hơn nhờ triển vọng khả quan.

Tuyên bố miễn trách

Bản quyền thuộc về CTCP Chứng khoán Thành phố Hồ Chí Minh (HSC) 2021.

Báo cáo này được HSC hoặc một trong các chi nhánh viết và phát hành để phân phối tại Việt Nam và nước ngoài; phục vụ cho các nhà đầu tư tổ chức chuyên nghiệp là khách hàng của HSC và đồng ý nhận các sản phẩm nghiên cứu phân tích dành cho khách hàng tổ chức của HSC. Nếu quý độc giả không thuộc đối tượng nhà đầu tư nói trên, báo cáo này sẽ không nhằm phục vụ quý độc giả và quý độc giả không nên đọc hoặc dựa vào nội dung báo cáo này.

Báo cáo nghiên cứu này được viết với mục tiêu duy nhất là cung cấp những thông tin khái quát đến nhà đầu tư tổ chức. Báo cáo này không nhằm tới những mục tiêu đầu tư cụ thể, tình trạng tài chính cụ thể hay nhu cầu cụ thể của bất kỳ người nào nhận được hoặc đọc báo cáo này. Nhà đầu tư phải có quyết định của riêng mình dựa trên tình hình tài chính và mục tiêu đầu tư cụ thể của mình. Các thông tin cũng như ý kiến trong báo cáo không mang tính chất mời chào mua hay bán bất cứ chứng khoán, quyền chọn, hợp đồng tương lai hay công cụ phái sinh nào tại bất kỳ lãnh thổ có quyền tài phán nào. Đồng thời, các thông tin cũng như ý kiến trong báo cáo cũng không nhằm mục đích quảng cáo cho bất cứ công cụ tài chính nào.

Ý kiến, dự báo và ước tính chỉ thể hiện quan điểm của người viết tại thời điểm phát hành, không được xem là quan điểm của HSC và có thể thay đổi mà không cần thông báo. HSC có thể đưa ra khuyến nghị hoặc nhận định khác đối với các đối tượng nhà đầu tư không đồng ý với nội dung của báo cáo này. HSC không có nghĩa vụ phải cập nhật, sửa đổi báo cáo này dưới mọi hình thức cũng như thông báo với người đọc trong trường hợp các quan điểm, dự báo và ước tính trong báo cáo này thay đổi hoặc trở nên không chính xác. Thông tin trong báo cáo này được thu thập từ nhiều nguồn khác nhau và chúng tôi không đảm bảo về sự hoàn chỉnh cũng như độ chính xác của thông tin.

HSC có thể sử dụng các nghiên cứu trong báo cáo này cho hoạt động mua bán chứng khoán tự doanh hoặc mua bán chứng khoán cho các quỹ mà HSC đang quản lý. HSC có thể giao dịch cho chính công ty theo những gợi ý về giao dịch ngắn hạn của các chuyên gia phân tích trong báo cáo này và cũng có thể tham gia vào các giao dịch chứng khoán trái ngược với ý kiến tư vấn và quan điểm thể hiện trong báo cáo này. Nhân viên của HSC có thể có lợi ích tài chính ở những chứng khoán được đề cập trong báo cáo này hoặc các công cụ có liên quan. HSC có thể có nghiệp vụ ngân hàng đầu tư hoặc tìm kiếm mối quan hệ hợp tác kinh doanh với những công ty được đề cập đến trong báo cáo này.

Nhà đầu tư phải lưu ý rằng giá và khối lượng giao dịch của các công cụ tài chính luôn biến động, có thể lên hoặc xuống. Những diễn biến trong quá khứ, nếu có, không hàm ý cho những kết quả tương lai.

Báo cáo này là tài sản của HSC và không được công bố rộng rãi ra công chúng, vì vậy không ai được phép sao chép, tái sản xuất, phát hành cũng như tái phân phối bất kỳ nội dung nào của báo cáo hay toàn bộ báo cáo vì bất kỳ mục đích nào nếu không có văn bản chấp thuận của HSC. Mọi cá nhân, tổ chức sẽ chịu trách nhiệm đối với HSC về bất kỳ tổn thất hoặc thiệt hại nào mà HSC hoặc khách hàng của HSC phải chịu do bất kỳ hành vi vi phạm theo Tuyên bố miễn trách này và theo quy định của pháp luật.

Giải thích các mức đánh giá cổ phiếu dành cho khách hàng tổ chức

Mua vào: Kỳ vọng tăng giá trên 20% trong khoảng thời gian 12 tháng
 Tăng tỷ trọng: Kỳ vọng tăng giá từ 5% đến 20% trong khoảng thời gian 12 tháng
 Nắm giữ: Kỳ vọng tăng giá hoặc giảm giá dưới 5% trong khoảng thời gian 12 tháng
 Giảm tỷ trọng: Kỳ vọng giảm giá từ 5% đến 20% trong khoảng thời gian 12 tháng
 Bán ra: Kỳ vọng giảm giá trên 20% trong khoảng thời gian 12 tháng



CÔNG TY CHỨNG KHOÁN TỐT NHẤT VÀ ĐỘI NGŨ PHÂN TÍCH HÀNG ĐẦU VIỆT NAM
 Được trao bởi Finance Asia, Asiamoney, Institutional Investor & Thomson Reuters

TRỤ SỞ CHÍNH

Tầng 5 & 6, Tòa nhà AB
 76 Lê Lai, Quận 1, TPHCM
 T: (+84 28) 3823 3299
 F: (+84 28) 3823 3301

CHI NHÁNH HÀ NỘI

Tầng 2, Tòa nhà Cornerstone
 16 Phan Chu Trinh, Quận Hoàn Kiếm
 T: (+84 24) 3933 4693
 F: (+84 24) 3933 4822

E: info@hsc.com.vn W: www.hsc.com.vn