

Ngành Cảng biển: Phê duyệt chủ trương đầu tư dự án Cái Mép Hạ

Trần Thị Thu Nga, CFA

Trưởng phòng, Ngành Công Nghiệp & Cơ
nga.tttthu@hsc.com.vn
+84 24 3933 4693 Ext. 4807

Võ Thị Ngọc Hân, CFA

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

- Ngày 30/1/2026, UBND TP.HCM đã chấp thuận chủ trương đầu tư dự án cảng Cái Mép Hạ (CMH) với liên danh nhà đầu tư bao gồm Tập đoàn Geleximco (35%), CTCP ITC (40%) và SCIC (25%).
- Dự án được triển khai theo ba giai đoạn trong thời kỳ 2025-2050 với tổng công suất thiết kế đạt 10,8 triệu TEU/năm khi hoàn thành toàn bộ.
- Mặc dù GMD không được phê duyệt tham gia dự án CMH, HSC vẫn duy trì quan điểm tích cực đối với cổ phiếu này do khu vực Cái Mép hiện đang thiếu hụt công suất và cảng Gemalink sẽ là dự án có công suất mới được đưa vào khai thác sớm nhất. Chúng tôi đang xem xét lại giá mục tiêu và khuyến nghị.

GMD không được phê duyệt tham gia dự án Cái Mép Hạ

Ngày 30/1/2026, UBND TP.HCM đã ban hành Quyết định số 703/QĐ-UBND chấp thuận chủ trương đầu tư dự án cảng Cái Mép Hạ (CMH), với liên danh nhà đầu tư bao gồm Tập đoàn Geleximco (35%), CTCP ITC (40%) và Tổng công ty Đầu tư và Kinh doanh vốn Nhà nước – SCIC (25%); tất cả đều chưa niêm yết.

Dự án được triển khai theo ba giai đoạn với tổng công suất thiết kế đạt 10,8 triệu TEU/năm khi hoàn thành toàn bộ. Giai đoạn 1 với công suất 2 triệu TEU/năm dự kiến có thể bắt đầu đi vào hoạt động sớm từ Q4/2028.

Trước đó, GMD cũng đã trình Thủ tướng đề xuất xin phê duyệt đầu tư dự án này. Với vị trí chiến lược tại khu vực hạ lưu sông Thị Vải, dự án này được xem là phần mở rộng tự nhiên của cụm cảng nước sâu Cái Mép – Thị Vải. Do nằm gần cảng Gemalink (GIL, GMD sở hữu 65% cổ phần), chúng tôi nhận thấy thị trường đang lo ngại về áp lực cạnh tranh từ cảng Cái Mép Hạ khi dự án này hoàn thành.

Rủi ro cạnh tranh ở mức hạn chế do tình trạng thiếu hụt công suất

Khu vực Cái Mép hiện đang trong tình trạng thiếu hụt công suất. Trong năm 2025, tổng sản lượng container thông qua năm cảng trong khu vực này (GIL, SSIT, CMIT, TCTT, TCIT) tăng trưởng 18% đạt 7,6 triệu TEU, tương đương 111% tổng công suất thiết kế và tăng trưởng với tốc độ CAGR5 năm đạt 11,5% trong giai đoạn 2020-2025. Với giả định tăng trưởng bình quân hằng năm 10% (gần với quan điểm vĩ mô của HSC về tăng trưởng giá trị xuất nhập khẩu của Việt Nam), tổng sản lượng tại khu vực này có thể đạt 12,2 triệu TEU vào năm 2030. Do đó, khu vực này sẽ cần bổ sung khoảng 5 triệu TEU công suất mới để đáp ứng nhu cầu sản lượng ngày càng tăng.

Theo ước tính của chúng tôi, từ nay đến năm 2030, khu vực này chỉ có thể bổ sung tối đa khoảng 4,5 triệu TEU công suất mới mỗi năm, đến từ Giai đoạn 2A của GIL và việc mở rộng cầu bến (nếu được thông qua) cùng với Giai đoạn 1 của cảng Cái Mép Hạ. Do đó, rủi ro cạnh tranh được đánh giá ở mức thấp và sẽ còn được giảm thiểu hơn nữa trong trường hợp sản lượng tăng trưởng mạnh hơn dự kiến.

Bên cạnh việc đầu tư phát triển hạ tầng cảng biển tại khu vực CMH, Chính phủ cũng đã phê duyệt quy hoạch tổng thể nhằm xây dựng Trung tâm Logistics Cái Mép Hạ. Chúng tôi kỳ vọng rằng nhiều doanh nghiệp bao gồm cả GMD sẽ có cơ hội tham gia và đóng góp vào các hoạt động tại khu vực này.

Xem xét lại khuyến nghị và giá mục tiêu đối với GMD

Trong khu vực Cái Mép-Thị Vải, Gemalink (GIL) được kỳ vọng sẽ là dự án có công suất mới được đưa vào khai thác sớm nhất (thông qua Giai đoạn 2, dự kiến đi vào hoạt động từ Q4/2027). Do đó, GIL sẽ hưởng lợi trực tiếp từ tình trạng thiếu hụt công suất hiện nay tại khu vực này. HSC giữ nguyên quan điểm về triển vọng tích cực đối với GMD, dù đang xem xét lại khuyến nghị và giá mục tiêu sau đà tăng mạnh gần đây của giá cổ phiếu.

Mã CK	Giá (đồng)	Khuyến nghị		Giá mục tiêu (đồng)		Tiềm năng tăng/giảm (%)	P/E (lần)		EV/EBITDA (lần)		L.suất cổ tức (%)	
		Mới	Cũ	Mới	Th.đổi (%)		2025F	2026F	2025F	2026F	2025F	2026F
GMD	71,100	Mua vào	-	79,400	-	11.7	19.4	16.6	17.9	14.0	2.08	2.08

Giá cổ phiếu tại ngày 5/2/2026.

Nguồn: Công ty, FactSet, HSC

Dự án Cái Mép Hạ được phê duyệt chủ trương đầu tư

Cái Mép Hạ: khu vực mở rộng then chốt của cụm cảng CM-TV

Tọa lạc tại phường Tân Phước, TP.HCM (trước đây là phường Phước Hòa, thị xã Phú Mỹ, tỉnh Bà Rịa–Vũng Tàu), cảng Cái Mép Hạ giữ vai trò chiến lược quan trọng khi là khu vực duy nhất còn lại có quy mô lớn để mở rộng cụm cảng cửa ngõ Cái Mép–Thị Vải (CM-TV).

Cụm cảng nước sâu CM-TV hiện là cảng quốc tế hàng đầu của Việt Nam và nằm trong nhóm các cảng hoạt động hiệu quả nhất thế giới, xếp hạng thứ 7 toàn cầu theo chỉ số CPPI (chỉ số hiệu quả cảng container) năm 2024, theo đánh giá của World Bank và S&P Global trên hơn 400 cảng trên toàn cầu (cụm cảng Hải Phòng – cửa ngõ hàng hải chủ lực của Việt Nam tại khu vực phía Bắc – xếp hạng 70). Vị trí chiến lược của cụm cảng này, nằm gần các trung tâm công nghiệp và logistics trọng điểm, cũng giúp CM-TV trở thành một cầu phần trung tâm trong mạng lưới logistics quốc gia và là động lực then chốt thúc đẩy tăng trưởng kinh tế của Việt Nam.

Hiện tại, khu vực CM-TV có tổng cộng bảy cảng container với tổng công suất đạt 6,95 triệu TEU/năm, trong đó có năm cảng tại khu vực Cái Mép (hạ lưu) gồm Gemalink, SSIT, TCTT, CMIT và TCIT, cùng hai cảng tại khu vực Thị Vải (thượng lưu) gồm SP-PSA và SITV. Gemalink (GMD sở hữu 65% cổ phần) là cảng mới nhất trong số năm cảng khu vực hạ lưu, bắt đầu đi vào hoạt động từ năm 2021, qua đó bổ sung thêm 1,5 triệu TEU công suất mỗi năm cho toàn cụm cảng.

Sản lượng container thông qua năm cảng khu vực hạ lưu đã tăng trưởng với tốc độ CAGR 5 năm là 11,5% trong giai đoạn 2020-2025, đạt 7,6 triệu TEU. Trong năm 2025, công suất bình quân của năm cảng này đạt 109%, trong đó chỉ còn duy nhất một cảng (SSIT) vẫn còn dư địa công suất. Do đó, cảng Cái Mép Hạ (khu vực mở rộng nằm xa hơn về phía hạ lưu so với cụm CM-TV hiện hữu) giữ vai trò đặc biệt quan trọng trong việc hỗ trợ tăng trưởng kinh tế của khu vực phía Nam.

Hình 1: Cụm cảng CM-TV hiện tại

Cụm cảng CM-TV hiện có 2 cảng thượng lưu và 5 cảng hạ lưu



Nguồn: SNP

Các thông số chính của dự án

Các thông số chính của dự án

Dự án có quy mô rất lớn với tổng diện tích 351ha, bao gồm khu cảng container, bến hàng tổng hợp, bãi container, kho hàng và các hạng mục hạ tầng hàng hải phụ trợ,

được thiết kế để tiếp nhận tàu container cỡ lớn lên tới 250.000 DWT, đáp ứng các tiêu chuẩn cảng biển quốc tế.

Tổng mức đầu tư của dự án là 50,82 nghìn tỷ đồng (1,97 tỷ USD), trong đó các nhà đầu tư góp 15% vốn tự có và 85% còn lại được huy động từ vốn vay.

Dự án được triển khai theo ba giai đoạn với tổng công suất thiết kế đạt 10,8 triệu TEU/năm khi hoàn thành toàn bộ.

- **Giai đoạn 1 (2025-2030):** Công suất 2 triệu TEU/năm. Khởi công xây dựng vào Q3/2026 và dự kiến đi vào hoạt động từ Q4/2028.
- **Giai đoạn 2 (2031-2040):** Công suất 2 triệu TEU/năm. Khởi công xây dựng vào Q1/2032 và dự kiến đi vào hoạt động từ Q4/2034.
- **Giai đoạn 3 (2041-2050):** Công suất 6,8 triệu TEU/năm. Khởi công xây dựng vào Q1/2042 và dự kiến đi vào hoạt động từ Q4/2044.

Khi hoàn thành, cảng Cái Mép Hạ được kỳ vọng sẽ trở thành một cảng cửa ngõ và trung tâm trung chuyển quốc tế hiện đại, qua đó nâng cao năng lực logistics của khu vực phía Nam và phù hợp với chiến lược phát triển hệ thống cảng biển quốc gia.

Bảng 2: Năm cảng hạ nguồn tại cụm cảng Cái Mép

GIL là cảng mới nhất, đi vào vận hành từ năm 2021

Cảng	Chủ sở hữu/vận hành	Năm bắt đầu đi vào hoạt động	Độ sâu cầu cảng (m)	Số tuyến dịch vụ quốc tế hàng tuần	Công suất năm 2025
TCIT	SNP	2011	14	12	128%
TCTT	SNP	2014	15.5	7	109%
CMIT	SGP, Vinaline	2011	15.5	8	113%
SSIT	SGP, Vinaline	2014	15.5	5	65%
GIL	GMD	2021	15.5	14	128%

Nguồn: HSC thu thập

SNP: Saigon New Port (DN tư nhân/chưa niêm yết)

SGP: Saigon Port (UpCoM, không thuộc danh sách khuyến nghị)

MVN: Vietnam Maritime Corporation (UpCoM, không thuộc danh sách khuyến nghị)

Bảng 3: Các chỉ số hoạt động chính của cảng Cái Mép Hạ

Dự án CMH được chia thành 3 giai đoạn với tổng công suất đạt 10,8 triệu TEU/năm sau khi hoàn thành

	Giai đoạn	Công suất (triệu TEU/năm)	Vốn đầu tư (tỷ đồng)	Tổng diện tích (ha)	Bắt đầu xây dựng	Khai thác thương mại
Giai đoạn 1	2025-2030	2	12.5	123.2	3Q26	4Q28
Giai đoạn 2	2031-2040	2	13.22	95	1Q32	4Q34
Giai đoạn 3	2041-2050	6.8	25.1	132.9	1Q42	4Q44
Tổng cộng		10.8	50.82	351.1		

Nguồn: Quyết định số 703/QĐ-UBND

Hồ sơ các nhà đầu tư

Liên danh nhà đầu tư bao gồm Tập đoàn Geleximco (35%), CTCP ITC (40%) và Tổng công ty Đầu tư và Kinh doanh vốn Nhà nước SCIC (25%); tất cả đều chưa niêm yết. Geleximco là cổ đông sáng lập của CTCP Đầu tư Cảng Cái Lân, đơn vị đang hợp tác với nhà khai thác cảng SSA Marine (Mỹ) để vận hành CICT (Cảng container quốc tế Cái Lân, Quảng Ninh). ITC là đơn vị khai thác Cảng container quốc tế SP-ITC (Saigon Premier – International Container Terminal, TP.HCM). Trong khi đó, SCIC (doanh nghiệp nhà nước) đóng vai trò là nhà đầu tư tài chính thuần túy.

Mặc dù liên danh này có một số kinh nghiệm trong lĩnh vực khai thác cảng nhưng nhìn chung vẫn còn hạn chế về năng lực vận hành các cảng có quy mô lớn. Trong khi đó, đối với các dự án quy mô rất lớn như Cái Mép Hạ, năng lực chuyên môn của đơn vị khai thác cùng mối quan hệ chặt chẽ với các hãng tàu quốc tế là yếu tố then chốt để có thể khai thác hết công suất cảng. Do đó, liên danh này nhiều khả năng sẽ cần tìm kiếm đối tác chiến lược để tham gia khai thác dự án Cái Mép Hạ, qua đó mở ra cơ hội để GMD tham gia nhờ năng lực chuyên môn vững chắc và nền tảng khách hàng sẵn có của GMD.

Hình 4: Vị trí cảng Cái Mép Hạ

CMH nằm ở khu vực hạ nguồn của cụm cảng CM-TV hiện tại



Nguồn: National Master Plan

Khu vực CM-TV đang trong tình trạng thiếu hụt công suất

Do vị trí liền kề của CMH với cụm cảng CM-TV, chúng tôi hiểu rằng thị trường đang có những lo ngại nhất định về khả năng cạnh tranh của CMH đối với các cảng hiện hữu trong khu vực CM-TV. Tuy nhiên, như đã đề cập ở trên, khu vực CMTV đã chuyển sang trạng thái thiếu hụt công suất trong năm 2025 nhờ sản lượng tăng mạnh, sau giai đoạn dư thừa công suất kéo dài từ năm 2024 trở về trước.

Công suất hoạt động đã tăng từ mức 63% trong năm 2020 lên 109% trong năm 2025. Trong vòng năm năm qua, nguồn cung công suất mới duy nhất đến từ Giai đoạn 1 của cảng Gemalink (GIL, GMD sở hữu 65%), với công suất bổ sung 1,5 triệu TEU/năm kể từ năm 2021.

Trong kịch bản cơ sở, HSC kỳ vọng sản lượng container tại khu vực CM-TV sẽ tăng trưởng bình quân 10%/năm (sát với quan điểm vĩ mô của chúng tôi về tăng trưởng giá trị xuất nhập khẩu của Việt Nam). Theo đó, sản lượng container tại khu vực này có thể đạt 12,2 triệu TEU vào năm 2030, cao hơn 4,6 triệu TEU so với mức năm 2025.

Bảng 5: Công suất của 5 cảng thuộc khu vực Cái Mép

Tỷ lệ sử dụng vượt 100% trong năm tài chính 2025 nhờ tăng trưởng nhu cầu mạnh

Cảng	Công suất thiết kế	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Tăng trưởng 2025/24	2020-25 CAGR
TCIT	1,750,000	2,089,555	2,028,308	1,931,344	1,885,847	1,960,520	2,248,119	14.7%	1.47%
TCTT	1,100,000	739,725	546,575	535,806	820,938	1,086,553	1,196,136	10.1%	10.09%
CMIT	1,100,000	1,026,840	872,928	797,366	644,273	989,497	1,248,055	26.1%	3.98%
SSIT	1,500,000	553,989	798,187	702,479	496,537	683,163	981,948	43.7%	12.13%
Gemalink	1,500,000		756,285	1,082,989	1,018,300	1,742,700	1,920,351	10.2%	26.23%
Tổng	6,950,000	4,410,109	5,002,283	5,049,984	4,865,895	6,462,433	7,594,609	17.5%	11.48%
Công suất									
TCIT		119%	116%	110%	108%	112%	128%		
TCTT		67%	50%	49%	75%	99%	109%		
CMIT		93%	79%	72%	59%	90%	113%		
SSIT		37%	53%	47%	33%	46%	65%		
Gemalink		0%	50%	72%	68%	116%	128%		
Tổng		63%	72%	73%	70%	93%	109%		

Nguồn: HSC thu thập

GIL được kỳ vọng sẽ là dự án có công suất mới được đưa vào khai thác sớm nhất

Bắt đầu đi vào hoạt động từ năm 2021 với công suất thiết kế 1,5 triệu TEU/năm, GIL (GMD sở hữu 65% cổ phần) đã nhanh chóng đạt mức khai thác tối đa vào năm 2024 nhờ vị trí thuận lợi nhất trong cụm cảng CM-TV (nằm ngay cửa sông). Hiện tại, cảng đang hoạt động hết công suất, tiếp nhận 14 tuyến dịch vụ quốc tế (trong đó có năm tuyến mới được bổ sung trong năm 2025) và ghi nhận công suất hoạt động lên tới 128% trong năm 2025. Cho năm 2026, BLĐ định hướng sản lượng của GIL tăng trưởng khoảng 5% đạt xấp xỉ 2 triệu TEU.

Cảng đã lên kế hoạch triển khai Giai đoạn 2, bổ sung thêm 1,5 triệu TEU/năm công suất, qua đó nâng tổng công suất thiết kế lên 3 triệu TEU/năm khi hoàn thành toàn bộ. Giai đoạn 2A (với công suất 800.000 TEU/năm) dự kiến sẽ khởi công xây dựng vào Q2/2026 (muộn hơn đôi chút so với kỳ vọng của HSC là Q1/2026) và bắt đầu đi vào hoạt động từ Q4/2027. Theo đó, GIL sẽ là cảng duy nhất có công suất mới được bổ sung trong cụm cảng CM-TV, do các cảng còn lại hiện không còn dư địa để mở rộng.

Trong khi đó, công suất của GIL có thể được mở rộng thêm nhờ việc kéo dài cầu bến. Vào tháng 9/2025, UBND TP.HCM đã trình Bộ Xây dựng xem xét phê duyệt phương án kéo dài cầu bến của GIL thêm 356,9m về phía thượng lưu và cầu bến của SSIT (cảng nước sâu liền kề GIL) thêm 200m về phía hạ lưu, nhằm hình thành một tuyến cầu bến dài, thẳng và liên tục. Phương án mở rộng cầu bến này được kỳ vọng sẽ giúp gia tăng công suất tiếp nhận container và nâng cao khả năng tiếp nhận đồng thời nhiều tàu của toàn cụm cảng.

Phương án kéo dài cầu bến của GIL về phía hạ lưu hướng về khu vực cảng Cái Mép Hạ cũng đang được xem xét; tuy nhiên, phương án này gặp nhiều khó khăn hơn do cần nghiên cứu kỹ lưỡng các tiêu chí kỹ thuật nhằm tránh tác động tiêu cực đến các khu vực và công trình lân cận, đặc biệt là dự án Cái Mép Hạ.

Ngay cả trong kịch bản cầu bến của GIL được phê duyệt mở rộng cả về phía thượng lưu và hạ lưu (mỗi phía bổ sung thêm 800.000 TEU/năm), tổng công suất bổ sung (bao gồm cả Giai đoạn 2A) cũng chỉ đạt khoảng 2,4 triệu TEU/năm. Kết hợp với 2 triệu TEU công suất mới mỗi năm từ Giai đoạn 1 của cảng Cái Mép Hạ, tổng công suất mới được bổ sung trong giai đoạn từ nay đến năm 2030 sẽ vào khoảng 4,4 triệu TEU. HSC lưu ý rằng Giai đoạn 2B của GIL sẽ chỉ được triển khai sau khi Giai đoạn 2A đạt mức công suất đủ cao. Trong khi đó, về phía cầu, như đã đề cập ở trên, sản lượng container tại khu vực này dự kiến sẽ tăng thêm khoảng 4,6 triệu TEU vào năm 2030. Do đó, theo quan điểm của chúng tôi, rủi ro dư thừa công suất tại khu vực CM-TV là không đáng kể và sẽ còn được giảm thiểu hơn nữa trong trường hợp sản lượng tăng trưởng mạnh hơn dự kiến.

Bên cạnh việc đầu tư phát triển hạ tầng cảng biển tại khu vực CMH, Chính phủ cũng đã phê duyệt quy hoạch tổng thể nhằm xây dựng Trung tâm Logistics Cái Mép Hạ.

Chúng tôi kỳ vọng rằng nhiều doanh nghiệp, bao gồm cả GMD, sẽ có cơ hội tham gia và đóng góp vào các hoạt động tại khu vực này.

Bảng 6: Công suất và tiềm năng mở rộng của cảng Gemalink

GIL có thể bổ sung 800,000 TEU mỗi năm từ giai đoạn 2A và 1,6 triệu TEU mỗi năm nhờ mở rộng cầu bến

Gemalink	Công suất thiết kế (TEU/năm)	Ghi chú
Giai đoạn 1	1,500,000	Hoạt động vượt công suất thiết kế
Giai đoạn 2	1,500,000	
2A	800,000	Khởi công vào Q2/2026 và bắt đầu vận hành từ Q4/2027
2B	700,000	Sau khi P2A đạt đủ công suất yêu cầu
Mở rộng cầu bến	1,600,000	
Thượng nguồn	800,000	Đang đề xuất
Hạ nguồn	800,000	Đang đề xuất

Nguồn: GMD

Xem xét lại giá mục tiêu và khuyến nghị đối với GMD

Mặc dù GMD không được phê duyệt tham gia dự án Cái Mép Hạ, HSC vẫn duy trì quan điểm tích cực đối với cổ phiếu này. Trong năm nay, Công ty định hướng tăng trưởng mạnh khoảng 20% cho cả doanh thu và lợi nhuận, nối tiếp KQKD tích cực năm 2025. Cảng Nam Đình Vũ – tài sản trọng điểm của GMD tại khu vực phía Bắc – có thể ghi nhận tăng trưởng sản lượng mạnh nhờ công suất mới từ Giai đoạn 3 (bắt đầu đi vào hoạt động từ tháng 10/2025), trong khi GIL có thể hưởng lợi từ mức tăng 10% phí xếp dỡ áp dụng cho các cảng nước sâu kể từ ngày 1/2/2026, sau khi được Bộ Xây dựng phê duyệt gần đây.

Giá cổ phiếu đã tăng 17% trong vòng 1 tháng qua. HSC đang xem xét lại giá mục tiêu và khuyến nghị sau khi giá cổ phiếu tăng mạnh và KQKD Q4/2025 tích cực hơn kỳ vọng.

Tuyên bố miễn trách

Bản quyền thuộc về CTCP Chứng khoán Thành phố Hồ Chí Minh (HSC) 2025.

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.

Nhằm đảm bảo sự tách biệt và tính độc lập giữa chuyên viên phân tích và nhân viên của bộ phận tự doanh, HSC có thể có hoặc không có vị thế tự doanh đối với bất kỳ chứng khoán nào được đề cập trong báo cáo này. Nhân viên của bộ phận tự doanh của HSC có thể tham khảo gợi ý của bộ phận nghiên cứu khi mua hoặc bán các vị thế tự doanh hoặc các vị thế do các quỹ của HSC quản lý nắm giữ. HSC có thể giao dịch cho chính công ty theo gợi ý về giao dịch ngắn hạn của các chuyên viên phân tích trong báo cáo này và cũng có thể tham gia vào các giao dịch trái ngược với ý kiến tư vấn. Theo chính sách giao dịch cá nhân, nhân viên của HSC cũng có thể có lợi ích tài chính đối với các chứng khoán được đề cập trong báo cáo này hoặc các công cụ liên quan. HSC cũng 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 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 2, 3, 5, 6, 7, 11 & 12 Tòa nhà AB
76 Lê Lai, Phường Bến Thành, TP HCM
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