

Trung tâm Phân tích
Nguyễn Thanh Hoa
hoa.nt@shs.com.vn

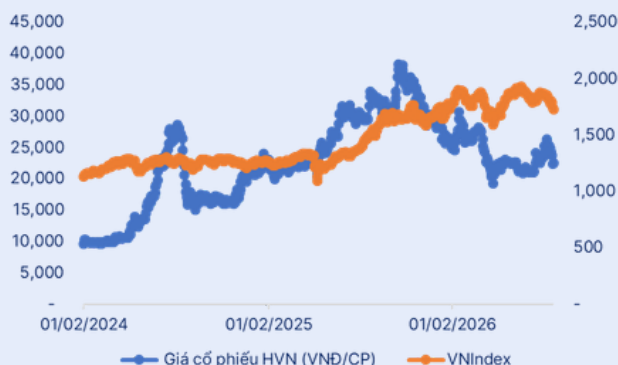
Khuyến nghị: **TRUNG LẬP**

Giá hiện tại (23/07/2026): **21.500 VND**

Thông số cơ bản:

Vốn hóa (tỷ VND):	67,363.94
Số lượng CP lưu hành:	3,111,498,211
KLCP đang niêm yết:	3,111,498,211
KLGD trung bình 10 phiên (CP):	1,653,830
Giá cao 52w:	38.300
Giá thấp 52w:	19.300
Sở hữu nhà nước:	86,42%
Sở hữu NGĐT nước ngoài:	8,99%

Diễn biến giá cổ phiếu



Nguồn: SHS Research, FiinProX

Các chỉ số tài chính

ĐVT: tỷ VNĐ	2024	2025	2026E	2027F
TTS	58,187	73,175	86,960	108,726
VCSH	(9,344)	6,730	16,623	32,062
Doanh thu	106,912	121,412	138,687	148,966
LNST	7,958	7,607	3,051	9,036
ROE	(85.2%)	113.0%	18.4%	28.2%
ROA	13.7%	10.4%	3.3%	7.9%
EPS (VND)	3,416	2,949	694	1,956
BVPS (VND)	(4,220)	2,161	4,358	7,263

Năm 2026, HVN đang ở giữa hai lực đối lập: đà phục hồi cấu trúc dài hạn của ngành hàng không (khách quốc tế phục hồi mạnh, sân bay Long Thành sắp vận hành, mở rộng đội bay) và cú sốc chi phí ngắn hạn (giá nhiên liệu Jet A-1, địa chính trị Trung Đông).

Chúng tôi xây dựng ba kịch bản KQKD 2026 của HVN dựa trên giá Jet A-1 bình quân H2/2026 (là 95/115/140 USD/thùng). Sản lượng vận chuyển được giữ nguyên do đây là cú sốc về chi phí chứ không phải là cú sốc về nhu cầu. Kịch bản Cơ sở được sử dụng cho dự báo, với lợi nhuận năm 2026 giảm so với nền cao năm 2025 nhưng vẫn có lãi và kỳ vọng phục hồi trong năm 2027 nhờ giá nhiên liệu bình thường hóa và Long Thành vận hành đúng tiến độ.

Về mặt cấu trúc, chúng tôi đánh giá tích cực các yếu tố nền tảng:

- Tái cấu trúc tài chính đạt bước ngoặt quan trọng:** Việc HOSE gỡ bỏ hạn chế giao dịch đối với cổ phiếu HVN từ 14/7/2026 (chuyển từ diện kiểm soát sang diện cảnh báo) phản ánh những chuyển biến tích cực về hoạt động và tài chính sau quá trình tái cơ cấu: (i) vốn chủ sở hữu hợp nhất đã chuyển sang dương (11.232 tỷ đồng), (ii) 2 năm liên tiếp có lãi, (iii) báo cáo kiểm toán năm 2025 được chấp nhận toàn phần.
- Lộ trình tăng vốn tiếp tục được triển khai:** đã hoàn thành đợt tăng vốn lần thứ nhất (9.000 tỷ đồng, nằm trong tổng 16.932 tỷ đồng của 2 đợt phát hành), tạo thêm nguồn lực để đầu tư cho tăng trưởng dài hạn và nâng cao hiệu quả hoạt động.
- Vị thế số 1 thị trường nội địa thông qua VNA Group** (Vietnam Airlines + Pacific Airlines + VASCO), duy trì 42-45% thị phần nội địa và 18-22% thị phần quốc tế dù đã cắt giảm khoảng 20% tải cung ứng trong giai đoạn khủng hoảng nhiên liệu tháng 4-5/2026.
- Tiềm năng mới từ Chiến lược phát triển 2026-2035** (được thông qua tại ĐHĐCĐ tháng 6/2026): Hướng tới mục tiêu Top 3 hãng hàng không truyền thống lớn nhất ASEAN trong 10 năm tới. Bao gồm mở rộng đội bay thân rộng (151 tàu vào 2030, >200 tàu vào 2035), hãng bay chở hàng chuyên biệt (khai thác từ Q3/2026), và hệ sinh thái dịch vụ tại sân bay Long Thành (trung tâm bảo dưỡng, logistics, nhà ga hàng hóa).

Các yếu tố rủi ro cần phải quan tâm:

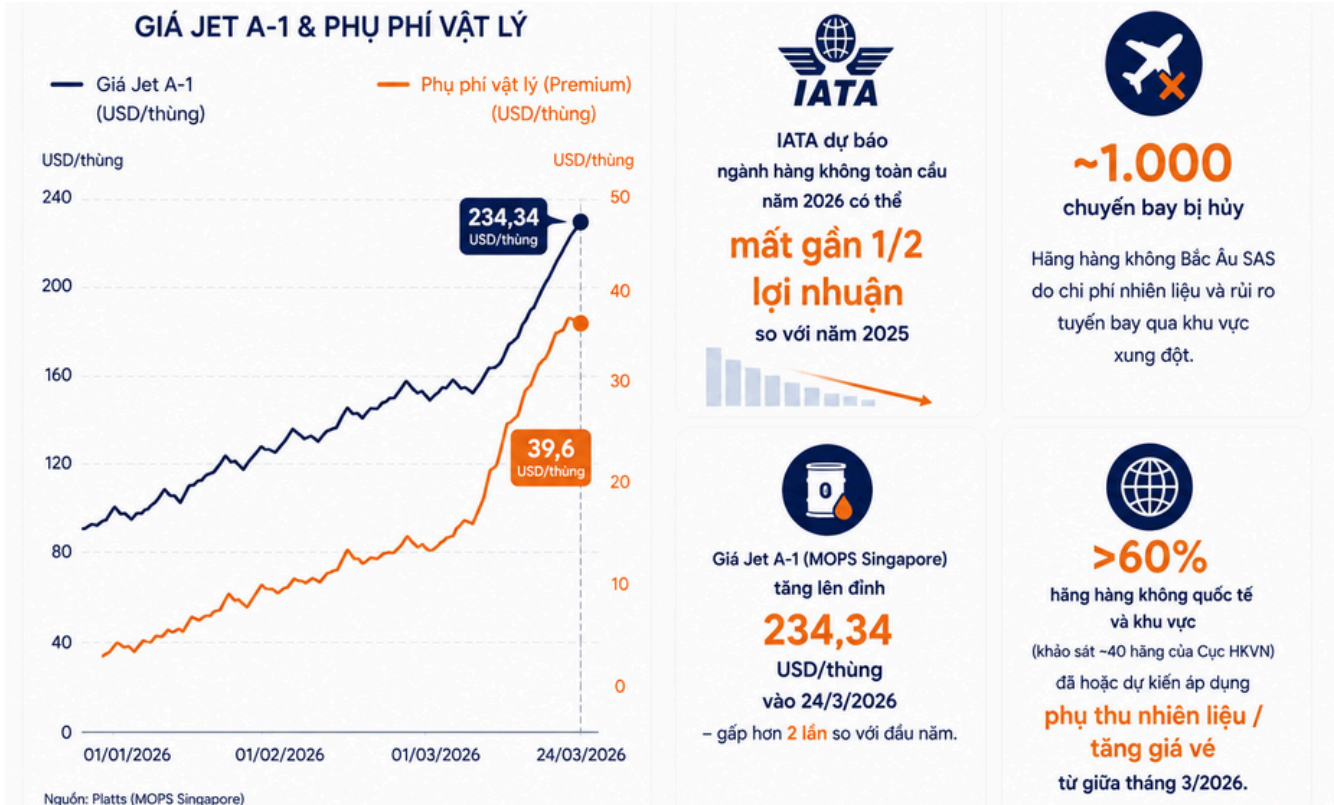
- Tình hình tài chính vẫn duy trì lỗ lũy kế** (-22.303 tỷ đồng cuối Q1.2026), dự kiến có thể xóa hết vào giai đoạn 2030-2032, đồng nghĩa HVN chưa thể chia cổ tức cho cổ đông trong trung hạn.
- Rủi ro pha loãng tiếp diễn:** đợt tăng vốn điều lệ lần 2 (khoảng 13.000 tỷ đồng, dự kiến 2026-2027) đang được lên kế hoạch.
- Mức độ nhạy cảm cao với biến động giá nhiên liệu và tỷ giá:** Diễn biến của hai yếu tố này sẽ quyết định đáng kể biên lợi nhuận và kết quả kinh doanh của HVN trong giai đoạn 2026-2027.

Chúng tôi giữ quan điểm **TRUNG LẬP** đối với cổ phiếu HVN cho đến khi giả định chi phí nhiên liệu năm 2026 (bình quân 128,54 USD/thùng theo kế hoạch kinh doanh 2026) được kiểm chứng qua kết quả kinh doanh thực tế nửa cuối năm.

I. BỐI CẢNH NGÀNH HÀNG KHÔNG TOÀN CẦU 2026

- Ngành hàng không toàn cầu bước vào năm 2026 với đà phục hồi hành khách tương đối vững, nhưng bị gián đoạn nghiêm trọng bởi xung đột quân sự tại Trung Đông (Mỹ – Israel – Iran) bùng phát đầu tháng 3/2026, khiến eo biển Hormuz – tuyến vận chuyển dầu mỏ huyết mạch đối mặt nguy cơ gián đoạn.

Diễn biến giá nhiên liệu và cảnh báo của IATA



Xu hướng cấu trúc dài hạn (không đổi bởi cú sốc ngắn hạn)



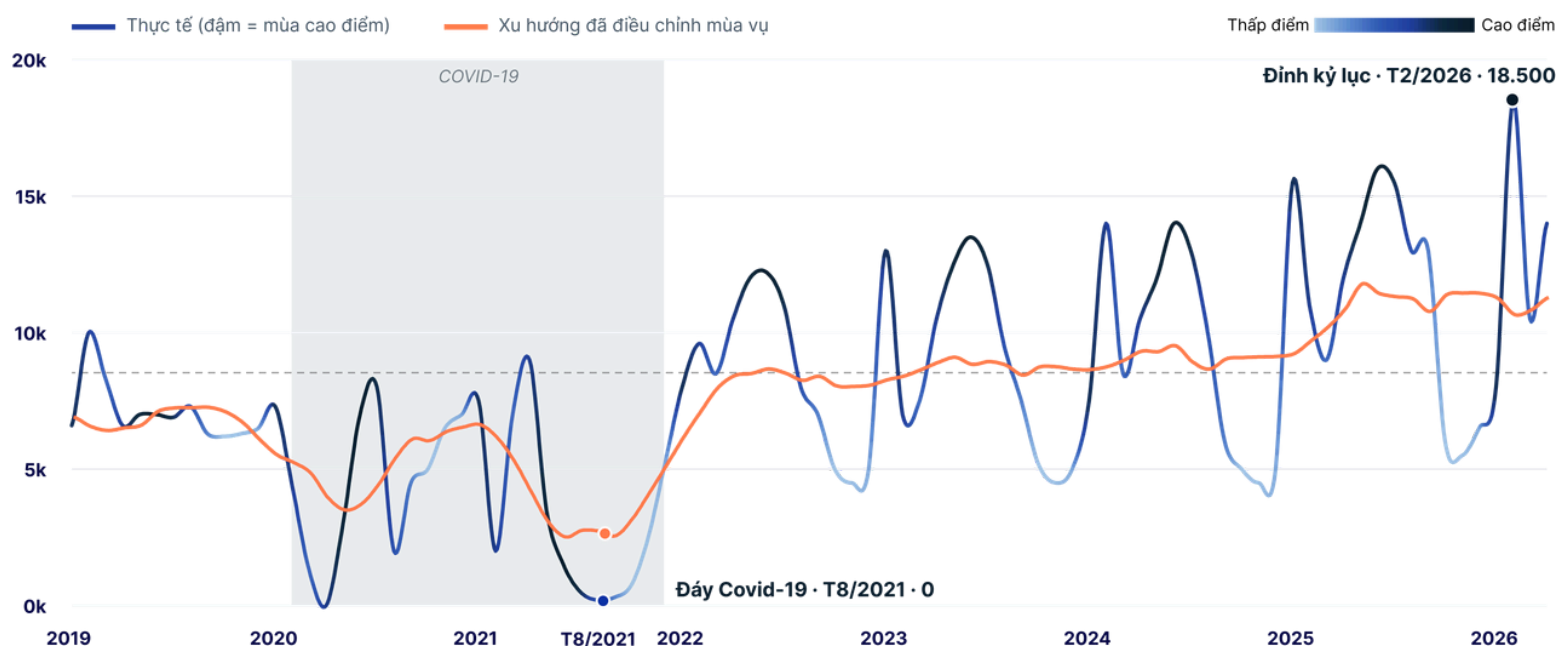
Động lực tăng trưởng

- **Kinh tế vĩ mô:** Quốc hội đã thông qua mục tiêu tăng trưởng GDP từ 10% trở lên trong năm 2026, tạo nền tảng thuận lợi cho nhu cầu đi lại, du lịch và giao thương, hỗ trợ tăng trưởng của ngành hàng không.
- **Động lực về thể chế:** Luật Hàng không dân dụng (sửa đổi) chính thức có hiệu lực trong năm 2026, cùng với chính sách mở rộng miễn thị thực và nới lỏng visa đối với nhiều quốc gia, đặc biệt tại châu Âu, được kỳ vọng thúc đẩy lượng khách quốc tế đến Việt Nam.
- **Cơ sở hạ tầng ngành:** Hệ thống hạ tầng hàng không tiếp tục được mở rộng. Dự án thành phần 3 của Cảng hàng không quốc tế Long Thành (nhà ga hành khách và đường cất hạ cánh) đã hoàn thành khoảng 74% giá trị hợp đồng và dự kiến đưa vào khai thác thương mại cuối năm 2026 với công suất giai đoạn 1 khoảng 25 triệu hành khách/năm. Trong khi đó, nhà ga T3 Tân Sơn Nhất và T2 Nội Bài đã đi vào vận hành, góp phần cải thiện năng lực khai thác, dù tình trạng quá tải tại các sân bay trọng điểm vẫn chưa được giải quyết triệt để.
- **Cạnh tranh trong ngành:** Thị trường bước vào giai đoạn cạnh tranh mới với sự trở lại và mở rộng của nhiều hãng hàng không. Sun PhuQuoc Airways đặt mục tiêu sở hữu 20 tàu bay năm 2026 và 35 tàu bay năm 2027; Bamboo Airways đang tái cơ cấu để quay lại thị trường; Vietravel Airlines hướng tới đội tàu 30 máy bay sau tái cấu trúc. Cạnh tranh cũng đang dịch chuyển từ vận tải hành khách đơn thuần sang mô hình hệ sinh thái hàng không tích hợp, bao gồm logistics, dịch vụ mặt đất, hạ tầng sân bay, du lịch và phân phối.
- **Dư địa thị phần quốc tế:** Các hãng hàng không Việt Nam hiện mới nắm khoảng 40-45% thị phần vận tải hành khách quốc tế đi và đến Việt Nam, trong đó Vietjet chiếm khoảng 56% và Vietnam Airlines khoảng 42% trong nhóm hãng nội địa. Dư địa tăng trưởng vẫn còn đáng kể khi Việt Nam hiện mới có đường bay thẳng tới hơn 30 quốc gia, thấp hơn đáng kể so với Thái Lan và Singapore, những quốc gia đã kết nối trực tiếp với trên 50 quốc gia. Việc mở rộng mạng bay quốc tế sẽ là động lực tăng trưởng quan trọng trong những năm tới.

Sản lượng khách nội địa

Sản lượng khách nội địa di chuyển theo mùa cao điểm hè và dịp Tết Nguyên đán; T2/2026 lập đỉnh mới trong khi xu hướng nền đang ở vùng cao nhất lịch sử

Sản lượng khách nội địa theo tháng, 2019-2026 (nghìn lượt).



Nguồn: Cục Du lịch Việt Nam, SHS Research tổng hợp

II. THÔNG TIN NGÀNH HÀNG KHÔNG VIỆT NAM

Sản lượng hành khách và hàng hóa hàng không năm 2026 tiếp tục duy trì đà tăng trưởng ấn tượng ở cả 2 phân khúc quốc tế và nội địa bất chấp căng thẳng địa chính trị tại Trung Đông - Bước đệm vững chắc trước Long Thành

- Tổng lượt khách qua cảng hàng không cả nước 6T/2026: 63,7 triệu lượt (+6% YoY) so với 54,6 triệu lượt của 5T/2026 (+10%), cho thấy đà tăng trưởng chung toàn ngành cũng chậm lại đáng kể trong tháng 6, chủ yếu do lực kéo lùi từ mảng nội địa.
- Riêng khối hãng hàng không Việt Nam (không tính khách quốc tế transit qua VN của hãng nước ngoài): vận chuyển hơn 28 triệu lượt khách 6T/2026 (+0,3%), khách quốc tế hơn 9 triệu lượt, nội địa gần 19 triệu lượt; hàng hóa do các hãng VN vận chuyển đạt hơn 227 nghìn tấn (+0,6%).

01. Thị trường khách quốc tế

- Kết quả kinh doanh 6T/2026: Sản lượng đạt 26,2 triệu lượt khách (tăng hơn 15% YoY), tăng trưởng có phần chững lại so với mức +18% của 5T/2026, nhưng vẫn là động lực tăng trưởng chính của toàn ngành.

02. Thị trường khách nội địa

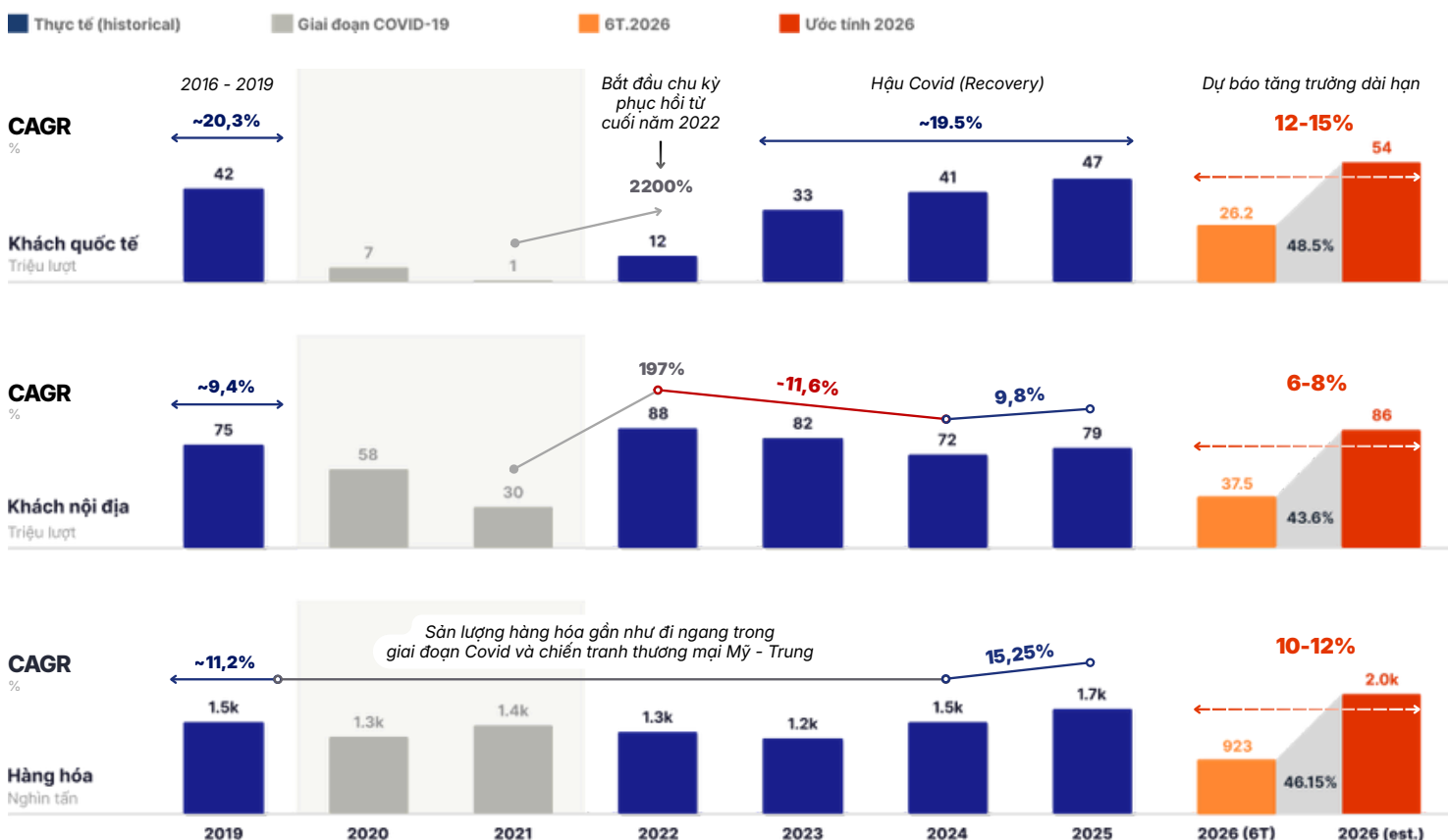
- Sản lượng 37,5 triệu lượt khách (chỉ tăng ~0,3% YoY), giảm tốc rất mạnh so với mức +5% của 5T/2026. Đây là tín hiệu đáng chú ý, trùng khớp với giai đoạn các hãng cắt giảm tài cung ứng nội địa (tới 20-22%) trong tháng 4-5/2026 để ứng phó cú sốc giá nhiên liệu Jet A-1.

03. Thị trường vận tải hàng hóa

- Sản lượng đạt 923 nghìn tấn (tăng hơn 13% YoY), vẫn duy trì đà tăng trưởng hai chữ số dù có nhích nhẹ xuống từ mức +14% của 5 tháng đầu năm; tiến độ đang bám khá sát hướng tới mốc 2 triệu tấn cả năm.

Sản lượng thông qua cảng hàng không Việt Nam, triệu lượt (khách) / nghìn tấn (hàng hóa)

Nguồn: Cục Hàng không Việt Nam (CAAV), ACV, SHS Research



- Việt Nam đang là điểm hưởng lợi lớn nhất Đông Nam Á từ tái định tuyến dòng khách toàn cầu: Khi các hub Trung Đông tê liệt do xung đột Iran, dòng khách chệch dài Âu - Mỹ né rủi ro chuyển hướng qua Châu Á - TBD. Trục Hà Nội - TP.HCM lọt top 2 đường bay tăng trưởng nhanh nhất khu vực (IATA), cho thấy nhu cầu nội địa cũng cộng hưởng với làn sóng dịch chuyển này.

3. CÚ SỐC GIÁ NHIÊN LIỆU JET A-1 (Q1-Q2/2026) VÀ TÁC ĐỘNG

- Đây là biến số quan trọng nhất chi phối toàn bộ bức tranh lợi nhuận ngành hàng không Việt Nam năm 2026, bao gồm cả HVN. Diễn biến chính:



TÁC ĐỘNG ĐẾN HVN



Giá nhiên liệu bay vùng vịnh Mỹ giao ngay tại cảng (FOB - ĐVT: USD/thùng)



Biểu đồ cho thấy giá nhiên liệu bay chịu tác động rất lớn từ các cú sốc địa chính trị. Sau giai đoạn ổn định 2023–2025, giá tăng vọt lên gần **180 USD/thùng** vào đầu năm 2026 trước khi hạ nhiệt về khoảng **120 USD/thùng** vào tháng 6.

Diễn biến này khiến giá định giá nhiên liệu **80-85 USD/thùng** của các hãng hàng không không còn phù hợp, tạo áp lực lớn lên chi phí và lợi nhuận trong nửa đầu năm 2026.

4. KẾT QUẢ KINH DOANH & TÀI CHÍNH CỦA HVN

Kết quả kinh doanh Quý I/2026

Chỉ tiêu	Q1/2026	So với cùng kỳ
Doanh thu hợp nhất	36.946 tỷ đồng	+20,7% svck
Lợi nhuận TT hợp nhất	4.680 tỷ đồng	Giá Jet A1 quý 1 sát giả định kế hoạch (85 USD/thùng)
Lợi nhuận TT công ty mẹ	3.948 tỷ đồng	+29,7% svck
Lượng khách vận chuyển	6,9 triệu lượt	+14,6% svck
Khách quốc tế	2,5 triệu lượt	+22% svck

- **Kết quả kinh doanh Quý I/2026 vượt kỳ vọng nhờ nhu cầu hành khách, đặc biệt là khách quốc tế, tiếp tục phục hồi mạnh.** Doanh thu hợp nhất đạt 36.946 tỷ đồng (tăng 20,7% so với cùng kỳ), lợi nhuận trước thuế đạt 4.680,2 tỷ đồng (+29,1%), lợi nhuận sau thuế đạt 4.514 tỷ đồng (+29,4%), đây là mức lợi nhuận theo quý cao nhất từ trước đến nay.
- **Động lực tăng trưởng đến từ vận tải hàng không, dẫn dắt bởi thị trường quốc tế.** Trong Quý I/2026, HVN vận chuyển hơn 6,9 triệu lượt hành khách trên gần 43.000 chuyến bay, tương ứng tăng gần 12% về sản lượng khách và 11% về số chuyến so với cùng kỳ. Riêng cao điểm Tết Nguyên đán, cường độ khai thác có thời điểm đạt 660-670 chuyến/ngày (+13%). Đáng chú ý, nguồn thu từ vận tải quốc tế tăng tới 28,6%, trong khi nội địa chỉ tăng 2,9%, cho thấy đà phục hồi nhu cầu đi lại quốc tế là động lực chính của tăng trưởng.
- Kết quả này đạt được trong bối cảnh xung đột địa chính trị tại Trung Đông chỉ mới bắt đầu leo thang từ tháng 3/2026 và chưa kịp tác động rõ nét đến hoạt động khai thác trong Quý I.

Kết quả kinh doanh Quý II/2026

- **Giá nhiên liệu là biến số quan trọng nhất năm 2026:** Giá Jet A-1 tăng mạnh trong Quý II khiến chi phí nhiên liệu của HVN tăng hơn 7.000 tỷ đồng, kéo theo dự báo lỗ khoảng 2.000 tỷ đồng trong Quý II/2026.
- **Kế hoạch kinh doanh thận trọng, tập trung kiểm soát chi phí:** Mặc dù lợi nhuận 6 tháng đầu năm vẫn duy trì tích cực nhờ kết quả Quý I, HVN chỉ đặt mục tiêu 510 tỷ đồng LNTT hợp nhất cho cả năm trên giả định giá Jet A-1 bình quân khoảng 120 USD/thùng trong nửa cuối năm. Doanh nghiệp không điều chỉnh kế hoạch sản lượng, đồng thời triển khai nhiều kịch bản ứng phó như tối ưu mạng bay và cắt giảm tài cung ứng trên các đường bay kém hiệu quả.
- **Triển vọng cải thiện khi giá nhiên liệu hạ nhiệt:** Sau khi căng thẳng Mỹ-Iran lắng dịu, giá dầu Brent được kỳ vọng duy trì quanh 75-80 USD/thùng, qua đó kéo giảm chi phí nhiên liệu (chiếm khoảng 30%-40% tổng chi phí khai thác của HVN). Giá dầu giảm sẽ hỗ trợ cải thiện biên lợi nhuận, dòng tiền hoạt động và tạo điều kiện để HVN chủ động mở rộng hoạt động khai thác trong thời gian tới.

TÌNH HÌNH TÀI CHÍNH

- **Nền tảng tài chính tiếp tục cải thiện.** Doanh thu phụ trợ (Ancillary Revenue) hiện đóng góp khoảng 7,5% tổng doanh thu, giúp đa dạng hóa nguồn thu ngoài hoạt động vận tải cốt lõi.
- **Sau đợt tăng vốn, vốn chủ sở hữu đã chuyển sang dương, đạt hơn 11.000 tỷ đồng** (cuối Quý I/2026). Tuy nhiên, HVN vẫn còn lỗ lũy kế khoảng 22.300 tỷ đồng, nên chưa đủ điều kiện chia cổ tức. Ban lãnh đạo đặt mục tiêu xóa toàn bộ lỗ lũy kế trong giai đoạn 2030-2032, tạo nền tảng để khôi phục chính sách cổ tức cho cổ đông.

HVN Vietnam Airlines



1 KẾT QUẢ KINH DOANH PHỤC HỒI MẠNH


43.000
chuyến bay
▲ 11–12% QoQ


6,9
triệu lượt khách
▲ 11–12% QoQ


Doanh thu hợp nhất
36.946
tỷ đồng


4.514
tỷ đồng
LNST

2 ĐẨY MẠNH TÁI CƠ CẤU



Tỷ lệ ký thỏa thuận
49%
với đối tác



VAECO
Phục vụ mặt đất



VINCS
Suất ăn hàng không



NCT
Dịch vụ hàng hóa nội địa

Kế hoạch thoái vốn



Cải tổ bộ máy & tối ưu chi phí

3 CHUẨN BỊ CHO TĂNG TRƯỞNG DÀI HẠN



Đặt mua
50
tàu bay 737-8


Tổng giá trị
8,1
tỷ USD


Dự kiến bàn giao
2030–2032


Mục tiêu 2026
29,7
triệu lượt khách
▲ 12,3% YoY

4 RỦI RO & TỐI ƯU CHI PHÍ VẬN HÀNH



**RỦI RO CHÍNH:
GIÁ NHIÊN LIỆU**
Giá Jet A1 tăng
1 USD/thùng
→ Chi phí tăng hơn
300
tỷ đồng/năm

TỐI ƯU CHI PHÍ VẬN HÀNH



Tối ưu cơ cấu nhân sự,
chuyển đổi số & ứng dụng AI



Tối ưu đường bay,
nâng cao hiệu quả khai thác



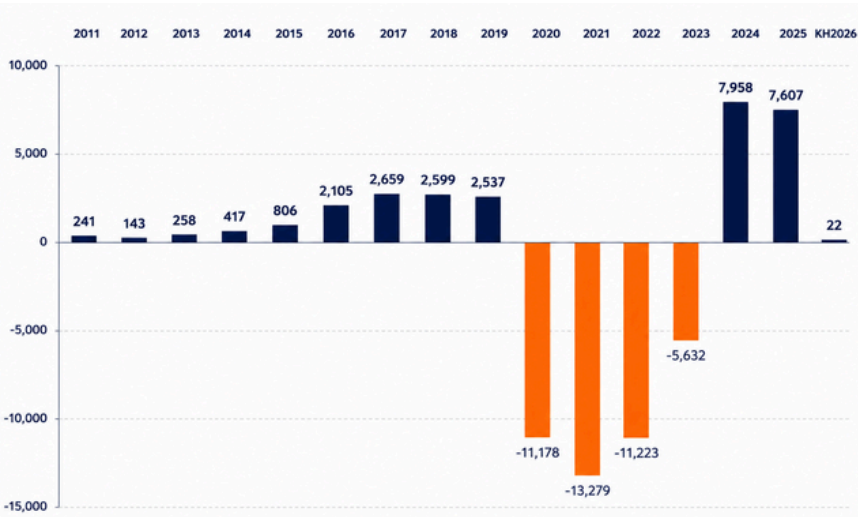
Áp dụng mua sắm tập trung,
quản trị giá & hợp đồng



5. KẾ HOẠCH KINH DOANH 2026

- HVN đặt mục tiêu doanh thu hợp nhất đạt 138.899 tỷ đồng, tăng trưởng 12% so với thực hiện năm 2025 và là mức cao nhất từ trước đến nay. Tuy nhiên, dự kiến lãi sau thuế chỉ 22 tỷ đồng, giảm 99,7% so với thực hiện năm 2025.

LNST hợp nhất (ĐVT: tỷ đồng)



DT thuần và LNTT (ĐVT: tỷ đồng)



Chỉ tiêu sản lượng

Chỉ tiêu	Kế hoạch 2026	So với 2025
Tổng khách vận chuyển	27,73 triệu lượt	+8,1%
• Khách quốc tế (kể cả thuê chuyển)	9,8 triệu lượt	+13,4%
• Khách nội địa	17,93 triệu lượt	+5,5%
Tổng khách luân chuyển	47,72 tỷ khách.km	+11,6%
Hàng hóa vận chuyển	361.400 tấn	+6,2%
Tấn luân chuyển (RTK)	5,55 tỷ tấn.km	+12,3%

Chỉ tiêu tài chính

Chỉ tiêu	Kế hoạch 2026	So với thực hiện 2025
Doanh thu hợp nhất	138.899 tỷ đồng	+12,1% YoY
Lợi nhuận trước thuế hợp nhất	510 tỷ đồng	Giảm mạnh so với LNTT 2025
Lợi nhuận sau thuế hợp nhất	22 tỷ đồng	Giảm 99,71% YoY
Lợi nhuận sau thuế công ty mẹ	101 tỷ đồng	-

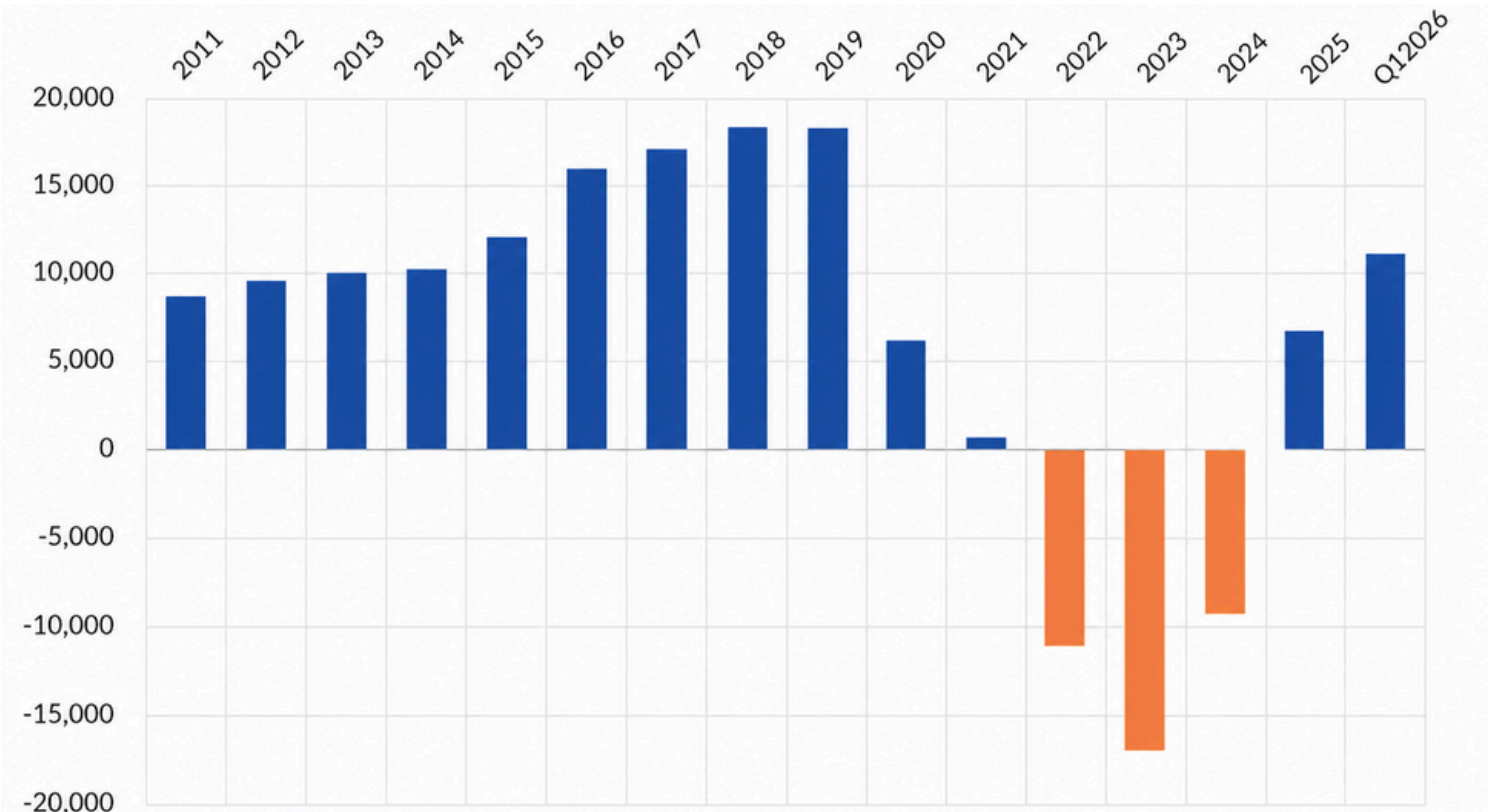
Kế hoạch đầu tư phát triển năm 2026

Hạng mục	Giá trị/Kế hoạch
Tổng vốn đầu tư phát triển	5.228 tỷ đồng
Trọng tâm đầu tư	Mua/thuê máy bay thân rộng; đầu tư các dự án dịch vụ hàng không tại Cảng HKQT Long Thành
Dự án đội bay dài hạn (đã ký/đang triển khai)	50 máy bay Boeing 737-8 (giao giai đoạn 2030–2032); thuê thêm 20 máy bay thân hẹp (khai thác giai đoạn 2027–2028)

6. TÁI CƠ CẤU VỐN & NỢ

Nội dung	Cập nhật đến 2026
Tăng vốn điều lệ lần 1	Hoàn thành 2 đợt phát hành, tổng giá trị 16.932 tỷ đồng; vốn điều lệ tăng từ 22.143,9 tỷ đồng lên 31.115 tỷ đồng (~3,11 tỷ cổ phiếu lưu hành). Khoảng 2,9 triệu cổ phiếu không được đăng ký mua và không tiếp tục phân phối.
Tái cơ cấu nợ	- Hoàn tất giải ngân các khoản vay tái cấp vốn với SeABank, MSB và SHB; thời hạn trả nợ được gia hạn đến năm 2027. - Đồng thời, HVN cũng đàm phán thành công với các tổ chức tín dụng để cơ cấu lại các khoản vay có tổng giá trị 259,3 triệu USD và 80,1 tỷ đồng. Trong đó, các khoản vay trong nước được cơ cấu lại tương đương 70,2 triệu USD và 80,1 tỷ đồng, còn các khoản vay nước ngoài đạt 189,1 triệu USD. - HVN đã nhận cam kết bảo lãnh sơ bộ từ Ngân hàng Xuất nhập khẩu Hoa Kỳ (EXIM) với hạn mức hơn 2,9 tỷ USD, phục vụ thu xếp vốn cho dự án đầu tư 50 tàu bay Boeing 737-MAX 8 giai đoạn 2030–2032. Đây là hãng hàng không đầu tiên và duy nhất tại Việt Nam được EXIM bảo lãnh tín dụng xuất khẩu cho các khoản vay mua tàu bay, tạo lợi thế đáng kể trong việc huy động nguồn vốn dài hạn với chi phí cạnh tranh.
KH tăng vốn điều lệ lần 2	- HVN đã hoàn tất tăng vốn đợt 1 gần 9.000 tỷ đồng và dự kiến triển khai đợt 2 khoảng 13.000 tỷ đồng trong giai đoạn 2026–2027. Nguồn vốn sẽ được sử dụng để tăng cường thanh khoản, đầu tư đội tàu bay, phát triển hạ tầng tại Long Thành, Nội Bài, Tân Sơn Nhất và Gia Bình, đồng thời nâng cấp chất lượng dịch vụ, phục vụ chiến lược phát triển đến năm 2035, tầm nhìn 2045. - Bên cạnh đó, HVN đang đầu tư hai nhà ga hàng hóa và trung tâm bảo dưỡng tàu bay tại Cảng HKQT Long Thành, tạo nền tảng phát triển logistics và nâng cao năng lực khai thác, hướng tới mục tiêu trở thành Top 3 hãng hàng không truyền thống lớn nhất ASEAN trong 10 năm tới.

Vốn chủ sở hữu hợp nhất của HVN (tỷ đồng)



Nguồn: SHS tổng hợp

7. ĐỘI TÀU BAY & ĐẦU TƯ DÀI HẠN

- Vietnam Airlines hiện khai thác 105 tàu bay, trong đó có 31 tàu thân rộng, với mục tiêu nâng quy mô đội bay lên 151 chiếc vào năm 2030 và trên 200 chiếc vào năm 2035.
- Kế hoạch phát triển đội bay gồm mua mới 50 Boeing 737-8 (bàn giao giai đoạn 2030–2032), thuê thêm 20 tàu bay thân hẹp (2027–2028) và thuê hoặc mua 30 tàu bay thân rộng (A350-900/B787) trong giai đoạn 2028–2030 nhằm đáp ứng nhu cầu tăng trưởng dài hạn.
- Trong bối cảnh nguồn cung tàu bay toàn cầu khan hiếm, Vietnam Airlines ưu tiên giải pháp thuê tàu bay để bổ sung năng lực khai thác trong trung hạn, song song với việc đầu tư đội bay mới.

THÁCH THỨC NGẮN HẠN

- Hoạt động khai thác tiếp tục chịu áp lực do động cơ Pratt & Whitney PW1100G bị triệu hồi, khiến một số tàu bay A321XLR phải dừng khai thác. Thời gian sửa chữa mỗi động cơ kéo dài 250–300 ngày, dự kiến ảnh hưởng đến năng lực cung ứng tàu bay đến hết năm 2026.
- Tình trạng thiếu tàu bay khiến nguồn cung tài bị hạn chế, góp phần duy trì mặt bằng giá vé nội địa ở mức cao.

ĐỘNG LỰC TĂNG TRƯỞNG DÀI HẠN

- HVN dự kiến đưa tàu bay chở hàng chuyên dụng đầu tiên vào khai thác từ Q3/2026, đồng thời đầu tư trung tâm bảo dưỡng và logistics tại sân bay Long Thành, mở rộng năng lực vận tải hàng hóa.
- HVN tiếp tục mở rộng mạng bay quốc tế với các đường bay như Hà Nội – Amsterdam và nghiên cứu khai thác các đường bay thẳng tới New York, tạo nền tảng tăng trưởng dài hạn cho cả mảng vận tải hành khách và hàng hóa.



VẬN HÀNH & MỞ RỘNG MẠNG BAY

- Kết quả khai thác tích cực: Quý I/2026, HVN khai thác gần 43.000 chuyến bay, vận chuyển hơn 6,9 triệu lượt khách (tăng 11% và 12% YoY). Trong cao điểm Tết, HVN khai thác 660–670 chuyến/ngày (+13% YoY), trong khi lượng khách quốc tế tăng 28,6% YoY.
- Duy trì vị thế dẫn đầu thị trường: Mặc dù cắt giảm khoảng 20% tải cung ứng trong tháng 4–5/2026 để ứng phó với khủng hoảng nhiên liệu và khôi phục từ tháng 6, Vietnam Airlines vẫn duy trì 42–45% thị phần nội địa và 18–22% thị phần quốc tế.
- Mở rộng mạng bay quốc tế: Hãng khai trương đường bay thẳng Hà Nội – Amsterdam từ ngày 16/6/2026, đồng thời công bố hai đường bay mới Hà Nội – Praha và Hà Nội – Almaty, dự kiến khai thác từ 10/10/2026, tiếp tục mở rộng hiện diện tại thị trường châu Âu và Trung Á.
- Phát triển vận tải hàng hóa: Từ năm 2026, HVN đưa tàu bay chở hàng chuyên dụng đầu tiên vào khai thác, đồng thời đầu tư trung tâm bảo dưỡng và hai nhà ga hàng hóa tại sân bay Long Thành, tạo nền tảng mở rộng hoạt động logistics và nâng cao năng lực vận tải hàng hóa quốc tế.

8. CHIẾN LƯỢC DÀI HẠN

- HVN định vị tập trung vào phân khúc khách hàng cao cấp, trong khi Pacific Airlines và Vasco đảm nhiệm phân khúc giá rẻ.
- Mục tiêu dài hạn là sở hữu nhà ga hành khách chuyên biệt tại các sân bay lớn nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh và tối ưu trải nghiệm khách hàng, theo mô hình của nhiều hãng hàng không quốc tế.
- Các khoản đầu tư như Check-in Lounge Bông Sen tại Tân Sơn Nhất và hệ sinh thái mùi hương LotuScent ("Nhã") là một phần trong chiến lược nâng cao trải nghiệm khách hàng cao cấp, hướng tới mục tiêu đạt chuẩn hãng hàng không 5 sao trước năm 2030.

9. CHUYỂN ĐỔI SỐ VÀ ESG

- HVN đang triển khai Data Lake, kết hợp Cloud và Customer Data Platform (CDP), dự kiến hoàn thành cuối năm 2026 nhằm tối ưu khai thác bay, bảo dưỡng kỹ thuật và nâng cao hiệu quả vận hành.
- Về ESG, HVN áp dụng nguyên tắc 3R (Reduce - Reuse - Recycle) để giảm sử dụng nhựa trên các chuyến bay.
- Đối với nhiên liệu hàng không bền vững (SAF), dù nguồn cung toàn cầu còn hạn chế (chỉ đáp ứng khoảng 1% nhu cầu) và chi phí cao gấp 2–3 lần nhiên liệu truyền thống, HVN đã hoàn thành các chuyến bay thử nghiệm sử dụng SAF trên một số chặng quốc tế và nội địa trong giai đoạn 2024–2025, sẵn sàng đáp ứng các tiêu chuẩn môi trường của thị trường quốc tế trong tương lai.

10. CỔ PHIẾU HVN ĐƯỢC GỠ RA KHỎI DIỆN HẠN CHẾ GIAO DỊCH

- Từ ngày 14/7/2026, HOSE chính thức gỡ bỏ diện hạn chế giao dịch và chuyển cổ phiếu HVN từ diện kiểm soát sang diện cảnh báo, sau khi Vietnam Airlines hoàn tất bước tái cấu trúc tài chính quan trọng: vốn chủ sở hữu hợp nhất chuyển sang dương (+6.730 tỷ đồng), 2 năm liên tiếp có lãi (LNST 2025 đạt 7.607 tỷ đồng) và báo cáo kiểm toán năm 2025 được chấp nhận toàn phần.
- HVN vẫn nằm trong diện cảnh báo do còn lỗ lũy kế, tuy nhiên việc được giao dịch bình thường cả ngày giúp cải thiện thanh khoản, nâng cao khả năng tiếp cận nhà đầu tư và phản ánh quá trình phục hồi tài chính tích cực của HVN sau đại dịch.

11. HAI BIẾN SỐ ẢNH HƯỞNG TỚI BIÊN LỢI NHUẬN

- Áp lực từ giá nhiên liệu: Giá nhiên liệu Jet A1 biến động mạnh trong năm 2026, từ mức 83–89 USD/thùng đầu năm lên đỉnh trên 240 USD/thùng vào đầu tháng 3 trước khi hạ về 112–115 USD/thùng vào tháng 6. HVN ước tính giá nhiên liệu bình quân năm 128,5 USD/thùng, làm chi phí nhiên liệu tăng khoảng 11,9 nghìn tỷ đồng so với năm 2025. Mỗi 1 USD/thùng tăng thêm khiến chi phí của HVN tăng khoảng 300 tỷ đồng/năm.
- Rủi ro tỷ giá: Với khoảng 70% chi phí bằng USD trong khi phần lớn doanh thu nội địa bằng VNĐ, HVN chịu ảnh hưởng lớn từ biến động tỷ giá. Ước tính mỗi 1% tăng của tỷ giá USD/VNĐ làm lợi nhuận giảm khoảng 200–300 tỷ đồng, dù áp lực này có thể giảm dần nếu đồng USD suy yếu trong giai đoạn tới.

12. DỰ BÁO KẾT QUẢ KINH DOANH

Dự báo giá dầu Brent

- Giá dầu tại thời điểm gần nhất (giữa tháng 7/2026): đã hạ nhiệt đáng kể so với đỉnh khủng hoảng.

Nguồn dự báo	Thời điểm công bố	Dự báo
UBS	Tháng 7/2026	Giá dầu Brent khoảng 80 USD/thùng nửa cuối 2026; 2027 hạ còn 75 USD/thùng
EIA (Mỹ)	STEO tháng 4/2026	- Giá dầu Brent bình quân 96 USD/thùng cả năm 2026; đỉnh 115 USD/thùng (Quý 2.2026) - Giá dầu Brent bình quân 76 USD/thùng năm 2027
J.P. Morgan	Tháng 5/2026	Giá dầu Brent có thể về 60 USD/thùng năm 2026 (kịch bản lạc quan)

Giả định kế hoạch của HVN cho năm 2026

Nguồn: SHS tổng hợp

- Tại ĐHĐCĐ 28/6/2026, HVN công bố giả định giá nhiên liệu dùng để xây dựng kế hoạch kinh doanh chính thức:

Chỉ tiêu	Giá trị
Giá Jet A-1 bình quân cả năm 2026 (giả định kế hoạch)	128,54 USD/thùng
So với năm 2025	+48% YoY
Chi phí nhiên liệu phát sinh thêm (so với 2025)	11.900 tỷ đồng
Chi phí nhiên liệu phát sinh thêm (so với kế hoạch gốc ban đầu, khoảng 85 USD/thùng)	13.101 tỷ đồng

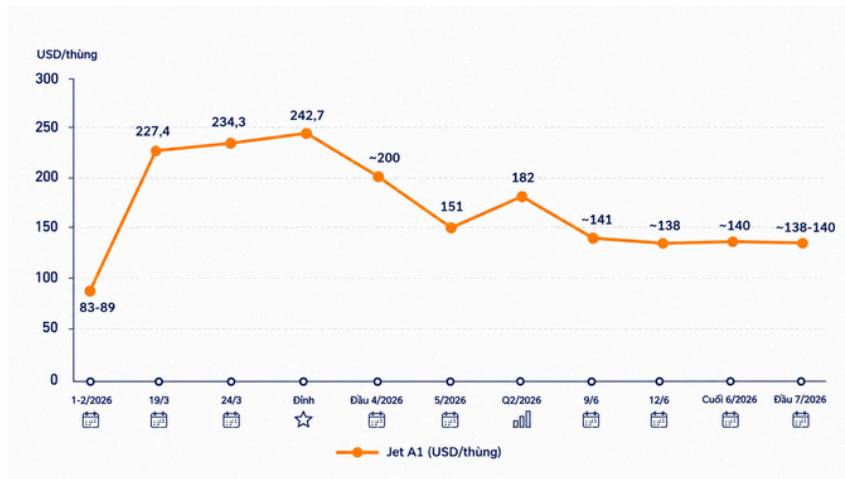
Dự báo giá Jet A1

Nguồn: Tài liệu ĐHĐCĐ HVN 2026, SHS dự báo

Kịch bản	Jet A1 (USD/thùng)	Giả định chính
Tích cực (Bull)	80–95	Brent về 60 USD/thùng (theo kịch bản J.P. Morgan), căng thẳng Trung Đông hạ nhiệt hoàn toàn, crack spread tiếp tục thu hẹp về mức trước khủng hoảng.
Cơ sở (Base)	100–115	Kịch bản có xác suất cao nhất. Brent ổn định 75–80 USD/thùng (theo UBS), crack spread giảm dần về 20–30 USD/thùng nhưng vẫn cao hơn bình thường do công suất lọc dầu châu Á phục hồi chậm.
Thận trọng (Bear)	150–180	Xung đột Trung Đông tái leo thang hoặc OPEC+ cắt giảm sản lượng mạnh hơn kỳ vọng, khiến crack spread mở rộng trở lại và Jet A1 tăng mạnh.

Giá Jet A-1 = Giá dầu thô (Brent) + Chênh lệch crack spread.

Trước khủng hoảng, chênh lệch này thường ở mức 15–25 USD/thùng; trong giai đoạn khủng hoảng (thiếu hụt cục bộ, phí bảo hiểm chiến tranh, chi phí lọc dầu tăng) mức chênh lệch này đã vọt lên 30–40 USD/thùng



Ba kịch bản H2/2026 và điều chỉnh tỷ giá

Kịch bản	Giá nhiên liệu H2 (USD/thùng)	Điều chỉnh tỷ giá (tỷ đồng)	Cơ sở
Tích cực	95	200	Thỏa thuận ngừng bắn Mỹ-Iran được duy trì bền vững, giá tiếp tục hạ nhiệt về gần vùng bình thường; VNĐ ổn định/tăng giá nhẹ.
Cơ sở	100-115	0	Giá nhiên liệu ổn định quanh mức tháng 6 (112-115 USD/thùng), không cải thiện thêm nhiều; tỷ giá diễn biến đúng kế hoạch.
Thận trọng	140	-300	Căng thẳng Trung Đông tái leo thang một phần (không quay lại đỉnh 240 USD/thùng); VNĐ mất giá thêm nếu Fed trì hoãn hạ lãi suất.

Giả định cho 2027F

Giả định	Giá trị	Cơ sở
Giá nhiên liệu bình quân 2027F	90 USD/thùng	Năng lực lọc dầu khu vực và các yếu tố cấu trúc (bảo hiểm rủi ro, logistics) cần thời gian dài hơn để bình thường hóa hoàn toàn trong năm 2026, nên dự báo năm 2027 giá Jet A1 duy trì 90 USD/thùng
Điều chỉnh tỷ giá 2027F	+400 tỷ đồng	Theo dự báo Ngân hàng UOB: tỷ giá USD/VNĐ có thể hạ về 26.100 đồng vào Quý II/2027 khi đồng USD toàn cầu suy yếu, có lợi cho HVN do phần lớn chi phí bằng USD.

Dự báo KQKD 2026 - 2027

Chỉ tiêu	Năm 2026			Năm 2027
	Kịch bản Tích cực	Kịch bản Cơ sở	Kịch bản Thận trọng	
Giá nhiên liệu bình quân H2/2026 (USD/thùng)	95	115	140	-
Giá nhiên liệu bình quân 2027 (USD/thùng)	-	-	-	90
Điều chỉnh tỷ giá theo kịch bản (tỷ đồng)	200	-	(300)	
Doanh thu hợp nhất	138,899	138,899	138,899	148,966
Khách vận chuyển (triệu lượt)	27.7	27.7	27.7	29.7
Hàng hóa vận chuyển (nghìn tấn)	361.4	361.4	361.4	386.7
(-) Tác động chi phí nhiên liệu	(8,625)	(11,625)	(15,375)	(1,500)
(+/-) Điều chỉnh tỷ giá	200	-	(300)	400
Lợi nhuận trước thuế	5,147	3,814	(2,103)	11,295
Lợi nhuận sau thuế	4,890	3,051	(2,103)	9,036

Chúng tôi xây dựng ba kịch bản kết quả kinh doanh của HVN năm 2026 dựa trên biến số lớn nhất là giá nhiên liệu Jet A-1 bình quân trong nửa cuối năm 2026, tương ứng 95 USD/thùng (Tích cực), 115 USD/thùng (Cơ sở) và 140 USD/thùng (Thận trọng). Các giả định về sản lượng hành khách (27,7 triệu lượt) và hàng hóa (361,4 nghìn tấn) được giữ nguyên ở cả ba kịch bản, phản ánh quan điểm rằng nhu cầu hàng không tiếp tục phục hồi ổn định. Đồng thời, tỷ giá USD/VNĐ được điều chỉnh tương ứng để phản ánh các điều kiện vĩ mô trong từng kịch bản. Chúng tôi chọn kịch bản Cơ sở để dự báo KQKD 2026 của HVN.

13. KẾ HOẠCH THOÁI VỐN CỦA VIETNAM AIRLINES (2026–2027)

Doanh nghiệp	Kế hoạch	Tiến độ/Cập nhật	Mục tiêu
SKYPEC	Thoái tối đa 49% vốn điều lệ	Đã phê duyệt chủ trương; lựa chọn tư vấn pháp lý và tư vấn chuyển nhượng; dự kiến đấu giá công khai trong giai đoạn 2026–2027. Đồng thời triển khai phương án chuyển nhượng vốn tại Công ty TNHH MTV SKYPEC.	Thu hút nhà đầu tư chiến lược, cải thiện dòng tiền, nâng cao hiệu quả quản trị và hỗ trợ tái cơ cấu.
Pacific Airlines	Thoái toàn bộ vốn	Đã tích cực tìm kiếm nhà đầu tư nhưng chưa thành công do điều kiện thị trường chưa thuận lợi doanh nghiệp thua lỗ, tập trung và còn vướng mắc pháp lý; sẽ tiếp tục tìm kiếm đối tác để thực hiện chuyển nhượng.	Cắt giảm gánh nặng tài chính, xử lý nguồn lực cho hoạt động cốt lõi.
APLACO	Thoái toàn bộ vốn	Đã hoàn tất lựa chọn đơn vị tư vấn xác định giá trị doanh nghiệp và xây dựng phương án chuyển nhượng vốn; dự kiến triển khai trong năm 2026.	Thu hồi vốn, nâng cao hiệu quả sử dụng vốn và tái cơ cấu danh mục đầu tư.
SPT	Thoái vốn	Chưa triển khai do doanh nghiệp chưa công bố BCTC giai đoạn 2023–2024 và cổ phiếu không có thanh khoản; HVN tiếp tục theo dõi để lựa chọn thời điểm phù hợp.	Thoái vốn khi điều kiện thị trường và pháp lý thuận lợi nhằm tối ưu giá trị thu hồi.
TCS	Thoái vốn	Đã hoàn thành xác định giá trị doanh nghiệp; quá trình chuyển nhượng đang vướng thủ tục pháp lý, tháo gỡ các vướng mắc pháp lý và phương án sử dụng tài sản và cập nhật kế hoạch SXKD trung hạn.	Hoàn tất chuyển nhượng sau khi thủ tục.
VACS, VIAGS, VAECO	Chuyển nhượng vốn	Vietnam Airlines đang từng bước triển khai phương án chuyển nhượng vốn theo lộ trình tái cơ cấu doanh nghiệp.	Thu hút nguồn lực xã hội, nâng cao hiệu quả hoạt động và tối ưu danh mục đầu tư.

14. RỦI RO

- **Giá nhiên liệu Jet A-1:** Đây là biến số quan trọng nhất đối với triển vọng lợi nhuận của HVN. Chi phí nhiên liệu chiếm khoảng 30–40% tổng chi phí khai thác và mỗi 1 USD/thùng tăng thêm có thể làm chi phí tăng trên 300 tỷ đồng/năm. Diễn biến xung đột Trung Đông và giá dầu Brent sẽ tiếp tục quyết định kết quả kinh doanh trong nửa cuối 2026 và năm 2027.
- **Rủi ro tỷ giá:** Khoảng 60% chi phí của HVN được thanh toán bằng ngoại tệ. Theo ước tính của doanh nghiệp, mỗi 1% biến động tỷ giá USD/VND có thể làm lợi nhuận giảm khoảng 200 tỷ đồng, do đó việc USD duy trì ở mức cao sẽ tiếp tục gây áp lực lên chi phí.
- **Cạnh tranh và dư cung tải:** Việc các hãng hàng không đồng loạt mở rộng đội tàu bay có thể khiến nguồn cung ghế tăng nhanh hơn nhu cầu nội địa, gia tăng cạnh tranh về giá vé và tạo áp lực lên hệ số tải cũng như biên lợi nhuận (Cạnh tăng từ 2026 với Bamboo Airways quay trở lại, cùng sự tham gia của Sun Phu Quoc Airways, Vietravel Airlines và các hãng khác).
- **Tiến độ các dự án hạ tầng:** Nếu Cảng hàng không quốc tế Long Thành chậm tiến độ, lợi ích kỳ vọng về mở rộng công suất, tối ưu khai thác và phát triển trung tâm trung chuyển của HVN có thể bị lùi lại.
- **Rủi ro đầu tư đội tàu bay:** Kế hoạch mở rộng đội bay quy mô lớn có thể phát sinh rủi ro pha loãng EPS từ các đợt tăng vốn trong tương lai. Đồng thời, tình trạng chậm bàn giao máy bay của Boeing và Airbus vẫn là rủi ro đáng lưu ý, có thể ảnh hưởng đến tiến độ tăng tải cung ứng và kế hoạch mở rộng mạng bay.
- **Rủi ro chính sách và thương mại:** Quan hệ thương mại Việt Nam – Hoa Kỳ vẫn là yếu tố cần theo dõi. Việc Bộ Xây dựng yêu cầu HVN rà soát các hợp đồng mua máy bay Boeing và động cơ Pratt & Whitney nhằm hỗ trợ cân bằng thương mại cho thấy các quyết định đầu tư đội bay có thể chịu tác động từ yếu tố chính sách bên cạnh các cân nhắc thương mại thuần túy.
- **Chưa thể chia cổ tức:** Mặc dù vốn chủ sở hữu đã chuyển sang dương, HVN vẫn còn lỗ lũy kế lớn, do đó chưa đủ điều kiện chia cổ tức. Theo kế hoạch của Ban lãnh đạo, doanh nghiệp dự kiến phải đến giai đoạn 2030–2032 mới có thể xóa hết lỗ lũy kế và khôi phục chính sách cổ tức.

PHỤ LỤC

Bảng cân đối kế toán				
(tỷ VND)	2024	2025	2026E	2027F
Tài sản ngắn hạn	17,338	32,051	19,711	20,443
Tiền/tương đương tiền	4,627	9,896	(3,918)	(4,122)
Đầu tư ngắn hạn	1,015	8,059	8,059	8,059
Các khoản phải thu	7,322	9,427	9,586	10,296
Hàng tồn kho	3,369	3,796	4,671	4,799
Tài sản khác	1,004	873	1,313	1,410
Tài sản dài hạn	40,849	41,124	67,249	88,283
Tài sản cố định	29,591	25,164	33,687	31,621
Đầu tư dài hạn	1,795	2,703	2,703	2,703
Xây dựng cơ bản dở dang	109	254	23,468	46,568
Tài sản khác	7,486	10,648	5,037	5,037
Tổng tài sản	58,188	73,175	86,960	108,726
Nợ ngắn hạn	14,311	9,379	9,473	9,567
Phải trả người bán	30,504	33,937	21,265	21,848
Người mua trả tiền trước	217	323	284	305
Vay nợ ngắn hạn	14,311	9,379	9,473	9,567
Nợ khác	2,449	2,987	3,065	3,274
Nợ dài hạn	10,372	10,011	23,707	28,246
Vay nợ dài hạn	6,172	3,725	13,951	18,493
Nợ dài hạn khác	1,377	1,154	1,154	1,154
Tổng nợ phải trả	67,531	66,445	70,337	76,664
Vốn chủ sở hữu	(9,344)	6,730	16,623	32,062
Vốn góp	(10,017)	5,931	15,422	30,457
Thặng dư vốn cổ phần	1,220	1,220	0	0
Lợi nhuận giữ lại	(33,614)	(26,686)	(22,956)	(13,920)
Tổng nợ và vốn CSH	58,187	73,175	86,960	108,726

Báo cáo lưu chuyển tiền tệ				
(tỷ VND)	2024	2025	2026E	2027F
LCTT từ HĐ kinh doanh	9,441	12,275	833	11,003
LCTT từ HĐ đầu tư	250	(8,185)	(21,844)	(21,844)
LCTT từ HĐ tài chính	(7,609)	1,175	12,724	10,637
LCTT trong kỳ	2,082	5,266	(8,287)	(204)
Tiền/tương đương tiền đầu kỳ	2,551	4,627	9,896	1,609
Tiền/tương đương tiền cuối kỳ	4,627	9,892	1,609	1,404

Báo cáo kết quả kinh doanh				
(tỷ VND)	2024	2025	2026E	2027F
Doanh thu	106,912	121,412	138,687	148,966
Giá vốn hàng bán	(92,040)	(103,310)	(127,592)	(131,090)
Lợi nhuận gộp	13,902	17,897	11,095	17,876
Chi phí BH & QLDN	7,089	8,759	9,367	10,061
Lợi nhuận hoạt động	3,199	7,913	3,814	11,295
Doanh thu tài chính	1,336	1,515	1,515	1,515
Chi phí tài chính	4,951	3,581	(571)	(1,965)
Lợi nhuận khác	5,217	254	0	0
Lãi/(lỗ) từ công ty liên doanh	0	0	0	0
Lợi nhuận trước thuế	8,416	8,168	3,814	11,295
Thuế TNDN	(390)	(533)	763	2,259
Lợi nhuận sau thuế	7,958	7,607	3,051	9,036
Lợi ích CĐTS	393	403	403	403
LNST của cty mẹ	7,564	7,204	2,648	8,633
% Biên LNST	0	0	0	0
EPS (VND)	3,416	2,949	694	1,956

Các chỉ số tài chính				
(tỷ VND)	2024	2025	2026E	2027F
Chỉ số định giá				
SLCP lưu hành (tỷ cp)	2.2144	3.1144	3.8144	4.4144
Chỉ số sinh lời				
Biên LNG	13.00%	14.74%	8.00%	12.00%
Biên EBIT	12.50%	9.68%	2.34%	6.26%
Biên LNST	7.44%	6.27%	2.20%	6.07%
Doanh thu/TTS	93.58%	165.92%	149.95%	130.38%
ROE	-85.16%	113.03%	18.36%	28.18%
ROA	13.68%	10.40%	3.30%	7.91%
Chỉ số cơ cấu vốn				
Hệ số nợ / Tổng tài sản	1.16	0.91	0.76	0.67
Hệ số nợ / VCSH	(7.23)	9.87	4.23	2.39
Vốn vay / VCSH	(2.19)	1.95	1.41	0.88
Tổng tài sản / VCSH	(6.23)	10.87	5.56	3.56

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:

Trung tâm Phân tích - Công ty Cổ Phần Chứng khoán Sài Gòn - Hà Nội

Trụ sở chính tại Hà Nội

Tòa nhà SHS, Số 43 Lý Thường Kiệt,
phường Cửa Nam, Thành phố Hà Nội

Tel: (84-24)-3818 1888

Fax: (84-24)-3818 1688

Chi nhánh Hà Nội

Tầng 1-5, Tòa nhà Unimex Hà Nội, Số 41 Ngô
Quyền, phường Cửa Nam, Thành phố Hà Nội

Tel: (84-24)-3818 1888

Fax: (84-24)-3818 1688

Chi nhánh Đà Nẵng

Tầng 2, Tòa nhà SHB Đà Nẵng, số 06
Nguyễn Văn Linh, phường Hải Châu, Thành
phố Đà Nẵng

Tel: (84-511)-352 5777

Fax: (84-511)-352 5779

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

Tel: (84-8)-3915 1368

Fax: (84-8)-3915 1369



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



Website: shs.com.vn



Tel: 1900 63 8588



Email: hotrokhachhang@shs.com.vn



GIAO DỊCH NGAY CÙNG SHS

App trading: SH Smart

Bảng giá: sboard.shs.com.vn

Web trading: shsmart.shs.com.vn