

CTCP Vận tải và Xếp dỡ Hải An (HSX: HAH) TRIỂN VỌNG LẠC QUAN NHỜ GIÁ CƯỚC NEO CAO

- Trong Q1/2026, HAH ghi nhận lợi nhuận ròng bứt phá +28,6% svck, nhờ biên lợi nhuận cải thiện, thúc đẩy bởi nền giá cước, dịch vụ neo cao và chiến lược tối ưu hóa chi phí vận hành qua hệ sinh thái bền đối tác.
- LN ròng năm 2026 của HAH dự kiến tăng trưởng khiêm tốn ở mức 2.8% svck, khi giá nhiên liệu tăng cao và đa phần hợp đồng cho thuê đã được gia hạn trong 2025, trước khi quay lại bứt phá mạnh mẽ 18.7% svck năm 2027 nhờ giá cước cho thuê neo cao và đẩy mạnh mở rộng công suất đội tàu.
- Duy trì khuyến nghị **KHẢ QUAN** cho HAH, giá mục tiêu 78,800VND/cp.

Trong Q1/2026, lợi nhuận ròng tăng mạnh nhờ nâng giá dịch vụ và duy trì nền giá cho thuê cao

Trong Q1/2026, HAH ghi nhận kết quả kinh doanh tích cực với doanh thu thuần đạt 1,265 tỷ đồng (+8.2% svck) và lợi nhuận ròng bứt phá lên mức 300 tỷ đồng (+28.6% svck). Động lực chính thúc đẩy doanh thu chủ yếu nhờ tăng giá dịch vụ cảng và duy trì được nền cước cao từ các hợp đồng cho thuê định hạn trong 2025. Đồng thời, nỗ lực tối ưu hóa chi phí vận hành thông qua chiến lược dịch chuyển luồng hàng sang cảng Nam Hải Đình Vũ đã giúp biên lợi nhuận mở rộng đáng kể, từ đó hỗ trợ lợi nhuận tăng trưởng mạnh mẽ, bất chấp sự suy giảm sản lượng mang tính mùa vụ.

Điều chỉnh LN ròng 2026/2027 tăng thêm 0.2%/8.7% nhờ giá cước cho thuê neo cao và mở rộng công suất hạm đội cho thuê

Chúng tôi điều chỉnh dự phóng doanh thu giảm 8.2%/10.9% so với dự phóng cũ, sau điều chỉnh tiếp tục duy trì đà tăng trưởng tích cực 1.8%/15.9% svck trong 2026-27, chủ yếu nhờ kỳ vọng thị trường giá cước cho thuê định hạn tiếp tục neo ở mức cao, kết hợp định hướng mở rộng mảng cho thuê tàu khi doanh nghiệp liên tục tiếp nhận các tàu đóng mới cỡ lớn với mức cước vượt trội hơn. Dự phóng lợi nhuận ròng cũng được điều chỉnh tăng lần lượt 0.2%/8.7% so với dự báo cũ; sau điều chỉnh, LN ròng tăng 2.8%/18.7% svck cho giai đoạn 2026 - 2027, hỗ trợ bởi khả năng mở rộng biên lợi nhuận gộp mạnh mẽ, thông qua giá cước cho thuê tiếp tục cải thiện, gia tăng đóng góp doanh thu cho thuê tàu nhờ tiếp tục mở rộng quy mô đội tàu cho thuê và cải thiện hiệu quả khai thác cảng và hiệu suất vận hành các tuyến nội Á.

Duy trì khuyến nghị **KHẢ QUAN** với giá mục tiêu là 78,800 VNĐ/cổ phiếu

Chúng tôi điều chỉnh giá mục tiêu của HAH xuống mức 78.800 VNĐ/cp (-6,2% so với báo cáo trước), do (1) cập nhật mô hình định giá sang năm 2026, và (2) áp dụng hệ số EV/EBITDA mục tiêu thận trọng hơn ở mức 6.0x (giảm 10,5% so với mức 6.7x cũ) do đà tăng trưởng năm 2026 chậm lại. Tuy nhiên, với mức định giá EV/EBITDA hiện tại của HAH chỉ đạt 5.1x (tương ứng với mức chiết khấu 15% so với trung bình 2 năm), kết hợp cùng triển vọng tăng trưởng lợi nhuận bứt phá trong trung và dài hạn, chúng tôi đánh giá đây là thời điểm phù hợp để tích lũy cổ phiếu HAH cho mục tiêu tăng trưởng dài hạn.

Chỉ tiêu tài chính	Dec-24	Dec-25	Dec-26	Dec-27
Doanh thu thuần	3,992	5,091	5,181	6,002
Lợi nhuận ròng	651	1,207	1,240	1,472
Tăng trưởng DTT	53%	28%	2%	16%
Tăng trưởng LN ròng	69%	85%	3%	19%
Biên LN gộp	32%	39%	39%	40%
Biên EBITDA	38%	47%	49%	50%
ROAE	22%	30%	25%	25%
ROAA	13%	17%	16%	16%
EPS (VNĐ/cổ phiếu)	4,741	8,296	8,528	10,119
BVPS (VNĐ/cổ phiếu)	23,520	31,948	36,090	43,861

Nguồn: HAH, MBS Research dự phóng

KHẢ QUAN

Giá mục tiêu

78,800 VND

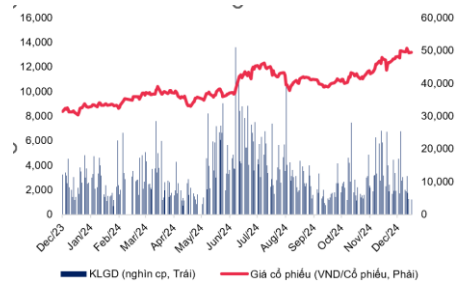
Tiềm năng tăng giá

41.5%

Thay đổi trọng yếu trong báo cáo

Điều chỉnh EPS tăng 0.2%/8.7% so với dự phóng cũ.

Thông tin cổ phiếu



Nguồn: FiiiproX, MBS Research

Giá thị trường (VNĐ)	55,700
Cao nhất 52 tuần (VNĐ)	71,000
Thấp nhất 52 tuần (VNĐ)	56,400
Vốn hóa (tỷ VNĐ)	10,704
P/E (TTM)	6.9
P/B	1.6
Thị suất cổ tức (%)	2%
Tỷ lệ SH nước ngoài (%)	11.3%

Nguồn: <https://s24.mbs.com.vn/>

Cơ cấu sở hữu (%)

CTCP Container Việt Nam	16.1
CTCP Đầu tư và Vận tải Hải Hà	14.3
Công ty TNHH Vận tải và Đại lý vận tải Đa phương thức	4.9
CTCP Quản lý Quỹ Leadvisors	4.2

Nguồn: <https://s24.mbs.com.vn/>

CTCP Vận tải và Xếp dỡ Hải An (HSX: HAH)

Luận điểm đầu tư và định giá

Luận điểm đầu tư

Chúng tôi khuyến nghị KHẢ QUAN với giá mục tiêu của HAH là 78,800 đồng/cổ phiếu dựa trên các luận điểm chính:

- Tình trạng đứt gãy chuỗi cung ứng kéo dài và tình trạng thiếu hụt nguồn cung ở phân khúc tàu nhỏ tạo động lực hỗ trợ giá cước cho thuê tàu kích cỡ nhỏ sẽ tiếp tục neo cao trong giai đoạn 2026-2027.
- Hoạt động cho thuê tàu tiếp tục đóng vai trò động lực tăng trưởng chính với kỳ vọng doanh thu cho thuê tàu sẽ bứt phá từ năm 2027, khi HAH tiếp tục mở rộng quy mô đội tàu với giá cước cho thuê hấp dẫn.
- Liên doanh chiến lược HaiAn Green Shipping Line đóng vai trò là động lực then chốt giúp HAH bứt phá quy mô đội tàu, củng cố vị thế cạnh tranh trên thị trường vận tải container quốc tế. Lộ trình tiếp nhận các siêu tàu 7,100 TEU từ năm 2028 với biên lợi nhuận kỳ vọng vượt trội, sẽ mở ra chu kỳ tăng trưởng mới, đảm bảo triển vọng bứt phá lợi nhuận bền vững trong dài hạn.

Định giá và Khuyến nghị

Chúng tôi điều chỉnh giá mục tiêu của HAH xuống mức 78.800 VNĐ/cp (-6,2% so với báo cáo trước), do (1) cập nhật mô hình định giá sang năm 2026, và (2) áp dụng hệ số EV/EBITDA mục tiêu thận trọng hơn ở mức 6.0x (giảm 10,5% so với mức 6.7x cũ) do tăng trưởng trong năm nay có phần chậm lại. Tuy nhiên, với mức định giá EV/EBITDA hiện tại chỉ 5.1x (chiết khấu 15% so với trung bình 2 năm), kết hợp cùng triển vọng tăng trưởng lợi nhuận bứt phá trong trung và dài hạn, chúng tôi đánh giá đây là thời điểm phù hợp để tích lũy cổ phiếu HAH.

Hình 1: Tóm tắt định giá

Phương pháp	Giá	Tỷ	Giá theo tỷ trọng
FCFF	77,492	50%	38,746
EV/EBITDA	80,051	50%	40,026
Giá mục tiêu			78,772
Giá mục tiêu làm tròn			78,800
Tiềm năng tăng giá			42.0%

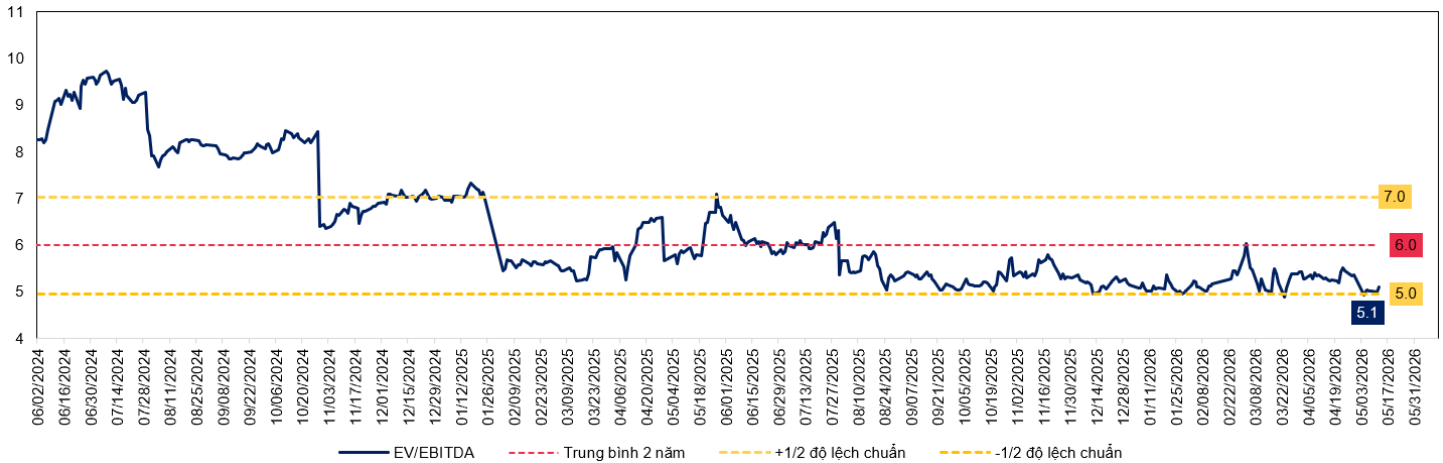
Nguồn: MBS Research

Hình 2: Định giá EV/EBITDA

Phương pháp EV/EBITDA	2026
EBITDA (tỷ đồng)	3,029
EV/EBITDA mục tiêu	6.0
(-) Tổng nợ	2,200
(+) Tiền và tương đương tiền	534
Giá trị doanh nghiệp	13,518
SLCP đang lưu hành (triệu)	168.86
Giá mục tiêu	80,051

Nguồn: MBS Research

Hình 3: EV/EBITDA của HAH trong giai đoạn 2024 - 2026



Nguồn: Fiinpro, MBS Research

Hình 4: Chi phí VCSH

Chi phí VCSH	
Lãi suất phi rủi ro	4.0%
Beta	0.9
Phần bù rủi ro thị trường	8.5
Chi phí VCSH	11.3%

Nguồn: MBS Research

Hình 5: WACC và tăng trưởng dài hạn

WACC và tăng trưởng dài hạn	
Chi phí nợ	9%
Mức thuế	20%
WACC	10%
Tăng trưởng dài hạn	1.5%

Nguồn: MBS Research

Hình 6: Dự phóng FCFF

Dự phóng FCFF	2026	2027	2028	2029	///	2036
(+) LNST	1,440	1,709	2,139	2,570		3,984
(+) Chi phí phi tiền mặt	587	718	897	982		1,784
(+) Chi phí lãi vay sau thuế	138	167	274	278		61
(-) Đầu tư TSCĐ	706	2,280	4,771	1,586		2,720
(-) Thay đổi VLD	(346)	(277)	(343)	(553)		(1,533)
FCFF sau chiết khấu	1,112	33	-1,477	1,255		582

Nguồn: MBS Research

Hình 7: Phương pháp định giá FCFF

Định giá theo FCFF		
(+) Giá trị hiện tại tại giai đoạn 2026F-2036F	tỷ đồng	7,236
(+) Giá trị hiện tại của giá trị dài hạn	tỷ đồng	6,593
(+) Tiền và tương đương tiền	tỷ đồng	1,157
(-) Nợ	tỷ đồng	1,701
(-) Lợi ích CĐTS	tỷ đồng	-200
Giá trị doanh nghiệp	tỷ đồng	13,086
Số lượng cổ phiếu	triệu cp	169
Giá trị cổ phiếu	VNĐ/cp	77,492

Nguồn: MBS Research

Rủi ro đầu tư

- Tiến độ dịch chuyển trở lại khu vực Biển Đỏ nhanh hơn dự kiến, khiến nhu cầu thuê tàu sụt giảm, gây áp lực lên giá cước cho thuê tàu.
- Tốc độ mở rộng đội tàu bị đẩy lùi do tình hình giá cước cho thuê âm đậm hơn dự kiến, ảnh hưởng tiêu cực lên doanh thu và lợi nhuận của doanh nghiệp.
- Giá nhiên liệu tăng cao, kết hợp với tình trạng cạnh tranh dư thừa tải trọng tại thị trường nội địa có thể tác động tiêu cực tới triển vọng tự vận hành tàu của HAH.

Hình 8: So sánh các doanh nghiệp các ngành

Công ty	Quốc gia	Mã cp	Vốn hóa Triệu USD	P/E (x)		EV/EBITDA (x)		ROA (%)		ROE (%)	
				2025F	2026F	2025F	2026F	2025F	2026F	2025F	2026F
AP Moller - Maersk A/S	Đan Mạch	MAERSKB DC	35,800	12.9	N/A	4.7	7.2	3.1	0.5	4.8	0.1
COSCO SHIPPING Holdings Co Ltd	Trung Quốc	601919 CH	31,349	6.2	8.8	3.7	4.5	6.3	5.0	13.2	10.3
Evergreen Marine Corp Taiwan Ltd	Đài Loan	2603 TT	13,761	6.0	8.9	112.4	4.4	7.6	6.1	12.0	8.5
HMM Co Ltd	Hàn Quốc	011200 KS	12,451	10.5	14.8	4.2	5.1	5.6	3.8	6.9	4.7
Yinson Holdings BHD	Malaysia	YNS MK	1,441	6.2	12.8	7.1	6.8	4.6	1.9	20.0	10.5
Regional Container Lines PCL	Thái Lan	RCL TB	787	2.8	5.4	2.5	3.6	11.2	6.1	15.7	8.3
Nanjing Shenghang Shipping Co Ltd	Trung Quốc	001205 CH	23,658	22.7	N/A	6.8	9.5	2.9	1.2	4.7	(1.0)
Fujian Guohang Ocean Shipping Group Co Ltd	Trung Quốc	833171 CH	3,094	5.3	N/A	3.0	5.5	4.3	(1.0)	11.9	(14.6)
Trung bình				8.5	10.1	20.0	5.6	6.1	3.3	12.0	3.8
Trung vị				6.2	8.9	4.5	5.3	5.1	2.9	11.9	6.5
CTCP Vận tải và Xếp dỡ Hải An	Việt Nam	HAH VN	368.4	6.7	6.5	4.6	3.9	14.2	11.4	23.3	17.8

Nguồn: Bloomberg, MBS Research (dữ liệu cập nhật tại ngày 20/5/2026)

Kết quả kinh doanh Q1/2026: Lợi nhuận ròng tăng mạnh nhờ nâng giá dịch vụ và duy trì nền giá cho thuê cao

Hình 9: So sánh kết quả kinh doanh Q1/2026 (Đơn vị: tỷ VND)

Chỉ số KQKD	Q1/2026	Sv quý trước (%)	svck (%)	%dự báo 2026	2025	svck (%)	Chú thích
Sản lượng khai thác ('000 TEU)	259	-26.2%	-18.1%	15.1%	1,440,985	8.4%	
(-) Sản lượng khai thác cảng ('000 TEU)	120	-14.4%	-9.1%	17%	585,765	6.7%	Sản lượng khai thác cảng sụt giảm 9.1% svck chủ yếu do thời gian nghỉ lễ dài ảnh hưởng tới thời gian khai thác cảng trong Q1/2026. Ngoài ra chúng tôi đánh giá HAH đã chủ động dịch chuyển một phần lượng hàng vượt công suất sang cảng Nam Hải Đình Vũ, và dự kiến xu hướng này sẽ tiếp diễn trong các quý tới, qua đó kỳ vọng sản lượng khai thác cảng sẽ tiếp tục sụt giảm trong các quý sắp tới.
(-) Sản lượng khai thác tàu ('000 TEU)	139	-15.3%	-2.8%	17%	675,059	12.0%	Tương tự, hoạt động tự vận hành tàu của HAH cũng chịu ảnh hưởng bởi thời gian nghỉ lễ dài, khiến sản lượng khai thác tàu giảm nhẹ svck.
Doanh thu	1,265	-2.7%	8.2%	22.4%	5,091	27.5%	
- Khai thác cảng	106	30.1%	19.2%	29.2%	336	28.2%	Trong Q1, HAH tiến hành nâng giá dịch vụ (với giá nâng hạ tăng 20% svck, lưu kho tăng 17% svck) qua đó giúp doanh thu khai thác cảng duy trì tăng mạnh 19.2% svck.
- Khai thác tàu	1,012	-5.0%	-2.0%	22.1%	4,165	30.5%	Nhờ gia hạn thành công các hợp đồng thuê tàu với kỳ hạn dài (từ 6 tháng – 1 năm) với nền giá thuê cao trong 2025, doanh thu từ cho thuê tàu tiếp tục trở thành bệ đỡ, hỗ trợ bù đắp ảnh hưởng từ sụt giảm sản lượng tự vận hành tàu.
- Khác	148	-3.7%	18.7%	20.8%	590	9.6%	
LN gộp	495	-4.4%	28.5%	25.1%	1,965	55.1%	
- Khai thác cảng	26	22.7%	55.0%	16.1%	66	-26.4%	
- Khai thác tàu	441	-4.8%	26.2%	27.8%	1,812	87.7%	
- Khác	28	-16.0%	-20.4%	12.4%	87	-58.9%	
Biên LN gộp	39.1%	-0.7đ%	6.2đ%	4.1đ%	38.6%	6.9%	
- Khai thác cảng	24.3%	-1.5đ%	-4.5đ%	-19.9đ%	19.5%	14.5đ%	Hoạt động khai thác cảng tiếp tục chịu sức ép từ chi phí thuê ngoài khi cảng Hải An liên tục hoạt động vượt quá công suất thiết kế. Tuy nhiên chúng tôi đánh giá biên LNG sẽ được cải thiện trong các quý tới khi HAH tiến hành dịch chuyển bớt sản lượng sang cảng đối tác, qua đó sẽ giảm bớt chi phí thuê ngoài.
- Khai thác tàu	43.6%	0.1đ%	19.5đ%	8.9đ%	43.5%	13.3đ%	Tuy giá nhiên liệu gia tăng, nhưng nhờ duy trì mức giá cho thuê cao svck, cũng như gia tăng giá cước vận chuyển (+10% svck các tuyến nội địa) và bổ sung phụ phí nhiên liệu, biên LNG mảng khai thác tàu duy trì cải thiện tích cực, tăng 19.5đ% svck.
- Khác	18.9%	-2.8%	-3.5%	-12.7đ%	14.8%	24.6đ%	
Chi phí SG&A	35	0.0%	-3.4%	23.5%	147	-30.1%	
%Chi phí SG&A	2.8%	0.0đ%	-0.1đ%	0.1đ%	2.9%	-2.4đ%	
Thu nhập tài chính	5	-57.8%	-58.7%	9.6%	52	111.4%	
Chi phí tài chính	35	-9.3%	4.2%	19.5%	147	24.3%	
- Chi phí lãi vay	33	0.0%	-3.5%	21.2%	131	29.8%	
LN trước thuế	436	0.0%	30.8%	24.8%	1,724	76.4%	
LN ròng	300	-2.5%	28.6%	24.1%	1,207	85.5%	Tổng kết lại, nhờ nâng giá dịch vụ, cũng như đóng góp từ doanh thu thuê tàu ổn định với mức giá cho thuê cao, biên lợi nhuận gộp của HAH cải thiện rõ nét svck. Ngoài ra, nhờ phối hợp khai thác với cảng đối tác giúp tối ưu chi phí SG&A, lợi nhuận ròng Q1/2026 của HAH duy trì tăng trưởng tích cực 28.6% svck.

Nguồn: HAH, MBS Research

Điều chỉnh dự báo KQKD 2026 – 2027: Triển vọng kinh doanh lạc quan nhờ tiếp tục mở rộng hoạt động cho thuê tàu trong bối cảnh giá cước thuê neo cao

Các tiêu chí KQKD	2025	2026F	%svck	% sv dự phóng cũ	2027F	% svck	% sv dự phóng cũ	Chú thích
Công suất khai thác (TEU)	29,335	34,335	6.8%	17.0%	37,335	2.2%	8.7%	Điều chỉnh tăng công suất cho thuê nhờ tiến độ mở rộng cho thuê tàu vượt kỳ vọng trong 2025, cùng kế hoạch đẩy mạnh hoạt động cho thuê thông qua chuyển đổi 1 tàu tự vận hành sang cho thuê. Chúng tôi kỳ vọng HAH sẽ tiếp tục tiếp nhận 2 tàu mới trong 2H2026, việc này sẽ trở thành động lực chính thúc đẩy doanh thu nhờ nhanh chóng ký kết các hợp đồng cho thuê với mức giá hấp dẫn.
- Cho thuê	19,532	23,390	35.3%	19.8%	26,390	35.1%	12.8%	
- Tự vận hành	12,045	10,945	-26.3%	-9.1%	10,945	-43.1%	0.0%	
Giá cho thuê trung bình (tỷ VND/tàu/ngày)	0.56	0.60	9.0%	5.7%	0.64	13.8%	7.6%	Điều chỉnh tăng giá cho thuê trung bình của HAH trong 2026-27 do kỳ vọng giá cước cho thuê tiếp tục neo cao, và tiếp tục cải thiện trong 2027 nhờ bổ sung thêm tàu 3000 TEU mới vào Q4/2027, với giá cước cho thuê cao hơn 28.8% so với trung bình đội tàu hiện tại.
Sản lượng khai thác cảng (kTEUs)	586	508	-28.4%	-13.4%	522	-31.4%	2.9%	Điều chỉnh giảm sản lượng cảng nhằm phản ánh chiến lược san sẻ luồng hàng sang cảng đối tác. Động thái này giúp giải quyết tình trạng tắc nghẽn tại bãi giúp nâng cao hiệu suất khai thác và tối ưu chi phí thuê ngoài.
Sản lượng khai thác tàu (kTEUs)	675	506	-36.9%	-25.1%	556	-44.7%	10.0%	Điều chỉnh giảm sản lượng khai thác tàu do (1) HAH chuyển đổi 1 tàu tự vận hành sang cho thuê, (2) nhu cầu vận chuyển phục hồi chậm do rủi ro lạm phát và chi phí nhiên liệu gia tăng.
Doanh thu Bao gồm	5,091	5,181	-8.2%	1.8%	6,002	-10.9%	15.9%	Điều chỉnh giảm doanh thu cảng do điều chỉnh giảm sản lượng. Nhưng nhờ tăng giá dịch vụ trung bình thêm 15% svck, doanh thu khai thác cảng tiếp tục tăng 0.5%/11.1% svck trong 2026-27.
- Khai thác cảng	336	338	0.5%	-6.7%	376	11.1%	-3.5%	
- Khai thác tàu	4,165	4,052	-2.7%	-11.3%	4,756	17.4%	-14.6%	
(+) Cho thuê tàu	1,854	2,178	17.4%	39.6%	2,578	18.4%	60.5%	Điều chỉnh tăng doanh thu cho thuê tàu do kỳ vọng giá cước cho thuê duy trì ở mức cao trong giai đoạn 2026-27, thúc đẩy HAH tiếp tục mở rộng công suất cho thuê tàu, qua đó hỗ trợ doanh thu cho thuê tăng 16.7%/18.4% svck trong 2026-27.
(+) Tự vận hành	2,311	1,875	-18.9%	-37.7%	2,179	16.2%	-45.0%	Điều chỉnh giảm doanh thu hoạt động tự vận hành chủ yếu do điều chỉnh giảm sản lượng khai thác tàu và hiệu suất khai thác các tuyến quốc tế chưa cao trong giai đoạn đầu.
- Khác	590	790	34.0%	11.3%	870	10.1%	11.4%	
LN gộp	1,965	2,034	3.5%	3.1%	2,430	19.5%	12.2%	
- Khai thác cảng	66	67	1.8%	-58.2%	81	20.3%	-54.8%	
- Khai thác tàu	1,812	1,848	2.0%	16.4%	2,213	19.8%	29.4%	
- Khác	87	119	36.2%	-47.1%	136	14.7%	-50.9%	
Biên LN gộp	38.6%	39.3%	0.7đ%	4.3đ%	40.5%	1.2đ%	8.4đ%	Điều chỉnh giảm biên LNG cảng để phản ánh gánh nặng chi phí từ việc hoạt động quá tải khiến biên LNG cảng trong 2025 thấp hơn dự kiến. Chúng tôi đánh giá quá trình tối ưu hóa biên LNG cảng sẽ cần thời gian để hệ sinh thái đối tác hấp thụ hết lượng hàng dôi dư trong ngắn hạn. Tuy nhiên nhờ nâng giá dịch vụ và giảm chi phí thuê ngoài, chúng tôi dự phóng biên LNG cảng sẽ cải thiện 0.3đ%/1.6đ% svck.
- Khai thác cảng	19.5%	19.8%	0.3đ%	-24.4đ%	21.4%	1.6đ%	-24.3đ%	
- Khai thác tàu	43.5%	45.6%	2.1đ%	10.9đ%	46.5%	0.9đ%	15.8đ%	
(+) Cho thuê	65.6%	66.0%	0.4đ%	12.9đ%	66.9%	0.9đ%	15.1đ%	
(+) Tự vận hành	25.8%	21.9%	-3.9đ%	-3.4đ%	22.4%	0.5đ%	0.3đ%	

- Khác	14.8%	15.0%	0.2đ%	-16.6đ%	15.7%	0.6đ%	-19.9đ%	mạnh và hiệu suất khai thác các tuyến nội Á chưa được tối ưu trong thời gian đầu.
Chi phí SG&A	147	135	-8.4%	-9.3%	162	19.8%	-9.1%	
% SG&A/Doanh thu	2.9%	2.6%	-0.3đ%	0.0đ%	2.7%	0.1đ%	0.1đ%	
Doanh thu tài chính	52	44	-15.2%	-15.5%	50	13.1%	-12.5%	
Chi phí tài chính	147	182	23.4%	1.4%	225	23.6%	14.6%	
(-) Chi phí lãi vay	131	172	30.9%	12.0%	208	21.2%	24.1%	
LN từ LD, LK	26	36	36.8%	-35.7%	38	5.9%	-43.0%	Điều chỉnh giảm LN từ LD, LK để phản ánh đóng góp từ đơn vị HaiAn Green Shipping Line. Chúng tôi đánh giá ảnh hưởng từ lãi vay, chi phí khấu hao và vận hành cao trong những năm đầu sẽ bào mòn lợi nhuận của doanh nghiệp, qua đó khiến lợi nhuận đóng góp cho HAH sẽ chưa quá nổi bật, chúng tôi ước tính HaiAn Green Shipping Line sẽ đóng góp lần lượt 6.3/5.8 tỷ đồng vào LN từ LD, LK của HAH trong 2026-2027.
LN trước thuế	1,724	1,772	2.8%	1.0%	2,102	18.7%	9.6%	
LN sau thuế	1,401	1,440	2.8%	0.2%	1,709	18.7%	8.7%	
LN công ty mẹ	1,207	1,240	2.8%	0.2%	1,472	18.7%	8.7%	Tổng kết lại, chúng tôi điều chỉnh tăng LN công ty mẹ của HAH nhờ chiến lược gia tăng công suất hạm đội tàu cho thuê trong bối cảnh mặt bằng cước cho thuê định hạn tiếp tục neo cao.
EPS (VNĐ/cp)	8,296	8,528	2.8%	0.2%	10,119	18.7%	8.7%	

Nguồn: MBS Research dự phóng

Kế hoạch kinh doanh 2026: Năm bản lề chuẩn bị cho đà bứt phá trở lại trong 2027

Theo đánh giá của doanh nghiệp, thị trường vận tải container trong năm 2026 tiếp tục đối mặt với nhiều thách thức khi nguồn cung tàu gia tăng nhanh hơn nhu cầu. Lượng tàu đóng mới dự kiến tăng khoảng 4,5% so với năm trước, trong khi việc các tuyến vận tải qua Biển Đỏ và kênh đào Suez dần được khôi phục có thể khiến tình trạng dư cung thêm rõ nét. Diễn biến này được cho là sẽ gây áp lực lên giá cước, khiến mặt bằng giá khó cải thiện, thậm chí có thể đi xuống. Trong bối cảnh đó, HAH đặt kế hoạch kinh doanh tương đối thận trọng với tổng sản lượng đạt 1.202 triệu TEU, giảm 16.5% svck, doanh thu dự kiến đạt 5,140 tỷ đồng, tăng nhẹ 0,9% svck, lợi nhuận công ty mẹ ước đạt 1,250 tỷ đồng, tăng 3.6% svck. Chúng tôi đánh giá việc sản lượng khai thác giảm mạnh đến từ: (1) Dịch chuyển sản lượng cảng sang cảng đối tác để tối ưu chi phí thuê ngoài và (2) chuyển đổi 1 tàu từ tự vận hành sang cho thuê, trong bối cảnh giá cước cho thuê cao. Do vậy động lực chính thúc đẩy tăng trưởng lợi nhuận của doanh nghiệp trong 2026 tiếp tục đến từ hoạt động cho thuê tàu và kỳ vọng với kế hoạch mở rộng đội tàu và triển vọng giá cước tiếp tục tăng trong 2027, chúng tôi đánh giá lợi nhuận của HAH sẽ quay trở lại tăng trưởng mạnh mẽ trong 2027.

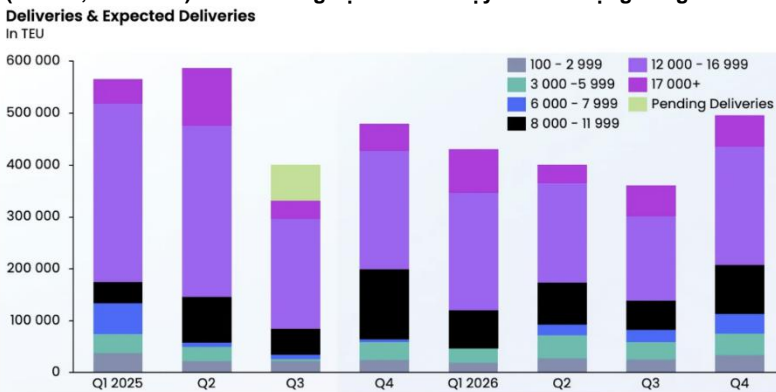
Tình trạng đứt gãy chuỗi cung ứng kéo dài và thiếu hụt nguồn cung tàu gom hàng thúc đẩy giá cước cho thuê neo cao

Thị trường vận tải biển đang chứng kiến sự phân kỳ rõ rệt khi giá cước vận tải giao ngay có dấu hiệu hạ nhiệt, trong khi thị trường giá cước cho thuê định hạn toàn cầu vẫn tiếp tục duy trì nền tảng giá vững chắc và thiết lập các mặt bằng mới. Chúng tôi đánh giá sự chênh lệch này không phải là hiện tượng nhất thời mà xuất phát từ những đứt gãy chuỗi cung ứng kéo dài và sự mất cân đối trong cấu trúc đội tàu trên thế giới.

Với tình hình căng thẳng khu vực Trung Đông chưa có tín hiệu chấm dứt, sự leo thang căng thẳng này đã neo giữ mặt bằng giá nhiên liệu ở mức cao, cũng như đẩy lùi vô thời hạn triển vọng bình thường hóa tuyến hàng hải qua vùng

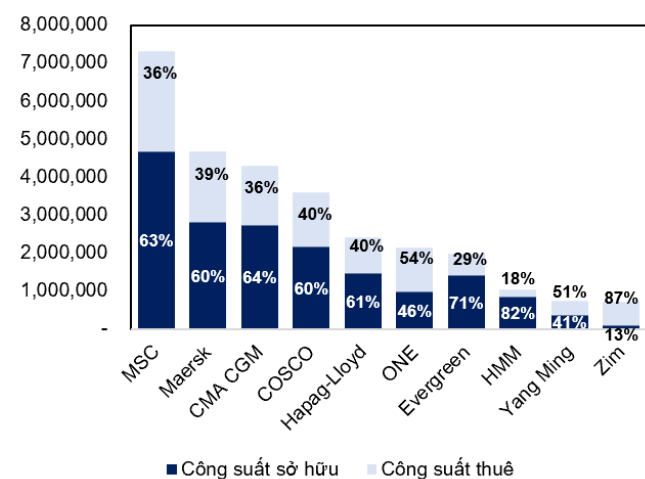
Biển Đỏ, buộc các hãng tàu tiếp tục phải di chuyển qua Mũi Hảo Vọng, làm gia tăng thêm 20-30% thời gian hải trình. Do vậy, để bù đắp lượng công suất bị gián đoạn và duy trì lịch trình chuyển, các hãng tàu buộc phải gia tăng thuê tàu gom hàng (feeder), và chốt các hợp đồng thuê tàu với thời hạn dài, qua đó góp phần thúc đẩy giá cước cho thuê tàu trên toàn cầu gia tăng. Ngoài ra, tuy trong các năm gần đây, ngành vận tải biển chứng kiến làn sóng đóng tàu mới với lượng đơn đóng mới ồ ạt khi các hãng vận tải lớn cố gắng mở rộng công suất, gia tăng thị phần. Nhưng phần lớn lượng đơn đặt hàng mới lại tập trung vào phân khúc Megaship (lớn hơn 15,000 TEU), để phục vụ chạy các tuyến quốc tế đường dài, trong khi đó lượng đóng mới với tàu biển kích cỡ 3,000 TEU trở xuống nằm ở mức thấp kỷ lục. Sự bổ sung công suất khổng lồ này chính là nguyên nhân chính gây áp lực lên giá cước giao ngay. Tuy nhiên, chính thiếu hụt nguồn cung tàu kích cỡ bé đã thúc đẩy nhu cầu thuê tàu feeder gia tăng bền vững, với mục đích để cấp hàng tại các cảng trung chuyển, qua đó đẩy giá cho thuê định hạn ở các tàu phân khúc 1,000 TEU, 1,700 – 1,800 TEU cho tới 3,000 TEU tăng cao, đi ngược chiều suy giảm của giá cước giao ngay. Do vậy chúng tôi đánh giá trong giai đoạn 2026 – 2027, giá cước cho thuê tàu tại phân khúc 1,000 – 3,000 TEU tiếp tục gia tăng và neo ở mức cao, tạo điều kiện cho các doanh nghiệp sở hữu đội tàu chuyên cho thuê như HAH tiếp tục mở rộng công suất, và chốt các hợp đồng dài hạn (1-2 năm) với giá cước cho thuê ở mức hấp dẫn.

Hình 10: Lượng đơn đặt đóng tàu mới chủ yếu tập trung ở phân khúc lớn đến siêu lớn (trên 12,000 TEUs) khi các hãng vận tải lớn chạy đua mở rộng công suất



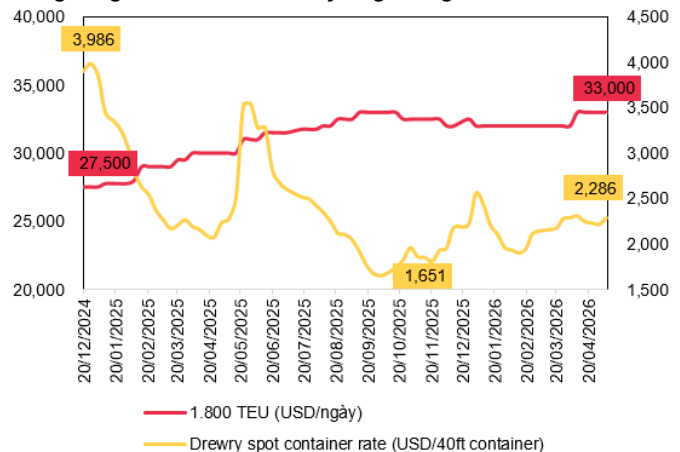
Nguồn: Xeneta

Hình 11: Tỷ trọng thuê tàu tại 10 hãng tàu lớn nhất thế giới trong 2026 luôn ở mức cao



Nguồn: AphaIner, MBS Research

Hình 12: Giá cước vận chuyển giao ngay có xu hướng điều chỉnh, trong khi giá cước cho thuê duy trì gia tăng và neo cao



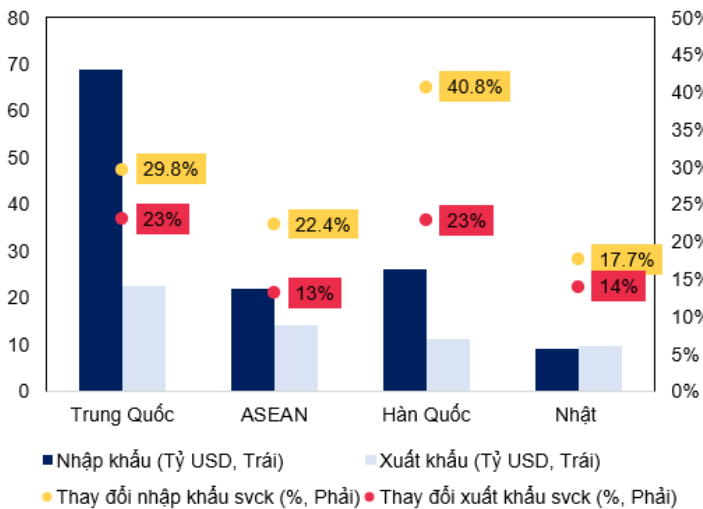
Nguồn: Drewry, Harper, MBS Research

Doanh thu hoạt động khai thác tàu duy trì tăng trưởng mạnh mẽ nhờ hoạt động cho thuê tàu khi giá cước cho thuê neo cao

Đối với doanh thu **hoạt động tự vận hành tàu**, chúng tôi điều chỉnh giảm 37.7%/45% so với dự phóng cũ, sau điều chỉnh, doanh thu tự vận hành đạt 1,875 /2,179 tỷ đồng, giảm 18.9% svck trong 2026, trước khi tăng trở lại 16.2% svck:

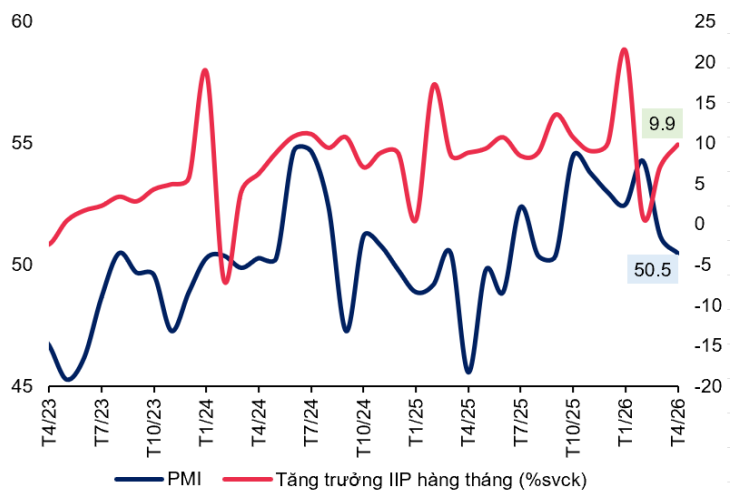
- Chúng tôi kỳ vọng HAH sẽ chưa mở rộng quy mô tự vận hành trong ngắn hạn khi áp lực dư cung nội địa còn cao, cũng như các tuyến nội Á còn trong giai đoạn đầu khai thác nên chưa tối ưu hiệu suất khai thác, qua đó điều chỉnh công suất tự vận hành giảm 18.9%/37.4% so với dự phóng cũ.
- Ngoài ra, mặc dù tình hình thương mại giữa Việt Nam với các nước Châu Á 4 tháng 2026 duy trì tăng trưởng tích cực, chúng tôi đánh giá triển vọng thương mại sẽ âm ảm hơn về cuối năm do rủi ro lạm phát khi giá nhiên liệu duy trì neo cao. Chúng tôi điều chỉnh sản lượng khai thác tàu 36.9%/44.7% so với dự phóng cũ do (1) HAH chuyển đổi 1 tàu tự vận hành sang cho thuê trong 2026, (2) kỳ vọng nhu cầu thương mại trong khu vực chậm lại trong bối cảnh rủi ro lạm phát, chi phí nhiên liệu gia tăng trong 2H2026 và (3) kế hoạch lên đà bảo dưỡng của 4 tàu tự vận hành bao gồm: HaiAn Time, HaiAn East, HaiAn Beta và HaiAn Alfa trong 2H2026, sau điều chỉnh, sản lượng khai thác tàu đạt 505,600/522,300 TEU, giảm 25.1% svck trước khi tăng trở lại 10% svck trong 2027 khi tình hình thương mại ổn định trở lại.

Hình 13: Hoạt động thương mại giữa Việt Nam và các nước Châu Á duy trì tăng trưởng tích cực trong 4 tháng đầu năm



Nguồn: Cục Thống kê, MBS Research

Hình 14: PMI sản xuất và IIP của Việt Nam giảm tháng thứ hai liên tiếp khi rủi ro lạm phát tăng cao

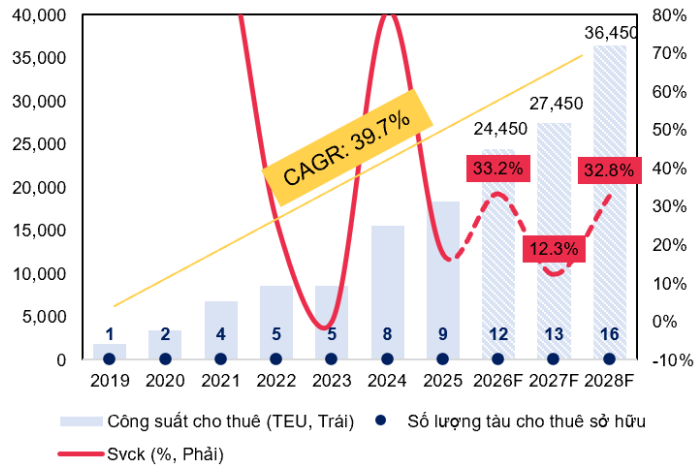


Nguồn: Cục Thống kê, MBS Research

Đối với **hoạt động cho thuê tàu**, chúng tôi điều chỉnh doanh thu cho thuê tàu tăng 39.6%/60.5% so với dự phóng cũ, sau điều chỉnh, doanh thu cho thuê tàu tăng 17.4%/18.4% svck, đạt khoảng 2,178 tỷ đồng/2,578 tỷ đồng trong 2026-27. Hưởng lợi từ giá cước cho thuê tàu trên thế giới neo cao, chúng tôi kỳ vọng HAH sẽ tiếp tục mở rộng quy mô đội tàu cho thuê và thành công gia hạn hợp đồng cho thuê với giá hấp dẫn. Đặc biệt khi HAH bắt đầu tiếp nhận tàu 3,000 TEU đầu tiên vào Q4/2027 (với giá cho thuê cao hơn 25% so với trung bình cả đội tàu hiện tại), chúng tôi ước tính giá cho thuê tàu trung bình của HAH sẽ tăng lần

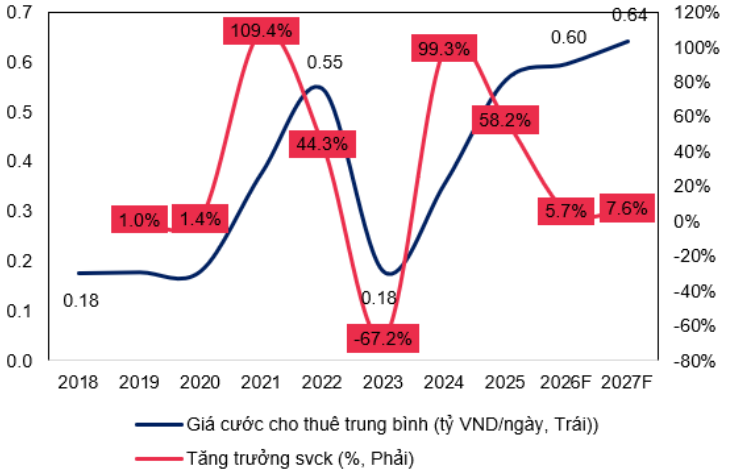
lượt 5.7%/7.6% svck trong 2026-2027. Do vậy chúng tôi điều chỉnh công suất đội tàu cho thuê của HAH tăng 35.3%/35.1% so với dự phóng cũ, sau điều chỉnh, công suất cho thuê đạt 23,390/26,390 TEU, tăng 19.8%/12.8% svck, qua đó hỗ trợ doanh thu cho thuê tàu của HAH duy trì tăng trưởng tích cực.

Hình 15: HAH tiếp tục đẩy mạnh công suất đội tàu trong giai đoạn 2026-2028



Nguồn: MBS Research

Hình 16: Giá cước cho thuê trung bình của HAH cải thiện tích cực, dự kiến tăng trung bình 5%/7.6% svck trong 2026-2027



Nguồn: MBS Research

Chúng tôi điều chỉnh biên LNG hoạt động khai thác tàu tăng 4.3đ%/8.4đ% so với dự phóng cũ, sau điều chỉnh, biên LNG khai thác tàu đạt 39.3%/40.5%, cải thiện 0.7đ%/1.2đ% svck trong 2026-2027, do:

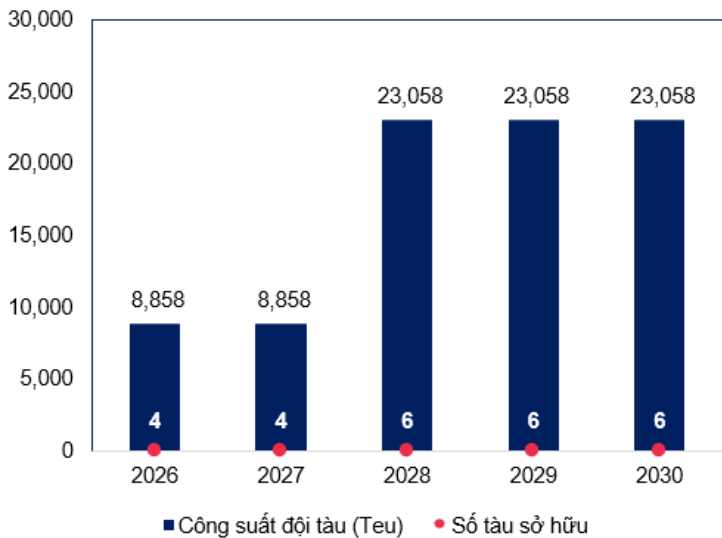
- Điều chỉnh biên LNG **hoạt động tự vận hành** giảm 3.4đ% so với dự phóng cũ trong 2026 do kỳ vọng chi phí nhiên liệu tăng mạnh khi xung đột Trung Đông kéo dài, cũng như hiệu suất khai thác tuyến Hải Phòng – Liên Vân chưa cao trong giai đoạn đầu khiến gia tăng chi phí vận hành, sau điều chỉnh, qua đó khiến biên LNG tự vận hành trong 2026 chỉ đạt 21.9%, giảm 3.9đ% svck. Tuy nhiên trong 2027, chúng tôi điều chỉnh biên LNG tự vận hành tăng 0.3đ% so với dự phóng cũ, sau điều chỉnh, đạt khoảng 22.4%, cải thiện 0.5đ% so với dự phóng cũ nhờ kỳ vọng hoạt động thương mại ổn định trở lại, hỗ trợ các tuyến nội Á cải thiện hiệu suất, và giá dầu hạ nhiệt giúp giảm chi phí nhiên liệu.
- Điều chỉnh biên LNG **hoạt động cho thuê tàu** tăng 12.9đ%/15.1đ% so với dự phóng trước, để phản ánh mức giá cước cho thuê cao hơn so với kỳ vọng trong 2025 của HAH, cũng như kỳ vọng giá cước cho thuê sẽ tiếp tục neo cao trong 2026-2027 giúp HAH thành công tái ký các hợp đồng thuê mới với giá cước hấp dẫn, kỳ vọng giá cước cho thuê trung bình đội tàu của HAH sẽ tiếp tục cải thiện 5.7%/7.6% svck trong 2026-27. Sau điều chỉnh, biên LNG cho thuê đạt 66%/66.9%, cải thiện 0.4đ%/0.9đ% svck trong 2026-27.

HaiAn Green Shipping Line, động lực tăng trưởng mới, thúc đẩy lợi nhuận ròng HAH tăng trưởng bền vững trong dài hạn

Ngày 19/08/2025, liên minh hợp tác VSC và HAH quyết định thành lập công ty vận tải biển mang tên công ty TNHH Hải An Green Shipping Line, vốn điều lệ ban đầu 1,000 tỷ đồng, VSC góp 60% và HAH góp 40%. Mục tiêu đầu tư trong 3 năm từ 2025 đến 2028 sẽ hình thành đội tàu vận tải container với tổng trọng tải 22,000Teus. Trong đó, ngày 23/09/2025, HaiAn Green Shipping Lines ký kết thoả thuận thiện chí với nhà máy đóng tàu Dalian Shipbuilding Industry Co., Ltd Trung Quốc về việc đặt đóng mới 02 tàu container với trọng tải 7,100 teus, thời gian bàn giao tàu theo kế hoạch là ngày 30/06/2028 và 30/09/2028.

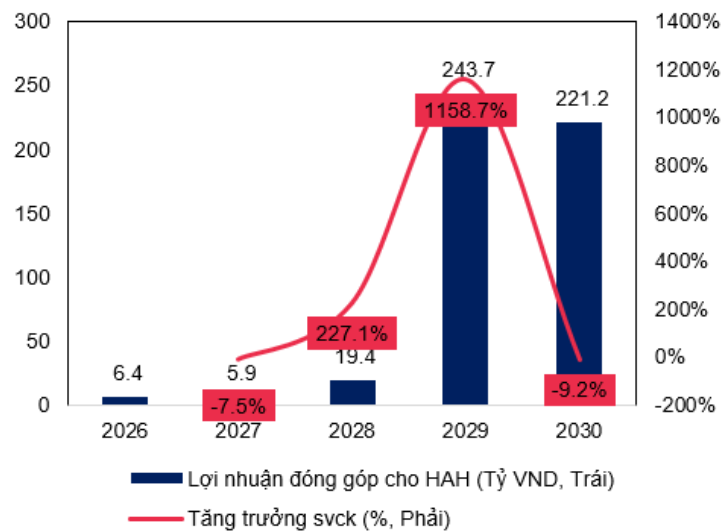
Trong Q1/2026, HaiAn Green Shipping Line đã tiếp nhận 2 tàu đầu tiên, lần lượt là HaiAn Green Park (1,060 TEU) và HaiAn Green Time (2,798 TEU) với mục đích cho thuê định hạn, chúng tôi kỳ vọng doanh nghiệp sẽ tiếp tục mở rộng đội tàu cho thuê và tiếp nhận thêm 2 tàu 2,500 TEU trong Q3 và Q4/2026, qua đó nâng tổng công suất khai thác tàu của đơn vị này lên 8,858 TEU trong 2026. Chúng tôi ước tính HaiAn Green Shipping Line cho HAH sẽ chưa đóng góp nhiều vào lợi nhuận của HAH trong giai đoạn đầu hoạt động, ảnh hưởng từ chi phí khấu hao và chi phí vận hành cao, qua đó ước tính lợi nhuận của HaiAn Green Shipping Line sẽ đóng góp trong lợi nhuận từ Liên doanh, liên kết của HAH khoảng 6.4 / 5.9 tỷ đồng trong giai đoạn 2026-2027. Tuy nhiên chúng tôi kỳ vọng HaiAn Green Shipping Line sẽ bắt đầu gia tăng tỷ trọng đóng góp từ sau 2028, khi bắt đầu tiếp nhận 2 tàu 7,100 TEU với giá cho thuê cao hơn gần 3 lần so với giá cho thuê trung bình của đội tàu trước đó, qua đó nâng cao năng lực vận tải và mang lại động lực tăng trưởng bền vững mới cho HAH trong trung và dài hạn.

Hình 17: Công suất đội tàu dự kiến của HaiAn Green Shipping Line



Nguồn: MBS Research

Hình 18: Lợi nhuận đóng góp ước tính của HaiAn Green Shipping Line cho HAH giai đoạn 2026-2030



Nguồn: MBS Research

BÁO CÁO TÀI CHÍNH

Báo cáo KQKD	2025	2026F	2027F
Doanh thu thuần	5,091	5,181	6,002
Giá vốn hàng bán	1,965	2,034	2,430
Lợi nhuận gộp	1,965	2,034	2,430
Chi phí BH&QLDN	147	135	162
Thu nhập lãi	52	44	50
Chi phí tài chính	147	182	225
TN từ các Cty LK & LD	26	36	38
LN từ HĐKD	1,748	1,797	2,131
EBITDA thuần	2,405	2,531	3,029
LN trước thuế & lãi vay	1,855	1,944	2,311
Thu nhập ròng khác	-25	-25	-29
LN trước thuế	1,724	1,772	2,102
Thuế TNDN	323	332	394
Lợi nhuận sau thuế	1,401	1,440	1,709
Lợi ích cổ đông thiểu số	194	200	237
LN ròng về công ty mẹ	1,207	1,240	1,472
Chi trả cổ tức	157	161	191
Lợi nhuận giữ lại	1,050	1,079	1,280
Bảng cân đối kế toán	2025	2026F	2027F
Tiền và tương đương tiền	534	1,102	1,276
Đầu tư ngắn hạn	54	55	64
Phải thu khách hàng	403	345	522
Hàng tồn kho	155	89	188
Tổng tài sản ngắn hạn	1,564	1,976	2,496
Tài sản cố định	5,085	5,118	6,530
XDCB dở dang	49	50	58
BDS đầu tư	14	-	-
Tài sản dài hạn khác	620	696	780
Đầu tư vào Cty LD, LK	600	610	704
Phải thu dài hạn	782	796	922
Tổng tài sản dài hạn	7,162	7,269	8,993
Tổng tài sản	8,726	9,245	11,489
Vay & nợ ngắn hạn	711	724	838
Phải trả người bán	275	214	352
Phải trả ngắn hạn khác	61	142	72
Tổng nợ ngắn hạn	1,517	1,545	1,787
Vay & nợ dài hạn	1,489	978	1,976
Các khoản phải trả khác	316	249	120
Tổng nợ dài hạn	1,814	1,606	2,295
Tổng nợ	3,331	3,151	4,083
Vốn điều lệ	1,689	1,689	1,689
Thặng dư vốn cổ phần	306	306	306
Cổ phiếu quỹ	-	-	-
Lãi chưa phân phối	1,319	1,601	2,418
Các quỹ thuộc VCSH	792	1,009	1,268
Lợi ích cổ đông thiểu số	885	1,085	1,322
Vốn chủ sở hữu	5,395	6,094	7,406
Tổng nợ và VCSH	8,726	9,245	11,489

Báo cáo lưu chuyển tiền tệ	2025	2026F	2027F
LN trước thuế	1,724	1,772	2,102
Khấu hao	550	587	718
CP lãi vay đã trả	(172)	(208)	(343)
Các khoản điều chỉnh khác	(74)	(102)	(26)
Thay đổi VLD	1,049	60	(137)
LCTT từ HĐKD	3,077	2,108	2,314
Đầu tư TSCĐ	(3,310)	(706)	(2,280)
Thu từ TL TSCĐ và mua công cụ nợ	5	5	6
LCTT từ đầu tư	(744)	(2,332)	(4,840)
Thu từ PH CP, nhận góp VCSH	-	-	-
Tiền vay ròng nhận được	(523)	516	2,480
Dòng tiền từ HĐTC khác	(164)	(212)	(273)
Cổ tức, LN đã trả cho CSH	(109)	(112)	(132)
LCTT từ hoạt động TC	(796)	193	2,075
Tiền và tương đương tiền đầu kỳ	75	534	1,102
LC tiền thuần trong năm	1,520	569	174
Tiền & tương đương tiền cuối kỳ	534	1,102	1,276
Các chỉ số cơ bản	2025	2026F	2027F
Tăng trưởng doanh thu thuần	28%	2%	16%
Tăng trưởng EBITDA	57%	5%	20%
Tăng trưởng LN từ HĐKD	78%	3%	19%
Tăng trưởng LN trước thuế	76%	3%	19%
Tăng trưởng LN ròng	85%	3%	19%
Tăng trưởng EPS	85%	3%	19%
Biên LN gộp	39%	39%	40%
Biên EBITDA	47%	49%	50%
Biên LN ròng	24%	24%	25%
ROAE	29.9%	25.1%	25.3%
ROAA	16.0%	16.5%	15.4%
Vòng quay tài sản	0.58	0.56	0.52
Cổ tức chi trả/LN ròng	13.0%	13.0%	13.0%
Tổng nợ vay/VCSH	0.4	0.3	0.4
Nợ vay ròng/VCSH	0.3	0.1	0.2
Nợ vay ròng/Tổng tài sản	0.2	0.1	0.1
Khả năng thanh toán lãi vay	18.3	14.7	14.5
Số ngày phải thu	26	26	26
Số ngày nắm giữ hàng tồn kho	14	14	14
Số ngày phải trả tiền bán	17	17	17
Khả năng thanh toán ngắn hạn	1.0	1.3	1.4
Khả năng thanh toán nhanh	0.9	1.2	1.3
Khả năng thanh toán tiền mặt	0.5	0.8	0.8
Định giá			
EPS (đồng/cp)	8,296	8,528	10,119
BVPS (đồng/cp)	31,948	36,090	43,861
P/E (lần)	6.9	6.7	5.7
P/B (lần)	1.8	1.6	1.3

Nguồn: HAH, MBS dự phóng

MIỄN TRỪ TRÁCH NHIỆM

Báo cáo này được viết và phát hành bởi Khối Nghiên cứu - Công ty Cổ phần Chứng khoán MBS (MBS). Thông tin trình bày trong báo cáo dựa trên các nguồn được cho là đáng tin cậy vào thời điểm công bố song MBS không chịu trách nhiệm hay bảo đảm nào về tính chính xác, tính đầy đủ, tính kịp thời của những thông tin này cho bất kỳ mục đích cụ thể nào. Những quan điểm trong báo cáo này không thể hiện quan điểm chung của MBS và có thể thay đổi mà không cần thông báo trước. Báo cáo này được phát hành chung, bất kỳ khuyến nghị nào trong tài liệu này không liên quan đến các mục tiêu đầu tư cụ thể, tình hình tài chính và nhu cầu cụ thể của bất kỳ người nhận cụ thể nào. Báo cáo này và tất cả nội dung là sản phẩm sở hữu của MBS; người nhận không được phép sao chép, tái xuất bản dưới bất kỳ hình thức nào hoặc phân phối lại toàn bộ hoặc một phần, cho bất kỳ mục đích nào mà không có sự đồng ý trước bằng văn bản của MBS.

HỆ THỐNG KHUYẾN NGHỊ ĐẦU TƯ MBS

Khuyến nghị đầu tư cổ phiếu

Khuyến nghị đầu tư của MBS được xây dựng dựa trên khả năng sinh lời dự kiến của cổ phiếu, được tính bằng tổng của (i) chênh lệch phần trăm giữa giá mục tiêu và giá thị trường tại thời điểm công bố báo cáo, và (ii) tỷ suất cổ tức dự kiến. Trừ khi được nêu rõ trong báo cáo, các khuyến nghị đầu tư có thời hạn đầu tư là 12 tháng.

KHẢ QUAN	Khả năng sinh lời của cổ phiếu từ 15% trở lên
TRUNG LẬP	Khả năng sinh lời của cổ phiếu nằm trong khoảng từ -15% đến 15%
KÉM KHẢ QUAN	Khả năng sinh lời của cổ phiếu thấp hơn 15%

Khuyến nghị đầu tư ngành

KHẢ QUAN - Các cổ phiếu trong ngành có khuyến nghị Mua tính trên cơ sở vốn hóa thị trường gia quyền

TRUNG LẬP - Các cổ phiếu trong ngành có khuyến nghị Nắm giữ, tính trên cơ sở vốn hóa thị trường gia quyền

KÉM KHẢ QUAN - Các cổ phiếu trong ngành có khuyến nghị Bán, tính trên cơ sở vốn hóa thị trường gia quyền

CÔNG TY CỔ PHẦN CHỨNG KHOÁN MB (MBS)

Được thành lập từ tháng 5 năm 2000 bởi Ngân hàng TMCP Quân đội (MB) với tên gọi tiền thân là Công ty CP chứng khoán Thăng Long, Công ty CP Chứng khoán MB (MBS) là một trong 6 công ty chứng khoán đầu tiên tại Việt Nam. Sau nhiều năm phát triển, MBS đã trở thành một trong những công ty chứng khoán hàng đầu Việt Nam, liên tục đứng trong Top 10 thị phần tại cả hai Sở Giao dịch (Hồ Chí Minh và Hà Nội).

Địa chỉ:

Tòa nhà MB, 21 Cát Linh, Ô Chợ Dừa, Hà Nội

Tel: + 8424 7304 5688 - Fax: +8424 3726 2601

Website: www.mbs.com.vn

KHỐI NGHIÊN CỨU CÔNG TY CỔ PHẦN CHỨNG KHOÁN MB

Giám đốc Khối Nghiên cứu

Trần Thị Khánh Hiền

Trưởng phòng

Nguyễn Tiến Dũng