

# BÁO CÁO PHÂN TÍCH

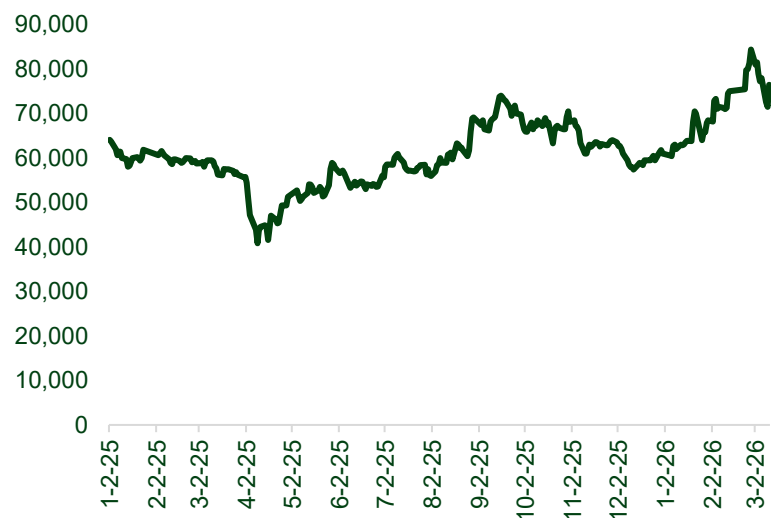
## CTCP GEMADEPT (HSX: GMD)

ĐỘNG LỰC TĂNG TRƯỞNG TỪ MỞ RỘNG CÔNG SUẤT VÀ TĂNG GIÁ DỊCH VỤ XẾP DỠ

**KHUYẾN NGHỊ: THEO DÕI [+12%]**

**Thông tin cơ bản (26/05/2026)**

Sàn giao dịch:	HSX
Giá thị trường:	<b>74.600</b>
EPS:	4.500
P/E:	16,5x
Giá trị sổ sách (tỷ đồng)	42.900
P/B:	1,7x
KLGD TB 20 phiên:	1.334.000
KLCP đang lưu hành:	426.495.109
Vốn hóa (tỷ đồng):	31.817

**Biến động giá cổ phiếu trong vòng 1 năm**


Nguồn: Aseansc research

**Khuyến nghị đầu tư:**

Chúng tôi khuyến nghị **THEO DÕI** đối với cơ hội đầu tư cổ phiếu **GMD** với giá mục tiêu ở mức **83.600 đồng/cổ phiếu (+12% so với giá thị trường)**, tầm nhìn đầu tư 1 năm.

**Luận điểm đầu tư:**

Dự phóng KQKD 2026 duy trì tăng trưởng với Doanh thu và LNST lần lượt đạt 7.000 tỷ đồng (+18% YoY) và 1.947 tỷ đồng (+11% YoY). Động lực tăng trưởng đến từ:

**❖ Mở rộng công suất ở cả 2 khu vực cảng biển trọng điểm:**

- **Phía Bắc:** Cảng Nam Đình Vũ giai đoạn 3 (công suất tăng thêm 650.000 TEU/năm) đi vào vận hành từ cuối năm 2025 giúp gia tăng sản lượng khai thác. Dự án nâng cấp kênh Hà Nam đưa độ sâu trước bến đạt -9.5m cho phép cảng tiếp nhận các tàu siêu trọng tải lên đến 55.000 DWT.
- **Phía Nam:** Cảng nước sâu Gemalink giai đoạn 2 khởi công ngày 17/04/2026 dưới sự hợp tác với hãng tàu CMA CGM, dự kiến hoàn thành vào Q4/2027, nâng tổng công suất toàn cảng lên hơn 3 triệu TEU/năm nhằm đón dòng hàng trung chuyển khu vực

❖ **Hưởng lợi trực tiếp từ lộ trình tăng giá dịch vụ bốc dỡ cảng ngoại thương:** Khung giá bốc dỡ container tại các cảng nước sâu từ đầu năm 2026 được điều chỉnh tăng khoảng 10% theo thông tư sửa đổi, hỗ trợ nới rộng biên lợi nhuận của cảng Gemalink. Tại miền Bắc, vị thế cảng hạ nguồn mang lại năng lực ấn định giá dịch vụ tối ưu hơn các đối thủ cạnh tranh trong vùng sông Cẩm.

❖ **Hưởng lợi từ xu hướng dịch chuyển thương mại toàn cầu:** Hoạt động xuất nhập khẩu và dòng vốn FDI vào Việt Nam duy trì đà bứt phá nhờ làn sóng dịch chuyển chuỗi cung ứng "Trung Quốc +1" và mạng lưới hiệp định thương mại tự do (FTA) sâu rộng, bảo đảm nguồn cung sản lượng container dồi dào qua hệ thống cảng.

**Yếu tố theo dõi:**

- **Rủi ro chi phí nhiên liệu gia tăng gây áp lực thu hẹp biên lợi nhuận gộp.**
- **Tiến độ triển khai dự án và thủ tục xin cấp phép hạ tầng.**



## **I. TỔNG QUAN**

1. Giới thiệu
2. Cơ cấu cổ đông và ban điều hành
3. Cơ cấu sở hữu
4. Mô hình kinh doanh của GMD
5. SWOT

## **II. HOẠT ĐỘNG KINH DOANH**

1. Doanh thu tăng trưởng nhờ sản lượng khai thác gia tăng
2. Chi phí nhiên liệu cao kìm hãm BLNG
3. Lợi nhuận từ cảng Gemalink cải thiện nhờ tăng phí xếp dỡ hàng container

## **III. TRIỂN VỌNG KINH DOANH**

1. Tình hình xuất nhập khẩu tích cực kỳ vọng thúc đẩy tăng trưởng tại cả 3 nhóm cảng
2. BLNG kỳ vọng giảm do chi phí nhiên liệu cao và cạnh tranh ngày càng gay gắt
3. Chi phí SG&A kỳ vọng tăng do chiến lược chuyển đổi từ port-centric sang maritime-centric

## **IV. TỔNG HỢP DỰ PHÓNG KẾT QUẢ KINH DOANH VÀ ĐỊNH GIÁ**

1. Tóm tắt các giả định chính trong dự phóng KQKD 2026
2. Kết quả định giá

## **V. PHỤ LỤC: TỔNG QUAN NGÀNH CẢNG BIỂN**



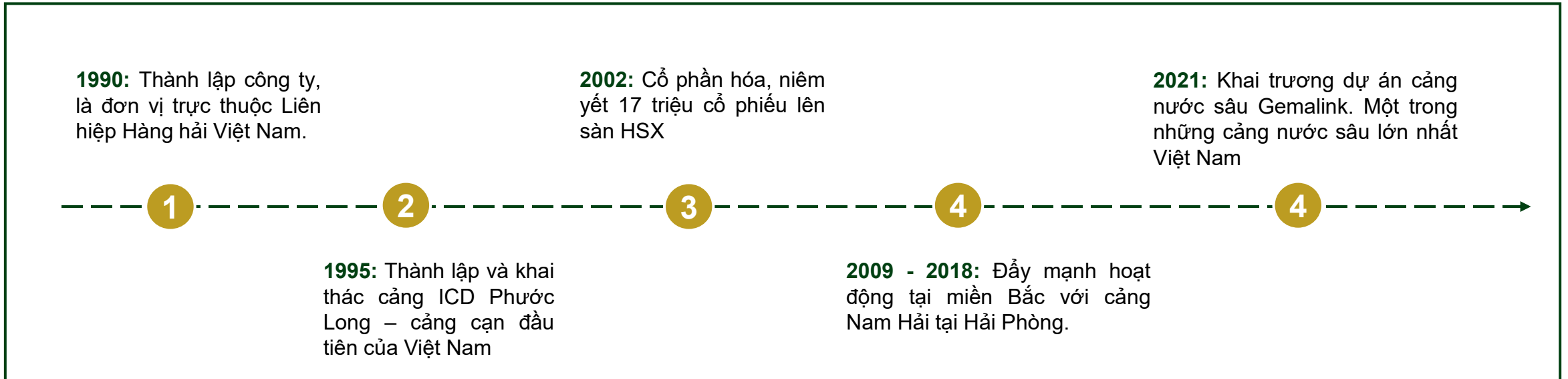
# I. TỔNG QUAN

## 1. Giới thiệu:



- Công ty Cổ phần Gemadept là doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực khai thác cảng và logistics, một trong những đơn vị tư nhân hàng đầu tại Việt Nam trong ngành dịch vụ chuỗi cung ứng. Công ty tập trung vào các mảng cốt lõi gồm khai thác cảng biển, logistics tích hợp và vận tải đa phương thức.
- GMD sở hữu và vận hành hệ thống cảng trải dài từ Bắc vào Nam như Nam Đình Vũ, Gemalink và các trung tâm logistics quy mô lớn, đóng vai trò quan trọng trong chuỗi cung ứng hàng hóa xuất nhập khẩu. Bên cạnh đó, doanh nghiệp đang đẩy mạnh mở rộng công suất cảng nước sâu và tối ưu hóa hoạt động logistics nhằm tận dụng tăng trưởng thương mại quốc tế, theo đó nâng cao hiệu quả kinh doanh.

### Lịch sử hình thành và phát triển

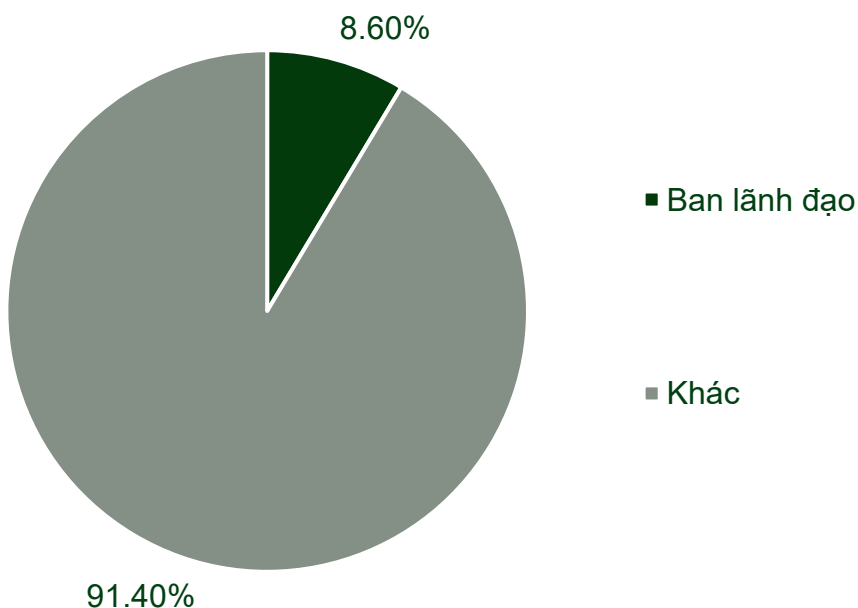




# I. TỔNG QUAN

## 2. Cơ cấu cổ đông của GMD:

Cơ cấu cổ đông phân mảnh



Nguồn: GMD, Aseansc Research

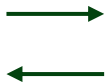
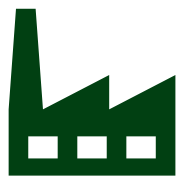
- Cơ cấu cổ đông của GMD mang tính phân tán cao, không ghi nhận sự hiện diện của cổ đông lớn hay nhóm cổ đông chi phối. Tỷ lệ sở hữu của ban lãnh đạo và các bên liên quan hiện vào khoảng 8,6% vốn điều lệ, phản ánh mức độ gắn kết lợi ích nhất định nhưng chưa đủ để tạo quyền kiểm soát đáng kể đối với các quyết định chiến lược.
- Phần còn lại, tương đương 91,4% cổ phần, thuộc về các cổ đông tổ chức và cá nhân khác, với mức độ lưu hành tự do (free-float) cao trên thị trường. Cấu trúc này giúp cổ phiếu GMD có thanh khoản tốt và thu hút dòng vốn từ nhiều nhóm nhà đầu tư, đặc biệt là khối ngoại và các quỹ đầu tư. Tuy nhiên, việc thiếu vắng cổ đông chi phối cũng đồng nghĩa với việc định hướng chiến lược của doanh nghiệp phụ thuộc nhiều vào ban điều hành và sự đồng thuận của các cổ đông lớn rải rác, thay vì một trung tâm quyền lực rõ ràng.



# I. TỔNG QUAN

## 3. Mô hình kinh doanh của GMD – Chuỗi giá trị của GMD

- **Chuỗi giá trị của GMD tập trung cốt lõi vào mảng hoạt động chính: khai thác cảng biển, cảng cạn, kho bãi xếp dỡ.** Đặc thù của mô hình này mang tính thâm dụng vốn (capital-intensive) trong giai đoạn đầu tư, nhưng tạo ra hiệu ứng đòn bẩy quy mô (economies of scale) rõ rệt khi công suất được lấp đầy và thời gian vận hành kéo dài. **Theo đó, biên lợi nhuận và dòng tiền có xu hướng cải thiện dần theo chu kỳ khai thác.**
- GMD thường triển khai chiến lược liên doanh với các đối tác quốc tế, tận dụng nguồn lực tài chính, kinh nghiệm vận hành và mạng lưới khách hàng toàn cầu. Sau giai đoạn phát triển và đưa tài sản vào vận hành ổn định, doanh nghiệp có xu hướng thoái vốn một phần hoặc toàn bộ, hiện thực hóa giá trị đầu tư, qua đó tái phân bổ nguồn lực cho các dự án mới. Mô hình này giúp GMD duy trì tăng trưởng trong khi vẫn kiểm soát rủi ro tài chính và tối ưu hiệu quả sử dụng vốn.
- Trong chuỗi cung ứng, cảng biển đóng vai trò là nút trung kết nối vận tải đường bộ, đường sắt và đường thủy. Hạ tầng cảng được thiết kế chuyên biệt nhằm phục vụ hoạt động xếp dỡ và luân chuyển hàng hóa giữa tàu biển và các phương thức vận tải khác. Hệ sinh thái dịch vụ khai thác cảng của GMD mang tính tích hợp cao, bao gồm nhiều hoạt động như xếp dỡ container/hàng rời, đóng rút hàng, lưu kho bãi, thông quan và kiểm hóa, qua đó gia tăng giá trị gia tăng trên mỗi đơn vị hàng hóa xử lý.

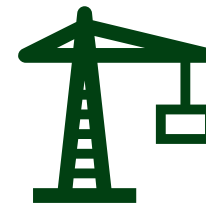


**Dịch vụ  
Logistic**



**Cảng cạn, kho  
bãi xếp dỡ**

- ICD Phước Long
- ICD Nam Hải



**Cảng biển**

- Gemalink
- Nam Đình Vũ
- Dung Quất



*Nguồn: GMD, Aseansc Research*

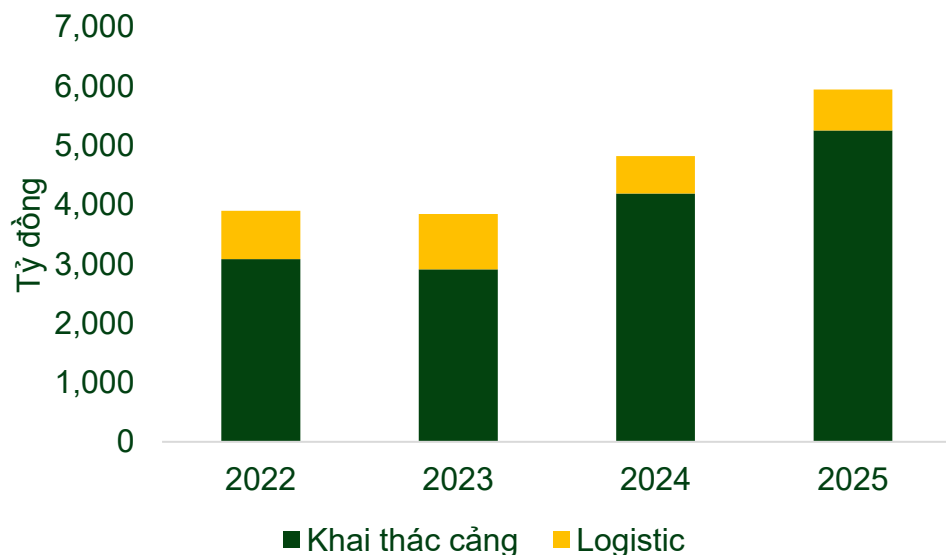


# I. TỔNG QUAN

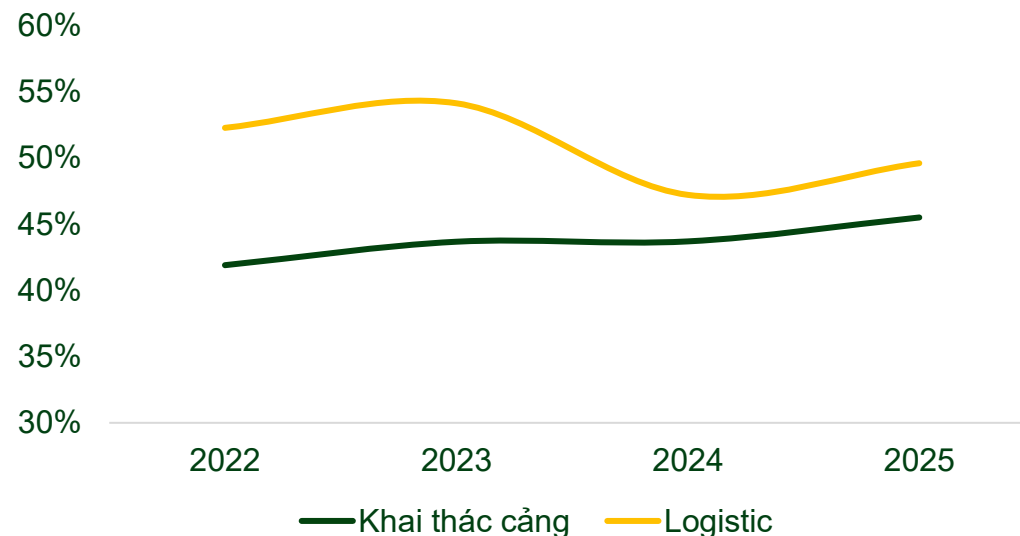
## 3. Mô hình kinh doanh của GMD – Kết quả kinh doanh

- **Doanh thu:** Giai đoạn 2021 - 2025, doanh thu thuần của GMD duy trì xu hướng tăng trưởng tích cực, tăng từ gần 3.900 tỷ đồng lên xấp xỉ 6.000 tỷ đồng, dù gián đoạn nhẹ trong năm 2023. Động lực tăng trưởng chủ yếu đến từ mảng Khai thác cảng khi liên tục mở rộng công suất nhờ các dự án trọng điểm như Nam Đình Vũ giai đoạn 2 và Gemalink, qua đó nâng tỷ trọng đóng góp lên hơn 85% tổng doanh thu vào năm 2025. Trong khi đó, mảng Logistics duy trì quy mô ổn định quanh mức 600 tỷ đồng từ năm 2024.
- **Biên lợi nhuận gộp (BLNG):** BLNG hợp nhất của GMD duy trì ở mức cao, dao động 41% - 46% trong giai đoạn 2022 - 2025. Mảng Khai thác cảng ghi nhận BLNG cải thiện ổn định từ 42% lên 45,5% nhờ hiệu suất khai thác tối ưu và hưởng lợi từ lộ trình tăng giá dịch vụ cảng biển. Mảng Logistics duy trì BLNG cao hơn nhưng biến động mạnh hơn, đạt đỉnh 54% năm 2023 trước khi ổn định quanh 47% - 50% giai đoạn 2024 - 2025.

### Cơ cấu doanh thu của GMD



### BLNG các mảng kinh doanh





## 4. SWOT

### Strengths – Điểm mạnh

- **Hệ sinh thái logistics toàn diện:** GMD sở hữu chuỗi logistics khép kín trải dài cả nước, bao gồm cảng biển, cảng ICD, kho bãi, vận tải biển/thủy và ga hàng hóa hàng không.
- **Đối tác chiến lược mạnh:** Việc hợp tác với hãng tàu lớn thứ 3 thế giới CMA - CGM giúp Gemalink đảm bảo hơn 60% nguồn hàng ổn định. Mạng hàng không (SCS) mới ký hợp đồng khai thác với hãng bay lớn Qatar Airways

S

### Weaknesses – Điểm yếu

- **Hạn chế quy mô tàu tại cảng miền Bắc:** Cụm cảng sông Cẩm (Nam Đình Vũ, Nam Hải ICD) bị giới hạn độ sâu (-9m), chỉ tiếp nhận được tàu feeder cỡ nhỏ (dưới 2.500 TEU).
- **Phụ thuộc hạ tầng trung chuyển:** Hơn 70% hàng hóa xuất nhập khẩu bốc xếp tại cụm cảng Bà Rịa - Vũng Tàu (nơi có Gemalink) phải phụ thuộc vào việc trung chuyển bằng sà lan từ hệ thống cảng và ICD tại TP.HCM.

W

## SWOT

### Opportunities – Cơ hội

- **Triển vọng xuất nhập khẩu tích cực:** Nhu cầu tiêu dùng phục hồi tại Mỹ, EU và kim ngạch xuất nhập khẩu của Việt Nam được dự báo tăng trưởng CAGR 14,5%/năm (2026 - 2030), thúc đẩy sản lượng thông qua cảng.
- **Động lực từ các dự án mở rộng:** GMD đang triển khai Nam Đình Vũ GD3 (tăng 66,7% công suất vào năm 2026) và Gemalink GD2A (tăng 40% công suất vào năm 2026).

O

### Threats – Thách thức

- **Áp lực cạnh tranh tại Hải Phòng:** Xu hướng nâng kích cỡ tàu khiến các hãng tàu dịch chuyển sang cụm cảng nước sâu Lạch Huyện, gây ra rủi ro dư cung và cạnh tranh gay gắt cho các cảng sông Cẩm như Nam Đình Vũ

T

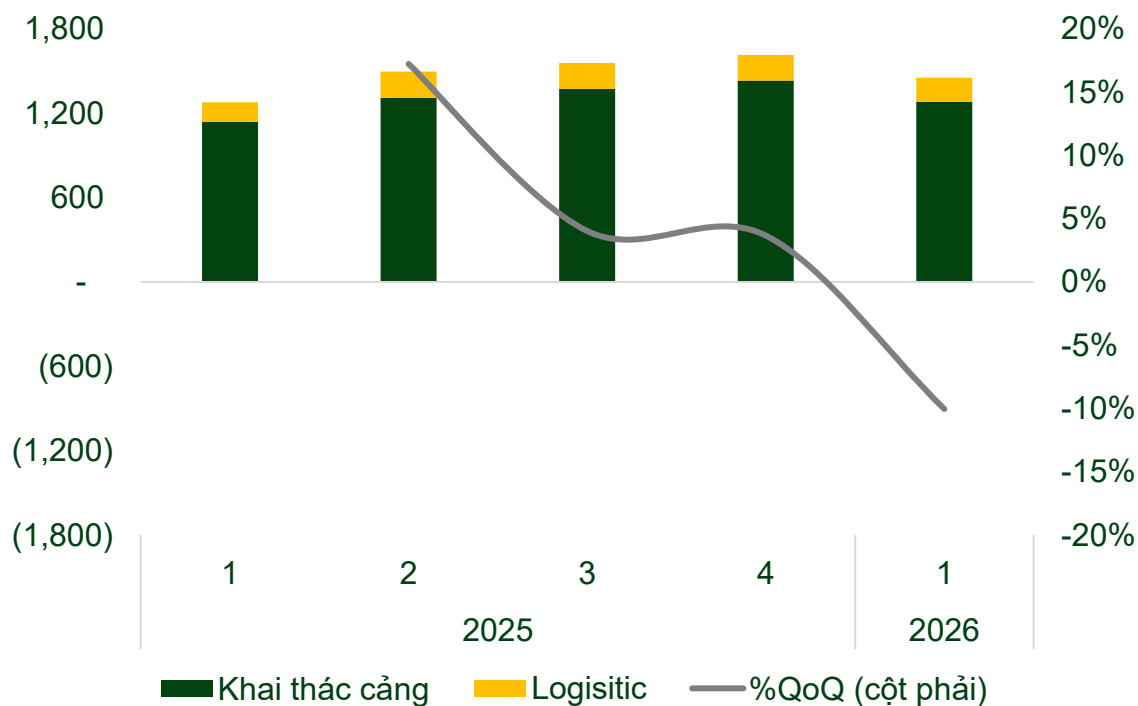


## II. HOẠT ĐỘNG KINH DOANH

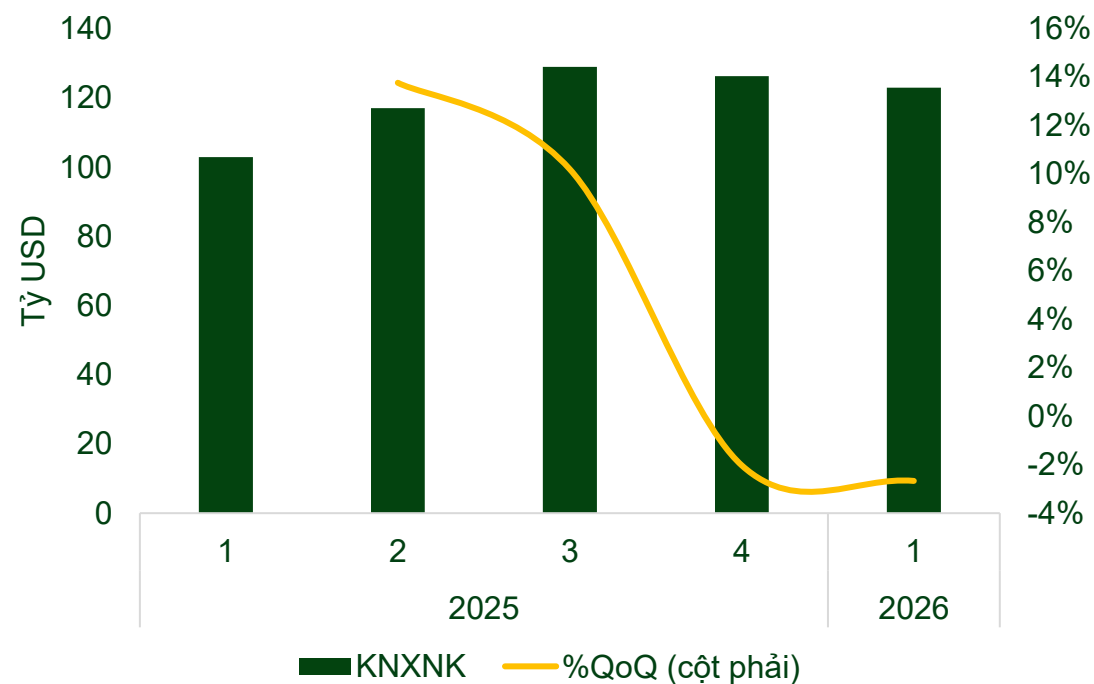
### 1. Doanh thu tăng trưởng nhờ sản lượng khai thác gia tăng

**Doanh thu Q1/2026 đạt 1.452 tỷ đồng, giảm 10,0% QoQ nhưng tăng 13,7% YoY**, nhìn chung tương đối phù hợp với kỳ vọng của chúng tôi, do Q1 không phải giai đoạn cao điểm xuất nhập khẩu. Tăng trưởng tiếp tục được dẫn dắt bởi mảng cảng (+12,7% YoY), chủ yếu nhờ sản lượng thông qua tại Nam Đình Vũ giai đoạn 3 cải thiện tích cực sau khi chính thức vận hành từ cuối năm 2025 và đang trong quá trình nâng dần hiệu suất khai thác. Trong khi đó, mảng logistics ghi nhận mức tăng trưởng 22,5% YoY, phần lớn đến từ nền so sánh thấp cùng kỳ. Nhìn chung, động lực tăng trưởng doanh thu trong quý vẫn chủ yếu đến từ yếu tố sản lượng, trong khi đóng góp từ mặt bằng giá dịch vụ mới chưa thực sự rõ nét.

#### Doanh thu Q1/2026 giảm nhẹ



#### Kim ngạch XNK của Việt Nam qua các quý



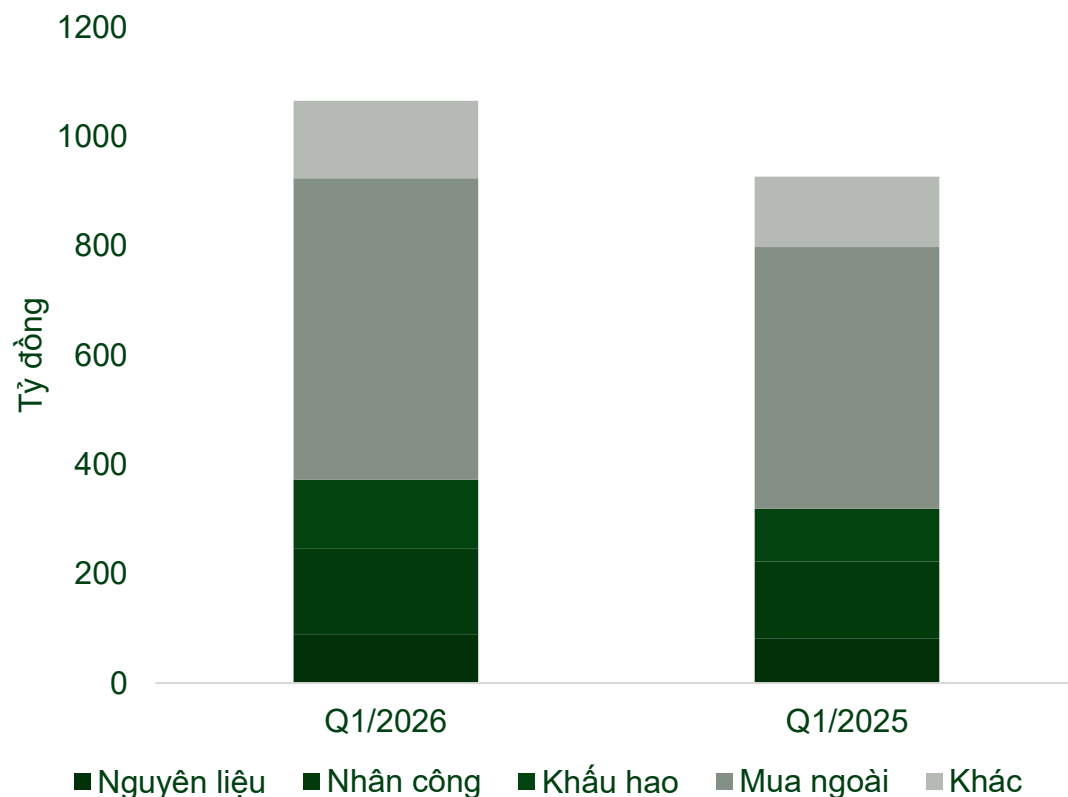


## II. HOẠT ĐỘNG KINH DOANH

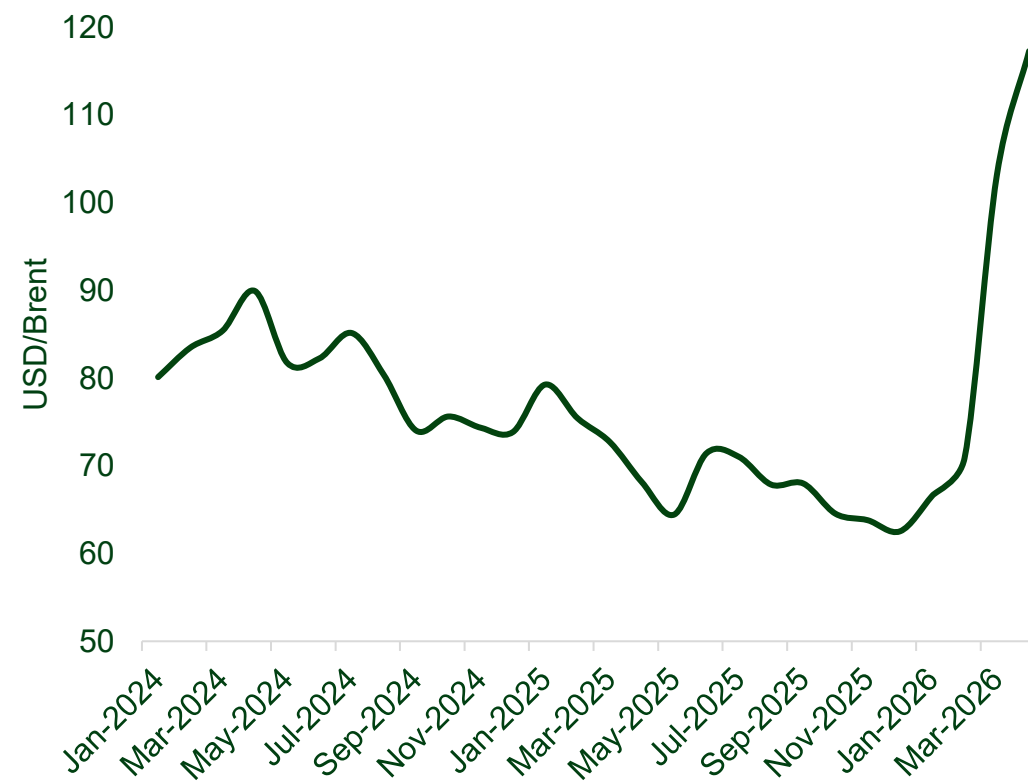
### 2. Chi phí nhiên liệu cao kìm hãm BLNG

Trong Q1/2026, giá dầu Brent tăng mạnh từ khoảng 65 USD/thùng lên trung bình gần 105 USD/thùng đã tạo áp lực đáng kể lên BLNG của GMD thông qua chi phí mua ngoài. Cụ thể, chi phí mua ngoài tăng từ khoảng 480 tỷ đồng lên hơn 550 tỷ đồng do các đối tác vận tải, sà lan và logistics đồng loạt tăng giá cước để phản ánh chi phí nhiên liệu leo thang. Dù GMD vẫn kiểm soát tốt chi phí nhân công và khấu hao, áp lực từ biến phí gia tăng vẫn khiến BLNG suy giảm trong ngắn hạn.

#### Cơ cấu chi phí SXKD của GMD



#### Giá dầu tăng mạnh trong Q1/2026



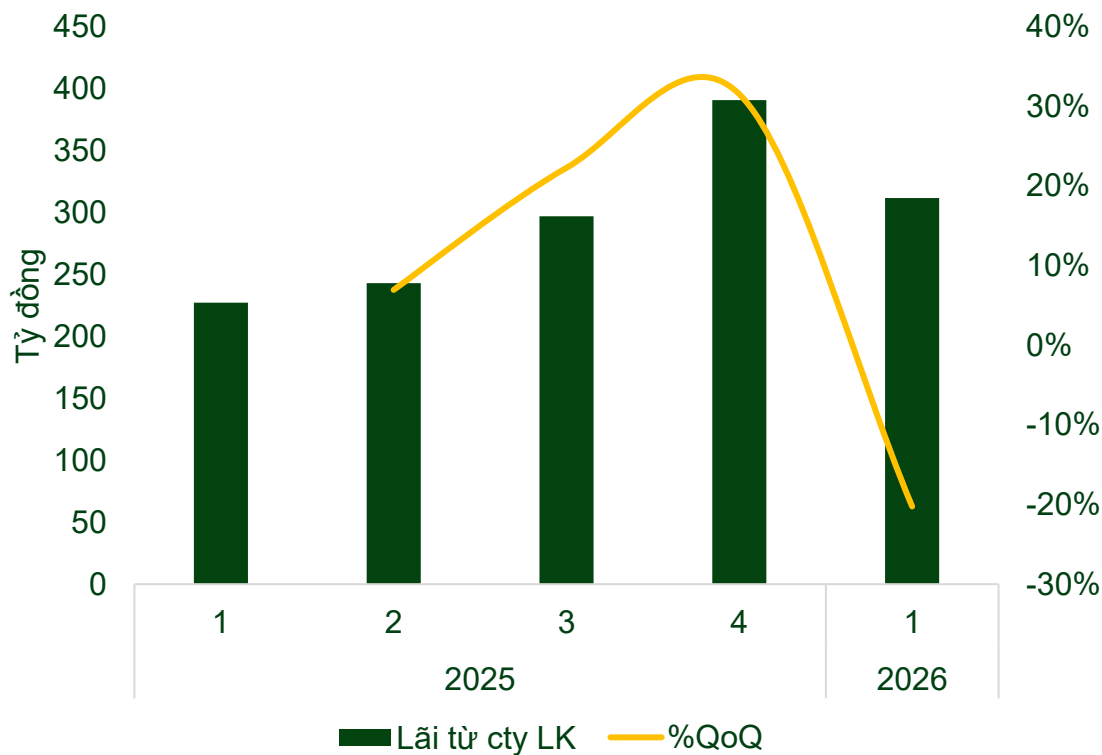


## II. HOẠT ĐỘNG KINH DOANH

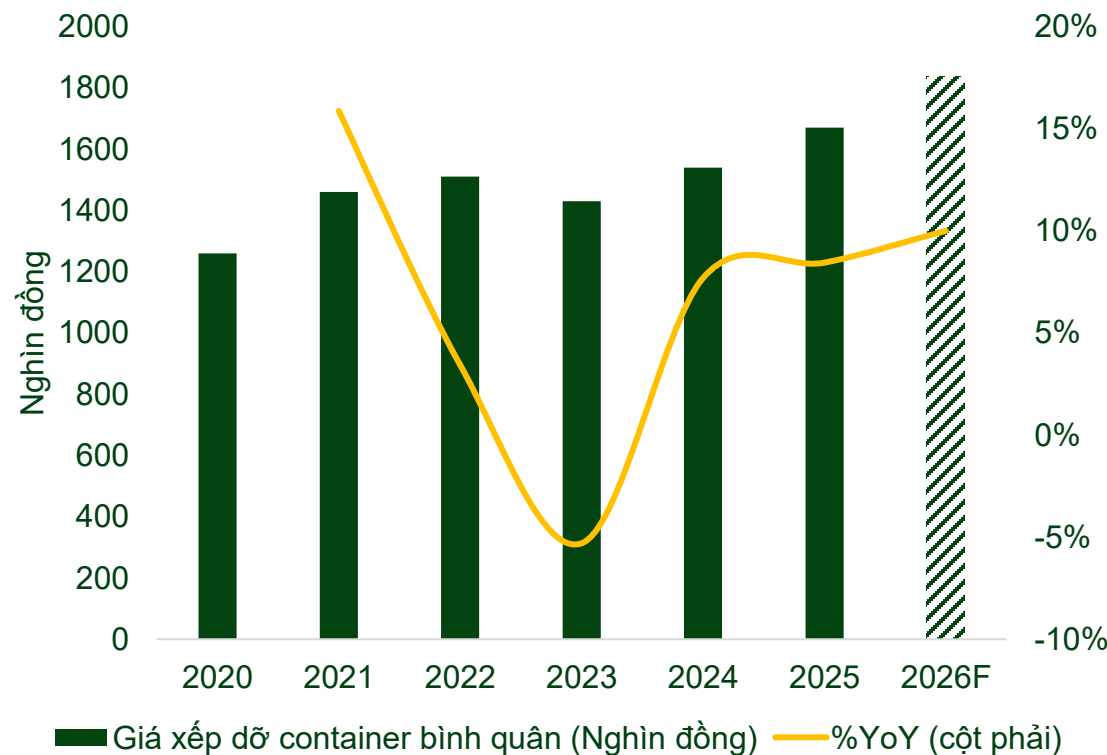
### 3. Lợi nhuận từ cảng Gemalink cải thiện nhờ tăng phí xếp dỡ hàng container

Điều chỉnh tăng giá dịch vụ bốc dỡ từ tháng 02/2026 tiếp tục trở thành động lực tăng trưởng chính cho Gemalink khi giá xếp dỡ container bình quân tại cảng nước sâu dự kiến tăng gần 10% YoY trong năm 2026F. Với đặc thù chi phí cố định lớn, việc tăng giá dịch vụ giúp Gemalink cải thiện mạnh hiệu quả hoạt động và biên lợi nhuận trên mỗi teu khai thác. Qua đó, lãi từ công ty liên doanh liên kết của GMD trong Q1/2026 đạt khoảng 310 tỷ đồng, tăng hơn 35% YoY, dù giảm so với quý trước do yếu tố mùa vụ sau giai đoạn cao điểm Q4/2025.

#### Lợi nhuận từ cảng nước sâu Gemalink tăng cao



#### Giá xếp dỡ container tại các cảng nước sâu tăng

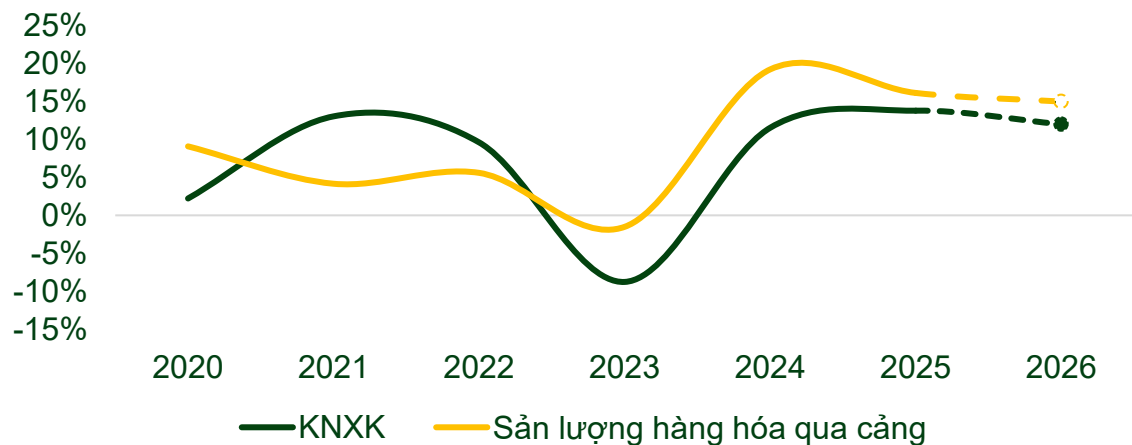




# III. TRIỂN VỌNG KINH DOANH

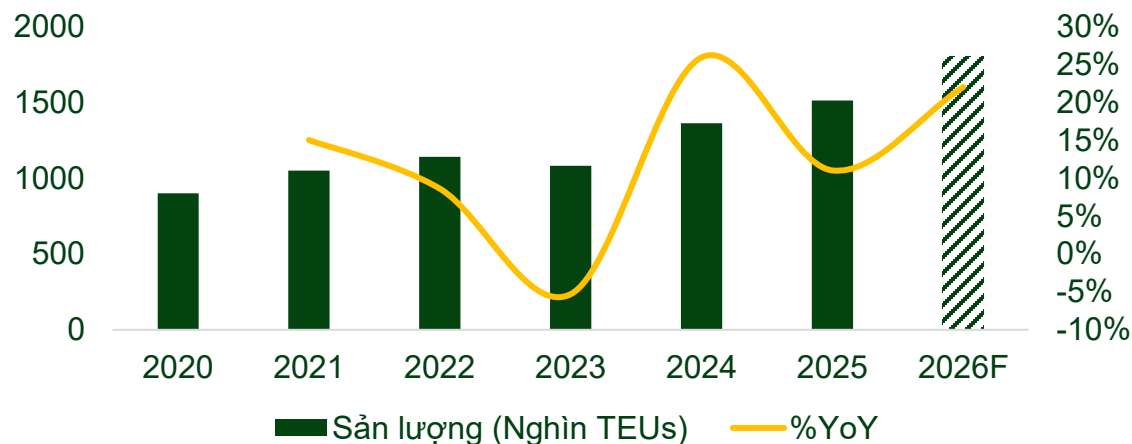
## 1. Tình hình xuất nhập khẩu tích cực kỳ vọng thúc đẩy tăng trưởng sản lượng tại cả 3 nhóm cảng

### Dự phóng tăng trưởng sản lượng hàng hóa qua cảng

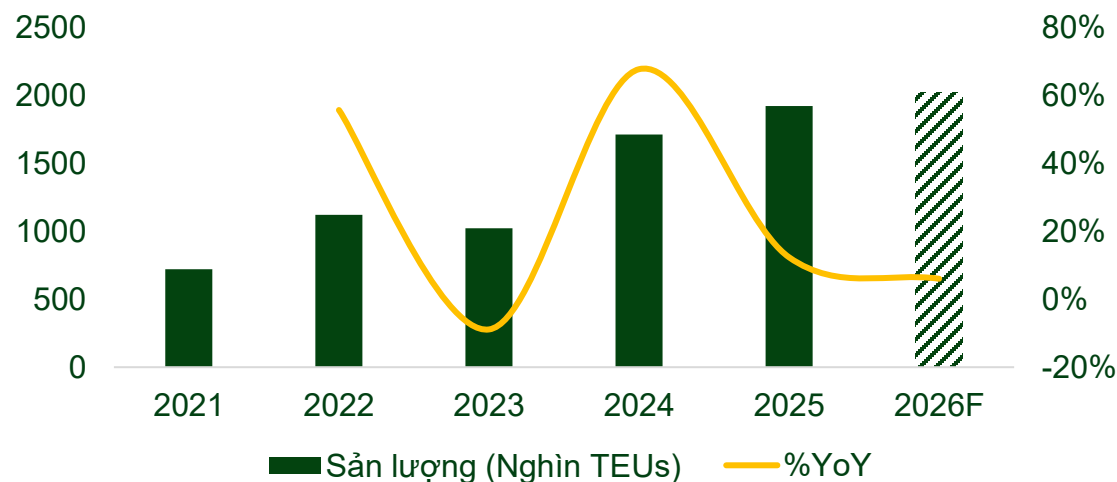


Triển vọng KNXK tích cực giai đoạn 2025 - 2026 tiếp tục là động lực tăng trưởng chính cho sản lượng thông qua của GMD khi sản lượng toàn ngành dự kiến duy trì mức tăng khoảng 15% trong năm 2026. Tại miền Bắc, sản lượng khai thác dự kiến tăng mạnh trở lại, tiệm cận 1,8 triệu TEUs (+20% YoY), trong khi Gemalink duy trì đà tăng trưởng ổn định và vượt mốc 2 triệu TEUs. Đà tăng trưởng đồng pha tại cả hai khu vực giúp GMD tối ưu hiệu suất khai thác, đặc biệt tại các dự án mới như Nam Đình Vũ giai đoạn 3, qua đó tạo nền tảng cho tăng trưởng doanh thu mảng cảng trong năm 2026.

### Dự phóng sản lượng khai thác hàng container của nhóm cảng miền Bắc



### Dự phóng sản lượng khai thác hàng container cảng Gemalink



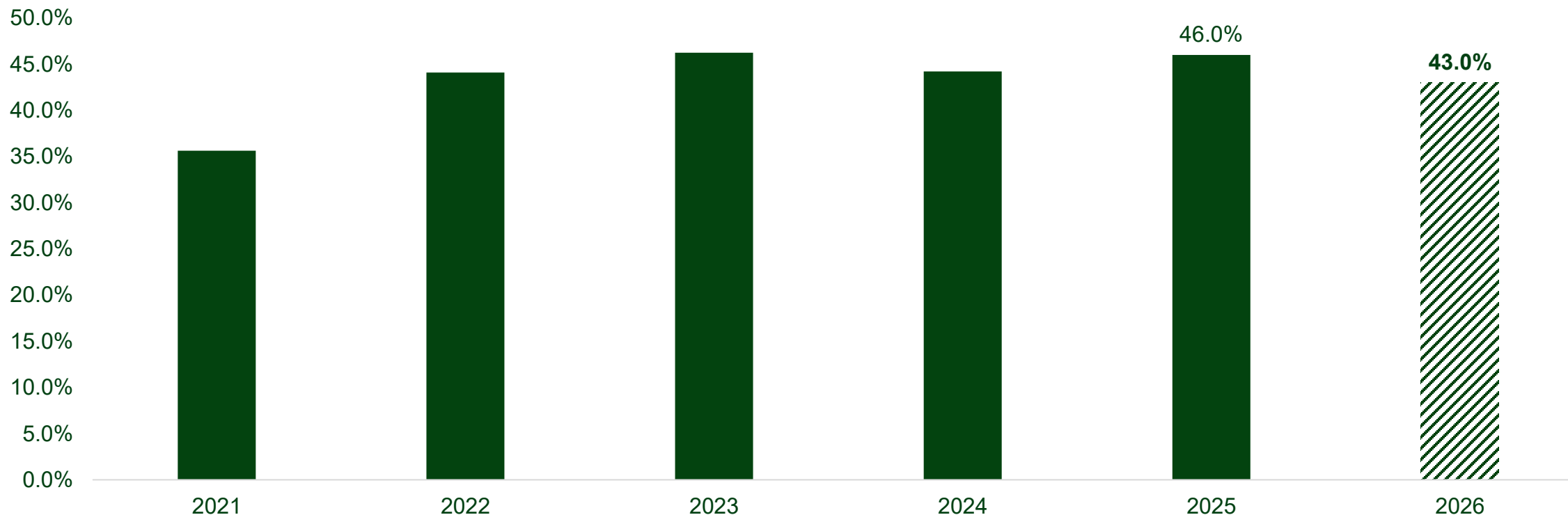


### III. TRIỂN VỌNG KINH DOANH

#### 2. BLNG kỳ vọng giảm do chi phí nhiên liệu cao và cạnh tranh ngày càng gay gắt

**BLNG hợp nhất của GMD dự kiến giảm về khoảng 43,0% trong năm 2026, thấp hơn khoảng 2,5 điểm % so với mức nền cao năm 2025.** Nguyên nhân chủ yếu đến từ việc doanh nghiệp đẩy mạnh các dịch vụ logistics tích hợp và hỗ trợ vận tải thuê ngoài nhằm tối ưu chuỗi cung ứng và gia tăng độ gắn kết với khách hàng, thêm nữa giá nhiên liệu toàn cầu tăng mạnh trong năm 2026 càng làm gia tăng chi phí logistics. Việc gia tăng tỷ trọng các dịch vụ có biên lợi nhuận thấp hơn đã khiến tỷ lệ giá vốn tăng lên, qua đó tạo áp lực thu hẹp BLNG trong giai đoạn dự báo.

**Dự phóng BLNG của GMD**



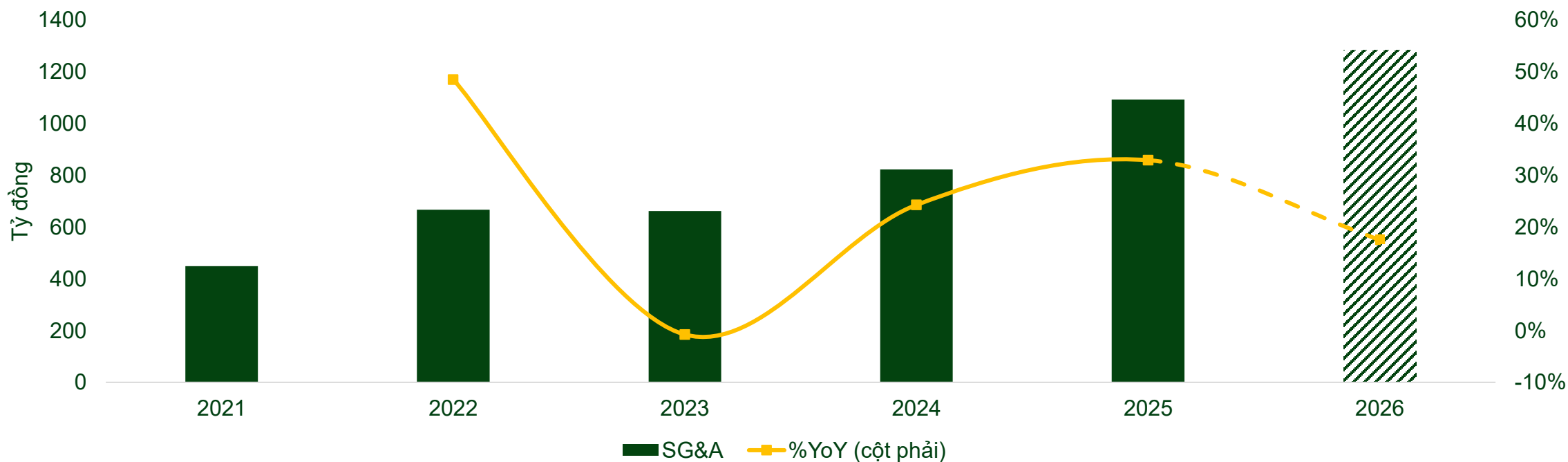


### III. TRIỂN VỌNG KINH DOANH

#### 3. Chi phí SG&A kỳ vọng tăng do chiến lược chuyển đổi từ port-centric sang maritime-centric

Chi phí SG&A của GMD dự kiến tăng do doanh nghiệp đẩy mạnh chi phí môi giới và đại lý tàu nhằm mở rộng các tuyến dịch vụ mới, qua đó hỗ trợ nâng cao hiệu suất khai thác Nam Đình Vũ giai đoạn 3. Đồng thời, GMD tiếp tục chuyển dịch sang mô hình maritime-centric với chiến lược phát triển đồng bộ hệ sinh thái cảng biển – logistics – vận tải thủy. Trọng tâm tăng trưởng bao gồm mở rộng Gemalink giai đoạn 2, phát triển FTZ tại Hải Phòng, gia tăng quy mô đội tàu sông, tích hợp port-logistics và mở rộng chuỗi cung ứng hàng lạnh. Bên cạnh đó, doanh nghiệp cũng tái cấu trúc mạng logistics quốc tế, phát triển dịch vụ hàng hải giá trị gia tăng và tham gia xây dựng trung tâm tài chính hàng hải quốc tế (IMFC) từ T5/2026.

Dự phóng chi phí SG&A của GMD





## IV. DỰ PHÓNG KẾT QUẢ KINH DOANH, ĐỊNH GIÁ & KHUYẾN NGHỊ

### 1. Tổng hợp dự phóng KQKD

<i>Đơn vị: Tỷ đồng</i>	2026F	%YoY	Tóm tắt giả định chính
<b>Doanh thu thuần</b>	<b>7.000</b>	+18%	
<i>Khai thác cảng</i>	<b>6.199</b>	+18%	Tăng trưởng đến từ (i) Tình hình xuất nhập khẩu tích cực thúc đẩy lưu lượng vận chuyển qua cả 02 cụm cảng Bắc, Nam và (ii) Hưởng trọn phần công suất gia tăng sau khi mở rộng cảng Nam Đình Vũ (giai đoạn 3)
<i>Logistic</i>	<b>800</b>	+15,3%	Tăng trưởng chủ yếu do mặt bằng giá các dịch vụ logistic tăng theo giá dầu. Trong khi quy mô vận hành mở rộng chậm
<b>Biên lợi nhuận gộp</b>			
<i>Khai thác cảng</i>	45,5%	42,9%	Kỳ vọng BLNG giảm do chi phí vận hành gia tăng, thúc đẩy bởi: (i) GMD chủ động cung cấp thêm các dịch vụ vận tải trọn gói để tăng sức cạnh tranh và (ii) Chi phí nhiên liệu vận tải tăng theo giá dầu.
<i>Logisitic</i>	49,5%	48%	
<b>Lãi từ công ty liên kết</b>	<b>1.389</b>	<b>+20%</b>	Sản lượng khai thác cảng Gemalink tăng trưởng cao
Thu nhập tài chính	228	+0%	
Chi phí tài chính (gồm lãi vay)	139	+17,5%	Tỷ lệ thuận với doanh thu
Chi phí bán hàng + quản lý	1.319	+20,7%	Tỷ lệ chi phí SG&A/doanh thu tăng do các chi phí liên quan đến vận hành và mở rộng các dịch vụ mới sau khi gia tăng công suất ở cảng Nam Đình Vũ (giai đoạn 3).
<b>LNST</b>	<b>1.947</b>	+11%	

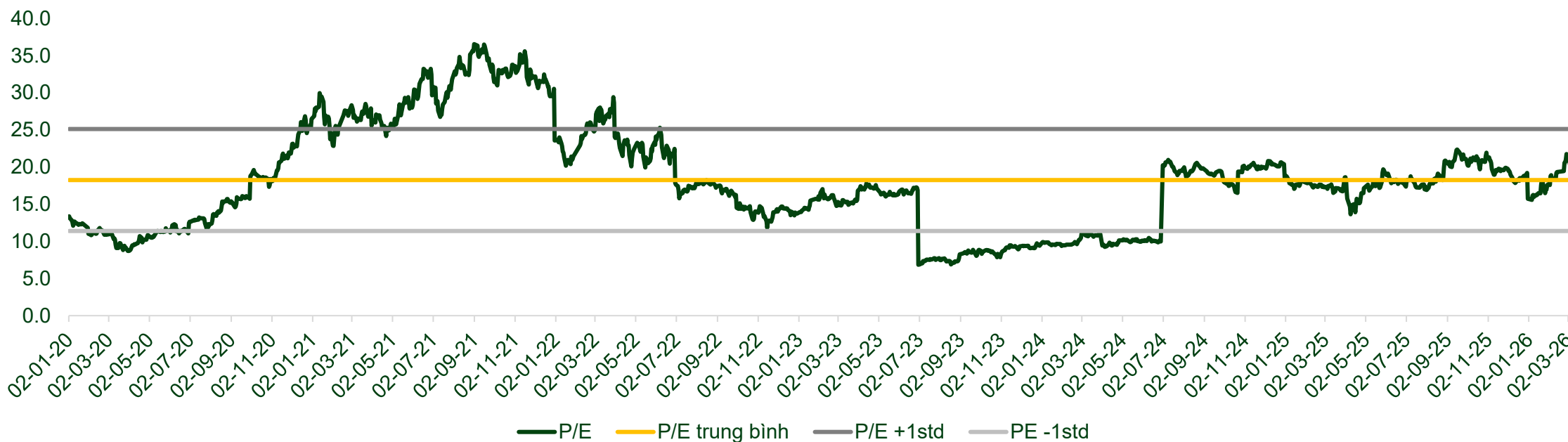
# IV. DỰ PHÓNG KẾT QUẢ KINH DOANH, ĐỊNH GIÁ & KHUYẾN NGHỊ

## 2. Định giá và khuyến nghị:

Phương pháp P/E	
P/E	18,x
Fwd LNST 2026 (tỷ đồng)	1.947
Fwd EPS 2026 (VND/cổ phiếu)	4.566
Giá hợp lý (đồng/cp)	83.600

- **ĐỊNH GIÁ.** Dựa trên phương pháp định giá P/E, Aseansc xác định mức giá hợp lý đối với GMD ở mức **83.600 đồng/cổ phiếu**, cao hơn giá thị trường 12%. P/E mục tiêu kỳ vọng là 18,x tương đương trung bình quá khứ 5 năm của GMD.
- **KHUYẾN NGHỊ.** Chúng tôi khuyến nghị **THEO DÕI** đối với cơ hội đầu tư cổ phiếu GMD với tầm nhìn đầu tư 1 năm.

P/E của GMD đang ở mức trung bình 5 năm





*NHÀ ĐẦU TƯ VUI LÒNG MỞ TÀI KHOẢN TẠI CÔNG TY CHỨNG KHOÁN ASEAN  
ĐỂ XEM BÁO CÁO ĐẦY ĐỦ.*



*NHÀ ĐẦU TƯ VUI LÒNG MỞ TÀI KHOẢN TẠI CÔNG TY CHỨNG KHOÁN ASEAN  
ĐỂ XEM BÁO CÁO ĐẦY ĐỦ.*



*NHÀ ĐẦU TƯ VUI LÒNG MỞ TÀI KHOẢN TẠI CÔNG TY CHỨNG KHOÁN ASEAN  
ĐỂ XEM BÁO CÁO ĐẦY ĐỦ.*



*NHÀ ĐẦU TƯ VUI LÒNG MỞ TÀI KHOẢN TẠI CÔNG TY CHỨNG KHOÁN ASEAN  
ĐỂ XEM BÁO CÁO ĐẦY ĐỦ.*



*NHÀ ĐẦU TƯ VUI LÒNG MỞ TÀI KHOẢN TẠI CÔNG TY CHỨNG KHOÁN ASEAN  
ĐỂ XEM BÁO CÁO ĐẦY ĐỦ.*



*NHÀ ĐẦU TƯ VUI LÒNG MỞ TÀI KHOẢN TẠI CÔNG TY CHỨNG KHOÁN ASEAN  
ĐỂ XEM BÁO CÁO ĐẦY ĐỦ.*



*NHÀ ĐẦU TƯ VUI LÒNG MỞ TÀI KHOẢN TẠI CÔNG TY CHỨNG KHOÁN ASEAN  
ĐỂ XEM BÁO CÁO ĐẦY ĐỦ.*



*NHÀ ĐẦU TƯ VUI LÒNG MỞ TÀI KHOẢN TẠI CÔNG TY CHỨNG KHOÁN ASEAN  
ĐỂ XEM BÁO CÁO ĐẦY ĐỦ.*



*NHÀ ĐẦU TƯ VUI LÒNG MỞ TÀI KHOẢN TẠI CÔNG TY CHỨNG KHOÁN ASEAN  
ĐỂ XEM BÁO CÁO ĐẦY ĐỦ.*



*NHÀ ĐẦU TƯ VUI LÒNG MỞ TÀI KHOẢN TẠI CÔNG TY CHỨNG KHOÁN ASEAN  
ĐỂ XEM BÁO CÁO ĐẦY ĐỦ.*



*NHÀ ĐẦU TƯ VUI LÒNG MỞ TÀI KHOẢN TẠI CÔNG TY CHỨNG KHOÁN ASEAN  
ĐỂ XEM BÁO CÁO ĐẦY ĐỦ.*



*NHÀ ĐẦU TƯ VUI LÒNG MỞ TÀI KHOẢN TẠI CÔNG TY CHỨNG KHOÁN ASEAN  
ĐỂ XEM BÁO CÁO ĐẦY ĐỦ.*



*NHÀ ĐẦU TƯ VUI LÒNG MỞ TÀI KHOẢN TẠI CÔNG TY CHỨNG KHOÁN ASEAN  
ĐỂ XEM BÁO CÁO ĐẦY ĐỦ.*



*NHÀ ĐẦU TƯ VUI LÒNG MỞ TÀI KHOẢN TẠI CÔNG TY CHỨNG KHOÁN ASEAN  
ĐỂ XEM BÁO CÁO ĐẦY ĐỦ.*



*NHÀ ĐẦU TƯ VUI LÒNG MỞ TÀI KHOẢN TẠI CÔNG TY CHỨNG KHOÁN ASEAN  
ĐỂ XEM BÁO CÁO ĐẦY ĐỦ.*



*NHÀ ĐẦU TƯ VUI LÒNG MỞ TÀI KHOẢN TẠI CÔNG TY CHỨNG KHOÁN ASEAN  
ĐỂ XEM BÁO CÁO ĐẦY ĐỦ.*



*NHÀ ĐẦU TƯ VUI LÒNG MỞ TÀI KHOẢN TẠI CÔNG TY CHỨNG KHOÁN ASEAN  
ĐỂ XEM BÁO CÁO ĐẦY ĐỦ.*



*NHÀ ĐẦU TƯ VUI LÒNG MỞ TÀI KHOẢN TẠI CÔNG TY CHỨNG KHOÁN ASEAN  
ĐỂ XEM BÁO CÁO ĐẦY ĐỦ.*



*NHÀ ĐẦU TƯ VUI LÒNG MỞ TÀI KHOẢN TẠI CÔNG TY CHỨNG KHOÁN ASEAN  
ĐỂ XEM BÁO CÁO ĐẦY ĐỦ.*



*NHÀ ĐẦU TƯ VUI LÒNG MỞ TÀI KHOẢN TẠI CÔNG TY CHỨNG KHOÁN ASEAN  
ĐỂ XEM BÁO CÁO ĐẦY ĐỦ.*



*NHÀ ĐẦU TƯ VUI LÒNG MỞ TÀI KHOẢN TẠI CÔNG TY CHỨNG KHOÁN ASEAN  
ĐỂ XEM BÁO CÁO ĐẦY ĐỦ.*



*NHÀ ĐẦU TƯ VUI LÒNG MỞ TÀI KHOẢN TẠI CÔNG TY CHỨNG KHOÁN ASEAN  
ĐỂ XEM BÁO CÁO ĐẦY ĐỦ.*



*NHÀ ĐẦU TƯ VUI LÒNG MỞ TÀI KHOẢN TẠI CÔNG TY CHỨNG KHOÁN ASEAN  
ĐỂ XEM BÁO CÁO ĐẦY ĐỦ.*



*NHÀ ĐẦU TƯ VUI LÒNG MỞ TÀI KHOẢN TẠI CÔNG TY CHỨNG KHOÁN ASEAN  
ĐỂ XEM BÁO CÁO ĐẦY ĐỦ.*

## THÔNG TIN LIÊN HỆ

Công ty Cổ phần chứng khoán ASEAN

Địa chỉ: Tầng 4,5,6,7 số 3 Đặng Thái Thân, P.Phan Chu Trinh, Q.Hoàn Kiếm, Hà Nội

Webiste: [www.aseansc.com.vn](http://www.aseansc.com.vn) | Hotline: 1900 638 088

### TRƯỞNG PHÒNG PHÂN TÍCH NGÀNH VÀ DOANH NGHIỆP

Hai.LP

Email: [hai.lp@aseansc.com.vn](mailto:hai.lp@aseansc.com.vn)

## KHUYẾN CÁO SỬ DỤNG

Bản báo cáo này bao gồm các nhận định chủ quan và dựa trên nguồn thông tin tin cậy và cơ sở phân tích chi tiết, căn trọng. ASEANSC không đảm bảo sự chính xác và đầy đủ của các nguồn thông tin này đồng thời bản báo cáo này được chuẩn bị cho mục đích duy nhất là cung cấp thông tin và không nhằm đưa ra bất kỳ đề nghị hay hướng dẫn ra quyết định cụ thể nào. Người sử dụng báo cáo nên xem báo cáo này như một nguồn tham khảo khi đưa ra quyết định và phải chịu toàn bộ trách nhiệm đối với quyết định của chính mình. Các quan điểm và ước tính trong đánh giá của chúng tôi có giá trị đến ngày ra báo cáo và có thể thay đổi mà không cần báo cáo trước. Bản báo cáo này được giữ bản quyền ASEANSC. Mọi sự sao chép, chuyển giao hoặc sửa đổi trong bất kỳ trường hợp nào mà không có sự đồng ý của ASEANSC đều trái luật.

**ĐIỀU KHOẢN SỬ DỤNG**