



TRIỂN VỌNG NGÀNH HÀNG KHÔNG KỶ VỌNG SAU CƠN MƯA TRỜI LẠI SÁNG

Kính gửi: Quý khách hàng,

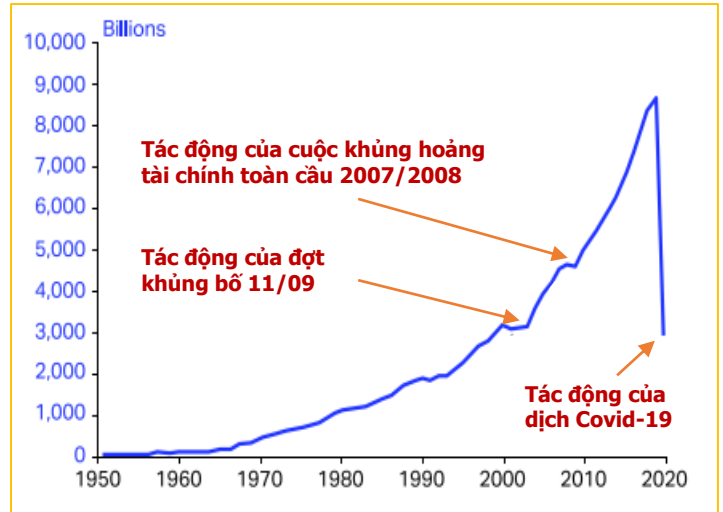
Từ khi Đại dịch Covid-19 bùng phát, ngành hàng không bị ảnh hưởng rất nặng nề với gần 100 hãng tuyên bố phá sản trên phạm vi toàn cầu, gây hệ lụy vô cùng to lớn. Theo kỳ vọng thì phải tới năm 2023 ngành hàng không mới có thể hồi phục hoàn toàn. Tại Việt Nam, ngành hàng không đang gặp muôn vàn khó khăn, tuy nhiên vẫn có nhiều ánh sáng kỳ vọng phía trước khi việc tiêm vaccine được triển khai, mở lại các đường bay cũng như các chính sách hỗ trợ của Chính phủ. Xét về cơ hội đầu tư, trong bối cảnh dòng tiền đang đảo lộn và có thể hướng tới các nhóm ngành hưởng lợi sau khi dịch bệnh được khống chế, Agriseco Research đánh giá các cổ phiếu ngành hàng không vẫn có nhiều dư địa tăng trưởng trong ngắn và dài hạn. Chúng tôi kính gửi Quý khách báo cáo đánh giá triển vọng ngành cũng như các cơ hội đầu tư đi kèm.

Kính chúc Quý khách đầu tư hiệu quả!

I. Diễn biến ngành hàng không toàn cầu

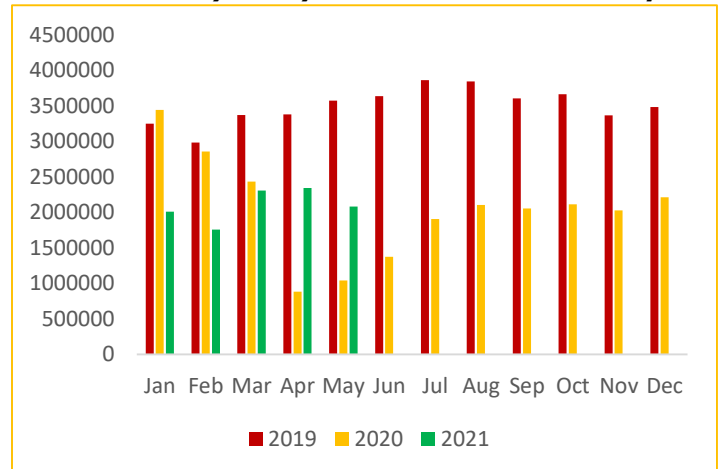
- Theo ước tính của Hiệp hội Vận tải Hàng không quốc tế (IATA), đại dịch Covid-19 bùng phát đã ảnh hưởng nghiêm trọng đến ngành hàng không thế giới, con số thiệt hại đến hết tháng 4/2021 ước tính đạt hơn 130 tỷ USD.
- Cũng theo báo cáo từ IATA, tình hình dịch bệnh có tác động mạnh nhất tại khu vực Châu Á – Thái Bình Dương, đặc biệt là tại thị trường Trung Quốc và các chuyến bay từ đất nước này. Ước tính các doanh nghiệp Trung Quốc đã thiệt hại hơn 22 tỷ USD (-26% YoY), kéo theo các thị trường khác như Nhật Bản, Hàn Quốc và Thái Lan cũng bị ảnh hưởng.
- Những tác động từ vụ khủng bố 11/09 và khủng hoảng tài chính toàn cầu 2007-2008 mặc dù đã đem lại cho ngành hàng không rất nhiều tác động tiêu cực, tuy nhiên ảnh hưởng này vẫn không thể so sánh được với mức giảm gây ra bởi dịch Covid -19 (hình 1).
- Tính đến cuối năm 2020, tỷ lệ lượng khách luân chuyển toàn cầu chỉ đạt 20% - 30% so với thời điểm năm 2019.

Hình: Lượng khách luân chuyển sụt giảm mạnh



Nguồn: IATA, Agriseco Research tổng hợp

Hình: Số chuyến bay còn cách xa mức trước dịch



Nguồn: CAA, Agriseco Research tổng hợp

Tín hiệu hồi phục chưa rõ ràng

Trước diễn biến dịch Covid-19, Chính phủ nhiều quốc gia đã thắt chặt các quy định để kiểm soát như giãn cách, phong tỏa và đặc biệt cần trọng với vấn đề nhập cảnh, điều này đã khiến cho lượng khách quốc tế của các hãng hàng không bắt đầu sụt giảm vào tháng 2/2020. Quan sát thấy, sự phục hồi diễn ra với tốc độ chậm chạp, so với thời điểm này một năm trước chỉ có một số thị trường chính có khả năng tăng nguồn cung như Mỹ, Pháp. Tuy nhiên, con số này vẫn còn ở khoảng cách khá xa so với thời kỳ trước dịch năm 2019.

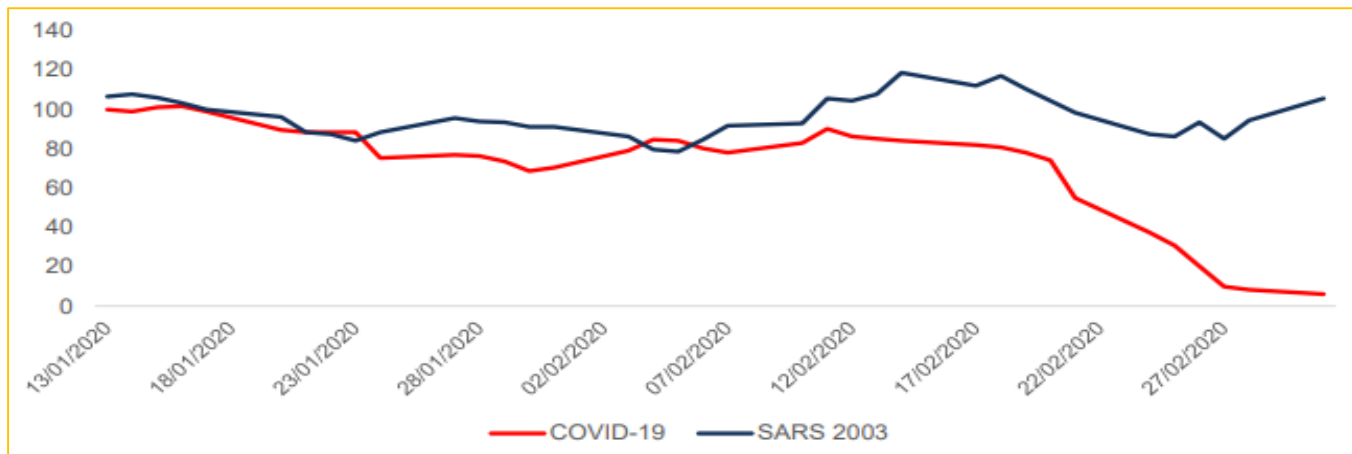
Bảng: Sản lượng ghế cung ứng bị cắt giảm mạnh

Số ghế cung ứng	Tháng 6/2019	Tháng 1/2020	Tháng 5/2020	Tháng 5/2021	Thay đổi 1 năm gần nhất
Mỹ	23.264.071	20.749.829	17.642.636	18.674.691	5,8%
Trung Quốc	15.905.876	16.882.726	16.586.731	15.799.071	-4,7%
Nga	2.708.137	2.158.058	2.624.668	2.638.660	0,5%
Indonesia	3.090.952	3.144.407	1.953.090	1.968.864	0,8%
Ấn Độ	3.996.719	4.255.510	1.773.096	1.829.634	3,2%
Nhật Bản	4.098.944	4.121.355	1.639.613	1.622.850	-1,0%
Việt Nam	1.491.512	1.564.476	869.810	703.031	-19,2%
Anh Quốc	3.852.864	2.712.915	821.100	807.123	-1,7%
Pháp	2.497.694	1.842.023	895.685	943.063	5,3%

Nguồn: OAG, Agriseco Research

Ảnh hưởng của đại dịch đã khiến nhiều doanh nghiệp hàng không phá sản và giá cổ phiếu trung bình ngành sụt giảm mạnh. Theo thống kê của Refinitiv Datastream, rất nhiều cổ phiếu đã giảm chỉ còn 30% - 40% so với mức trước dịch. Quan sát thấy một số ông lớn trong ngành mặc dù đang dần hồi phục nhưng giá cổ phiếu vẫn cách xa mức giá cuối năm 2019 như: Delta Airlines (-27%); Boeing (-30%); Airbus (-22%).

Hình: Giá cổ phiếu ngành hàng không sụt giảm nghiêm trọng hơn thời điểm dịch SAR năm 2003

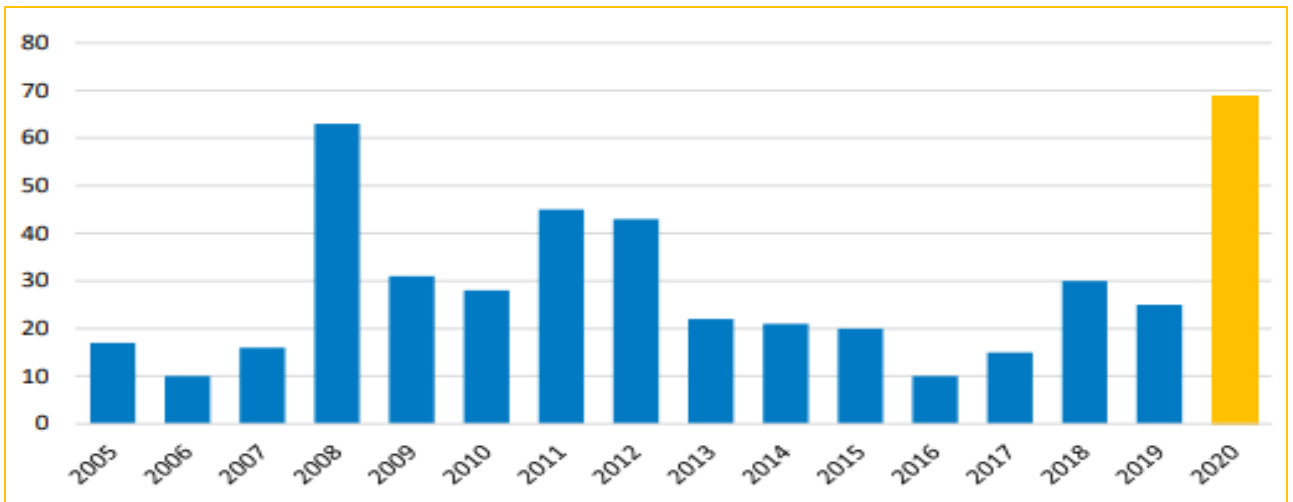


Nguồn: Refinitiv Datastream, Agriseco Research tổng hợp

Nhiều hãng hàng không tiếp tục đối mặt với nguy cơ phá sản dù Chính Phủ đã tung ra các gói cứu trợ

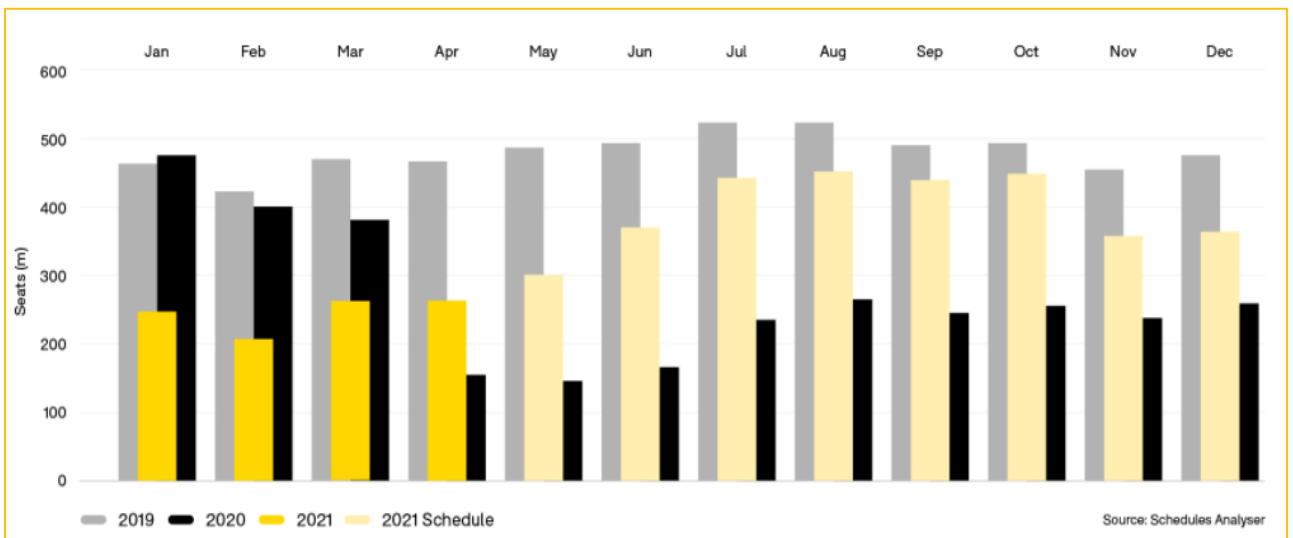
- Nhu cầu đi lại sụt giảm đã khiến các hãng hàng không trên thế giới cắt giảm chi phí vận hành để tiếp tục hoạt động. Theo báo cáo từ IATA, tính đến hết năm 2020 đã có hơn 400 nghìn việc làm trong ngành hàng không bị cắt giảm, chủ yếu rải từ cuối Quý II/2020 đến hết năm.
- Tính đến hết Quý I/2021, tổng mức hỗ trợ của các Chính phủ các nước đối với ngành hàng không đã đạt hơn 80 tỷ USD thông qua nhiều hình thức như giảm thuế thu nhập, thuế nhiên liệu hoặc hỗ trợ vay vốn.
- Mặc dù vậy, số doanh nghiệp hàng không phá sản trong năm 2020 theo ước tính từ IATA vẫn cao hơn so với thời điểm khủng hoảng tài chính toàn cầu năm 2008. Con số này được kỳ vọng sẽ giảm xuống trong các năm tới sau khi dịch bệnh được kiểm soát và nhu cầu đi lại phục hồi.

Hình: Số doanh nghiệp hàng không có nguy cơ phá sản cao kỷ lục theo báo cáo của IATA



Nguồn: IATA, Agriseco Research tổng hợp

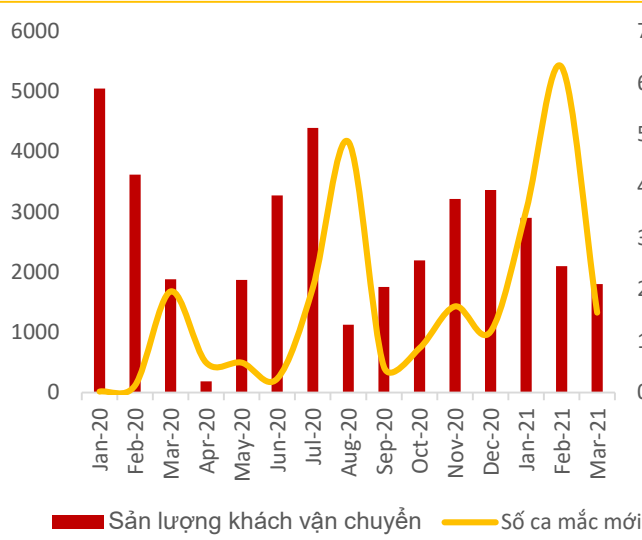
Hình: Dự báo số ghế cung ứng hồi phục trong năm 2021 nhưng vẫn cách xa năm 2019



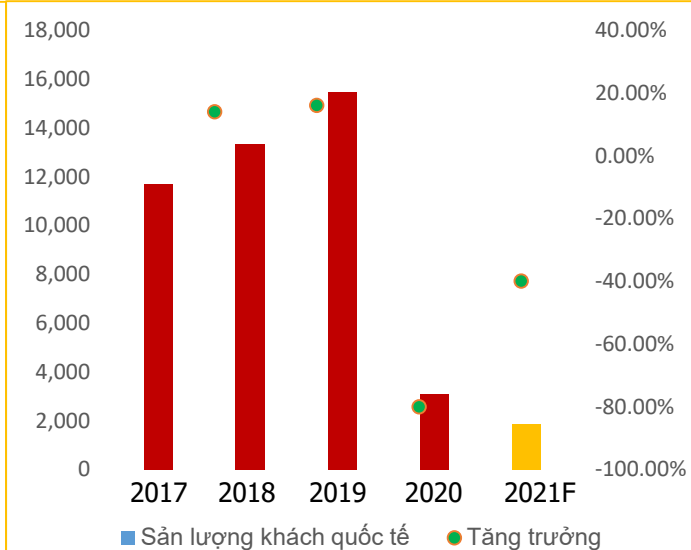
Nguồn: OAG, Agriseco Research tổng hợp

II. Ngành hàng không Việt Nam

Hình: Lượng khách cập cảng sụt giảm mạnh mỗi khi làn sóng Covid mới xuất hiện



Hình: Dự báo sản lượng khách quốc tế trong năm 2021 tiếp tục duy trì ở mức thấp

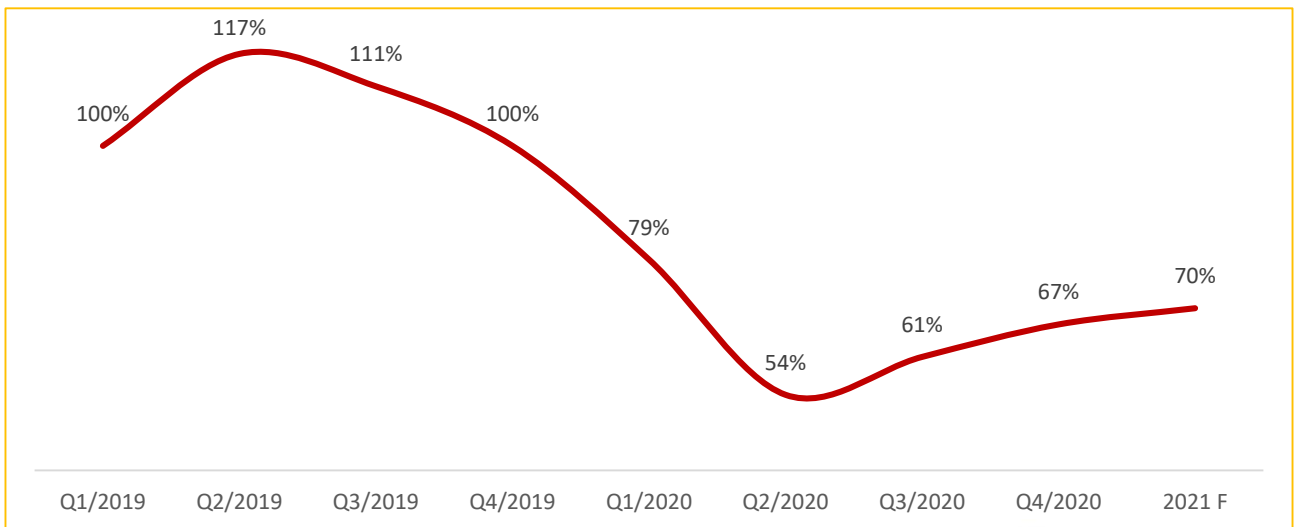


Nguồn: Tổng cục thống kê, Agriseco Research tổng hợp và dự báo

Khó khăn kéo dài từ đầu năm 2020 tới nay

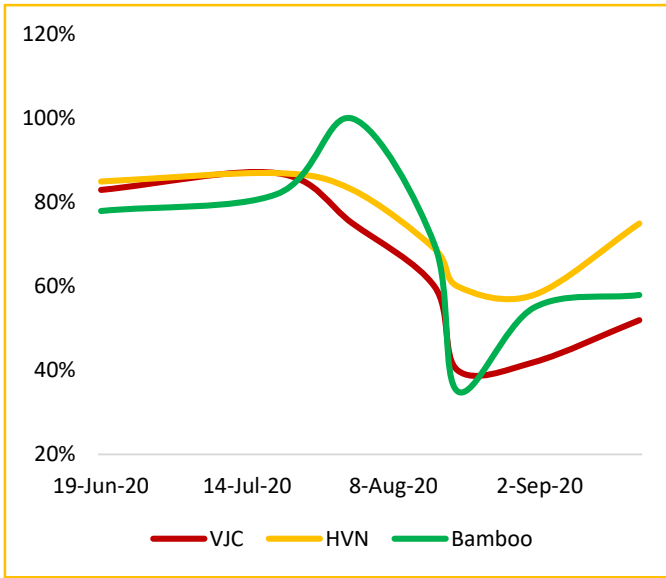
- Chịu ảnh hưởng nặng nề bởi dịch Covid-19, năm 2020 các hãng hàng không nội địa (HVN, VJC, Bamboo) chỉ khai thác 216 nghìn chuyến bay trong 2020, giảm hơn 33% so với 2019. Theo quy định về phòng chống dịch bệnh, khách quốc tế đến Việt Nam phải cách ly ít nhất 14 ngày trong năm 2020. Điều này đã tác động mạnh lên sản lượng khách quốc tế cập cảng hàng không và chưa có dấu hiệu phục hồi. Tổng sản lượng trong năm vừa qua của đối tượng khách này chỉ đạt 3,2 triệu người, tương đương giảm hơn 80% so với 2019.
- Theo đánh giá từ Cục hàng không Việt Nam, việc cắt bỏ toàn bộ đường bay đến Trung Quốc đồng nghĩa mức thiệt hại hơn 8 triệu lượt khách mỗi năm. Trước diễn biến này, các hãng hàng không đã buộc phải đưa nhiều biện pháp như giảm giá dịch vụ để kích cầu du lịch.

Hình: Hiện giá vé trung bình chỉ đạt 70% so với thời điểm trước dịch do các chính sách kích cầu

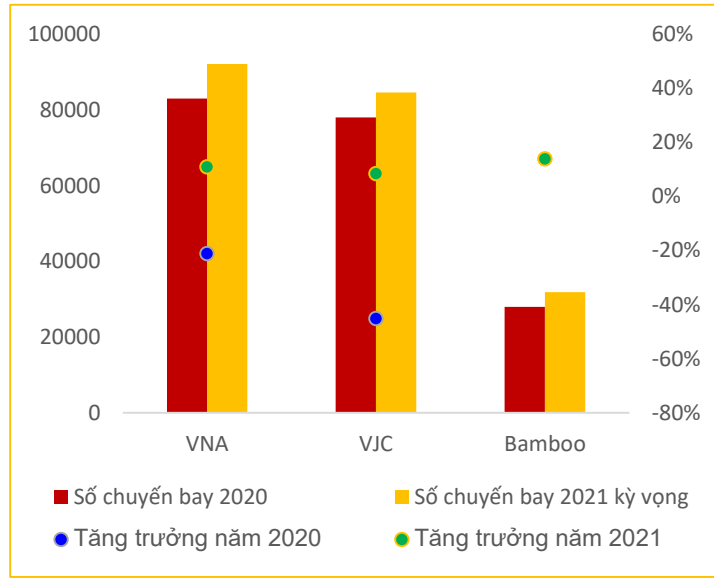


Nguồn: Agriseco Research tổng hợp

Hình: Tỷ lệ số máy bay khai thác so với trước dịch



Hình: Dự báo số chuyến bay năm 2021 sẽ hồi phục nhẹ



Nguồn: Flightrader 24, Agriseco Research tổng hợp

Thị trường xuất hiện nhiều tay chơi mới

- Hãng hàng không Vietravel đã chính thức được chấp thuận hoạt động từ tháng 01/2021, dự kiến số tàu bay để phục vụ thị trường nội địa là 03 chiếc và sẽ tăng lên trong tương lai. Một tay chơi mới tham gia vào thị trường khác là Bamboo, mặc dù mới chỉ thực hiện chuyến bay nội địa đầu tiên vào năm 2019 tuy nhiên cũng đang phát triển đội tàu bay khá nhanh. Theo kế hoạch công bố từ Ban lãnh đạo, hãng đã đặt mua 44 chiếc máy bay từ 2 hãng hàng không lớn là Boeing và Airbus, dự kiến sẽ nâng tổng quy mô đội bay lên 30 chiếc vào cuối năm 2023 và bàn giao hết vào năm 2025.
- Việc giảm giá vé để giữ được thị phần nội địa đã phần nào khiến lợi nhuận các hãng hàng không đều bị ảnh hưởng rất nặng nề, trong đó đáng chú ý trong năm 2020 là HVN ghi nhận khoản lỗ hơn 12 nghìn tỷ làm vốn chủ sở hữu giảm đáng kể, VJC thì ghi nhận lợi nhuận giảm về gần số không. Trước bối cảnh này, các hãng hàng không đều có động thái cắt giảm chi phí và tối giản quy mô đội tàu bay. Cụ thể HVN đã giảm 5 chiếc xuống 95 chiếc còn VJC chỉ tăng 1 chiếc (lên 72 chiếc). Trong Quý I/2021, HVN tiếp tục ghi nhận mức lỗ gần 5 nghìn tỷ, gấp đôi so với cùng kỳ còn VJC thì ghi nhận mức lợi nhuận dương 123 tỷ đồng, khá thấp so với mặt bằng chung trước dịch. Ngoài ra, theo báo cáo từ Ủy ban Quản lý vốn nhà nước SCIC gửi Chính Phủ, trong 6 tháng đầu năm 2021 HVN có thể ghi nhận mức lỗ hơn 10.000 tỷ đồng, tương đương khoảng gần 70% tổng mức lỗ cả năm 2020. Một số doanh nghiệp khác như Vietjet mặc dù có mức lợi nhuận năm 2020 dương tuy nhiên động lực chính lại đến từ các mảng kinh doanh không phải cốt lõi bất động sản hoặc đầu tư tài chính.
- Agriseco Research cho rằng xu hướng cạnh tranh giữa các hãng hàng không nội địa sẽ tiếp diễn trong năm 2021, với việc nguồn cầu thấp và dư cung như hiện tại, khó có thể kỳ vọng các doanh nghiệp hàng không có thể hồi phục mức lợi nhuận về gần mức trước dịch ngay trong năm 2021.

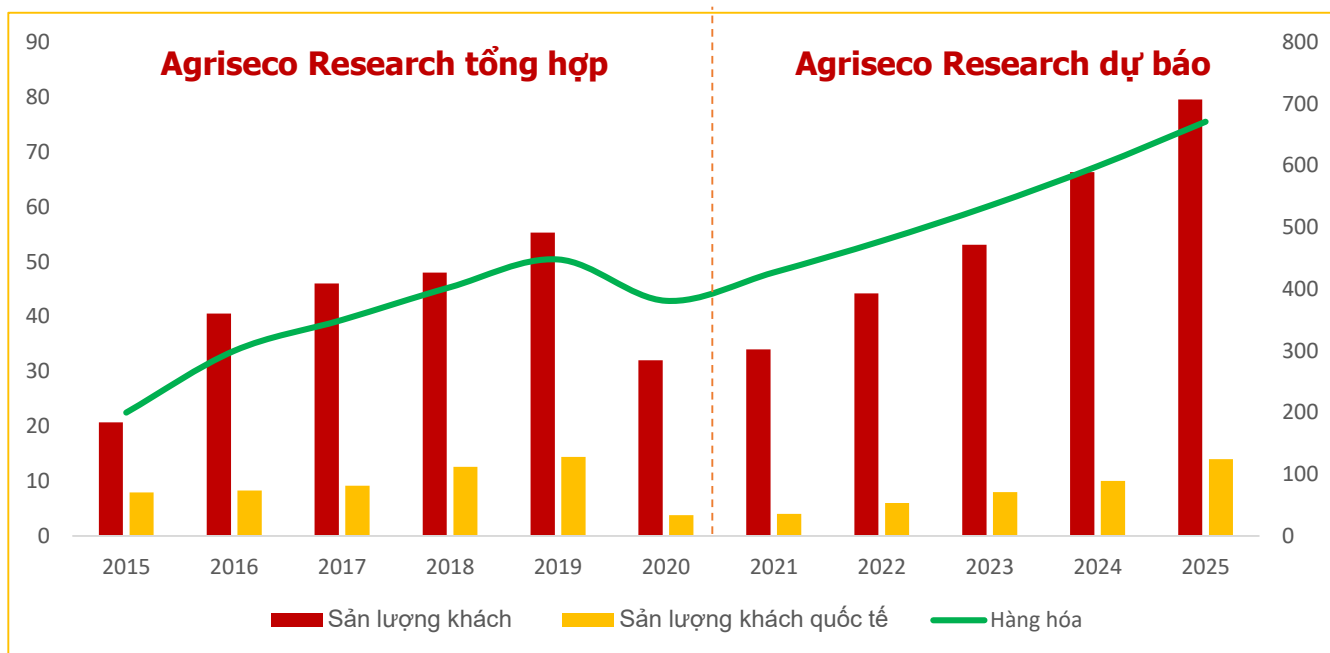
III. Triển vọng ngành và cơ hội đầu tư

Ngành hàng không – khó khăn bủa vây nhưng kỳ vọng hồi phục hoàn toàn vào năm 2023

Theo báo cáo gần nhất của IATA, tổng sản lượng khách sử dụng dịch vụ hàng không ước tính trong năm 2021 sẽ chỉ đạt được trên 50% so với mức trước khi đại dịch diễn ra. Con số này sẽ được kỳ vọng sẽ cải thiện lên 88% vào năm 2022 và **hồi phục hoàn toàn vào năm 2023**. Những con số trên đã cho thấy còn rất nhiều khó khăn đang chờ đợi các hãng hàng không ở phía trước, tuy nhiên trong ngắn hạn vẫn tồn tại một số cơ hội mà các doanh nghiệp có thể tận dụng để cải thiện tình hình như:

- **Hộ chiếu Vaccine:** đây là một loại chứng nhận được cấp cho những người đã hoàn thành việc tiêm vaccine Covid-19, cho phép những người sở hữu nó bỏ qua được các khâu cách ly hoặc xét nghiệm khi nhập cảnh. Việc áp dụng dịch vụ này sẽ giúp gia tăng nhu cầu với các đường bay quốc tế, vốn đã bị ảnh hưởng nghiêm trọng kể từ thời điểm dịch bệnh diễn ra. Agriseco Research cho rằng ý tưởng này có thể sẽ được Chính Phủ Việt Nam chấp thuận khi dịch bệnh trên thế giới dần được kiểm soát vào cuối Quý III/2021.
- **Mở lại một số đường bay quốc tế:** Từ thời điểm 01/04/2021, hãng Vietnam Airlines đã mở lại 4 đường bay quốc tế với từ Hà Nội và Tp Hồ Chí Minh đến Hàn Quốc (Seoul), Nhật Bản (Tokyo) và Úc (Sydney). Các hãng hàng không khác như Vietjet hay Bamboo cũng cho biết sẵn sàng bay quốc tế trở lại với các thị trường như Đông Nam Á và Đông Bắc Á nếu được cấp phép.
- **Thị trường nội địa dần hồi phục:** Trong năm 2020 tổng số chuyến bay (bao gồm cả các hãng hàng không nước ngoài) tại Việt Nam đạt 340.000 chuyến, giảm 32% so với cùng kỳ. Bước sang năm 2021, Agriseco Research đánh giá thị trường này sẽ có những nhịp hồi phục khi một số dịp lễ trọng điểm vừa qua như 30/04 – 01/05 không còn chịu ảnh hưởng của việc cách ly xã hội. Ngoài ra, Chính phủ cũng đã thông báo sẽ cố gắng hoàn thành việc tiêm Vaccine cho 70% dân số vào cuối năm, điều này sẽ giúp thúc đẩy du lịch và giúp các hãng hàng không cải thiện kết quả lợi nhuận.

Hình: Dự phóng sản lượng ngành hàng không tới năm 2025



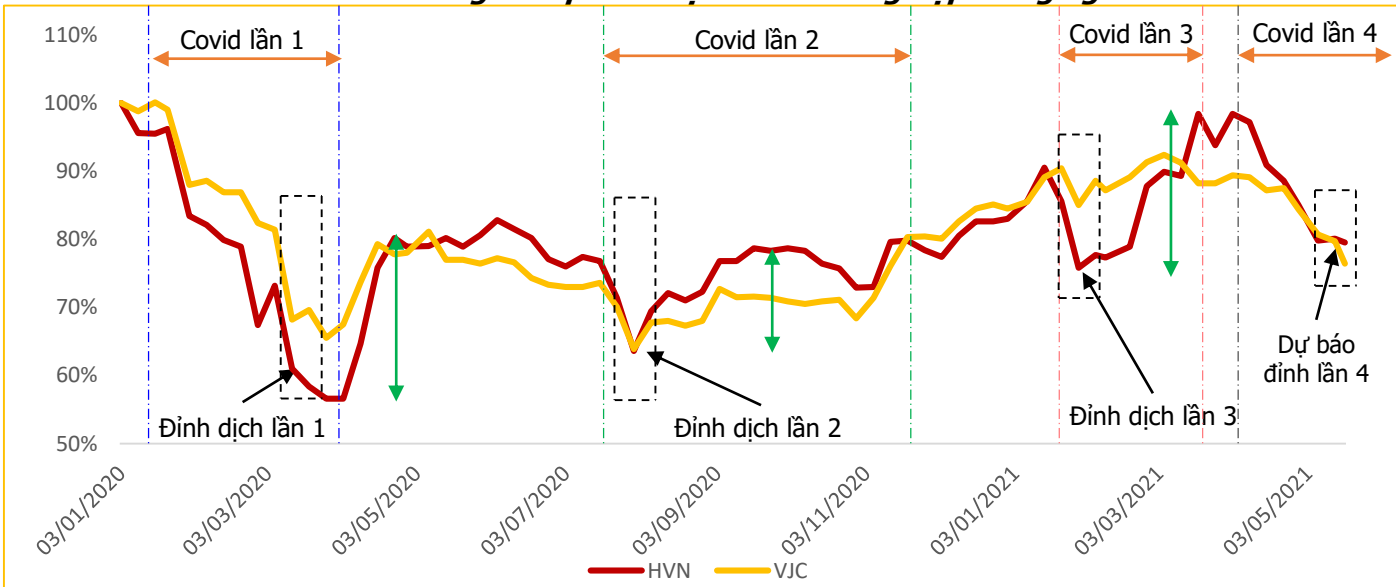
Nguồn: Tổng cục Thống kê, Agriseco Research tổng hợp và dự báo

Cơ hội đầu tư

Cơ hội ngắn hạn khi dịch bệnh được khống chế

Agriseco Research đánh giá các cổ phiếu hàng không sẽ có nhiều cơ hội tăng giá trong ngắn hạn khi dịch bệnh dần được kiểm soát, nhu cầu du lịch được hồi phục nhờ các chính sách kích cầu. Tính đến thời điểm hiện tại, Việt Nam đã trải qua 3 đợt bùng phát dịch và hiện đang trong đợt thứ 4. Quan sát diễn biến giá cổ phiếu của 2 ông lớn ngành hàng không trong ngành là HVN và VJC trong giai đoạn này thấy giá đều có xu hướng giảm sâu khi số ca mắc mới tạo đỉnh, tuy nhiên sau đó đều hồi phục ổn khi đỉnh dịch qua đi. Theo dự báo của các chuyên gia, khả năng đỉnh dịch của đợt bùng phát thứ 4 đã qua hoặc sẽ được hình thành vào đầu tháng 7.

Hình: Diễn biến giá cổ phiếu một số doanh nghiệp trong ngành



Nguồn: Fiinpro, Agriseco Research tổng hợp

Mở lại các đường bay

Đây là giai đoạn cao điểm của mùa du lịch, với việc tình hình dịch tại đợt bùng phát thứ 4 đang bắt đầu hạ nhiệt, các hãng hàng không có thể sẽ ghi nhận doanh thu hồi phục ổn trong Quý III khi mà nhu cầu du lịch tháng 8 và 9 khả năng cao đột biến so với năm 2020.

Xúc tác ngắn hạn từ các gói hỗ trợ của Chính Phủ

Agriseco Research cho rằng ngành hàng không là huyết mạch của nền kinh tế và có tác động lan tỏa đến đời sống xã hội, do vậy việc Chính Phủ cần đưa ra những gói hỗ trợ để giúp các doanh nghiệp vượt qua khó khăn là điều rất cần thiết. Một số chương trình hỗ trợ mà các doanh nghiệp đã tiếp cận được như:

- Giảm áp lực thanh toán lãi vay: Quan sát thấy trong năm 2020 HVN đã được một số ngân hàng chấp nhận gia hạn thời gian thanh toán nợ, cùng với đó là được giảm lãi suất tại một số khoản nợ dài hạn.
- Hỗ trợ chính sách: nhiều chính sách cắt giảm chi phí cất hạ cánh hoặc điều chỉnh giá dịch vụ điều hành, dịch vụ mặt đất cũng đã được chính phủ áp dụng từ năm 2020, thời hạn hỗ trợ sẽ phụ thuộc vào khả năng kiểm soát dịch bệnh. Ngoài ra, IATA cũng kêu gọi các cơ quan quản lý có động thái nới lỏng yêu cầu về quy định phân bổ thời gian cất/hạ cánh tại sân bay (không cần đạt số lần cất/hạ cách tối thiểu được phân bổ).
- Một số cơ chế riêng nhằm tháo gỡ khó khăn trong năm qua như: Vietnam Airlines đã được thông qua gói hỗ trợ 12.000 tỷ đồng gồm 2 phần: (1) phát hành mới 8.000 tỷ đồng cho cổ đông hiện hữu và (2) cho vay 4.000 tỷ đồng trong 3 năm với lãi suất ưu đãi.

**Cơ hội đầu tư dài hạn – HVN là một điểm sáng**

Agriseco Research đánh giá cơ hội đầu tư dài hạn với một số cổ phiếu ngành hàng không vẫn tồn tại bất chấp các khó khăn gây ra bởi đại dịch Covid – 19. Theo dự báo từ các tổ chức lớn trên thế giới, sản lượng khách khai thác của ngành hàng không toàn cầu có thể sẽ hồi phục về mức gần 90% trước dịch vào năm 2022 và hồi phục hoàn toàn vào năm 2023. Chúng tôi kỳ vọng các doanh nghiệp nội địa có thể song hành cùng ngành hàng không thế giới, luận điểm này là có cơ sở do khả năng kiểm soát dịch bệnh rất hiệu quả tại Việt Nam đã được chứng minh trong quá khứ, kết hợp với việc tiêm Vaccine cho người dân đang được triển khai đúng tiến độ kỳ vọng. Trong số các cổ phiếu ngành hàng không, chúng tôi ưa thích cổ phiếu HVN do có nhiều tiềm năng tăng trưởng:

- **Triển vọng từ việc tái cấu trúc trong dài hạn:** như đã nhận định ở các phần trên, xác suất HVN phá sản vì những ảnh hưởng từ dịch bệnh là rất thấp, tuy nhiên để tồn tại thì doanh nghiệp sẽ cần đón nhận rất nhiều hình thức hỗ trợ tăng vốn (cả vốn nợ vay từ các ngân hàng TMCP và vốn góp thêm từ SCIC). Việc tăng vốn mạnh trong thời gian ngắn chắc chắn sẽ thúc đẩy doanh nghiệp đẩy nhanh quá trình tái cơ cấu trong tương lai. Chúng tôi kỳ vọng việc thoái vốn nhà Nước sẽ diễn ra khi mọi thứ trở lại bình thường vào năm 2023, cùng với đó là việc doanh nghiệp phải đẩy mạnh việc áp dụng các thành quả khoa học kỹ thuật vào vận hành để tối ưu chi phí, nâng cao hiệu quả hoạt động.
- **Chuỗi giá trị đầy đủ,** bao gồm các công ty con và công ty liên kết chuyên cung cấp suất ăn, dịch vụ chuyên chở và hậu cần. Ngoài ra HVN còn được hỗ trợ nhiều từ dịch vụ mặt đất như các ưu đãi về hạ tầng, vị trí và giá dịch vụ.
- **Quy mô đội tàu bay lớn:** Việc sở hữu đội tàu bay lớn có thể sẽ gây ra áp lực chi phí trong ngắn hạn đối với Vietnam Airlines khi mà các quy định phòng chống dịch chưa được nới lỏng, nhu cầu du lịch thấp và sản lượng khách quốc tế không đáng kể. Tuy nhiên Agriseco Research đánh giá đây lại là một lợi thế cạnh tranh lớn của doanh nghiệp khi mọi thứ quay lại bình thường trong dài hạn. Tính đến thời điểm cuối năm 2020, quy mô đội tàu bay của HVN gồm 91 chiếc sở hữu và 61 chiếc đi thuê, trong khi đó VJC chỉ đang sở hữu khoảng 73 chiếc.
- **Mạng lưới đường bay quốc tế đa dạng:** Một số đường bay thẳng thẳng có tỷ suất lợi nhuận cao gần như độc quyền mà HVN có thể cung cấp như: (SGN – HAN) tới Heathrow (London – Anh Quốc), Frankfurt (Đức), Sydney (Úc). Ngoài ra một số đường bay thẳng khác tới Châu Âu có tỷ suất cao như Moscow, Paris thì có sự tham gia của Areflot và Air France, tuy nhiên 2 hãng này đều thuộc liên minh hàng không Skyteam, do vậy có thể tối ưu lượng khách vận chuyển giữa các thành viên.

Agriseco Research đánh giá đây đang là giai đoạn khó khăn nhất của ngành hàng không và sẽ hồi phục trong giai đoạn 2022 – 2023. Do vậy chúng tôi kỳ vọng kết quả kinh doanh và giá cổ phiếu các doanh nghiệp trong ngành sẽ quay trở lại như năm 2019 trước khi xảy ra đại dịch Covid trong vòng 1-2 năm tới. Giai đoạn nửa cuối năm nay là thời điểm phù hợp để tích lũy các cổ phiếu ngành hàng không, trong số này chúng tôi cho rằng HVN là mã có dư địa tăng nhiều nhất, chi tiết như sau:

Bảng: cập nhật tình hình kinh doanh các doanh nghiệp và dự địa tăng giá cổ phiếu

Tỷ đồng	LNST 2020	LNST Quý I/2021	Giá hiện tại	Giá trước khi dịch Covid	Dự địa
HVN	-11.178	-4.974	27.650	40.000	45%
VJC	69	123	120.000	145.000	20%
VTR	-99	-73	35.200	45.000	30%



MẠNG LƯỚI DỊCH VỤ

Miền Bắc

Trụ sở chính: 0246.2762.666

CN Miền Bắc: 0243.8687.217

Trụ sở chính

Tầng 5 tòa nhà Artex, 172 Ngọc Khánh, P. Giảng Võ, Q. Ba Đình, Hà Nội.

Chi nhánh miền Bắc

Tầng 3, Tower 1, Times City, 458 Minh Khai, P. Vĩnh Tuy, Q. Hai Bà Trưng, HN

32 cơ sở phát triển dịch vụ
đặt tại chi nhánh
Ngân Hàng Agribank

10 điểm tại Hà Nội

Agribank Hoàn Kiếm
Agribank Hoàng Mai
Agribank Tràng An
Agribank Tam Trinh

Agribank Hà Tây
Agribank Nam Hà Nội
Agribank Tây Hà Nội

Agribank Tràng An
Agribank Tây Đô
Agribank PGD số 3 – CN Sở giao dịch

22 điểm tại chi nhánh Agribank các tỉnh

Hà Giang
Lạng Sơn
Tuyên Quang
Bắc Giang
Quảng Ninh

Tây Quảng Ninh
Lào Cai
Hòa Bình
Sơn La
Bắc Ninh

Hà Nam
Thái Nguyên
Hải Dương
Hải Dương II

Hải Phòng
Bắc Hải Phòng
Nam Định
Thái Bình

Thanh Hóa
Nghệ An
Nam Nghệ
An
Hà Tĩnh

Miền Trung

(0236).367.1666

Chi nhánh miền Trung

Tòa nhà Agribank, số 228 đường 2/9, P. Hòa Cường Bắc, Q. Hải Châu, TP Đà Nẵng.

13 Cơ sở phát triển Dịch vụ
đặt tại chi nhánh
Ngân hàng Agribank

Quảng Bình
Quảng Trị
Huế
Đà Nẵng
Quảng Nam
Quảng Ngãi
Kon Tum

Bình Định
Gia Lai
Phú Yên
Đắk Lắk
Khánh Hòa
Đắk Nông

Miền Nam

0283.8216.362

Chi nhánh miền Nam

179A Nguyễn Công Trứ (2A Phó Đức Chính), Quận 1, TP. Hồ Chí Minh.

PGD Nguyễn Văn Trỗi

Số 207 Nguyễn Văn Trỗi, Quận Phú Nhuận, TP. Hồ Chí Minh

23 cơ sở phát triển dịch vụ
đặt tại chi nhánh
Ngân Hàng Agribank

Lâm Đồng
Bình Dương
Đồng Nai
Tây Ninh
Ninh Thuận

Bà Rịa-Vũng Tàu
Đồng Tháp
Gò Công-Tiền Giang
An Giang
Bình Phước
Bến Tre

Trà Vinh
Sóc Trăng
Bạc Liêu
Cần Thơ
Long An
Cà Mau

Vĩnh Long
Kiên Giang
Chi nhánh Trường Sơn
Chi nhánh Quận 5

KHUYẾN CÁO

Bản tin này (gồm các thông tin, ý kiến, nhận định và khuyến nghị nêu trong bản tin) được thực hiện/gửi với mong muốn cung cấp cho nhà đầu tư thêm các thông tin liên quan đến thị trường chứng khoán. Thông tin nêu trong bản tin được thu thập từ các nguồn đáng tin cậy, tuy nhiên, chúng tôi không đảm bảo các thông tin nêu trong bản tin này là hoàn toàn chính xác và đầy đủ. Bản tin này được thực hiện/gửi bởi chuyên viên và không đại diện/nhân danh Agriseco. Agriseco 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.