

## CÔNG TY CỔ PHẦN HÀNG KHÔNG VIETJET (HSX: VJC)

**Đặng Đăng Khoa**

Chuyên viên Phân tích cơ bản

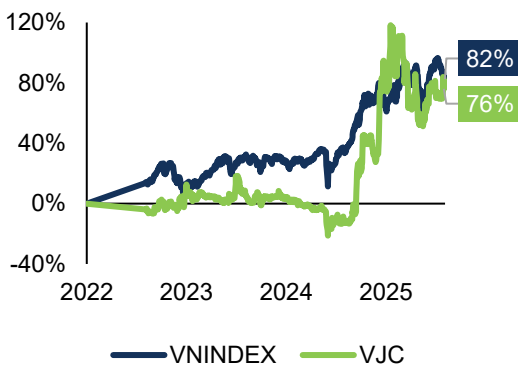
 Email: [khoadd@fpts.com.vn](mailto:khoadd@fpts.com.vn)

Điện thoại: 1900 6446 - Ext: 7581

Người phê duyệt báo cáo:

**Nguyễn Ngọc Đức, CFA**

Trưởng phòng Phân tích đầu tư

**Diễn biến giá cổ phiếu VJC và VNINDEX**

**Thông tin giao dịch**
**22/06/2026**

Giá hiện tại (VND/cp)	180.800
Giá cao nhất 52 tuần (VND/cp)	219.100
Giá thấp nhất 52 tuần (VND/cp)	87.100
Số lượng CP niêm yết (triệu cp)	591,6
Số lượng CP lưu hành (triệu cp)	591,6
KLGD bình quân 30 ngày (cp)	1.132.141
Vốn hóa (tỷ VNĐ)	105.011
P/E trailing 12 tháng (lần)	42,1
EPS trailing 12 tháng (VND/cp)	4.218

**Tổng quan doanh nghiệp**

Tên	<b>CTCP Hàng không Vietjet</b>
Địa chỉ	302/3 phố Kim Mã, phường Ngọc Hà, TP. Hà Nội
Doanh thu chính	Vận tải hàng không
Chi phí chính	Chi phí nhiên liệu
Lợi thế cạnh tranh	Giá vé thấp nhờ tối ưu chi phí
Rủi ro chính	Đòn bẩy tài chính lớn

**Giá hiện tại:** 139.500

**Giá mục tiêu:** 132.800

**Tăng/(giảm):** -4,8%

**Khuyến nghị**
**THEO DÕI**

### LỢI NHUẬN SỤT GIẢM DO CHIẾN SỰ TRUNG ĐÔNG

**Tuyên bố rủi ro về các giả định:** Báo cáo dựa trên kịch bản **Mỹ - Iran ký kết thỏa thuận hòa bình trong T07/2026**. Trường hợp chiến tranh leo thang và kéo dài, chúng tôi sẽ điều chỉnh các giả định trong các báo cáo cập nhật sau.

Chúng tôi khuyến nghị **THEO DÕI** đối với cổ phiếu VJC với giá mục tiêu là **132.800 VND/cp**, thấp hơn **-4,8%** so với giá đóng cửa ngày 22/06/2026 (bằng phương pháp FCFE). Vùng giá khuyến nghị mua tại 110.600 đồng/cp (tỷ suất sinh lợi kỳ vọng 20%) và bán tại mức giá 159.400 đồng/cp (vượt giá trị nội tại 20%).

### LUẬN ĐIỂM ĐẦU TƯ:

- **Năm 2026, doanh thu của VJC tăng +28,2% YoY nhưng lỗ sau thuế -2.902 tỷ đồng (-236,7% YoY):** Tăng trưởng doanh thu nhờ (1) doanh thu/khách luân chuyển tăng +25% YoY bởi tăng giá vé để giảm tác động từ giá nhiên liệu ảnh hưởng từ chiến sự tại Trung Đông; (2) lượng hành khách +18,3% YoY bởi (a) chính sách thị thực và xu hướng du lịch đến các địa điểm an toàn, chi phí rẻ và (b) bổ sung tàu bay, mở đường bay đến Châu Âu trong Q4/2026. VJC lỗ sau thuế bởi giá nhiên liệu bay tăng +50,0% YoY do chiến sự tại Trung Đông. ([Chi tiết](#))
- **Năm 2027, lợi nhuận sau thuế phục hồi, đạt 2.556 tỷ đồng.** Doanh thu của VJC dự phóng chỉ tăng +6,8%/năm nhờ giá vé giảm -15,0% YoY do giá nhiên liệu hạ nhiệt. VJC dự phóng ghi nhận lãi sau thuế trở lại nhờ giá Jet A1 dự phóng giảm -32,6% YoY sau khi Mỹ - Iran hoàn tất ký kết thỏa thuận hòa bình.
- **Giai đoạn 2027 – 2030, chúng tôi dự phóng doanh thu tăng +14,2%/năm** nhờ quy mô đội bay tăng +7,8%/năm chủ yếu nhờ tăng trưởng lượng khách quốc tế (+17,2%/năm). Doanh thu hoạt động phụ trợ (+19,8%/năm) nhờ tăng cơ cấu khách quốc tế và bổ sung thêm các dịch vụ phụ trợ mới. **Biên lợi nhuận sau thuế tăng từ -3,0% (2026) lên 4,9% (2030)** nhờ (1) giá nhiên liệu giảm -8,7%/năm khi eo biển Hormuz mở cửa trở lại và (2) lượng nhiên liệu tiêu thụ dự phóng giảm -1,0%/năm nhờ tăng tỷ trọng tàu bay thế hệ mới. ([Chi tiết](#))

### RỦI RO ĐẦU TƯ:

- **Rủi ro tình hình chiến sự Mỹ - Iran tiếp tục leo thang và kéo dài:** Chi phí nhiên liệu chiếm ~38% chi phí hoạt động của VJC. Chiến sự tại Trung Đông làm tăng giá nhiên liệu bay từ +61% YoY lên +126% YoY. ([Chi tiết](#))

## I. TỔNG QUAN DOANH NGHIỆP

### 1. Lịch sử hình thành và phát triển

Công ty Cổ phần Hàng không Vietjet (HSX: VJC) được thành lập từ năm 2007 và chính thức niêm yết trên Sở Giao dịch Chứng khoán TP.HCM từ năm 2017.

VJC hoạt động theo mô hình hãng hàng không giá rẻ ([Phụ lục 1: Các mô hình kinh doanh hãng hàng không](#)) tập trung cạnh tranh về giá vé thông qua tối ưu chi phí và chia nhỏ các dịch vụ kèm theo để hành khách tùy ý lựa chọn. Đội bay của VJC tăng trưởng nhanh nhờ chủ yếu thuê hoạt động, với một phần được tài trợ từ hoạt động bán và thuê lại (SLB).

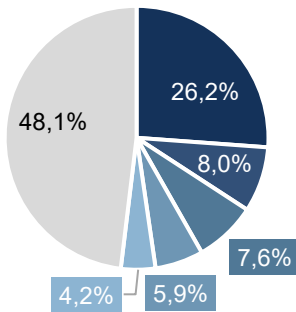
Đến hết năm 2025, VJC chiếm 44% thị phần ở thị trường nội địa, vận hành 104 tàu bay, khai thác 52 đường bay nội địa và 202 đường bay quốc tế.



Về mức độ công bố thông tin, chúng tôi đánh giá VJC đã thực hiện công bố đầy đủ các thông tin trọng yếu liên quan đến hoạt động kinh doanh cốt lõi (vận tải hàng không).

### 2. Cơ cấu cổ đông

#### Biểu đồ: Chủ tịch HĐQT và pháp nhân có liên quan chiếm tỷ lệ sở hữu lớn



- Công ty TNHH Đầu tư Hướng Dương Sunny
- Nguyễn Thị Phương Thảo
- CTCP Sovico
- CTCP Aviation
- CTCP Đầu tư Dynamic & Development
- Khác

Nhóm cổ đông chiếm tỷ lệ sở hữu lớn nhất của VJC là bà Nguyễn Thị Phương Thảo – Chủ tịch HĐQT của VJC, và các cổ đông có liên quan. Cụ thể:

- **Sở hữu trực tiếp:** 8,0% cổ phần
- **Gián tiếp (~33,8%):** (1) Công ty TNHH Hướng Dương Sunny (bà Thảo là chủ tịch Hội đồng thành viên) nắm giữ 26,2% cổ phần; và (2) CTCP Sovico (Chủ tịch HĐQT) nắm giữ 7,6%

**Đến cuối năm 2025**, HDBank (bà Thảo là Phó Chủ tịch HĐQT) đã hoàn tất thoái 1,01% vốn cổ phần tại VJC.

Nguồn: VJC, FPTS tổng hợp

### 3. Cơ cấu tổ chức

THƯỢNG NGUỒN		CỐT LÕI	HẠ NGUỒN
<b>Kinh doanh &amp; cho thuê tàu bay</b>	<b>Hỗ trợ vận tải hàng không</b>	<b>Vận chuyển hành khách &amp; hàng hóa</b>	<b>Dịch vụ giao hàng</b>
Vietjet Air IVB No. I Limited Tỷ lệ sở hữu: 100%	Công ty TNHH Galaxy Pay Tỷ lệ sở hữu: 100%	CTCP VietjetAir Cargo Tỷ lệ sở hữu: 64%	CTCP Swift 247 Tỷ lệ sở hữu: 67%
Vietjet Air IVB No. II Limited Tỷ lệ sở hữu: 100%	Công ty TNHH MTV Phục vụ Mặt đất Vietjet Tỷ lệ sở hữu: 100%	Thai VietjetAir Joint Stock Co., Ltd Tỷ lệ sở hữu: 9%	
Vietjet Air Singapore Pre. Ltd Tỷ lệ sở hữu: 100%	CTCP Victoria Aviation Academy Tỷ lệ sở hữu: 95%		
Vietjet Air Ireland No. I Limited Tỷ lệ sở hữu: 100%	CTCP Nhà ga Quốc tế Cam Ranh Tỷ lệ sở hữu: 10%		
Skymate Limited Tỷ lệ sở hữu: 100%			

Nguồn: VJC, FPTS tổng hợp

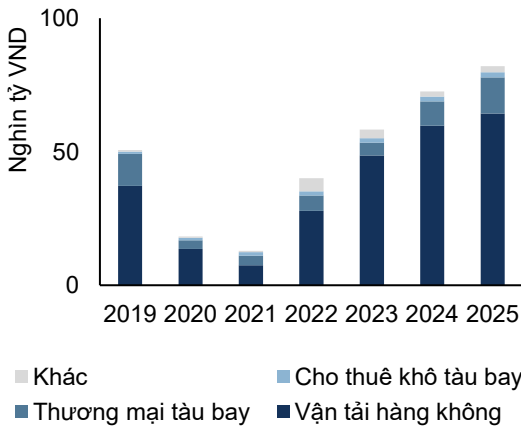
Đến cuối 2025, VJC sở hữu 10 công ty con và 2 công ty liên kết hoạt động trong các lĩnh vực hỗ trợ trực tiếp cho lĩnh vực cốt lõi của ngành hàng không – vận tải hàng không là thượng nguồn – cung ứng yếu tố đầu vào; và hạ nguồn – phân phối hàng hóa, hành khách.

**Đến cuối năm 2025**, VJC hoàn tất góp vốn tỷ lệ 95% vào Công ty Cổ phần Victoria Aviation Academy – hoạt động trong lĩnh vực đào tạo nhân lực hàng không.

#### 4. Hoạt động kinh doanh

##### 4.1. Mạng vận tải hàng không đóng góp chính trong doanh thu của VJC

**Biểu đồ: Cơ cấu doanh thu của VJC**



Nguồn: VJC, FPTS tổng hợp

Mô hình hoạt động của VJC gồm 03 mảng chính với đóng góp trung bình trong 2019 – 2025 như sau:

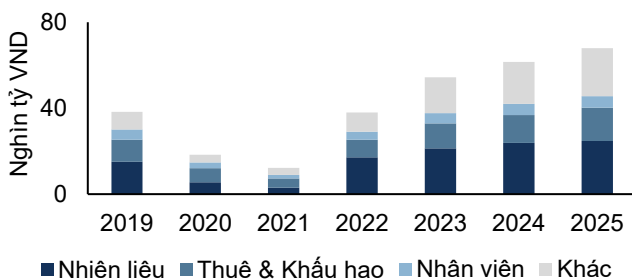
**(1) Hoạt động vận tải hàng không (~78,3% doanh thu):** Ngoài doanh thu bán vé hành khách nội địa và quốc tế (~47,5% doanh thu), VJC cung cấp các dịch vụ vận tải hàng hóa và dịch vụ phụ trợ cho hành khách (~30,8% doanh thu) như hành lý ký gửi, chọn chỗ ngồi rộng, suất ăn trên máy bay... Còn lại đến từ cho thuê ước tàu bay (~0,5% doanh thu) – cho thuê tàu bay cùng phi hành đoàn, bảo dưỡng và bảo hiểm tàu bay.

**(2) Khác (~21,7% doanh thu):**

- Hoạt động thương mại tàu bay (~16,5%): VJC bán hoặc thực hiện SLB (đặt hàng từ các nhà sản xuất và bán lại các tàu bay mới nhận cho các công ty cho thuê hoặc các hãng hàng không khác, sau đó thuê hoạt động lại đa số các tàu bay đã bán) để giảm áp lực từ vốn đầu tư ban đầu lớn, ngược lại chi phí thuê cao trong tương lai.
- Cho thuê khô tàu bay (~2,8%): VJC chỉ cho thuê tàu bay, không gồm phi hành đoàn, bảo dưỡng và bảo hiểm.

##### 4.2. Chi phí nhiên liệu chiếm tỷ trọng cao nhất trong chi phí hoạt động vận tải hàng không của VJC

**Biểu đồ: Cơ cấu chi phí hoạt động mảng vận tải hàng không của VJC**



Nguồn: VJC, FPTS tổng hợp

Chi phí nhiên liệu (~38,0% chi phí sản xuất kinh doanh giai đoạn 2019 – 2024) đến từ tiêu thụ xăng Jet A1 của đội bay.

Chi phí tàu bay (~23,9% chi phí) bao gồm chi phí thuê và chi phí khấu hao đội bay.

Chi phí nhân viên (~9,7% chi phí) chủ yếu là chi phí cho nhóm phi hành đoàn (phi công, tiếp viên hàng không).

## II. CẬP NHẬT KẾT QUẢ KINH DOANH Q1/2026

**Nhìn chung**, kết quả kinh doanh Q1/2026 của VJC vẫn duy trì cực chủ yếu nhờ VJC tăng giá vé để bù đắp tác động từ tình trạng giá nhiên liệu gia tăng do chiến sự Trung Đông. Trong khi đó, lượng hành khách phục vụ và doanh thu từ hoạt động phụ trợ tăng trưởng chậm bởi (1) gia tăng cạnh tranh từ Sun PhuQuoc Airways và (2) các đường bay mở mới vẫn chưa hoạt động tối ưu.

Đơn vị: Tỷ đồng	Q1/2026	%YoY	%KH2026	Ghi chú Q1/2026
<b>Doanh thu thuần *</b>	<b>19.699</b>	<b>+10%</b>	<b>23%</b>	
<i>Vận tải hành khách</i>	12.603	+13%		<b>Lượng hành khách</b> tăng +5,1% YoY, thấp hơn -0,2 đpt so với ngành bởi gia tăng cạnh tranh từ Sun PhuQuoc Airways.  <b>Giá vé:</b> Từ T03/2026, VJC đã tăng giá vé để giảm tác động từ giá nhiên liệu bởi tình hình chiến sự tại Trung Đông
<i>Hàng hóa &amp; Phụ trợ</i>	6.205	-0,3%		Doanh thu hoạt động phụ trợ và vận tải hàng hóa giảm nhẹ bởi (1) lượng hàng hóa vận chuyển giảm -21% YoY và (2) mức doanh thu còn thấp tại các đường bay mở mới.
<b>Lợi nhuận gộp *</b>	<b>2.591</b>	<b>+8%</b>		<b>Giá nhiên liệu Jet A1 bình quân tăng +21% YoY</b> do eo biển Hormuz đóng cửa. Tuy nhiên, biên lợi nhuận gộp của VJC vẫn duy trì tương đương so với cùng kỳ nhờ (1) động thái tăng giá vé kịp thời và (2) mức tăng giá vé cao trong giai đoạn đầu chiến sự (T03/2026).
<i>Biên lợi nhuận gộp *</i>	13,2%	-0,2 đpt		
<b>Lợi nhuận trước thuế</b>	<b>1.142</b>	<b>+37%</b>	<b>47%</b>	
<i>Biên LNTT</i>	6%	+1 đpt		
<b>Lợi nhuận sau thuế</b>	<b>1.023</b>	<b>+60%</b>		
<i>Biên LNST</i>	5%	+1 đpt		

\* Điều chỉnh loại trừ hoạt động thương mại tàu bay

Nguồn: VJC, FPTS tổng hợp

### 1. Doanh thu vận tải hàng không tăng +10% YoY nhờ VJC tăng giá vé để giảm tác động từ giá nhiên liệu:

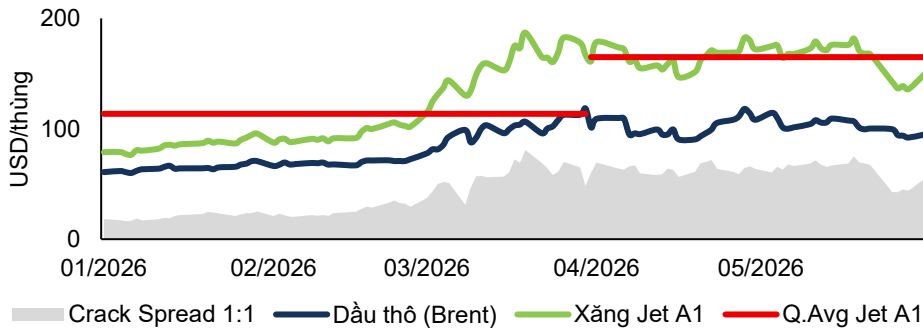
Trong Q1/2026, doanh thu vận tải hàng không của VJC tăng +10% YoY. Trong đó:

- **Doanh thu vận tải hành khách tăng 13% YoY:**
  - **Lượng hành khách vận chuyển tăng +5,1% YoY**, thấp hơn -0,2 đpt so với ngành du lịch bởi gia tăng cạnh tranh từ Sun PhuQuoc Airways (SPA). SPA gia nhập thị trường từ cuối Q4/2025, vận hành ~10 tàu bay (tương đương ~10% quy mô đội bay của VJC) đến hết Q1/2026.
  - **VJC thực hiện tăng giá vé để bù đắp tác động từ giá nhiên liệu bay ảnh hưởng từ chiến sự tại Trung Đông:** Từ T03/2026, VJC đã điều chỉnh tăng giá vé và phụ thu nhiên liệu để bù đắp ảnh hưởng từ giá nhiên liệu tăng. Theo khảo sát của chúng tôi, VJC thực hiện điều chỉnh giá vé chỉ sau 1 tuần kể từ khi giá nhiên liệu tăng ảnh hưởng bởi chiến sự Mỹ - Iran.
- **Doanh thu hoạt động phụ trợ & vận tải hàng hóa giảm -0,3% YoY** do (1) lượng hàng hóa vận chuyển giảm -21% YoY và (2) mức doanh thu còn thấp tại các đường bay mở mới (+75% YoY).

## 2. Biên lợi nhuận gộp duy trì so với cùng kỳ dù giá nhiên liệu Jet A1 bình quân tăng +21% YoY nhờ VJC điều chỉnh giá vé kịp thời

Từ T03/2026, giá nhiên liệu Jet A1 tăng mạnh +21% YoY bởi eo biển Hormuz đóng cửa (chiếm ~20% sản lượng dầu toàn cầu) do chiến sự Mỹ - Iran. Từ đầu T03/2026 đến hết T05/2026, giá nhiên liệu biến động mạnh trong khoảng từ 135 USD/thùng đến 190 USD thùng (+61% YoY đến +126% YoY) theo chu kỳ leo thang – hạ nhiệt của tình hình chiến sự Mỹ - Iran.

**Biểu đồ: Giá nhiên liệu Jet A1 (2026)**

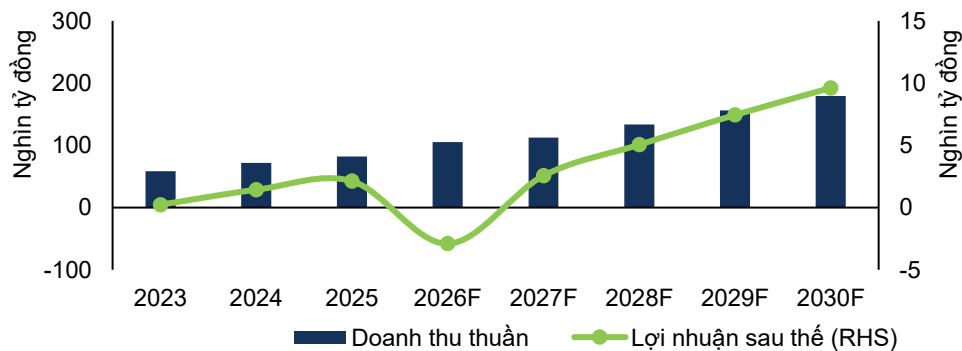


Nguồn: FPTTS tổng hợp

### III. TRIỂN VỌNG KINH DOANH

**Tuyên bố rủi ro về các giả định:** Báo cáo dựa trên kịch bản **Mỹ - Iran ký kết thỏa thuận hòa bình trong T07/2026**. Trường hợp chiến tranh leo thang và kéo dài, chúng tôi sẽ điều chỉnh các giả định trong các báo cáo cập nhật sau.

**Biểu đồ: Dự phóng doanh thu và lợi nhuận sau thuế của VJC (2026 – 2030)**



Nguồn: FPTTS dự phóng

**Giai đoạn 2026 – 2030**, chúng tôi dự phóng doanh thu và lợi nhuận sau thuế của VJC lần lượt tăng trưởng +16,9%/năm và +34,7%/năm từ nền 2025 với các luận điểm chính sau:

- **Năm 2026**, chúng tôi dự phóng doanh thu của VJC tăng +28,2% YoY nhưng lỗ sau thuế -2.902 tỷ đồng (-236,7% YoY). Trong đó, tăng trưởng doanh thu dự phóng đến từ (1) doanh thu/hành khách luân chuyển tăng +25,0% YoY bởi tăng giá vé để bù đắp tác động từ tình trạng tăng giá nhiên liệu; (2) lượng hành khách luân chuyển tăng +18,3% YoY nhờ (a) chính sách thị thực và xu hướng du lịch đến các địa điểm an toàn, chi phí rẻ và (b) mở đường bay đến Châu Âu trong Q4/2026. Chúng tôi dự phóng VJC lỗ sau thuế bởi giá nhiên liệu Jet A1 dự phóng tăng +50,0% YoY bởi tình hình chiến sự tại Trung Đông.
- **Năm 2027**, chúng tôi dự phóng doanh thu của VJC chỉ tăng +6,8% YoY và ghi nhận lãi sau thuế 2.556 tỷ đồng do giá vé hạ nhiệt (-15,0% YoY) nhờ giá nhiên liệu Jet A1 dự phóng giảm -32,6% YoY sau khi Mỹ - Iran chính thức ký kết thỏa thuận hòa bình.
- **Đến năm 2030**, chúng tôi dự phóng doanh thu và lợi nhuận sau thuế của VJC tăng lần lượt +14,2%/năm và +38,0%/năm nhờ quy mô đội bay tăng +7,2%/năm, chủ yếu thúc đẩy tăng trưởng lượng

khách quốc tế (+9,9%/năm). Biên lợi nhuận sau cải thiện nhờ lượng nhiên liệu tiêu thụ giảm -0,8%/năm bởi gia tăng tỷ trọng tàu bay thế hệ mới tiết kiệm nhiên liệu.

**1. Năm 2026 – Doanh thu tăng trưởng +28,2% YoY nhờ tăng giá vé, nhưng lỗ sau thuế do giá nhiên liệu tăng +50% YoY do chiến sự tại Trung Đông:** [\(Quay về trang đầu\)](#)

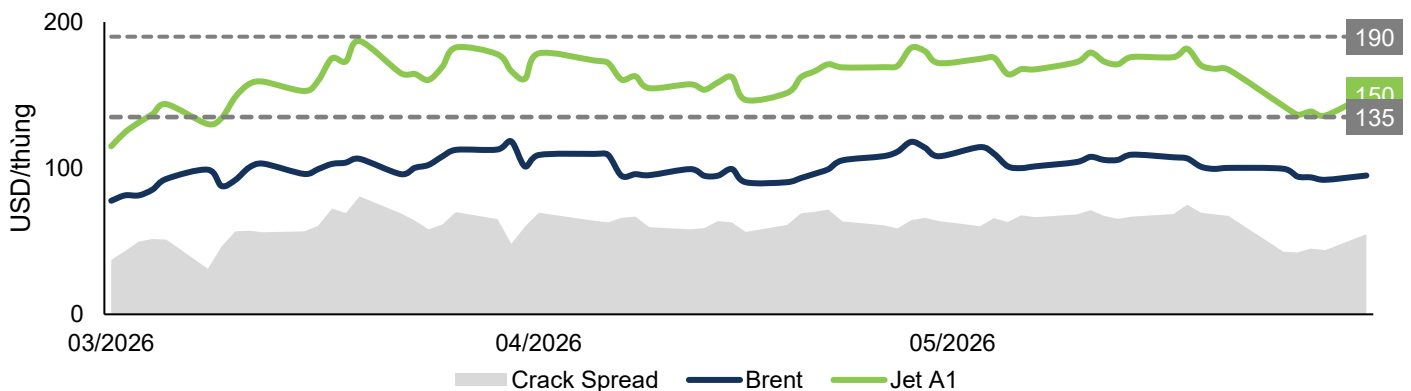
**Doanh thu của VJC dự phóng tăng +28,2% YoY (2026).** Trong đó, doanh thu vận tải hành khách đóng góp chính trong tăng trưởng doanh thu (+33,9% YoY):

- **Doanh thu/hành khách luân chuyển dự phóng tăng +25,0% YoY** bởi VJC thực hiện tăng giá vé để bù đắp tác động từ tình trạng giá nhiên liệu bay gia tăng.
- **Lượng hành khách luân chuyển dự phóng tăng +18,3% YoY** nhờ lượng khách quốc tế và nội địa của VJC lần lượt tăng +22,6% YoY và +2,6% YoY, hỗ trợ một phần từ quy mô đội bay dự phóng tăng +9,6% YoY. Cụ thể:
  - **Quốc tế (+22,6% YoY):** Hưởng lợi từ triển vọng ngành du lịch nhờ (1) chính sách thị thực của Việt Nam được cải thiện và (2) khách du lịch có xu hướng chuyển sang các địa điểm an toàn, gần hơn và chi phí rẻ hơn (theo UN Tourism). Mức tăng trưởng cao của VJC còn đến từ kế hoạch mở rộng đường bay đến Châu Âu trong Q4/2026 khi các tàu bay A330 được bàn giao.
  - **Nội địa (+2,6% YoY):** Chúng tôi đánh giá tăng trưởng lượng khách nội địa của VJC thấp hơn -2,4 đpt so với ngành bởi thị phần dự phóng giảm -1 đpt do gia tăng cạnh tranh từ Sun PhuQuoc Airways.
- **Doanh thu hàng hóa & hoạt động phụ trợ dự phóng tăng +18,3% YoY** với động lực chính từ gia tăng lượng khách quốc tế. Trong khi đó, chúng tôi dự phóng mức chi tiêu của mỗi hành khách sẽ giảm nhẹ do mức chi tiêu tiêu dùng sụt giảm khi giá vé máy bay tăng.

**Biên lợi nhuận gộp của VJC dự phóng giảm từ 10,3% (2025) về 4,8% (2026)** do giá nhiên liệu Jet A1 dự phóng tăng bình quân +50% YoY (2026, theo EIA). Trong 2 tháng đầu Q2/2026, giá nhiên liệu Jet A1 đạt bình quân 165 USD/thùng (+97% YoY) do tình trạng gián đoạn nguồn cung nhiên liệu bởi eo biển Hormuz đóng cửa (chiếm ~20% sản lượng dầu vận chuyển). Từ đầu T03/2026 đến hết T05/2026, giá nhiên liệu biến động mạnh trong khoảng từ 135 USD/thùng đến 190 USD thùng (+61% YoY đến +126% YoY) theo chu kỳ leo thang – hạ nhiệt của tình hình chiến sự Mỹ - Iran.

- **Dự phóng về biên lợi nhuận gộp của VJC trong năm 2026 có phần thận trọng hơn so với kết quả kinh doanh Q1/2026** ([Phần II. Cập nhật kết quả kinh doanh Q1/2026](#)). Chúng tôi nhận thấy các hãng hàng không tăng mạnh giá vé giai đoạn đầu chiến sự (T03/2026), nhưng đã có phần hạ nhiệt sau đó để duy trì tỷ lệ lấp đầy trên các chuyến bay. Do đó, chúng tôi dự phóng mức tăng giá vé bình quân của VJC trong năm 2026 chỉ +25% YoY, dẫn đến biên lợi nhuận gộp trong năm 2026 thấp hơn kết quả kinh doanh trong Q1.

**Biểu đồ: Giá nhiên liệu Jet A1 (T03/2026 – T05/2026)**



Nguồn: FPT S tổng hợp

**2. Giai đoạn 2027 – 2030, kết quả kinh doanh phục hồi và tăng trưởng trở lại nhờ triển vọng ngành du lịch và giá nhiên liệu hạ nhiệt** ([Quay về trang đầu](#))

**2.1. Doanh thu vận tải hàng không dự phóng tăng +18,6%/năm nhờ quy mô đội bay gia tăng (+7,8%/năm) để mở rộng thị trường quốc tế:**

**Chúng tôi dự phóng doanh thu của VJC tăng +6,8% YoY (2027) và tăng trưởng ổn định +16,8%/năm (2028 – 2030)** bởi (1) giá vé dự phóng giảm -15% YoY trong năm 2027 do giá nhiên liệu Jet A1 hạ nhiệt sau khi kết thúc chiến sự và (2) giả định giá vé bình quân tăng +4,5%/năm (2028 – 2030). Trong khi đó, lượng hành khách của VJC dự phóng tăng ổn định +7,8%/năm trong suốt giai đoạn 2027 – 2030. Cụ thể:

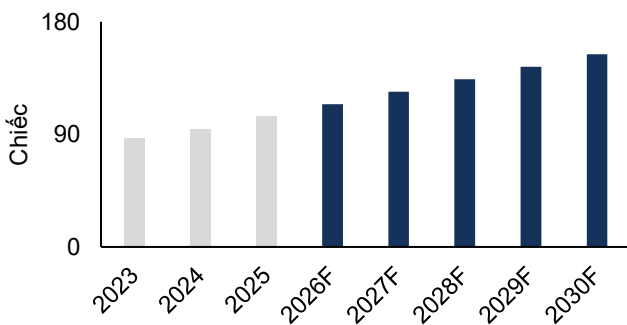
**Về ngành hàng không, lượng khách dự kiến tăng trưởng +11,0%/năm (2027 – 2030).** Trong đó:

- **Lượng khách quốc tế dự phóng tăng +14,0%/năm** nhờ chính sách thị thực tiếp tục cải thiện: (1) Việt Nam miễn thị thực thêm 9 quốc gia YoY theo Nghị quyết 229/NQ-CP; (2) Tiếp tục đàm phán với ~15 quốc gia về miễn thị thực song phương; (3) Nới lỏng chính sách thị thực khi Việt Nam tổ chức Hội nghị APEC năm 2027 để quảng bá thương hiệu quốc gia ([Phụ lục 2: Nới lỏng chính sách thị thực phục vụ APEC](#)).
- **Lượng khách nội địa dự phóng tăng +6,5%/năm** nhờ thu nhập của người dân cải thiện (GDP/người tăng +6,2% theo IMF).

**Chúng tôi dự phóng quy mô đội bay của VJC sẽ tăng +7,8%/năm (2027 – 2030),** tương đương ~40 chiếc nhờ các tàu bay trong hợp đồng đặt mua với Airbus và Boeing dần được bàn giao. Dự phóng của chúng tôi mang tính căn trọng so với kế hoạch bàn giao ~254 tàu bay cho VJC bởi:

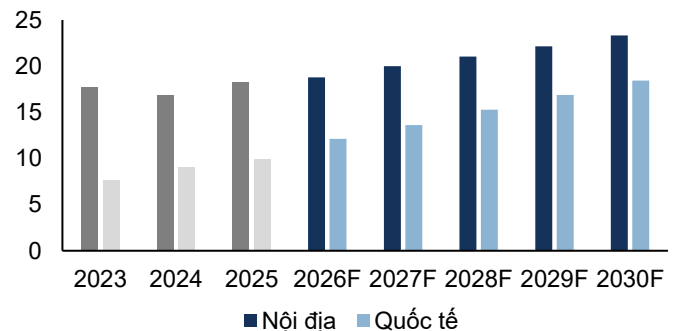
- **Tiến độ bàn giao tàu bay có thể chậm kế hoạch** bởi tình trạng khan hiếm phụ tùng và quy trình kiểm định chất lượng bị siết chặt sau các sự cố về an toàn hàng không.
- **VJC có thể chuyển nhượng 1 phần đơn đặt mua tàu bay sang cho 2 hãng liên kết Vietjet Thái Lan và Vietjet Qazaqstan,** tương tự thỏa thuận chuyển giao 50 tàu bay Boeing 737 cho Vietjet Thái Lan kí kết trong Q2/2025.

**Biểu đồ: Quy mô đội bay dự phóng của VJC**



Nguồn: FPTS dự phóng

**Biểu đồ: Dự phóng lượng khách quốc tế và nội địa của VJC**



Nguồn: FPTS dự phóng

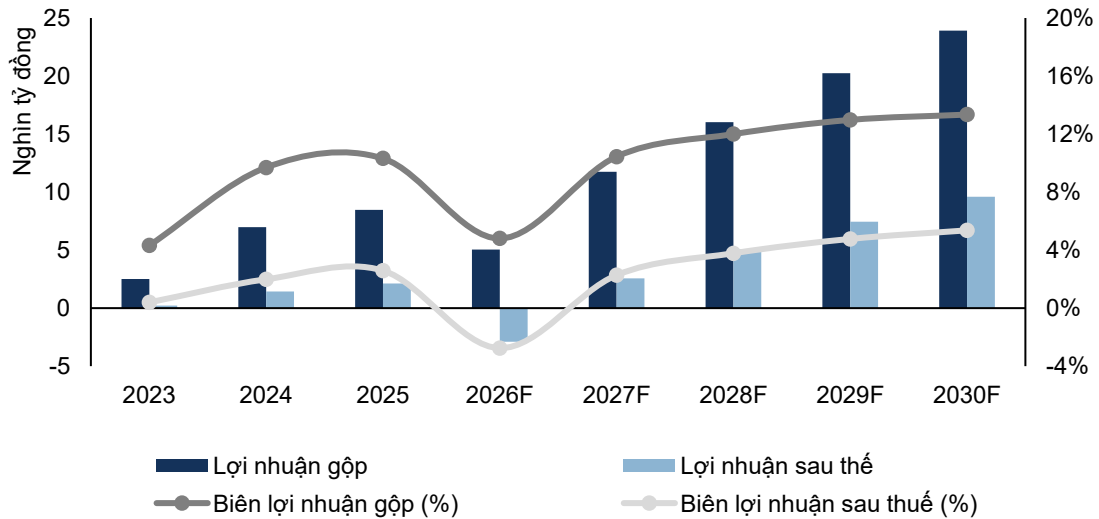
**Với VJC, chúng tôi đánh giá triển vọng tăng trưởng lượng khách chủ yếu đến từ thị trường quốc tế (2027 – 2030).** Cụ thể:

- **Lượng khách nội địa (+5,6%/năm):** Tăng trưởng lượng khách nội địa của VJC dự phóng thấp hơn -1,3 đpt so với ngành bởi thị phần sụt giảm từ -0,9 đpt bởi gia tăng cạnh tranh từ Sun PhuQuoc Airways, và Bamboo Airways, Vietravel Airlines mở rộng quy mô đội bay trở lại sau tái cơ cấu.
- **Lượng khách quốc tế (+11,0%/năm):** Chúng tôi đánh giá động lực tăng trưởng cao của VJC đến từ triển vọng mở rộng đến các thị trường đường bay xa như Châu Âu, Châu Mỹ khi các tàu bay A330NEO được bàn giao. Tại ĐHCĐ năm 2026, VJC đặt kế hoạch khai thác các đường bay đến Châu Âu kể từ Q4/2026.

**Ngoài ra, doanh thu hoạt động phụ trợ cũng tăng tích cực +19,8%/năm nhờ:** (1) Cơ cấu hành khách quốc tế tăng (có xu hướng sử dụng dịch vụ phụ trợ nhiều hơn khách nội địa do đường bay xa) và (2) Doanh thu phụ trợ/RPK dự phóng tăng với CAGR = +5,1%/năm nhờ VJC bổ sung thêm các dịch vụ phụ trợ mới.

## 2.2. Biên lợi nhuận tăng trở lại nhờ giá nhiên liệu suy yếu và giảm tiêu hao nhiên liệu từ tăng tỷ trọng tàu bay thế hệ mới

**Biểu đồ: Dự phóng lợi nhuận sau thuế của VJC (2026 – 2030)**



Nguồn: FPT S dự phóng

**Giai đoạn 2027 – 2030**, chúng tôi dự phóng lợi nhuận sau thuế của VJC sẽ tăng từ mức âm lên 9.609 tỷ đồng, tương đương mức biên lợi nhuận sau thuế tăng từ -2,3% (năm 2026) lên 5,4% (2030). Trong đó:

- **Biên lợi nhuận gộp dự phóng tăng từ 4,8% (2026) lên 10,5% (2027) nhờ giá nhiên liệu dự phóng giảm -32,6% sau khi Mỹ - Iran chính thức ký kết thỏa thuận hòa bình.**
- **Đến năm 2030, biên lợi nhuận gộp dự phóng đạt 13,3% nhờ lượng nhiên liệu tiêu thụ mỗi ghế luân chuyển của VJC sẽ giảm -0,8%/năm nhờ tỷ trọng tàu bay sử dụng động cơ thế hệ mới tăng từ 50% (2026) lên 60% (2030) ([Phụ lục 3: Động cơ hiện đại và động cơ cổ điển](#)).**

## IV. YẾU TỐ THEO DÕI

### 1. Giá nhiên liệu Jet A1 liên tục biến động mạnh theo tình hình chiến sự Trung Đông: ([Quay về trang đầu](#))

Từ T03/2026, giá nhiên liệu bay Jet A1 biến động trong khoảng 135 – 190 USD (tương đương mức tăng +61% đến +126% YoY) theo chu kỳ leo thang – hạ nhiệt của chiến sự Trung Đông. Tình hình chiến sự Mỹ - Iran tiếp tục diễn biến với nhiều yếu tố bất định. Cụ thể, Mỹ và Iran đã ký biên bản ghi nhớ nhằm chấm dứt xung đột (18/06/2026), nhưng ngay sau đó (19/06), Iran đã hủy bỏ buổi đàm phán với Mỹ. Chúng tôi nhận định giá nhiên liệu Jet A1 sẽ còn tiếp tục diễn biến khó lường, cho đến khi Mỹ - Iran hoàn tất ký kết thỏa thuận hòa bình (giả định hoàn tất trong T07/2026 theo [Báo cáo cập nhật ảnh hưởng xung đột Mỹ - Iran – T06/2026](#)).

Nhóm doanh nghiệp vận tải hàng không, trong đó có VJC, chịu tác động trực tiếp của tình trạng đóng cửa eo biển Hormuz khi chi phí nhiên liệu chiếm ~38% chi phí hoạt động. Các hãng hàng không đã phải tăng giá vé hoặc thu phụ phí nhiên liệu để giảm tác động từ chiến sự. Tuy nhiên, chúng tôi đánh giá mức tăng giá vé chưa đủ để triệt tiêu hoàn toàn các tác động từ diễn biến giá nhiên liệu.

## V. ĐỊNH GIÁ VÀ KHUYẾN NGHỊ

### 1. Định giá và khuyến nghị

**Tuyên bố rủi ro về các giả định:** Báo cáo dựa trên kịch bản **Mỹ - Iran ký kết thỏa thuận hòa bình trong T07/2026**. Trường hợp chiến tranh leo thang và kéo dài, chúng tôi sẽ điều chỉnh các giả định trong các báo cáo cập nhật sau.

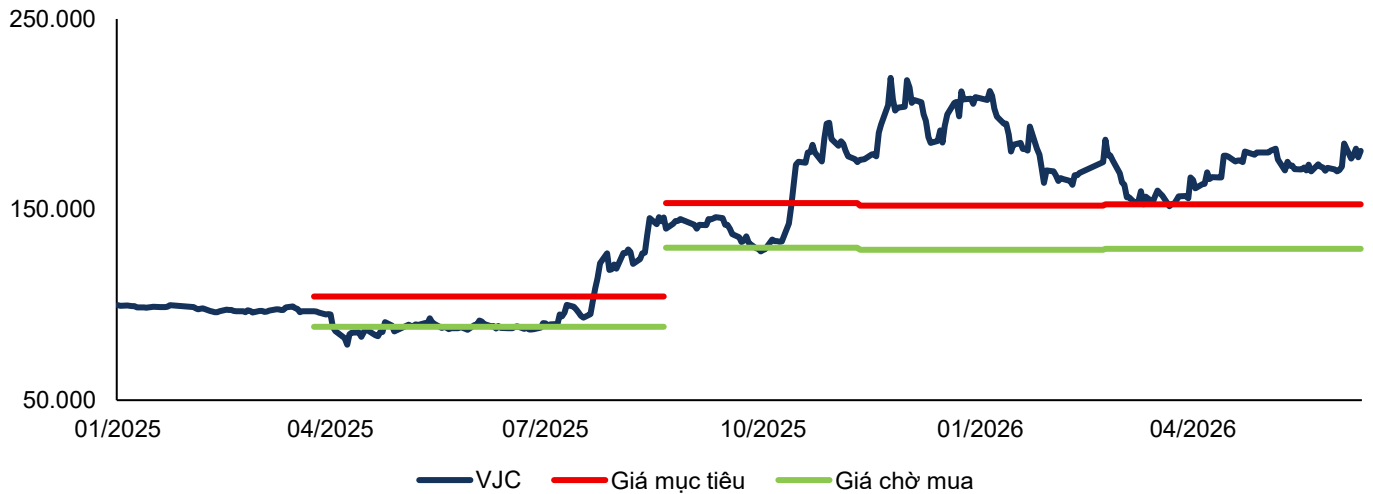
Dựa trên kịch bản cơ sở, chúng tôi đưa ra khuyến nghị **THEO DÕI** cổ phiếu VJC với mức giá mục tiêu **132.800 VNĐ/cổ phiếu**, thấp hơn **-4,8%** so với giá đóng cửa ngày 22/06/2026, dựa trên phương pháp chiết khấu dòng tiền tự do của doanh nghiệp (FCFF). Nhà đầu tư có thể xem xét (1) mua tại mức giá 110.600 đồng/cp, tương ứng tỷ suất sinh lợi kỳ vọng 20% và (2) bán tại mức giá 159.400 đồng/cp, tương ứng vượt giá trị nội tại 20%.

#### Các giả định theo phương pháp chiết khấu dòng tiền

Giả định mô hình	Giá trị	Giả định mô hình	Giá trị
WACC 2025	7,7%	Phần bù rủi ro thị trường	10,4%
Chi phí sử dụng nợ	6,4%	Hệ số Beta	1,0
Chi phí sử dụng VCSH	14,1%	Tăng trưởng dài hạn	2,0%
Lãi suất phi rủi ro	3,8%	Thời gian dự phóng	5 năm

#### Kết quả định giá:

Tổng hợp định giá FCFF	Giá trị
Tổng giá trị hiện tại của dòng tiền doanh nghiệp (tỷ VND)	151.512
(+) Tiền mặt (tỷ VND)	13.684
(-) Nợ ngắn hạn và dài hạn (tỷ VND)	68.999
Giá trị vốn chủ sở hữu (tỷ VND)	96.196
Số cổ phiếu lưu hành (triệu cổ phiếu)	769,09
<b>Giá mục tiêu (VNĐ/cp)</b>	<b>132.800</b>

**2. Lịch sử khuyến nghị**
**Biểu đồ: Lịch sử các báo cáo khuyến nghị với cổ phiếu VJC**

*Nguồn: FPT S*

Khuyến nghị	Thời gian	Giá khuyến nghị	Giá mục tiêu	Báo cáo chi tiết
<b>THEO DÕI – CHỜ MUA</b>	02/2026	129.400	152.700	<a href="#">Báo cáo cập nhật nhanh</a>
<b>THEO DÕI – CHỜ MUA</b>	11/2025	128.900	152.100	<a href="#">Báo cáo cập nhật nhanh</a>
<b>THEO DÕI – CHỜ MUA</b>	08/2025	130.000	153.400	<a href="#">Báo cáo cập nhật định giá</a>
<b>THEO DÕI – CHỜ MUA</b>	03/2025	88.500	104.400	<a href="#">Báo cáo định giá lần đầu</a>

**TÓM TẮT BÁO CÁO TÀI CHÍNH DỰ PHÒNG**

HĐKD (tỷ VND)	2024	2025	2026F	2027F
Doanh thu thuần	71,859	82,093	105,250	112,411
- Giá vốn hàng bán	(64,892)	(73,624)	(100,198)	(100,668)
Lợi nhuận gộp	6,967	8,469	5,051	11,743
- Chi phí bán hàng	(2,597)	(2,406)	(2,875)	(2,845)
- Chi phí quản lý DN	(1,349)	(2,132)	(2,628)	(2,694)
Lợi nhuận thuần HĐKD	3,020	3,931	(451)	6,203
- Doanh thu tài chính	2,080	2,604	1,941	2,152
- Chi phí tài chính	(3,669)	(4,146)	(5,656)	(5,699)
- Thu nhập khác	438	241	538	538
- Lãi/lỗ trong công ty LKLD	-	-	-	-
Lợi nhuận trước thuế	1,869	2,630	(3,628)	3,195
- Thuế TNDN	(11)	(40)	726	(639)
- Thuế hoãn lại	(431)	(466)	-	-
LNST	1,427	2,123	(2,902)	2,556
Lợi ích cổ đông thiểu số	(1)	(1)	1	(1)
EPS (đồng)	2,632	3,777	(4,908)	4,322
EBITDA	5,279	7,327	1,493	8,358
Khấu hao	-	-	-	-
Tăng trưởng doanh thu	23%	14%	46%	7%
Tăng trưởng LN HĐKD	677%	67%	-391%	-164%
Tăng trưởng LNST	516%	49%	-303%	-188%
Tăng trưởng EPS	518%	44%	-286%	-188%
<b>Chỉ số khả năng sinh lời</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026F</b>	<b>2027F</b>
Tỷ suất lợi nhuận gộp	9.7%	10.3%	4.8%	10.4%
Tỷ suất LNST	2.0%	2.6%	-2.8%	2.3%
ROE DuPont	8.9%	10.2%	-15.5%	11.0%
ROA DuPont	1.5%	1.8%	-2.7%	1.7%
Tỷ suất EBIT/doanh thu	6.5%	7.6%	0.7%	6.7%
LNST/LNTT	76.3%	80.7%	80.0%	80.0%
LNTT/EBIT	30.6%	34.0%	-398.7%	33.7%
Vòng quay tổng tài sản	0.8	0.7	1.0	0.8
Đòn bẩy tài chính	5.8	5.7	5.7	6.3
<b>Chỉ số hiệu quả vận hành</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026F</b>	<b>2027F</b>
Số ngày phải thu	72.7	77.7	57.2	74.8
Số ngày tồn kho	7.6	10.4	6.5	10.9
Số ngày phải trả	42.2	27.2	25.8	20.9
Thời gian luân chuyển tiền	38.1	60.9	37.9	64.8
COGS/Hàng tồn kho	47.9	35.1	41.8	33.6
<b>Chỉ số TK/đòn bẩy TC</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026F</b>	<b>2027F</b>
CS thanh toán hiện hành	1.3	1.2	1.1	1.1
CS thanh toán nhanh	1.2	1.1	1.1	1.0
CS thanh toán tiền mặt	0.1	0.2	0.0	0.0
Nợ/Tài sản	0.8	0.8	0.8	0.8
Nợ/Vốn CSH	4.9	4.6	5.6	5.1
Nợ ngắn hạn/Vốn CSH	2.0	1.9	2.2	2.0
Nợ dài hạn/Vốn CSH	2.9	2.7	3.4	3.1

CĐKD (tỷ VND)	2024	2025	2026F	2027F
<b>Tài sản</b>				
+ Tiền và tương đương	4,559	10,987	997	(1,779)
+ Đầu tư TC ngắn hạn	3,826	2,698	2,698	2,698
+ Các khoản phải thu	31,757	38,504	47,881	49,951
+ Hàng tồn kho	2,005	2,194	2,986	3,000
+ Tài sản ngắn hạn khác	242	294	400	401
<b>Tổng tài sản ngắn hạn</b>	<b>42,389</b>	<b>54,676</b>	<b>54,961</b>	<b>54,271</b>
+ Nguyên giá tài sản CĐHH	9,121	25,527	28,267	31,171
+ Khấu hao lũy kế	(837)	(1,436)	(2,128)	(2,825)
+ Giá trị còn lại tài sản CĐHH	8,284	24,092	26,139	28,346
+ Đầu tư tài chính dài hạn	149	149	149	149
+ Tài sản dài hạn khác	10,223	12,312	13,495	14,679
+ Xây dựng cơ bản dở dang	3,545	13,968	13,968	13,968
<b>Tổng tài sản dài hạn</b>	<b>57,135</b>	<b>84,782</b>	<b>89,766</b>	<b>94,909</b>
<b>Tổng tài sản</b>	<b>99,524</b>	<b>139,459</b>	<b>144,727</b>	<b>149,180</b>
<b>Nợ &amp; Vốn chủ sở hữu</b>				
+ Phải trả người bán	6,195	4,769	5,990	5,515
+ Vay và nợ ngắn hạn	13,562	26,056	21,046	22,053
<b>Nợ ngắn hạn</b>	<b>33,853</b>	<b>46,631</b>	<b>47,986</b>	<b>49,189</b>
+ Vay và nợ dài hạn	30,052	42,944	45,468	48,073
+ Phải trả dài hạn khác	843	6,771	6,771	6,771
<b>Nợ dài hạn</b>	<b>48,741</b>	<b>67,977</b>	<b>74,794</b>	<b>75,487</b>
<b>Tổng nợ</b>	<b>82,594</b>	<b>114,608</b>	<b>122,780</b>	<b>124,676</b>
+ Thặng dư	247	4,747	4,747	4,747
+ Vốn điều lệ	5,416	5,916	5,916	5,916
+ LN chưa phân phối	10,675	12,775	9,872	12,429
<b>Vốn chủ sở hữu</b>	<b>16,930</b>	<b>24,850</b>	<b>21,947</b>	<b>24,504</b>
Lợi ích cổ đông thiểu số	22	45	45	45
<b>Tổng cộng nguồn vốn</b>	<b>99,524</b>	<b>139,459</b>	<b>144,727</b>	<b>149,180</b>
<b>Lưu chuyển tiền tệ (tỷ VND)</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026F</b>	<b>2027F</b>
<b>Tiền đầu năm</b>	<b>5,051</b>	<b>4,559</b>	<b>10,987</b>	<b>997</b>
<b>Lợi nhuận sau thuế</b>	1,426	2,123	(2,904)	2,557
+ Khấu hao	614	1,077	766	771
+ Điều chỉnh	1,063	30	922	(28)
+ Thay đổi vốn lưu động	(2,527)	(3,186)	(433)	(3,773)
<b>Tiền từ hoạt động KD</b>	<b>178</b>	<b>1,832</b>	<b>(4,765)</b>	<b>(3,484)</b>
+ Thanh lý tài sản cố định	859	3,395	-	-
+ Chi mua sắm TSCĐ	(10,657)	(31,207)	(2,739)	(2,904)
+ Tăng (giảm) đầu tư	-	(205)	-	-
+ Các hoạt động đầu tư khác	(3,478)	1,140	-	-
<b>Tiền từ hoạt động đầu tư</b>	<b>(13,276)</b>	<b>(26,878)</b>	<b>(2,739)</b>	<b>(2,904)</b>
+ Thay đổi nợ ngắn hạn	8	12,495	7,485	1,007
+ Thay đổi nợ dài hạn	12,795	12,891	15,415	2,605
+ Các hoạt động TC khác	(239)	5,995	(25,386)	-
<b>Tiền từ hoạt động TC</b>	<b>12,564</b>	<b>31,381</b>	<b>(2,486)</b>	<b>3,612</b>
Tổng lưu chuyển tiền tệ	(534)	6,336	(9,990)	(2,776)
<b>Tiền cuối năm</b>	<b>4,559</b>	<b>10,987</b>	<b>997</b>	<b>(1,779)</b>

## VI. PHỤ LỤC

### Phụ lục 1: Mô hình kinh doanh của các hãng hàng không

[\(Quay về nội dung chính\)](#)

Có 3 mô hình hoạt động của các hãng hàng không:

- **Mô hình hàng không giá rẻ (LCC – Low Cost Carrier):** Các hãng LCC với chiến lược tập trung vào tối ưu hóa chi phí thông qua cắt giảm các dịch vụ kèm theo vé để cạnh tranh về giá vé. Thay vào đó, các dịch vụ được chia nhỏ và tính phí để hành khách tự do lựa chọn theo nhu cầu.
- **Mô hình hàng không truyền thống (FSC – Full Service Carrier):** Các hãng FSC tập trung vào trải nghiệm của hành khách, với chỗ ngồi rộng hơn, tỷ lệ đúng giờ cao hơn so với các hãng LCC và cung cấp đầy đủ dịch vụ kèm theo vé như suất ăn miễn phí, hành lý ký gửi, lựa chọn chỗ ngồi, v.v.
- **Mô hình hàng không kết hợp (Hybrid):** Hãng hàng không hybrid kết hợp giữa mô hình hoạt động của LCC và FSC, cung cấp thêm một số dịch vụ kèm theo vé so với các hãng LCC nhưng có mức giá vé rẻ hơn các hãng FSC.

**Bảng: So sánh giá vé và dịch vụ của các mô hình kinh doanh hãng hàng không**

Đặc điểm	Vietjet Air	Vietravel Airlines	Bamboo Airways	Pacific Airlines	Vietnam Airlines	Sun PhuQuoc Airways
<b>Mô hình kinh doanh</b>	<b>LCC</b>	<b>LCC</b>	<b>Hybrid</b>	<b>FSC</b>	<b>FSC</b>	<b>FSC</b>
<b>Giá vé (VND) *</b>	100%	92%	119%	N/A	105%	106%
<b>Tỷ lệ đúng giờ ( )</b>						
<b>Dịch vụ kèm theo vé</b>	Suất ăn miễn phí	Không	Không	Có	Có	Có
	Hành lý xách tay	7 kg	7 kg	7 kg	10 kg	10 kg
	Hành lý ký gửi	Không	Không	Không	23 kg	23 kg
	Phương tiện giải trí trên chuyến bay	Không	Không	Không	Không	Có
<b>Khoảng cách ghế ngồi (inch)</b>	28 – 29	28 – 29	30 – 31	31 – 33	31 – 33	~32
<b>Độ rộng ghế ngồi (inch)</b>	18	17	17	18 – 20	18 – 20	17 – 18
<b>Xếp hạng Skytrax</b>	3 sao	N/A	3 sao	N/A	4 sao	N/A

\* Giá vé sau thuế phí trên tuyến TP.HCM – Hà Nội

Nguồn: FPTSS tổng hợp

**Phụ lục 2: Nói lòng chính sách thị thực phục vụ APEC**
[\(Quay về nội dung chính\)](#)

Hội nghị cấp cao APEC là cuộc họp thường của các nguyên thủ quốc gia tổ các nước thành viên thuộc Diễn đàn Hợp tác Kinh tế Châu Á – Thái Bình Dương (APEC). Không chỉ là sự kiện hội họp, các quốc gia còn tận dụng hình ảnh từ các kỳ APEC để quảng bá hình ảnh đất nước với quốc tế. Do đó, các quốc gia tổ chức thường đẩy nhanh tiến độ xây dựng cơ sở hạ tầng trước kỳ APEC để quảng bá hình ảnh và nói lòng chính sách thị thực để tận dụng hiệu ứng truyền thông từ Hội nghị APEC nhằm thu hút khách du lịch.

**Bảng: Nói lòng chính sách thị thực tại các kỳ APEC trước đây**

Kỳ APEC	Địa điểm	Trước tổ chức	Sau tổ chức
APEC 2013	Indonesia	T10/2013: Ký thỏa thuận thành lập trung tâm kết nối hàng không với các nước ASEAN và APEC	T01/2014: Triển khai cổng kiểm soát hộ chiếu tự động
APEC 2015	Philippines	T01/2015: Áp dụng chính sách “Open Skies”	T03/2016: Nói lòng chính sách thị thực cho Trung Quốc.
APEC 2017	Việt Nam	T02/2017: Thí điểm thị thực điện tử cho 40 quốc gia	T1/2018: Mở rộng danh sách các cửa khẩu sử dụng thị thực điện tử
APEC 2022	Thái Lan	T10/2022: Nâng thời hạn miễn visa từ 30 lên 45 ngày	T01/2023: Miễn thị thực 60 ngày cho 93 nước và ra mắt thị thực 180 ngày

*Nguồn: FPTTS tổng hợp*

**Phụ lục 3: Động cơ hiện đại và động cơ cổ điển**
[\(Quay về nội dung chính\)](#)

Dựa trên cách phân loại của Airbus, có thể chia các động cơ tàu bay thành hai loại: (1) Động cơ hiện đại (NEO) gồm các động cơ với lần chạy đầu tiên từ năm 2016; (2) Động cơ cổ điển (CEO) gồm các động cơ với lần chạy đầu tiên từ trước năm 1990. Theo Airbus và các nghiên cứu thực nghiệm, động cơ NEO có lượng nhiên liệu tiêu thụ trên mỗi ghế luân chuyển thấp hơn 15% - 25% so với động cơ CEO.

## Tuyên bố miễn trách nhiệm

Các thông tin và nhận định trong báo cáo này được cung cấp bởi FPTTS dựa vào các nguồn thông tin mà FPTTS coi là đáng tin cậy, có sẵn và mang tính hợp pháp. Tuy nhiên, chúng tôi không đảm bảo tính chính xác hay đầy đủ của các thông tin này.

Nhà đầu tư sử dụng báo cáo này cần lưu ý rằng các nhận định trong báo cáo này mang tính chất chủ quan của chuyên viên phân tích FPTTS. Nhà đầu tư sử dụng báo cáo này tự chịu trách nhiệm về quyết định của mình.

FPTTS có thể dựa vào các thông tin trong báo cáo này và các thông tin khác để ra quyết định đầu tư của mình mà không bị phụ thuộc vào bất kỳ ràng buộc nào về mặt pháp lý đối với các thông tin đưa ra.

Báo cáo này không được sao chép, phát hành và phân phối dưới bất kỳ hình thức nào nếu không được sự chấp thuận của FPTTS. Xin vui lòng ghi rõ nguồn trích dẫn nếu sử dụng các thông tin từ báo cáo này.

Tại thời điểm thực hiện báo cáo phân tích, FPTTS nắm giữ 0 cổ phiếu VJC, người phê duyệt và chuyên viên phân tích không nắm giữ cổ phiếu nào của doanh nghiệp này.

Các thông tin có liên quan đến chứng khoán khác hoặc các thông tin chi tiết liên quan đến cổ phiếu này có thể được xem tại <https://ezsearch.fpts.com.vn> hoặc sẽ được cung cấp khi có yêu cầu chính thức.

Bản quyền © 2010 Công ty chứng khoán FPT

### **Công ty Cổ phần Chứng khoán FPT**

#### **Trụ sở chính**

52 Lạc Long Quân, Phường Bưởi, Quận Tây Hồ, Hà Nội, Việt Nam.

ĐT: 1900 6446

Fax: (84.24) 3 773 9058

### **Công ty Cổ phần Chứng khoán FPT**

#### **Chi nhánh TP. Hồ Chí Minh**

Tầng 3, 136 – 138 Lê Thị Hồng Gấm, Quận 1, TP. Hồ Chí Minh, Việt Nam.

ĐT: 1900 6446

Fax: (84.28) 6 291 0607

### **Công ty Cổ phần Chứng khoán FPT**

#### **Chi nhánh TP. Đà Nẵng**

100, Quang Trung, Phường Thạch Thang, Quận Hải Châu, TP. Đà Nẵng, Việt Nam.

ĐT: 1900 6446

Fax: (84.236) 3553 888