

TRIỂN VỌNG NGÀNH CẢNG BIỂN & LOGISTICS NĂM 2022:

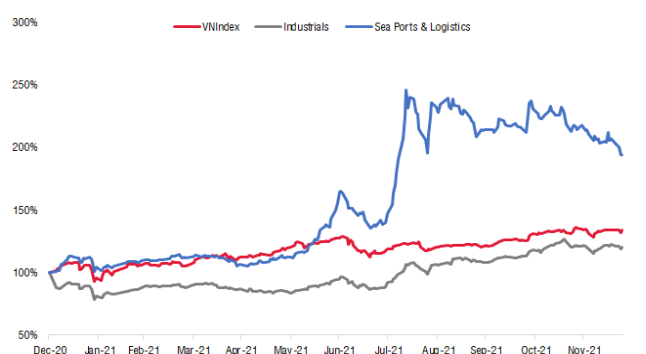
Gián đoạn chuỗi cung ứng vẫn kéo dài trong năm 2022

Điểm nhấn năm 2021

Diễn biến ngành: KHẢ QUAN

Ngành cảng biển & logistics tăng 94% trong năm 2021, cao hơn 60% so với chỉ số VNIndex. Các cổ phiếu vận tải biển có mức tăng giá tốt nhất bao gồm: HAH (+295%); VOS (+722%); VNA (+673%); và MVN (+205%). Hầu hết các cổ phiếu chính trong ngành đều có kết quả khả quan như GMD (+44%); VSC (+45%); SGP (+183%); PHP (+72%); và TMS (+142%). VTP là cổ phiếu có mức tăng giá kém khả quan hơn. Giá cổ phiếu ngành cảng biển & logistics tăng mạnh trong 7 tháng đầu năm và chậm lại trong nửa cuối năm 2021 khi Việt Nam bị ảnh hưởng nặng nề bởi đợt bùng phát dịch Covid-19 lần thứ 4.

Diễn biến ngành trong năm 2021



Nguồn: Bloomberg, SSI Research

Những điểm chính của ngành trong năm 2021

- **Thị trường vận tải biển phục hồi mạnh do gián đoạn chuỗi cung ứng**

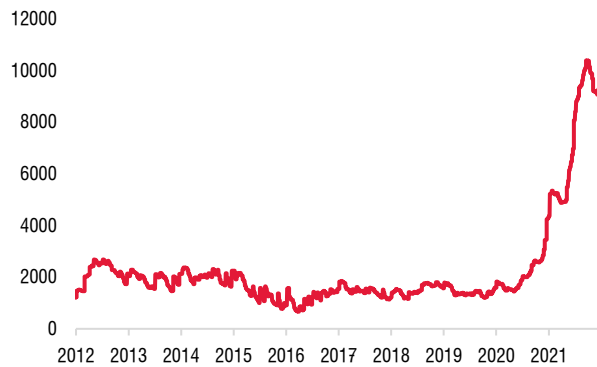
Dịch Covid-19 đã tác động rõ rệt lên cả cung và cầu, gây ra sự mất cân bằng nghiêm trọng trên thị trường vận tải container toàn cầu. Năm 2021 là một năm lịch sử đối với ngành vận tải container toàn cầu, được đánh dấu bằng tình trạng tắc nghẽn cảng nghiêm trọng, giá cước vận tải và giá thuê tàu tăng rất cao, và lượng tàu đặt đóng mới tăng mạnh. Từ phía nguồn cung, tình trạng thiếu lao động và thời gian kiểm dịch kéo dài đã tác động đến chuỗi cung ứng, dẫn đến sự gián đoạn nghiêm trọng, chậm trễ trong việc xếp dỡ container và làm giảm năng lực vận chuyển. Từ phía cầu, việc đóng cửa biên giới và giãn cách xã hội đã làm thay đổi về hành vi của người tiêu dùng, dẫn đến sự chuyển dịch chi tiêu của người tiêu dùng từ dịch vụ sang hàng hóa – khiến nhu cầu vận chuyển container tăng lên. Nguồn cung hạn chế và nhu cầu tăng mạnh đã đẩy giá cước vận tải container lên mức cao kỷ lục tăng 5 lần so với mức trung bình 10 năm trước dịch Covid, hay gấp 2 lần so với cuối năm 2020. Tình trạng thiếu tàu cũng đẩy giá cho thuê tàu lên khoảng 5 - 7 lần so với mức trước dịch Covid, làm thị trường mua bán tàu cũ nóng lên và đẩy lượng đơn đặt hàng đóng tàu mới lên tới 23% trọng tải đội tàu hiện có trên toàn cầu - mức cao nhất kể từ năm 2014.

Tình trạng dư cung trong những năm gần đây ở Việt Nam đã giảm đáng kể do một nửa đội tàu container trong nước đã được đưa ra thị trường quốc tế với các hợp đồng cho thuê dài hạn (ít nhất là 2 năm). Do đó, giá cước vận tải nội địa đã cải thiện đáng kể từ 40% - 100% so với đầu năm, theo ước tính của chúng tôi. Điều này giúp cải thiện biên lợi nhuận đối với cả đội tàu chạy nội địa và đội tàu cho thuê. Chúng tôi cho rằng tình trạng này sẽ tiếp diễn trong ít nhất 2 năm nữa do đội tàu cho thuê chưa quay lại thị trường

nội địa trong thời gian ngắn, trong khi việc đầu tư mới để mở rộng đội tàu có phần hạn chế.

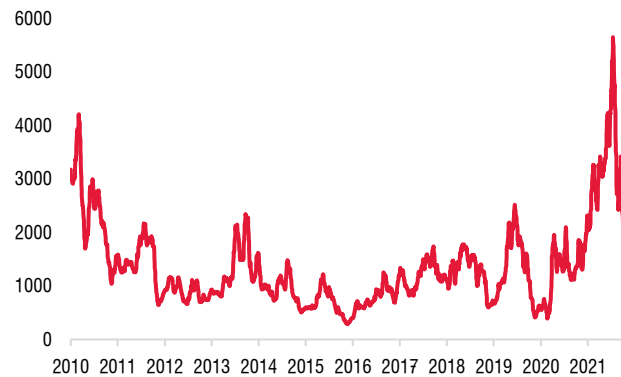
Giá cước vận chuyển hàng rời biến động mạnh trong năm 2021. Chỉ số vận tải hàng khô Baltic Dry Index (BDI) tăng lên mức cao nhất trong vòng 13 năm qua, do nhu cầu hàng rời cao và nguồn cung tàu giảm. Tuy nhiên, giá cước vận chuyển hàng rời đã giảm -60% so với mức đỉnh của tháng 10 sau cuộc khủng hoảng năng lượng ở Trung Quốc và lo ngại về tốc độ tăng trưởng yếu đi của nền kinh tế Trung Quốc. Nhìn chung, giá cước vận chuyển hàng rời vẫn ở mức khá cao trong năm 2021, kết thúc năm cao gấp 2 lần so với mức trung bình 10 năm.

Chỉ số vận tải container thế giới



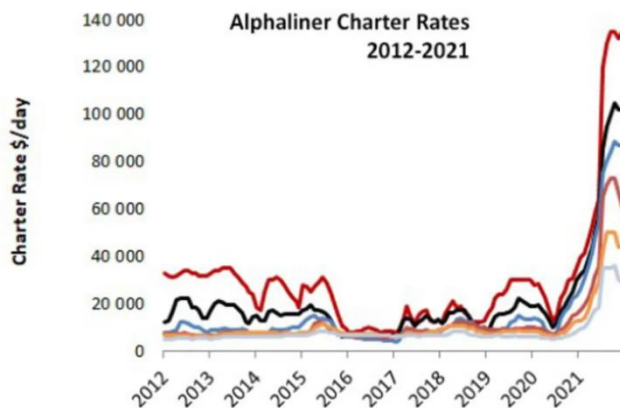
Nguồn: Drewry

Chỉ số vận tải hàng rời



Nguồn: Baltic Exchange

Giá thuê tàu container



Nguồn: VASEP, SSI Research

Số lượng đặt tàu container, % đội tàu hiện có (TEU)



Nguồn: VASEP, SSI Research

• Các cảng biển Việt Nam duy trì tăng trưởng trong bối cảnh dịch Covid-19

Tổng sản lượng qua cảng duy trì tăng trưởng nhờ hoạt động tốt trong 6 tháng đầu năm 2021. Sản lượng container qua cảng tăng +26% trong 6 tháng đầu năm 2021 nhưng giảm -8% trong 6 tháng cuối năm 2021 – dẫn đến mức tăng trưởng 6% cho cả năm 2021. Xuất khẩu của Việt Nam bị ảnh hưởng tiêu cực bởi dịch Covid-19 trong nửa cuối năm 2021, khi các khu vực sản xuất chính ở các tỉnh phía Nam phải áp dụng các quy định giãn cách nghiêm ngặt.

Các cảng nước sâu giữ tốc độ tăng trưởng vượt trội khi nhu cầu vận chuyển bằng tàu mẹ tiếp tục gia tăng trong bối cảnh xuất khẩu sang thị trường Mỹ tăng mạnh trong năm 2021. Khu vực Cái Mép dẫn đầu tăng trưởng với mức tăng sản lượng +12% trong 11T2021. Mặc dù chịu tác động tiêu cực từ làn sóng Covid thứ tư hoành hành ở các tỉnh phía Nam, khu vực Cái Mép vẫn tăng trưởng tốt nhờ cảng Gemalink đi vào hoạt động làm tăng tổng công suất xếp dỡ của cả khu vực thêm 25%.

Cụm cảng sông ở Hải Phòng đã khôi phục đà tăng tốt sau khi tăng trưởng khá thấp trong năm 2020, tăng +13% trong 11T2021. Cần lưu ý rằng HICT (cảng biển nước sâu đầu tiên tại Lạch Huyện) đã giảm tốc và mất thị phần kể từ Q2/2021 do tình trạng cạn luồng do phù sa bồi đắp, ảnh hưởng đến khả năng di chuyển của các tàu cỡ lớn. Các cảng sông trong khu vực đã được hưởng lợi và đạt mức tăng trưởng 2 con số trong năm 2021.

Biểu cước cảng biển chưa được điều chỉnh tăng do Covid-19. Theo đề xuất ban đầu của Hiệp hội Đại lý và Môi giới hàng hải Việt Nam, giá dịch vụ cảng biển sẽ tăng 10%/năm trong 3 năm kể từ ngày 1/7/2021. Tuy nhiên, kế hoạch này đã phải hoãn lại để hỗ trợ các doanh nghiệp trong thời kỳ dịch Covid-19.

- Tăng trưởng lợi nhuận cao trong toàn ngành, đứng đầu là các công ty vận tải biển**

Theo chúng tôi quan sát, tăng trưởng lợi nhuận cao và biên lợi nhuận được cải thiện ở phần lớn các công ty trong ngành trong năm 2021. Các công ty vận tải biển thuộc nhóm có mức tăng trưởng lợi nhuận hàng đầu nhờ vào sự phục hồi lợi nhuận bất ngờ trong thời gian dịch bệnh. Tuy nhiên, chúng tôi vẫn nhận thấy mức định giá P/E của các công ty vận tải biển vẫn ở mức hợp lý, ngay cả khi giá cổ phiếu đã tăng mạnh. Mặt khác, mức tăng giá tốt của nhiều cổ phiếu cảng biển đã đưa định giá P/E của các cổ phiếu này lên mức cao nhất trong lịch sử.

Kết quả kinh doanh 9T2021 (tỷ đồng)

Mã CP	Nguồn doanh thu chính	Doanh thu			Lợi nhuận sau thuế			Biên lợi nhuận ròng		P/E TTM
		9T2020	9T2021	YoY	9T2020	9T2021	YoY	9T2020	9T2021	
GMD	Cảng	1.901	2.168	14,0%	372	513	37,7%	19,6%	23,7%	30,4
VSC	Cảng	1.230	1.386	12,6%	219	307	40,1%	17,8%	22,2%	8,5
SGP	Cảng	694	995	43,4%	123	296	140,7%	17,7%	29,7%	31,6
PHP	Cảng	1.496	1.687	12,8%	431	526	21,9%	28,8%	31,2%	16,7
DVP	Cảng	379	455	20,2%	191	219	14,2%	50,5%	48,0%	9,1
CDN	Cảng	666	818	22,9%	165	181	9,8%	24,8%	22,2%	12,9
PDN	Cảng	558	678	21,5%	117	130	11,2%	20,9%	19,1%	10,0
MVN	Cảng	7.356	9.544	29,8%	60	1.805	2905,9%	0,8%	18,9%	42,9
TCL	Logistics	799	875	9,6%	60	88	46,5%	7,5%	10,1%	9,8
TMS	Logistics	2.291	4.061	77,3%	234	374	59,9%	10,2%	9,2%	14,5
STG	Logistics	1.366	2.154	57,7%	60	203	239,9%	4,4%	9,4%	11,9
SFI	Logistics	793	1.138	43,6%	62	76	23,5%	7,8%	6,7%	10,1
VTP	Logistics	11.687	15.461	32,3%	384	306	-20,3%	3,3%	2,0%	23,4
HAH	Vận tải	830	1.284	54,7%	92	284	209,1%	11,1%	22,1%	11,9
VOS	Vận tải	972	964	-0,8%	(139)	408	392,4%	-14,3%	42,3%	7,4
VNA	Vận tải	370	628	69,7%	0	138	35979,8%	0,1%	22,0%	4,6
VTO	Vận tải	865	746	-13,8%	35	39	11,9%	4,0%	5,3%	13,7
SWC	Vận tải	344	572	66,4%	94	146	54,4%	27,5%	25,5%	10,3
Tổng		34.594	45.614	31,9%	2.561	6.039	135,8%	7,4%	13,2%	

Nguồn: SSI Research

Triển vọng năm 2022

Triển vọng tăng trưởng năm 2022

Tình trạng tắc nghẽn cảng trên toàn cầu và năng lực vận chuyển container hạn chế khó có thể giải quyết trong ngắn hạn. Sự gián đoạn chuỗi cung ứng hiện đang ở mức đỉnh điểm, với thời gian vận chuyển hàng hóa kéo dài kỷ lục, số lượng tàu lớn chờ đợi tại các cảng, tình trạng thiếu tài xế xe tải, khung trọng tải và kho bãi. Tất cả những sự mất cân bằng về cung và cầu này sẽ mất vài tháng để giải quyết. Ban đầu, chúng tôi ước tính tình hình này có thể được cải thiện vào Tết Nguyên đán năm 2022. Tuy nhiên, sự xuất hiện của biến thể Omicron và có thể cả những biến thể khác trong tương lai sẽ tiếp tục thách thức chuỗi cung ứng toàn cầu. Tình hình có thể sẽ trở nên trầm trọng hơn bởi chính sách “Không Covid” của trung Quốc. Do đó, chúng tôi cho rằng tình trạng tắc nghẽn sẽ chưa thể giảm bớt ít nhất là tới Q2/2022.

Chưa có áp lực từ khối lượng tàu container đặt đóng mới. Mặc dù lượng đơn đặt hàng tàu container hiện đang ở mức 23% so với đội tàu hiện tại, phần lớn dự kiến sẽ được bàn giao trong khoảng năm 2023-2024. Theo *Clarksons*, tăng trưởng về nhu cầu vận tải biển vẫn cao hơn nguồn cung trong năm 2022 (tốc độ tăng trưởng nhu cầu dự kiến là 4,2% so với tăng trưởng tổng trọng tải là 3,8%).

Nhu cầu vận chuyển vẫn mạnh mẽ được thúc đẩy bởi nhu cầu tái dự trữ hàng tồn kho. Tỷ lệ hàng tồn kho trên doanh thu của Mỹ hiện đang ở mức thấp kỷ lục, do các doanh nghiệp và các hãng bán lẻ duy trì chính sách hàng tồn kho rất thấp. Một khi mọi thứ trở về mức bình thường, hành vi tiêu dùng có thể cân bằng trở lại và dịch chuyển từ hàng hóa sang dịch vụ và nhu cầu tiêu dùng có thể giảm tốc. Tuy nhiên, chúng tôi kỳ vọng các hoạt động tái dự trữ hàng tồn kho sẽ giúp thúc đẩy nhu cầu vận chuyển container trong năm 2022.

Giá cước vận chuyển container giao ngay dự kiến sẽ giảm dần trên thị trường quốc tế khi tình trạng tắc nghẽn giảm bớt (nhiều khả năng sẽ xảy ra trong nửa cuối năm 2022). Tuy nhiên, doanh thu thực tế của các công ty vận tải đến từ giá hợp đồng được ký vào đầu năm. Do giá cước giao ngay vào cuối năm 2021 đã tăng gấp đôi so với cuối năm 2020, chúng tôi nhận thấy giá hợp đồng sẽ tăng đáng kể trong năm 2022. Điều này cũng sẽ giữ cho giá cho thuê tàu ở mức cao trong một thời gian dài và sẽ có lợi cho các công ty niêm yết như HAH, GMD.

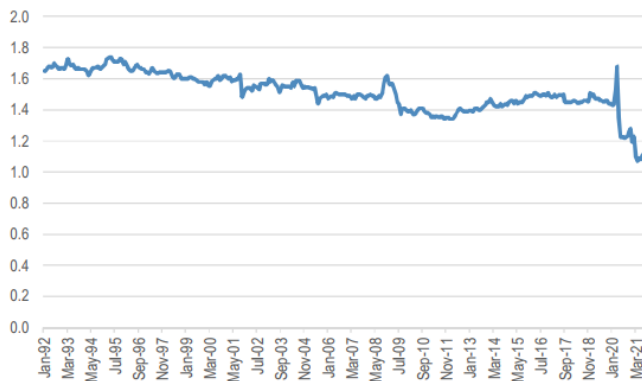
Giá cước vận tải nội địa dự kiến sẽ tăng lên đáng kể. Nhu cầu vận chuyển nội địa sẽ phục hồi từ mức thấp trong năm 2021, khi hoạt động sản xuất hồi phục trở lại nhờ tỷ lệ tiêm chủng cao. Mặt khác, nguồn cung tàu đang khan hiếm do một nửa đội tàu trong nước hiện đang ký hợp đồng cho thuê ra thị trường quốc tế. Tình hình này dự kiến sẽ kéo dài trong ít nhất 2 năm trước khi các hợp đồng cho thuê tàu kết thúc. Điều này sẽ có lợi cho tất cả các công ty vận tải có tàu container vận hành ở thị trường nội địa.

Tăng trưởng sản lượng cảng có thể cải thiện từ mức thấp trong năm 2021, do hoạt động sản xuất phục hồi trở lại sau khi nới lỏng giãn cách xã hội. Chúng tôi ước tính tốc độ tăng trưởng sẽ ở mức trung bình trong nửa đầu năm 2022 và tăng tốc trong nửa cuối năm. Ước tính tốc độ tăng trưởng cả năm đạt khoảng 10%-20%, cao hơn mức tăng trưởng hàng năm trong điều kiện thông thường. Các cảng biển nước sâu còn dư công suất có thể có mức tăng trưởng cao hơn, như Gemalink và SSIT, trong khi các cảng sông có thể tăng trưởng ở tốc độ tăng của ngành.

Đề xuất tăng giá dịch vụ cảng biển sẽ là yếu tố hỗ trợ tích cực nếu được thông qua. Việc tăng dần giá dịch vụ cảng biển để tiến tới ngang tầm các nước trong khu vực ASEAN là mục tiêu chiến lược của các cảng biển Việt Nam. Việc tăng giá 10% có thể sẽ được thực hiện trong năm 2022 nếu tình hình dịch Covid-19 được cải thiện. Tuy nhiên, tác động thực tế có thể khác nhau đối với từng khu vực cảng, cụ thể các khu vực có mức độ cạnh tranh cao như Hải Phòng có thể khó nhìn thấy tác động lớn trong khi các cảng ở khu vực có tốc độ tăng trưởng nhanh hơn như Cái Mép sẽ được hưởng lợi nhiều hơn.

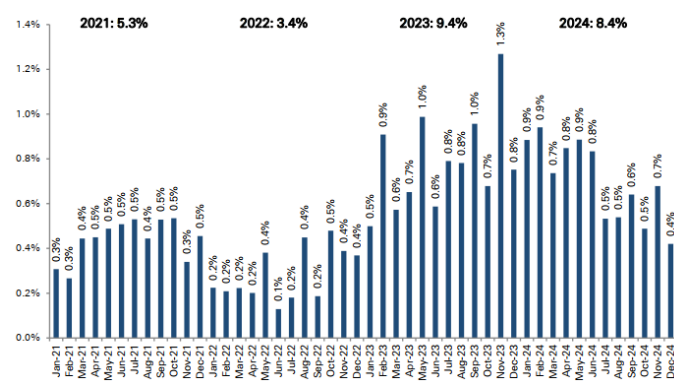
Chúng tôi nhận thấy các công ty vận tải container có tiềm năng tăng lợi nhuận đáng kể do giá cho thuê tàu và giá cước vận tải nội địa cao. Mức tăng trưởng lợi nhuận của các công ty cảng có thể khác nhau, với tiềm năng tăng trưởng cao hơn cho các cảng biển nước sâu còn dư công suất như Gemalink (thuộc sở hữu của GMD) và SSIT (SGP và MVN). Các cảng ở khu vực Hải Phòng có thể tiếp tục đà tăng trưởng do hoạt động kém khả quan của cảng nước sâu Lạch Huyện, tuy nhiên vẫn có rủi ro cảng Lạch Huyện có thể sớm giải quyết xong các vấn đề về luồng và nhờ đó lấy lại vị thế cạnh tranh.

Tỷ lệ hàng tồn kho trên doanh thu của các hãng bán lẻ Mỹ (điều chỉnh theo mùa)



Nguồn: US Census Bureau, JP Morgan

Lịch trình bàn giao tàu container đóng mới (tính theo TEU - % công suất cuối năm 2020)



Nguồn: Clarksons, Deutsche Bank

Top cổ phiếu ưa thích:**Công ty Cổ phần Vận tải và Xếp dỡ Hải An (HAH: HOSE):**

- **Giá cổ phiếu tại ngày 24/12/2021: 68.400 đồng/cp**
- **Giá mục tiêu 1 năm: 87.000 đồng/cp**
- **Luận điểm đầu tư:**
 - ✓ Là công ty vận tải container lớn nhất Việt Nam đang hướng tới xây dựng mạng lưới logistic tích hợp đầy đủ (cảng - vận tải - kho bãi - logistics).
 - ✓ Sở hữu đội tàu container lớn nhất Việt Nam, được đầu tư với mức chi phí thấp trong chu kỳ đi xuống của ngành vận tải biển.
 - ✓ Có chiến lược cân bằng giữa đội tàu hoạt động nội địa và đội tàu cho thuê để đồng thời tăng doanh thu cho thuê tàu và duy trì thị phần trong nước, đảm bảo lợi nhuận trong 2 năm tới bất chấp biến động về giá cước.
- **Rủi ro**
 - ✓ Kế hoạch đầu tư mới với chi phí đầu tư cao có thể ảnh hưởng đến lợi nhuận trong tương lai
 - ✓ Rủi ro giảm giá từ năm 2024, khi khối lượng tàu đóng mới đi vào hoạt động.
- **Bảng tóm tắt chỉ số tài chính**

Tỷ đồng	2019	2020	2021F	2022F	2023F	2024F
Doanh thu thuần	1.109	1.192	1.887	2.089	2.385	2.422
Tăng trưởng doanh thu thuần	5,2%	7,5%	58,3%	10,7%	14,2%	1,6%
Lợi nhuận gộp	219	239	613	1.032	1.174	1.061
Biên lợi nhuận gộp	19,8%	20,1%	32,5%	49,4%	49,2%	43,8%
Thu nhập tài chính	15	17	12	14	31	57
Chi phí tài chính	-17	-25	-41	-34	-40	-36
Chi phí bán hàng và quản lý	-67	-68	-94	-104	-119	-121
Thu nhập ròng khác	3	0	22	0	0	0
Lợi nhuận trước thuế	156	170	518	914	1.051	966
Lợi nhuận ròng	133	147	440	777	893	821
Lợi nhuận ròng thuộc về công ty mẹ	121	138	383	660	759	698
Tăng trưởng	-10,2%	13,9%	177,0%	72,3%	15,0%	-8,1%
EPS (VND)	2.417	2.801	7.761	12.437	14.253	13.103

Nguồn: SSI Research

Công ty Cổ phần Gemadept (GMD: HOSE):

- **Giá cổ phiếu tại ngày 24/12/2021: 45.750 đồng/cp**
- **Giá mục tiêu 1 năm: 56.200 đồng/cp**
- **Luận điểm đầu tư:**
 - ✓ Là một trong những công ty logistic lớn nhất Việt Nam, sở hữu mạng lưới logistics tích hợp rộng khắp cả nước, GMD là một trong những công ty hưởng lợi chính từ tăng trưởng xuất nhập khẩu của Việt Nam.
 - ✓ Sở hữu cảng Gemalink, cảng mới nhất và lớn nhất tại khu vực Cái Mép, còn dư địa tăng trưởng lớn nhất có thể đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng của khu vực.
- **Rủi ro:**
 - ✓ Các kế hoạch đầu tư mới bao gồm giai đoạn 2 của Cảng Gemalink và giai đoạn 2 của Cảng Nam Đình Vũ sẽ tạo áp lực lên lợi nhuận trong năm 2023.
 - ✓ Áp lực cạnh tranh cao tại khu vực Hải Phòng, với các dự án mới sắp triển khai trong vài năm tới.
- **Bảng tóm tắt chỉ số tài chính**

(VND bn)	2019	2020	2021F	2022F	2023F	2024F
Doanh thu thuần	2.643	2.604	2.924	3.237	3.546	3.831
<i>Tăng trưởng doanh thu thuần</i>	-2,4%	-1,5%	12,3%	10,7%	9,6%	8,0%
Lợi nhuận gộp	1.013	950	1.087	1.203	1.318	1.423
<i>Biên lợi nhuận gộp</i>	38,3%	36,5%	37,2%	37,2%	37,2%	37,1%
Thu nhập tài chính	107	28	6	10	15	6
Chi phí tài chính	-147	-159	-138	-138	-138	-137
Chi phí bán hàng và quản lý	-469	-483	-526	-583	-638	-690
Thu nhập ròng khác	-37	17	-29	-32	-35	-38
Lợi nhuận trước thuế	705	512	761	1.038	986	1.364
Lợi nhuận ròng	614	438	647	882	838	1.159
<i>Tăng trưởng lợi nhuận ròng</i>	-67,7%	-28,7%	47,8%	36,4%	-5,0%	38,3%
<i>Biên lợi nhuận ròng</i>	23,2%	16,8%	22,1%	27,2%	23,6%	30,3%
EPS (VND)	1.602	1.133	1.639	2.234	2.123	2.937

Nguồn: SSI Research

KHUYẾN CÁO

Các thông tin, tuyên bố, dự đoán trong bản báo cáo này, bao gồm cả các nhận định cá nhân, là dựa trên các nguồn thông tin tin cậy, tuy nhiên SSI không đảm bảo sự chính xác và đầy đủ của các nguồn thông tin này. Các nhận định trong bản báo cáo này được đưa ra dựa trên cơ sở phân tích chi tiết và cẩn thận, theo đánh giá chủ quan của chúng tôi, là hợp lý trong thời điểm đưa ra báo cáo. Các nhận định trong báo cáo này có thể thay đổi bất kỳ lúc nào mà không báo trước. Báo cáo này không nên được diễn giải như một đề nghị mua hay bán bất cứ một cổ phiếu nào. SSI và các công ty con; cũng như giám đốc, nhân viên của SSI và các công ty con có thể có lợi ích trong các công ty được đề cập tới trong báo cáo này. SSI có thể đã, đang và sẽ tiếp tục cung cấp dịch vụ cho các công ty được đề cập tới trong báo cáo này. SSI sẽ không chịu trách nhiệm đối với tất cả hay bất kỳ thiệt hại nào hay sự kiện bị coi là thiệt hại đối với việc sử dụng toàn bộ hay bất kỳ thông tin hoặc ý kiến nào của báo cáo này.

SSI nghiêm cấm việc sử dụng, và mọi sự in ấn, sao chép hay xuất bản toàn bộ hay từng phần bản Báo cáo này vì bất kỳ mục đích gì mà không có sự chấp thuận của SSI.

THÔNG TIN LIÊN HỆ

Trung tâm phân tích và tư vấn đầu tư

Hoàng Việt Phương

Giám đốc Trung Tâm phân tích và tư vấn đầu tư
phuonghv@ssi.com.vn
SĐT: (+84 – 24) 3936 6321 ext. 8729

Vĩ mô

Phạm Lưu Hưng

Phó Giám đốc
hungpl@ssi.com.vn
SĐT: (+84 – 24) 3936 6321 ext. 8711

Thái Thị Việt Trinh

Chuyên viên phân tích Vĩ mô
trinhhtt@ssi.com.vn
SĐT: (+84 – 24) 3936 6321 ext. 8720

Phân tích kỹ thuật

Lương Biện Nhân Quyền

Trưởng phòng Chiến lược Đầu tư
quyenlbn@ssi.com.vn
SĐT: (+84 – 24) 3936 6321

Trần Trung Kiên

Chuyên viên cao cấp Phân tích Định lượng
kientt@ssi.com.vn
SĐT: (+84 – 24) 3936 6321

Phân tích cổ phiếu KHCN

Ngô Thị Kim Thanh

Chuyên viên phân tích cao cấp
thanhtk@ssi.com.vn
SĐT: (+84 – 28) 3636 3688 ext. 3053

Nguyễn Thị Thanh Tú, CFA

Chuyên viên phân tích cao cấp
tuntt@ssi.com.vn
SĐT: (+84 – 24) 3936 6321 ext. 8718

Lê Huyền Trang

Chuyên viên phân tích cao cấp
tranglh@ssi.com.vn
SĐT: (+84 – 24) 3936 6321 ext. 8717

Phân tích Ngành Cảng biển & Logistics

Lê Huyền Trang

Chuyên viên phân tích cao cấp
tranglh@ssi.com.vn
SĐT: (+84 – 24) 3936 6321 ext. 8717

Chiến lược thị trường

Nguyễn Lý Thu Nga

Chuyên viên phân tích cao cấp
nganlt@ssi.com.vn
SĐT: (+84 – 28) 3636 3688 ext. 3051

Nguyễn Trọng Đình Tâm

Chuyên viên phân tích cao cấp
tamntd@ssi.com.vn
SĐT: (+84 – 24) 3936 6321 ext. 8713

Dữ liệu

Nguyễn Thị Kim Tân

Chuyên viên hỗ trợ
tanntk@ssi.com.vn
Tel: (+84 – 24) 3936 6321 ext. 8715