

## BÁO CÁO CƠ HỘI ĐẦU TƯ NGÀNH LOGISTICS VÀ CẢNG BIỂN XU THẾ MỚI, VẬN HỘI MỚI

Năm 2020 thế giới chứng kiến đại dịch Covid-19 gây ảnh hưởng nghiêm trọng đến chuỗi cung ứng toàn cầu. Rất nhiều doanh nghiệp vận tải hoặc các ngành liên quan rơi vào tình trạng phá sản, giải thể hoặc ngừng hoạt động. Sau khi dịch bệnh dần được khống chế tại một số quốc gia, tình trạng mất cân đối cung cầu đã xảy ra khiến hoạt động trong ngành cảng biển, Logistic có sự biến động mạnh. Trong nguy có cơ, điều này cũng đem lại nhiều cơ hội và rủi ro với các doanh nghiệp trong ngành trong năm 2021. Về mặt dài hạn, đại dịch Covid-19 sẽ tạo áp lực lớn để các doanh nghiệp thay đổi các phương thức Logistic truyền thống, áp dụng các thành tựu công nghệ để phòng chống một kịch bản đứt gãy chuỗi cung ứng tương tự trong tương lai. Xu thế đầu tư vào ngành cảng biển, Logistic đang diễn ra rất mạnh mẽ trên toàn cầu. Chúng tôi kính gửi Quý khách cập nhật triển vọng ngành tại Việt Nam và các cơ hội cổ phiếu đi kèm. Kính chúc Quý khách đầu tư hiệu quả!

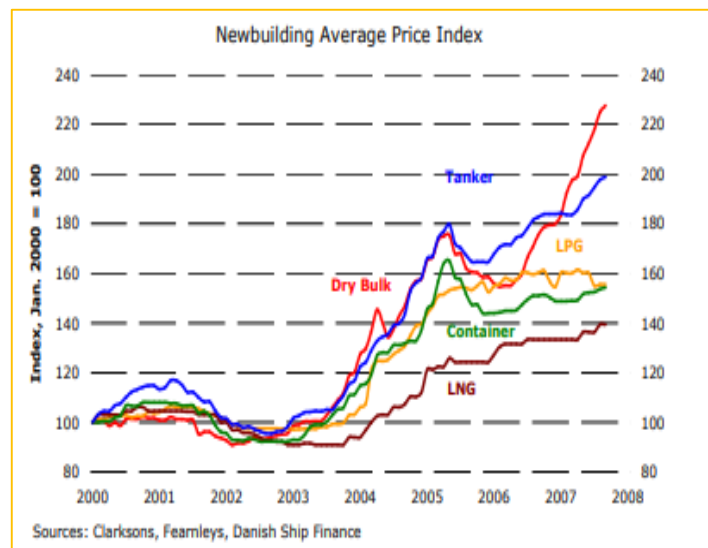
### I. NGÀNH KHO BÃI VÀ TÀU THỦY Cập nhật diễn biến ngành năm 2021

- Hiện tượng thiếu hụt vỏ container:** Sự chênh lệch trong hoạt động kiểm soát dịch bệnh giữa 2 khu vực Thái Bình Dương và khu vực Mỹ, EU đã gây ra gián đoạn chuỗi cung ứng, trầm trọng hóa hiện tượng thiếu hụt vỏ container rỗng và nhiều hệ lụy khác. Dễ thấy nhất là việc giá thuê vỏ container để đóng hàng đã tăng phi mã và đồng thời đẩy giá cước vận tải biển lên mức kỷ lục trong 2 năm gần đây.
- Nhu cầu tàu có tải trọng lớn tăng cao:** Agriseco Research đánh giá hiện tượng giá loại hình dịch vụ vận tải này bị đẩy lên cao trong năm nay có nhiều điểm tương đồng với giai đoạn 2007 – 2008. Trong bối cảnh chi phí vận chuyển quá cao, các hãng tàu sẽ dần có xu hướng gom chuyển hoặc tái cơ cấu để tăng nguồn cung của mỗi chuyến hàng. Chúng tôi cho rằng điều này sẽ làm gia tăng nhu cầu đối với các tàu có tải trọng lớn như Dry Bulk hoặc Tanker như đã từng xảy ra trong giai đoạn 2007-2008, khiến giá các loại tàu này lên cao.

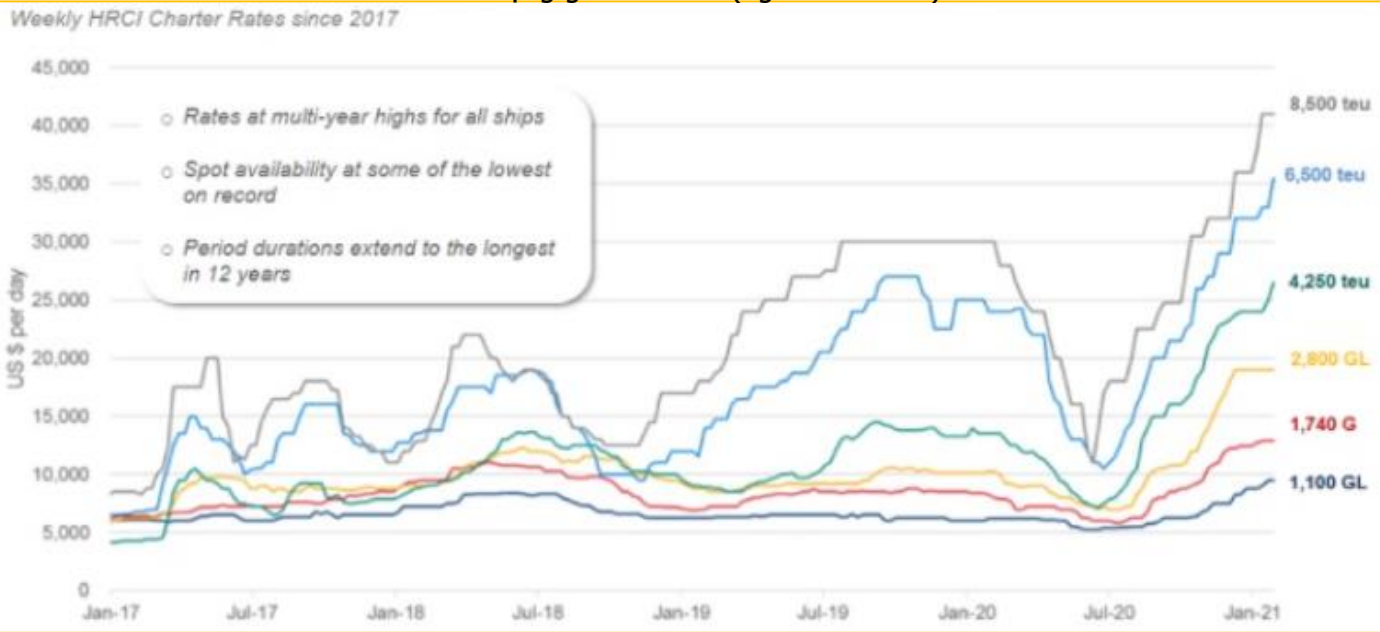
Chỉ số vận tải hàng khô (BDI)



Giá đóng tàu giai đoạn 2007 - 2008



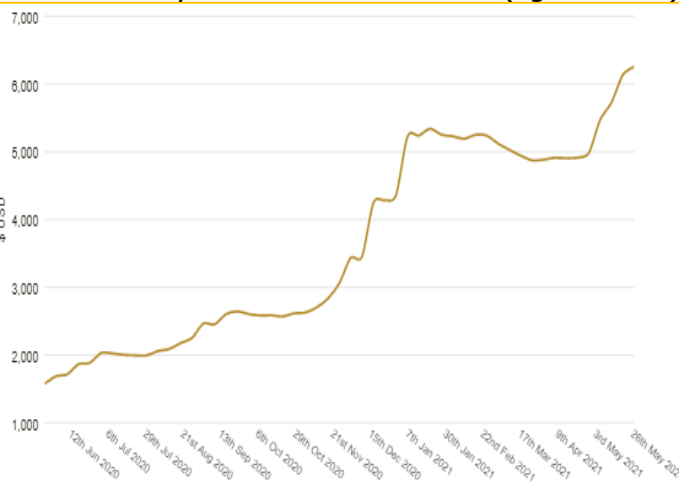
## Biến động giá thuê tàu (nguồn: Phaata)



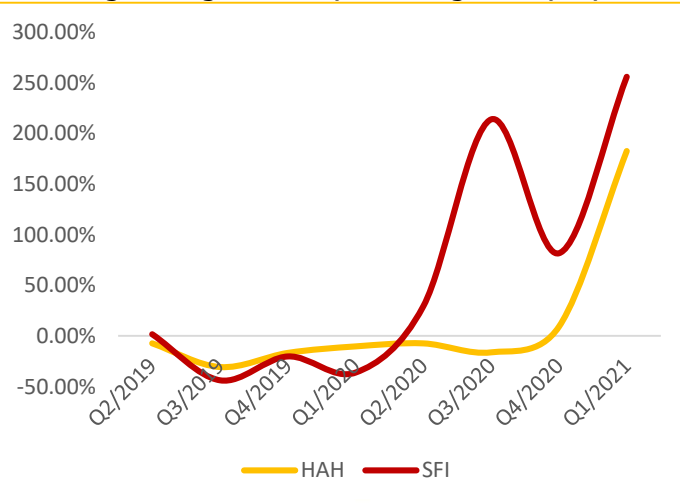
### Hiện tượng tăng giá chưa hạ nhiệt

- **Giá cước vận chuyển tăng cao:** quan sát thấy, giá thuê tàu trên toàn thế giới đã bắt đầu tăng mạnh từ thời điểm tháng 7/2020, trong đó mức tăng mạnh nhất tới từ các loại tàu có tải trọng lớn (trên 4000 TEUs/chuyến).
- **Hiện tượng thiếu hụt container rộng gia tăng:** Một số sự kiện gần đây như tắc nghẽn kênh đào Suez hoặc tắc các nhà cảng tại khu vực bờ Đông Châu Mỹ đã càng khiến hiện tượng thiếu hụt container trở nên trầm trọng. Đơn cử như giá cước vận chuyển 1 container 40ft từ Trung Quốc sang Mỹ đã tăng vọt từ hơn 2000 USD lên gần 9000 USD.
- **Chưa rõ điểm dừng:** Hội đồng vận tải thế giới (WTC) nhận định sẽ rất khó để biết khi nào thì chi phí vận tải biển tạo đỉnh, đặc biệt trong bối cảnh chuỗi cung ứng vẫn chưa thể khôi phục hoàn toàn. Trước cơ hội này, rất nhiều các hãng tàu lớn trên thế giới công bố KQKD Quý I/2021 đột biến. Tiêu biểu như hãng Cosco thông báo doanh thu 3 tháng đầu năm đạt hơn 9,8 tỷ USD (+80% YoY) trong đó doanh thu vận chuyển container tăng trưởng hơn 85% so với cùng kỳ.

### Chỉ số Drewry World Container Index (nguồn: WCI)

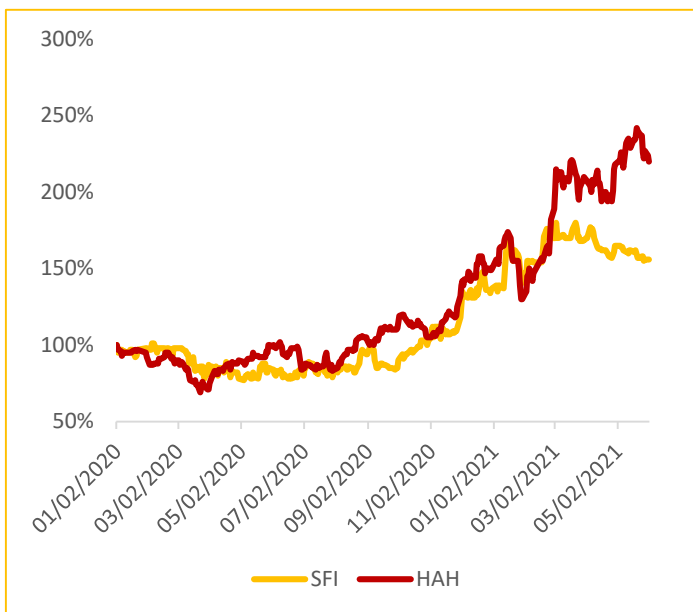


### Tăng trưởng LNTT một số hãng tàu nội địa

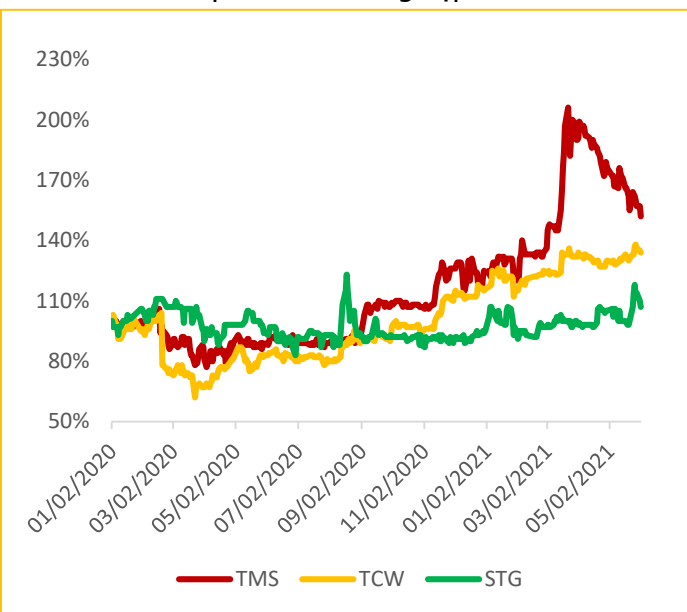




Giá cổ phiếu doanh nghiệp vận tải thủy



Giá cổ phiếu doanh nghiệp kho bãi

**Doanh nghiệp nội địa: tận dụng cơ hội – tăng trưởng bút phá**

Chúng tôi cho rằng việc giá cước vận tải bị đẩy lên cao đã mở ra nhiều cơ hội phát triển cho các doanh nghiệp kinh doanh trong lĩnh vực khai thác tàu và kho bãi, cụ thể:

- **Tốc độ lưu thông hàng hóa chậm lại sẽ làm gia tăng nhu cầu lưu kho hàng hóa:** Quan sát thấy các doanh nghiệp kho bãi như TMS đã ghi nhận KQKD năm 2020 rất tích cực, đặc biệt trong Quý I/2021 đã ghi nhận mức LNTT tăng trưởng gần 80% so với cùng kỳ.
- **Những doanh nghiệp sở hữu đội tàu quy mô lớn cũng được hưởng lợi từ xu thế này.** Từ đầu năm 2021, HAH đã nâng mức phí với một số tuyến hàng hóa quan trọng như Hải Phòng – Cái Mép lên 15%, tuyến Hải Phòng – cảng Sài Gòn lên gần 20%. Ngoài ra, việc tăng giá thuê tàu cũng giúp giá trị thị trường của đội tàu doanh nghiệp tăng lên đáng kể, do vậy các doanh nghiệp có thể ghi nhận những khoản lợi nhuận đột biến từ việc thanh lý những con tàu có tuổi đời cao. Trong năm 2021, HAH đã thanh lý con tàu HAIAN SONG, lợi nhuận thu về ước tính khoảng 25 tỷ tương đương 20% lợi nhuận cả năm của doanh nghiệp. Việc HAH tập trung trẻ hóa đội tàu, gia tăng nguồn cung giai đoạn này là cơ sở vững chắc để kỳ vọng tăng trưởng bền vững trong tương lai.

Đội tàu	Tuổi	Sức chứa Teus
HAIAN MIND	8	1.800
HAIAN LINK	10	1.100
HAIAN VIEW	11	1.700
HAIAN EAST	12	1.700
HAIAN WEST	13	1.700
HAIAN BELL	17	1.200
HAIAN TIME	19	1.000
HAIANPARK	20	800
<b>Tổng cộng</b>		<b>11.000</b>

Đối thủ cạnh tranh	Sức chở TEUs
Vietsun	2.500
Vsico	2.300
Tân Cảng shipping	1.700
Vinafco	1.100
Gemadept	1.000
Biển Đông	4.600
<b>Tổng cộng</b>	<b>13.200</b>

## II. NGÀNH CẢNG BIỂN

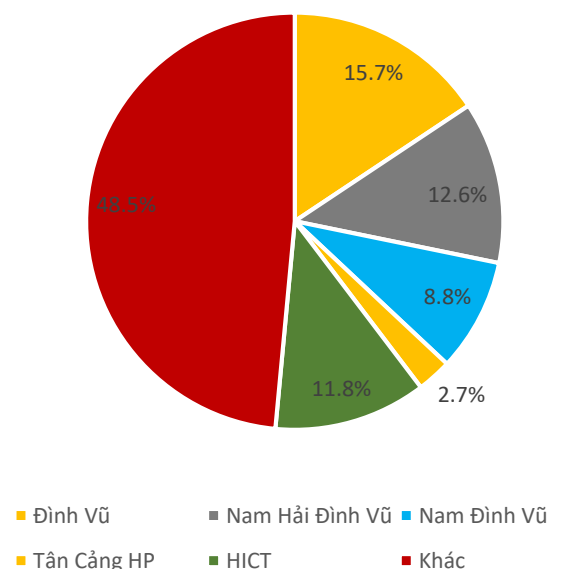
### Khu vực cảng phía Bắc – Duy trì đà tăng ổn định

- **Vị trí đặc địa:** Đây là cụm cảng có vị trí địa lý thuận lợi, nằm gần biên giới Trung Quốc và là trung tâm trung chuyển hàng từ miền Nam Việt Nam. Đây cũng là khu vực có hoạt động khai thác cảng khá sôi động với nhiều cái tên lớn tham gia như Cảng Đình Vũ, Đoạn Xá, Nam Hải, Nam Đình Vũ và Nam Hải Đình Vũ. Chiếm tỷ trọng lớn nhất trong việc đóng góp công suất khai thác của cụm cảng phía Bắc là khu vực Hải Phòng với hơn 35% đến từ các nhà cảng ở đây.
- **Sản lượng 2 năm liên tăng trưởng nhanh:** sản lượng hàng hóa năm 2019 và 2020 qua khu vực cảng biển phía Bắc đã ghi nhận mức tăng ấn tượng, trung bình đạt khoảng 20%. Agriseco Research dự báo tốc độ tăng trưởng tổng sản lượng cụm cảng này có thể tiếp tục duy trì ở mức cao trong các năm tới dựa vào những kỳ vọng từ: (1) Hiệp định EVFTA và (2) Xu hướng chuyển dịch dây chuyền sản xuất sang Việt Nam. Dự báo, tổng sản lượng container qua khu vực này vào năm 2021 và 2022 lần lượt đạt gần 5,2 triệu TEUs và 6 triệu TEUs, tương đương mức tăng trưởng trung bình là 20%.
- **Nhu cầu với cảng nước sâu gia tăng:** Do ảnh hưởng của dịch Covid-19, các hãng tàu có xu hướng hợp tác với nhau để cắt giảm chi phí, đi kèm với đó là việc tăng kích thước tàu vận chuyển. Điều này sẽ đẩy mạnh nhu cầu cho các cảng nước sâu, tuy nhiên, nguồn cung cho hình thức cảng này còn hạn chế do chỉ có một số ít cảng hạ nguồn như HICT và Nam Đình Vũ có thể đáp ứng được.

Một số cảng mới hoạt động

Cảng	Năm	Công suất (TEUs/năm)
Nam Đình Vũ	2018	500.000
HICT	2018	1.100.000
Vinalines Đình Vũ	2019	520.000
Mipec	2019	600.000

Thị phần cụm cảng phía Bắc 2020





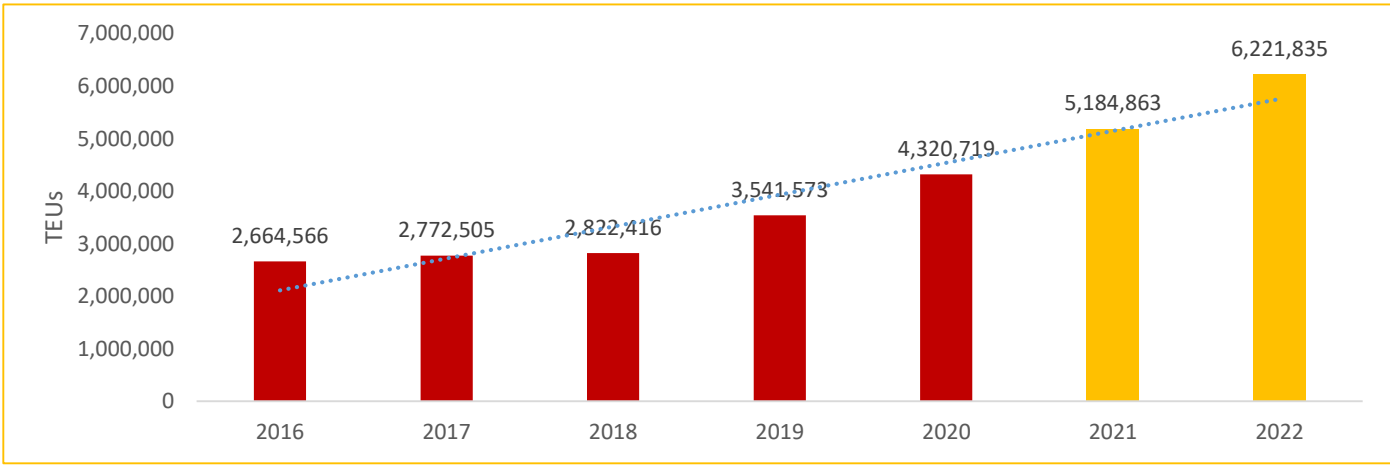


## Tình trạng cạnh tranh phía Bắc tiếp diễn

**Agriseco Research dự báo tình trạng cạnh tranh của các nhà cảng hoạt động tại khu vực Hải Phòng có thể sẽ tiếp diễn và gay gắt hơn trong tương lai:**

- Xu thế hợp tác của các hãng tàu sẽ đẩy mạnh nhu cầu đối với các cảng nước sâu có thể đón nhận những tàu mẹ có trọng tải lớn. Hiện nguồn cung của dịch vụ này chỉ có thể đáp ứng được bởi một số cảng nhất định, do vậy sự cạnh tranh của các nhà cảng ở vị trí thượng nguồn còn lại có thể sẽ khá gay gắt trong giai đoạn tới.
- Quy định về việc nâng mức giá sàn dịch vụ bốc dỡ hàng hóa: theo quy định, từ năm 2021, giá sàn dịch vụ bốc xếp dỡ hàng hóa tại khu vực sông Cấm sẽ tăng 10%/năm tới năm 2023, trong khi đó, cước dịch vụ này tại khu vực sông Lạch Huyện sẽ giữ nguyên cho tới hết 2022. Quy định này dự kiến sẽ thu hẹp khoảng cách về giá cước giữa các nhà cảng tại các khu vực nói trên, có thể sẽ khiến một số doanh nghiệp phải giảm giá những dịch vụ khác để giữ khách. Chi tiết về việc thay đổi giá sàn dịch vụ này theo dự thảo sửa đổi bổ sung thông tư 54/2018/TT-BGTVT như sau:

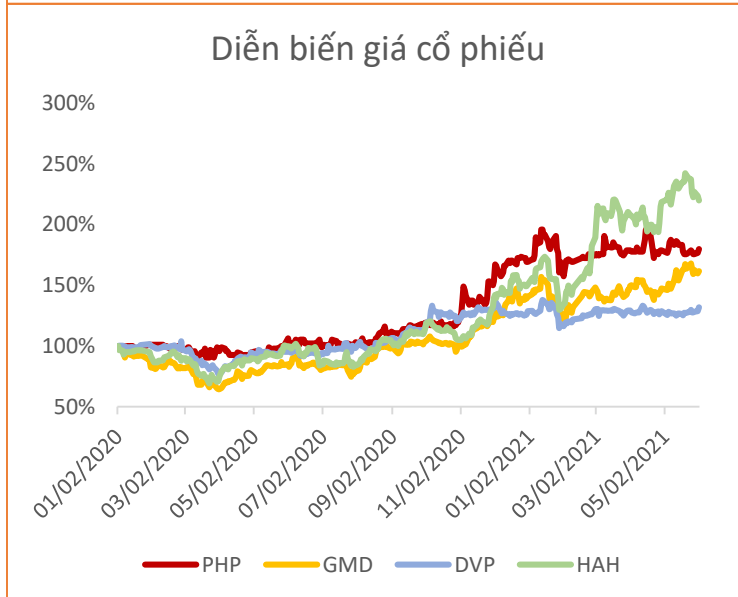
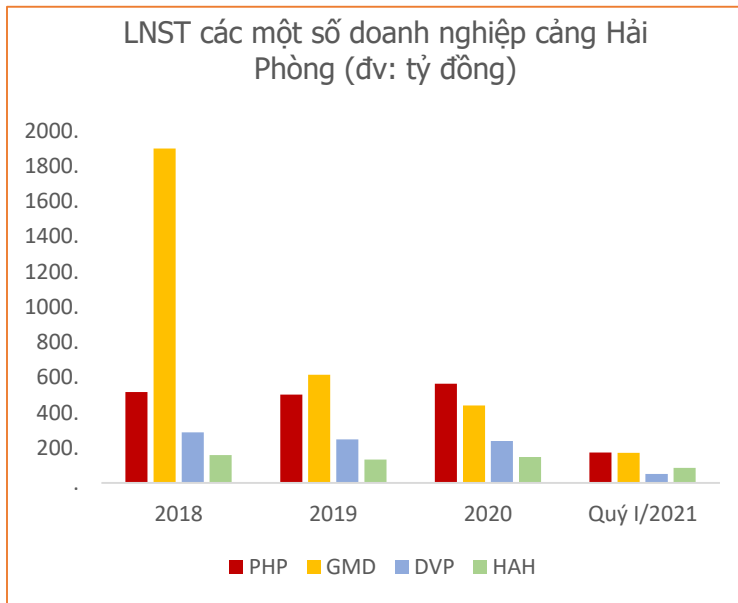
Đơn vị: USD/Container	2021	2022	2023
<b>Container 20 ft</b>			
Sông Cấm	36	40	44
Lạch Huyện	57	57	63
<i>Chênh lệch</i>	<i>21</i>	<i>17</i>	<i>19</i>
<b>Container 40 ft</b>			
Sông Cấm	55	61	67
Lạch Huyện	85	85	94
<i>Chênh lệch</i>	<i>30</i>	<i>24</i>	<i>27</i>
<b>Container trên 40 ft</b>			
Sông Cấm	63	69	76
Lạch Huyện	94	94	103
<i>Chênh lệch</i>	<i>31</i>	<i>25</i>	<i>27</i>



Dự phóng sản lượng cụm cảng phía Bắc  
Nguồn: Agriseco tổng hợp

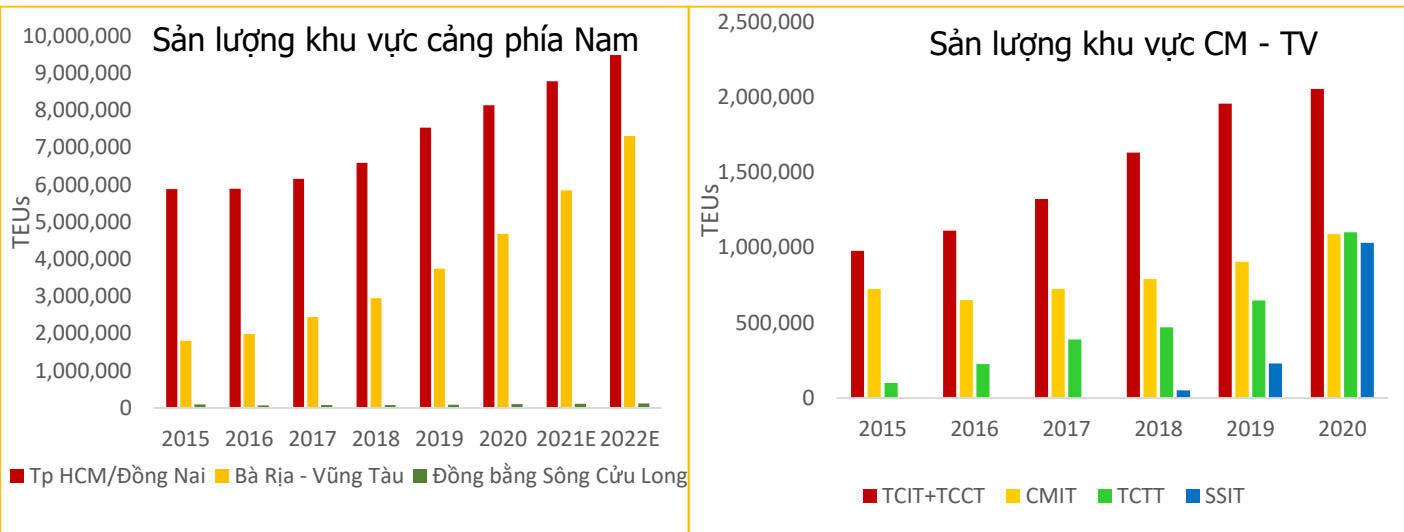
## Triển vọng khu vực cảng phía Bắc

- **Khó khăn với cảng thượng nguồn:** Xu hướng dịch chuyển nguồn hàng từ khu vực thượng nguồn sang các khu vực nước sâu, gần cửa biển cộng thêm áp lực từ quy định nâng giá sàn khai thác khiến nhiều doanh nghiệp có vị trí xấu phải loay hoay để lấp đầy công suất thiết kế. Trước tình hình này, một số nhà cảng đã có động thái đón đầu xu hướng, điển hình như PHP sẽ chuyển đổi mục đích đất khu vực cảng Hoàng Diệu sang thương mại và thay vào đó là triển khai đầu tư cảng nước sâu HIPG từ quý III/2021. Trường hợp của GMD cũng công bố sẽ mở rộng và tập trung nguồn lực vào giai đoạn 2 của cảng Nam Đình Vũ, dự kiến nâng công suất thiết kế toàn dự án lên hơn 1,5 triệu TEUs/năm sau khi hoàn thành.
- **Tốc độ tăng trưởng toàn khu vực được duy trì:** Chúng tôi dự báo sản lượng container cập cảng khu vực này sẽ duy trì được đà tăng nhanh 2 năm vừa qua do (1) kỳ vọng từ việc các nhà cảng có vị trí đẹp đang có xu hướng mở rộng dần để nâng công suất khai thác và (2) Xu hướng chuyển dịch dây chuyền sản xuất sang Việt Nam do dịch Covid-19.



## Khu vực phía Nam

**Khu vực phía Nam là nơi có hoạt động khai thác cảng diễn ra sôi động nhất cả nước, với lợi thế nhiều cảng nước sâu, phù hợp với xu hướng ngành.** Tính đến hết năm 2020, khu vực này chiếm tới hơn 72% tổng sản lượng khai thác của toàn nước, lớn gần gấp 3 lần khu vực phía Bắc.



Nguồn: Agriseco tổng hợp

## Triển vọng từ cụm cảng Cái Mép – Thị Vải.

**Cụm cảng này đã cho thấy tốc độ tăng trưởng ấn tượng trong các năm vừa qua, trung bình đạt trên 23% trong 3 năm gần nhất từ 2017 tới 2020.** Chúng tôi kỳ vọng các nhà cảng tại khu vực này tiếp tục duy trì được tốc độ tăng trưởng sản lượng cao trong 2 năm tới dựa trên những luận điểm từ việc:

- Lợi thế về cảng nước sâu, nhận được sự ưu tiên của các hãng tàu.
- Đóng góp nguồn cung từ cảng Gemalink: hiện cảng này đã đi vào hoạt động từ đầu năm 2021, có công suất thiết kế giai đoạn 1 đạt 1,5 triệu TEUs/năm. Theo ý kiến từ Ban Lãnh đạo Gemadept, cảng Gemalink trong năm đầu tiên hoạt động có thể đạt sản lượng hơn 1,2 triệu TEUs tương đương 80% công suất thiết kế. Giai đoạn 2 của cảng này sẽ bắt đầu khởi công năm 2022 và nâng tổng công suất đóng góp cho toàn khu vực Cái Mép – Thị Vải lên 2,4 triệu TEUs/năm.
- Một số hiệp định thương mại tự do sẽ có hiệu lực trong thời gian tới, cùng với đó là xu hướng dịch chuyển chuỗi sản xuất từ Trung Quốc sang Việt Nam của nhiều doanh nghiệp lớn Quốc tế sau bài học từ dịch Covid-19.

## Cạnh tranh giữa cảng SSIT và cảng Gemalink

- Cảng SSIT đã ghi nhận tốc độ tăng trưởng cao sau 3 năm khai thác container trong bối cảnh phần lớn các nhà cảng tại khu vực Cái Mép – Thị Vải đa số đã lấp đầy công suất thiết kế. Trong năm 2020, cảng này ghi nhận mức sản lượng trên 1 triệu TEUs, tương đương khoảng 70% CS.
- Tình trạng cạnh tranh giữa SSIT và GML có thể diễn ra trong bối cảnh SSIT đang đẩy mạnh khai thác hàng container thay vì hàng rời, hàng tổng hợp như trước đó.

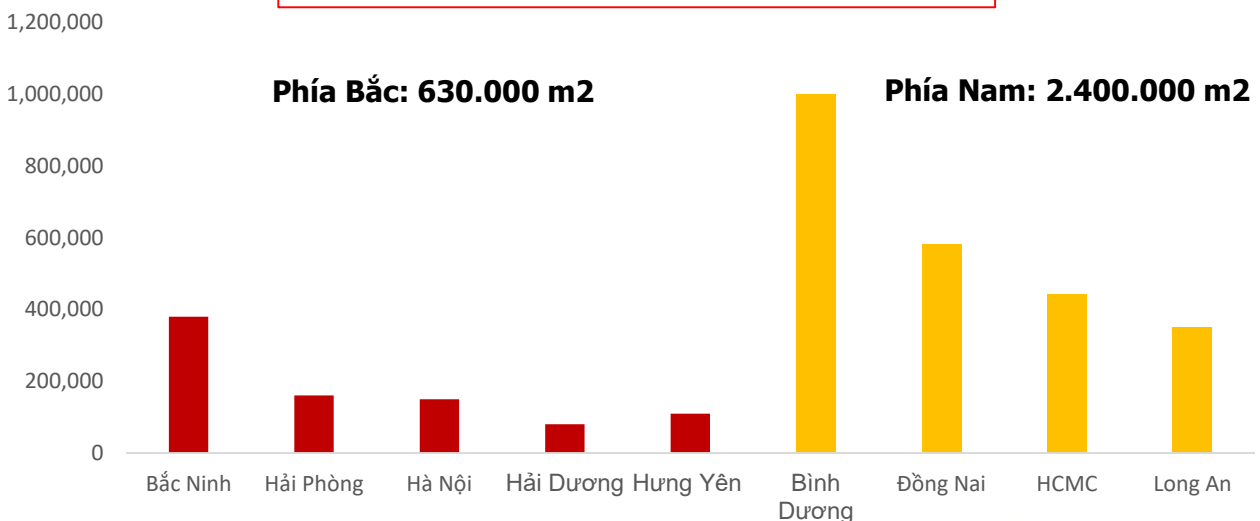
## III. TRIỂN VỌNG DÀI HẠN

### Thay đổi để tồn tại

Theo số liệu từ VLA, quy mô thị trường Logistic tại Việt Nam cuối năm 2020 vào khoảng 40 – 42 tỷ USD với hơn 4.000 doanh nghiệp trong nước và 25 doanh nghiệp nước ngoài, tốc độ tăng trưởng hàng năm đạt từ 14% - 16%. Con số này cho thấy thị trường vận tải và kho bãi ở Việt Nam còn nhiều dư địa để tăng trưởng, và bài học từ hệ quả của dịch Covid-19 sẽ thúc đẩy các doanh nghiệp phải thay đổi để có thể tồn tại trong thị trường này.

- **Đẩy mạnh việc áp dụng công nghệ:** Sự cạnh tranh cao đặt ra nhu cầu cần đẩy nhanh quá trình chuyển đổi số để giảm thiểu chi phí và nâng cao hiệu quả hoạt động. Quan sát thấy, để gia tăng tốc độ tiếp đón và luân chuyển hàng hóa, một số loại hình công nghệ đã được các doanh nghiệp triển khai như cảng điện tử (Eport – phần mềm của Tân Cảng Sài Gòn) hiện đang được một số nhà cảng như HICT áp dụng; lệnh giao hàng điện tử (eDO).
- **Nâng cao khả năng tiếp ứng:** Xu hướng gia tăng trọng tải tàu hàng để tiết kiệm chi phí cũng đòi hỏi khả năng tiếp ứng từ các nhà cảng nước sâu. Theo xu thế này, một số doanh nghiệp đã có động thái gia tăng nguồn cung như Gemadept sẽ khởi công giai đoạn 2 dự án Gemlink vào cuối năm 2021 còn PHP thì đang xin chủ trương di dời cảng Chùa Vẽ ở Sông Cấm sang khu vực Lạch Huyện.
- **Xu hướng đầu tư năm 2021:** Làn sóng đầu tư vào các doanh nghiệp Logistic cũng đang diễn ra sôi động tại thị trường Đông Nam Á. Theo tìm hiểu, tính từ đầu năm 2020 đến nay đã có 43 thương vụ rót vốn vào các start-up Logistic với tổng quy mô khoảng 3,2 tỷ USD. Còn với thị trường Việt Nam, trong 24 tháng qua đã có hơn 3 tỷ USD được rót vào các hệ thống kho vận và trung tâm phân phối Logistic hiện đại. Dịch bệnh Covid-19 đã phần nào làm thay đổi thói quen tiêu dùng của người Việt Nam, trong đó việc các sàn thương mại điện tử phát triển quá nóng đã kéo theo nhu cầu với các dịch vụ hậu cần kho bãi. Chúng tôi cho rằng loại hình kho lạnh sẽ tiếp tục là mối quan tâm chính của các thương vụ đầu tư trong tương lai do nhu cầu giao nhận các mặt hàng thực phẩm cao đòi hỏi các kho lạnh có vị trí gần.

### Tổng diện tích nhà kho theo khu vực



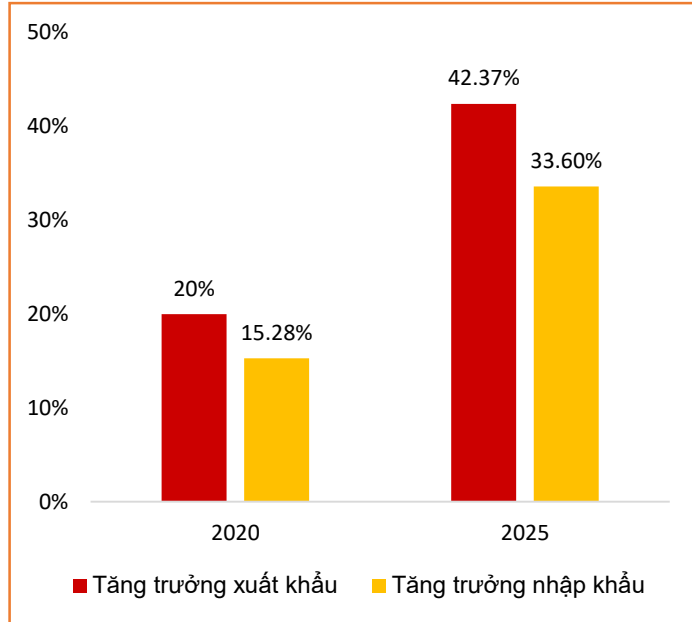


## TRIỂN VỌNG TỪ CÁC HIỆP ĐỊNH FTA

### Hiệp định EVFTA

- Châu Âu là đối tác thương mại lớn thứ 4 của Việt Nam, tính riêng trong 3 tháng đầu năm 2021, tình hình xuất khẩu và nhập khẩu của Việt Nam qua Châu Âu đã tăng trung bình lần lượt là 18% và 12%.
- Hiệp định có hiệu lực từ 01/08/2020: trong đó thống nhất EU sẽ xóa bỏ thuế nhập khẩu đối với hơn 99% số dòng thuế của hàng hóa từ Việt Nam trong lộ trình 7 năm. Ngược lại, Việt Nam sẽ xóa bỏ hơn 98% số dòng thuế với hàng xuất khẩu từ EU trong lộ trình 10 năm.
- Hiệp định EVFTA được kỳ vọng sẽ giúp kim ngạch xuất khẩu từ Việt Nam sang EU tăng 43% 2025 và 45% vào 2030 so với khi không có hiệp định.

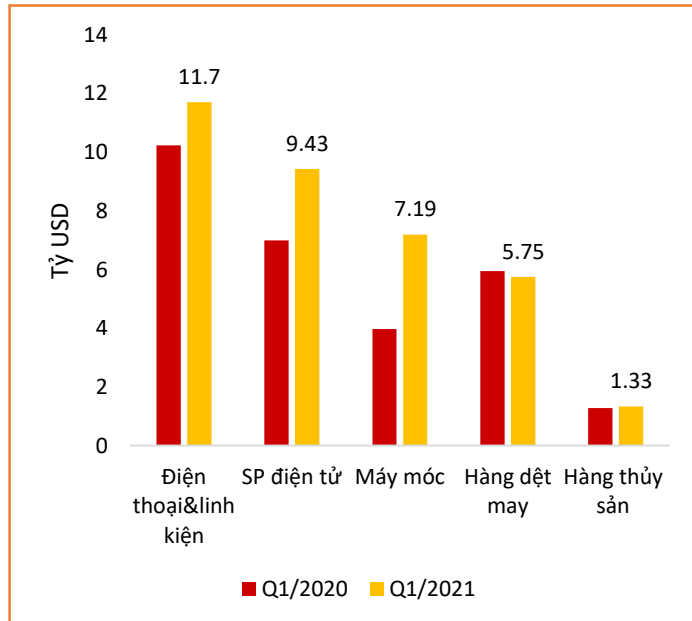
Dự báo tác động của FTAs lên XNK Việt Nam



### Hiệp định CPTPP

- Hiệp định này được kỳ vọng sẽ thúc đẩy tăng trưởng trong việc xuất khẩu một số mặt hàng nước ta có lợi thế như nông thủy sản, điện, điện tử sang các thị trường lớn như Nhật Bản, Canada sau khi thuế suất được giảm về xấp xỉ 0%.
- Ngoài ra, việc có quan hệ FTA với các nước thành viên CPTPP sẽ giúp Việt Nam cơ cấu lại thị trường xuất khẩu. Dự báo đến 2030, xuất khẩu sang các nước thành viên có thể tăng lên 80 tỷ đô-la Mỹ, chiếm 25% tổng lượng xuất khẩu.

Tăng trưởng các mặt hàng xuất khẩu Q1/2021





## IV. QUAN ĐIỂM ĐẦU TƯ

Agriseco Research đánh giá **KHẢ QUAN** đối với ngành Logistics và cảng biển trong năm 2021 dựa trên những luận điểm sau:

- Giá cước vận tải quốc tế duy trì ở mức cao kỷ lục trong 2 năm gần đây.
- Bài học từ việc gián đoạn chuỗi cung ứng do dịch Covid-19 thúc đẩy nhanh quá trình tái cơ cấu, nâng cao hiệu quả hoạt động.
- Hoạt động xuất nhập khẩu được thúc đẩy bởi các Hiệp định thương mại tự do.

Dựa trên quan điểm này, chúng tôi cho rằng:

- ✓ Nhóm doanh nghiệp cảng biển khu vực Hải Phòng (GMD, PHP, DXP, DVP, HAH): Tình trạng cạnh tranh sẽ tiếp tục duy trì, đặc biệt trong bối cảnh giá sàn dịch vụ xếp dỡ tăng 10% theo lộ trình đến hết năm 2023. Do vậy, nhiều nhà cảng ở khu vực sông Cấm như cảng Hải An, Đình Vũ có thể sẽ phải giảm giá một số dịch vụ khác để giữ khách.
- ✓ Nhóm doanh nghiệp cảng biển tại khu vực phía Nam (GMD, SSIT, TCL): được kỳ vọng sẽ tiếp tục duy trì được sản lượng cao và ổn định trong các năm tới dựa trên lợi thế về cảng nước sâu.
- ✓ Nhóm doanh nghiệp vận tải biển và hậu cần, kho bãi (HAH, TMS, VSC): Các doanh nghiệp vận tải biển như HAH được kỳ vọng sẽ tiếp tục duy trì được QKĐ tăng trưởng tích cực do giá cước thuê và vận chuyển container vẫn đang được duy trì ở mức cao.

### Cổ phiếu ưa thích

Mã	% Tăng LNTT Q1/2021	% Tăng EPS Q1/2021	Nhận xét
<b>GMD</b>	36,31%	27,5%	GMD là doanh nghiệp đầu ngành trong lĩnh vực khai thác cảng biển. Trong năm 2021, doanh nghiệp đặt mục tiêu doanh thu 2.800 tỷ đồng và LNTT 513 tỷ đồng, Agriseco Research đánh giá đây là kế hoạch hoàn toàn khả thi và đã hàm ý việc cảng nước sâu Gemalink báo lãi ngay trong năm đầu hoạt động. Trong ngắn hạn, giá cổ phiếu có thể hưởng lợi do hiệu ứng từ việc đề xuất nâng mức giá khai thác mục tiêu tại khu vực cảng Cái Mép – Thị Vải lên 20% đi vào hiện thực. <b>Giá mục tiêu: 50.000 đ/cp</b>
<b>PHP</b>	40,03%	47,7%	Là doanh nghiệp có thị phần lớn nhất tại cụm cảng Hải Phòng, sở hữu nhiều nhà cảng có vị trí đẹp, thuận tiện trong việc đón tiếp các tàu chở hàng như cảng Chùa Vẽ, Tân Vũ, Đình Vũ, Hoàng Diệu. Tổng công suất thiết kế của các nhà cảng hiện tại của PHP là hơn 2,1 triệu TEUs/năm. Theo đề án di dời trình Thủ Tướng phê duyệt, khu vực cảng Hoàng Diệu sẽ được chuyển đổi thành khu dân cư thương mại, do vậy nếu thành hiện thực thì trong tương lai PHP sẽ ghi nhận một khoản lợi nhuận bất thường do giá trị khu đất này lớn hơn khá nhiều giá trị sổ sách. <b>Giá mục tiêu: 30.000 đ/cp</b>
<b>HAH</b>	182,45%	128%	Hải An là một trong số ít các doanh nghiệp vận tải biển có chuỗi cung ứng hoàn thiện từ cảng biển - vận tải biển - dịch vụ kho bãi. Trong giai đoạn giá cước vận tải thế giới tăng mạnh, HAH đã trẻ hóa đội tàu bằng cách đầu tư 3 con tàu mới là HAIAN View, HAIAN EAST và HAIAN West, cùng với đó là thanh lý những con tàu có tuổi đời lớn như HAIAN SONG. Trong đầu năm 2021, cước vận chuyển một số tuyến nội địa của công ty đã tăng đáng kể, đáng chú ý là lộ trình từ khu vực Hải Phòng tới Cái Mép - Thị Vải đã tăng hơn 15% so với cùng kỳ. <b>Giá mục tiêu: 35.000 đ/cp</b>



## 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.