

THEO DÕI

Giá mục tiêu 2026: **48.100 VND**
% tăng giá: **7,0%**
Cập nhật: 20/03/2026

ACV

Tổng Công ty Cảng Hàng không Việt Nam - CTCP

DSC

TRIỂN VỌNG 2026

Tích cực: Tăng trưởng khách du lịch quốc tế tích cực.

Tiêu cực: (1) Cuộc chiến tại Iran khiến giá dầu tăng cao gây ảnh hưởng tới giá dầu (2) Chi phí tăng cao ăn mòn lợi nhuận.

Rủi ro: (1) Giá dầu tiếp tục neo cao khiến ngành hàng không gặp khó (2) Tăng trưởng hành khách thấp hơn dự phóng.

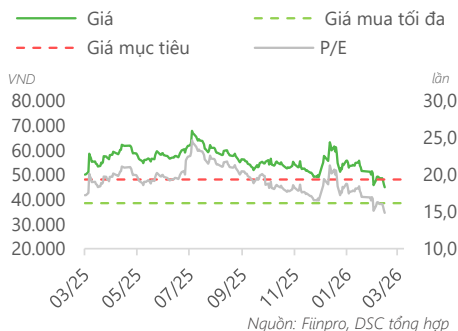
Đơn vị : tỷ VND	Q3/24	Q4/25	2026F
DTT	5.655	6.793	23.780
% YoY	6%	18%	-8%
LNTT	2.878	3.861	8.273
% YoY	-16%	-2%	-31%

Tổng quan doanh nghiệp

Tổng Công ty Cảng hàng không Việt Nam (ACV) được thành lập năm 2012 với 95,4% vốn điều lệ thuộc sở hữu nhà nước. Công ty hoạt động trong lĩnh vực dịch vụ cất hạ cánh, dịch vụ mặt đất và hỗ trợ vận tải hàng không. Hiện tại, ACV quản lý và vận hành 22 cảng hàng không tại Việt Nam với 11 cảng Quốc tế và 11 cảng Quốc nội.

Dữ liệu thị trường

Ngành nghề:	Kho bãi, hậu cần và bảo dưỡng
Giá hiện tại:	44.948 VND
Vốn hóa:	161.018 tỷ VND
Số lượng CPLH:	3.582 triệu CP
EPS 4 quý gần nhất:	3.026 VND
P/E:	14,9 lần
Cổ tức tiền mặt 2026:	0,0%
Cổ tức cổ phiếu 2026:	0,0%



Nguồn: Finpro, DSC tổng hợp

KHUYẾN NGHỊ

Trong kịch bản cơ sở, khi giá dầu dự kiến duy trì ở mức cao trong Q2 trước khi hạ nhiệt đáng kể vào các quý cuối năm, DSC ước tính doanh thu và LNTT năm 2026 của ACV lần lượt đạt 23.780 tỷ đồng (-8% YoY) và 8.273 tỷ đồng (-31% YoY).

Kết quả kinh doanh dự báo chịu áp lực lớn không chỉ từ bối cảnh ngành kém thuận lợi do giá nhiên liệu tăng, mà còn từ chi phí khấu hao và chi phí lãi vay gia tăng mạnh khi giai đoạn 1 của sân bay Long Thành đi vào khai thác.

Trên cơ sở thận trọng, DSC đưa ra mức giá mục tiêu năm 2026 đối với cổ phiếu ACV là 48.100 VND/cổ phiếu

LUẬN ĐIỂM ĐẦU TƯ

Tăng trưởng khách hàng củng cố triển vọng dài hạn

Lượng khách quốc tế phục hồi mạnh mẽ sau đại dịch tiếp tục là động lực cốt lõi củng cố triển vọng dài hạn của ngành hàng không, khi hơn 80% khách quốc tế đến Việt Nam bằng đường hàng không. Sau khi trở lại mức đỉnh trước dịch trong năm 2024, lượng khách tiếp tục bứt phá lên kỷ lục mới năm 2025, cho thấy sức hấp dẫn của du lịch Việt Nam và dư địa tăng trưởng vẫn còn rộng mở. Sự trở lại của thị trường Trung Quốc, cùng với đà tăng trưởng từ các thị trường truyền thống và các thị trường mới, góp phần đa dạng hóa nguồn khách. Trong trung và dài hạn, triển vọng ngành được nâng đỡ bởi nền tảng du lịch cạnh tranh, chính sách thị thực thuận lợi và hạ tầng ngày càng hoàn thiện.

Hoàn thiện hạ tầng củng cố tăng trưởng

Áp lực quá tải kéo dài tại các sân bay trọng điểm như Tân Sơn Nhất và Nội Bài đang trở thành nút thắt lớn đối với tăng trưởng của ngành hàng không, qua đó cho thấy tính cấp thiết của việc nâng cấp và mở rộng hạ tầng. Trong bối cảnh đó, việc triển khai dự án quy mô lớn như sân bay Long Thành không chỉ giúp giải tỏa công suất mà còn tạo bước chuyển về chất cho toàn ngành. Song song, hệ thống hạ tầng kết nối và logistics ngày càng được hoàn thiện, hình thành một hệ sinh thái đồng bộ. Nhờ đó, năng lực khai thác được nâng cao, đóng vai trò bệ đỡ vững chắc cho tăng trưởng dài hạn của ngành hàng không.

LUẬN ĐIỂM:

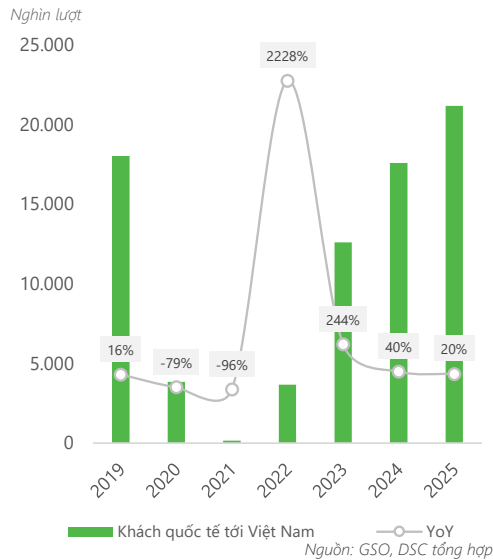
**Tăng trưởng khách hàng cùng
cổ triển vọng dài hạn**

ACV

**Tổng Công ty Cảng Hàng không Việt
Nam - CTCP**

DSC

KHÁCH QUỐC TẾ TỚI VIỆT NAM



Lượng khách quốc tế hồi phục mạnh mẽ sau đại dịch với nhiều dư địa

Lượng khách quốc tế tăng trưởng là động lực mạnh mẽ thúc đẩy kết quả kinh doanh ngành hàng không khi trên 80% khách quốc tế tới Việt Nam qua đường hàng không.

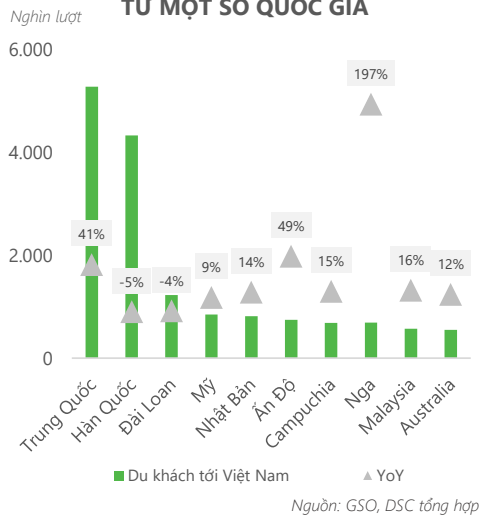
Trước đại dịch Covid-19, Việt Nam đã khẳng định sức hút du lịch khi nhiều năm liền nằm trong top 10 quốc gia có tốc độ tăng trưởng khách quốc tế nhanh nhất thế giới (UNWTO). Giai đoạn 2015–2019, lượng khách quốc tế đến Việt Nam tăng trưởng kép 23%/năm, đạt kỷ lục 18 triệu lượt vào năm 2019.

Sau đại dịch, du lịch quốc tế vào Việt Nam phục hồi mạnh mẽ, đạt 17,6 triệu lượt trong năm 2024 – tương đương mức đỉnh trước dịch, và tiếp tục bứt phá lên kỷ lục mới 21,2 triệu lượt trong năm 2025 (+20% YoY).

Đáng chú ý, trong giai đoạn hậu đại dịch đến trước năm 2025, Trung Quốc không còn là thị trường khách quốc tế lớn nhất do chịu tác động từ suy yếu kinh tế và chính sách ưu tiên kích cầu nội địa. Tuy nhiên, lượng khách Trung Quốc đã phục hồi nhanh chóng, đạt 5,28 triệu lượt trong năm 2025 (+41% YoY), qua đó lấy lại vị trí dẫn đầu và tương đương khoảng 91% mức đỉnh trước dịch.

Bên cạnh sự trở lại của thị trường chủ lực, Việt Nam cũng ghi nhận đà tăng trưởng tích cực từ các thị trường truyền thống như Hàn Quốc, Đài Loan, đồng thời chứng kiến sự bứt phá từ các thị trường mới như Ấn Độ và châu Âu. Diễn biến này cho thấy dư địa mở rộng thị trường quốc tế ngày càng lớn, giúp ngành du lịch giảm dần sự phụ thuộc vào một số nguồn khách trọng điểm.

KHÁCH QUỐC TẾ TỚI VIỆT NAM TỪ MỘT SỐ QUỐC GIA



Trong trung và dài hạn, DSC dự báo tăng trưởng du khách quốc tế tới Việt Nam sẽ tiếp tục tích cực nhờ (1) sản phẩm du lịch đa dạng: văn hóa, thiên nhiên, biển đảo,... (2) chính sách thị thực thuận lợi (3) các chương trình quảng bá, xúc tiến du lịch được đẩy mạnh (4) chi phí phải chăng (5) hạ tầng ngày một hoàn thiện.

Tuy nhiên, trong ngắn hạn, chúng tôi cho rằng đà tăng trưởng khách quốc tế đến Việt Nam có thể chững lại trước những yếu tố bất lợi từ bên ngoài. Cụ thể, căng thẳng địa chính trị tại Iran và khu vực eo biển Hormuz đang đẩy giá dầu tăng cao – yếu tố chiếm tới khoảng 1/3 chi phí vận hành của các hãng hàng không – qua đó gây áp lực lên giá vé và làm suy yếu nhu cầu vận tải hàng không.

LUẬN ĐIỂM:

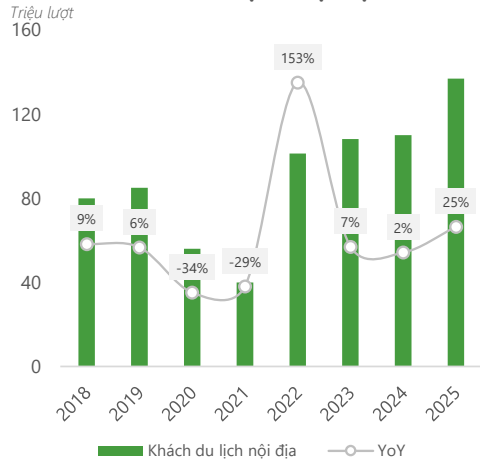
Tăng trưởng khách hàng cùng cổ triển vọng dài hạn

ACV

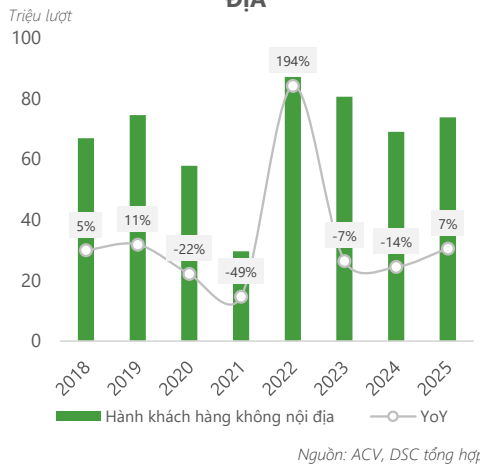
Tổng Công ty Cảng Hàng không Việt
Nam - CTCP

DSC

KHÁCH DU LỊCH NỘI ĐỊA



HÀNH KHÁCH HÀNG KHÔNG NỘI ĐỊA



Hành khách nội địa hồi phục

Sau giai đoạn đại dịch Covid-19 với các biện pháp cách ly nghiêm ngặt, năm 2022, khi mọi hạn chế đi lại được gỡ bỏ, du lịch nội địa đã bùng nổ, ghi nhận kỷ lục 101,3 triệu lượt khách, tăng 153% YoY và vượt xa mức trước dịch. Đây cũng là động lực chủ chốt giúp ngành hàng không phục hồi, với lượng khách nội địa tăng vọt 194% YoY.

Mặc dù vậy, ở giai đoạn tiếp theo, trong khi du lịch nội địa vẫn duy trì đà tăng trưởng thì hàng không nội địa lại liên tiếp sụt giảm hai năm liền. Nguyên nhân chính đến từ giá vé máy bay neo cao do (1) tình trạng thiếu hụt máy bay, (2) chi phí nhiên liệu tăng, (3) áp lực tỷ giá ngoại tệ. Trong đó, sự thiếu hụt tàu bay là yếu tố then chốt, bắt nguồn từ đợt triệu hồi động cơ quy mô lớn của Pratt & Whitney cùng với quá trình tái cơ cấu của các hãng hàng không sau đại dịch.

Năm 2025, thị trường hàng không nội địa ghi nhận sự phục hồi tích cực với 73,3 triệu lượt hành khách (+6,9% YoY), chấm dứt chuỗi 2 năm tăng trưởng âm, nhờ mặt bằng giá vé hạ nhiệt khi giá dầu giảm so với năm 2024.

Tuy nhiên, bước sang năm 2026, căng thẳng leo thang tại khu vực Trung Đông đã đẩy giá dầu tăng hơn 60% so với cuối năm 2025. Chúng tôi cho rằng diễn biến này sẽ tạo áp lực đáng kể lên chi phí vận hành của các hãng hàng không, khiến giá vé duy trì ở mức cao và qua đó kìm hãm nhu cầu vận tải hàng không trong ngắn hạn.

Dù vậy, trong trung và dài hạn, nhu cầu vận tải hàng không nội địa vẫn được kỳ vọng duy trì đà tăng trưởng ổn định, nhờ (1) thu nhập bình quân đầu người tiếp tục cải thiện, (2) hạ tầng hàng không được đầu tư và mở rộng mạnh mẽ, và (3) các hãng hàng không tích cực gia tăng quy mô đội bay.

LUẬN ĐIỂM:

Hoàn thiện hạ tầng củng cố tăng trưởng

ACV

Tổng Công ty Cảng Hàng không Việt Nam - CTCP

DSC

Bảng: Các dự án tiêu biểu ACV

Các dự án tiêu biểu	Tổng mức đầu tư (tỷ đồng)	Thời gian
GĐ 1 cảng HKQT Long Thành	110.000	2021-2026
Mở rộng nhà ga T2 cảng HKQT Nội Bài	4.997	2024-2026
Nhà ga T3 cảng HKQT Tân Sơn Nhất	11.000	2022-2025
Nhà ga T2 cảng HKQT Cát Bi	2.689	2025-2027
Nhà ga T2 và mở rộng sân đỗ máy bay cảng HK Đồng Hới	1.844	2025-2027
Mở rộng, nâng cấp cảng HK Cà Mau	2.400	2025-2026

Nguồn: ACV, DSC tổng hợp

Nhanh chóng hoàn thiện hạ tầng tạo động lực tăng trưởng dài hạn

Sự tăng trưởng mạnh mẽ của lượng hành khách trong những năm gần đây đã tạo ra động lực phát triển cho ngành hàng không Việt Nam, nhưng đồng thời cũng tạo ra nhiều thách thức lớn.

Điển hình là cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất (TIA), vốn được thiết kế với công suất 30 triệu lượt khách/năm, nhưng trong suốt nhiều năm liền đã phải đón trên 40 triệu lượt, vượt xa khả năng đáp ứng ban đầu. Tình trạng quá tải này cũng diễn ra tại cảng hàng không quốc tế Nội Bài, nơi công suất thiết kế liên tục bị vượt trước cả giai đoạn đại dịch.

Bên cạnh áp lực từ nhu cầu tăng cao, hệ thống hạ tầng hàng không Việt Nam còn đối diện với vấn đề xuống cấp, nhiều cảng đã khai thác lâu năm, cần được cải tạo, nâng cấp hoặc thay thế.

Trong bối cảnh đó, việc mở rộng, hiện đại hóa và xây dựng thêm các cảng hàng không mới trở thành nhiệm vụ cấp thiết, không chỉ để giải tỏa áp lực hiện tại mà còn để bảo đảm sự phát triển bền vững của ngành hàng không trong tương lai.

Hơn cả một cảng hàng không...

Siêu dự án Cảng hàng không quốc tế Long Thành (LTIA) được xem là công trình hạ tầng trọng điểm quốc gia, với tổng vốn đầu tư lên tới 16 tỷ USD. Dự án được triển khai theo ba giai đoạn, hướng tới công suất thiết kế tối đa 100 triệu hành khách và 5 triệu tấn hàng hóa mỗi năm.

Về quy mô, LTIA đạt tiêu chuẩn 4F – cấp cao nhất theo phân loại của ICAO, vượt trội so với nhiều sân bay lớn trong khu vực như Singapore Changi hay Suvarnabhumi (Thái Lan). Khi chính thức đi vào vận hành, LTIA không chỉ góp phần giải tỏa áp lực quá tải cho Tân Sơn Nhất, mà còn định vị Việt Nam trên bản đồ hàng không thế giới với vai trò trung tâm trung chuyển quan trọng của khu vực và quốc tế.

Đồng thời, hệ thống hạ tầng kết nối của LTIA đang ngày càng được hoàn thiện, từ đường bộ, đường sắt đến mạng lưới logistics và kho bãi hiện đại. Sự hội tụ của các doanh nghiệp dịch vụ phụ trợ tạo nên một hệ sinh thái đồng bộ, mở ra dư địa phát triển to lớn cho cả ngành hàng không và thương mại quốc tế.

Giả định

Trái với kỳ vọng ban đầu về một cuộc xung đột ngắn hạn tại eo biển Hormuz, các diễn biến gần đây cho thấy rủi ro kéo dài ngày càng rõ nét. Trong kịch bản cơ sở, chúng tôi giả định căng thẳng địa chính trị sẽ duy trì trong 4–6 tháng tới, qua đó giữ giá dầu Brent quanh ngưỡng 100 USD/thùng trước khi hạ nhiệt về khoảng 80 USD/thùng khi triển vọng tái mở cửa eo biển trở nên rõ ràng hơn. Điều này khiến các sản phẩm hóa dầu, đặc biệt là nhiên liệu bay Jet A1, duy trì ở mặt bằng cao.

Chi phí nhiên liệu – chiếm trên 30% tổng chi phí vận hành của các hãng hàng không – gia tăng sẽ tạo áp lực lớn lên giá vé, qua đó làm suy giảm nhu cầu, đặc biệt khi khách du lịch là nhóm có độ nhạy cao với biến động giá. Trong bối cảnh này, DSC dự báo lượng khách quốc tế năm 2026 chỉ tăng nhẹ khoảng 3% YoY, trước khi phục hồi mạnh mẽ và bước vào chu kỳ tăng trưởng tích cực trong giai đoạn 2027–2030. Ở thị trường nội địa, lưu lượng hành khách dự kiến giảm khoảng 10% trong năm 2026, trước khi dần hồi phục và quay lại quỹ đạo tăng trưởng ổn định với tốc độ CAGR khoảng 7%/năm trong giai đoạn 2027–2030.

Bên cạnh các yếu tố bất lợi chung của ngành, kết quả kinh doanh năm 2026 của ACV còn chịu áp lực từ (1) chi phí khấu hao gia tăng khi giai đoạn 1 của Sân bay Long Thành đi vào vận hành và (2) chi phí lãi vay tăng do không còn được vốn hóa.

Dù triển vọng ngắn hạn còn nhiều thách thức, ACV vẫn được hưởng lợi đáng kể trong trung và dài hạn nhờ xu hướng tăng trưởng hành khách và sự đồng bộ của hạ tầng hàng không. Tuy nhiên, chúng tôi lưu ý một số rủi ro dài hạn gồm (1) áp lực cạnh tranh từ Sân bay Gia Bình dự kiến vận hành từ năm 2031 và (2) tác động tiềm tàng từ siêu dự án đường sắt cao tốc Bắc – Nam. Ở thời điểm hiện tại, yếu tố đường sắt cao tốc chưa được chúng tôi đưa vào mô hình định giá do vẫn thiếu các tín hiệu triển khai cụ thể.

	2023	2024	2025	2026F	2027F
DTT (tỷ VND)	19.998	22.597	25.960	23.780	27.858
Lợi nhuận gộp (tỷ VND)	11.861	13.873	15.785	12.939	13.340
LNTT (tỷ VND)	10.492	14.465	14.915	10.341	9.038
LNST (tỷ VND)	8.470	11.677	12.071	8.273	7.231
LNST sau CĐTS (tỷ VND)	7.222	10.421	10.842	6.946	5.897
EPS (VND)	2.016	2.909	3.027	1.939	1.646
Biên lợi nhuận gộp	59%	61%	61%	54%	48%
Biên LNTT	52%	64%	57%	43%	32%
% DTT (YoY)	45%	13%	15%	-8%	17%
% LNTT (YoY)	17%	38%	3%	-31%	-13%
% LNST (YoY)	17%	38%	3%	-31%	-13%
% LNST sau CĐTS (YoY)	14%	44%	4%	-36%	-15%

Nguồn: DSC dự báo

P/E

P/E trung bình 3 năm	22,0
P/E dự phóng 2026	23,2
P/E mục tiêu	22,0
EPS 2026F	1.939
Giá trị cổ phiếu	42.600

Phương pháp P/E

Chúng tôi dự phóng EPS năm 2026 của ACV đạt 1.939 đồng/cổ phiếu. Với mức P/E mục tiêu đạt 22,0 lần, tương đương mức trung bình 3 năm, giá trị hợp lý năm 2026 của cổ phiếu ACV được xác định ở mức 42.606 VND.

EV/EBITDA	Tỷ đồng
EBITDA 2026F	14.114
EV/EBITDA mục tiêu	17
Giá trị doanh nghiệp (EV)	245.591
(-) Nợ vay	-60.835
(+) Tiền & tương đương tiền	-76
(-) Lợi ích cổ đông thiểu số	283
Giá trị vốn chủ sở hữu (tỷ VND)	184.963
Số lượng cổ phiếu (tỷ cổ)	3,58
Giá trị cổ phiếu (VND/cp)	51.600

Phương pháp EV/EBITDA

Chúng tôi áp dụng phương pháp định giá EV/EBITDA do kết quả kinh doanh năm 2026 của ACV dự kiến chịu ảnh hưởng đáng kể từ chi phí khấu hao và chi phí lãi vay trong giai đoạn đầu vận hành. Với mức EV/EBITDA mục tiêu 17,x lần, tương đương trung bình 3 năm, chúng tôi xác định giá trị hợp lý của cổ phiếu ACV ở mức 51.600 VND.

FCFF	Tỷ đồng
Giá trị hiện tại dòng tiền tự do	240.312
(-) Nợ vay	-60.835
(+) Tiền & tương đương tiền	-76
(-) Lợi ích cổ đông thiểu số	283
Giá trị vốn chủ sở hữu (tỷ VND)	179.685
Số lượng cổ phiếu (tỷ cổ)	3,58
Giá trị cổ phiếu (VND/cp)	50.200

Phương pháp DCF

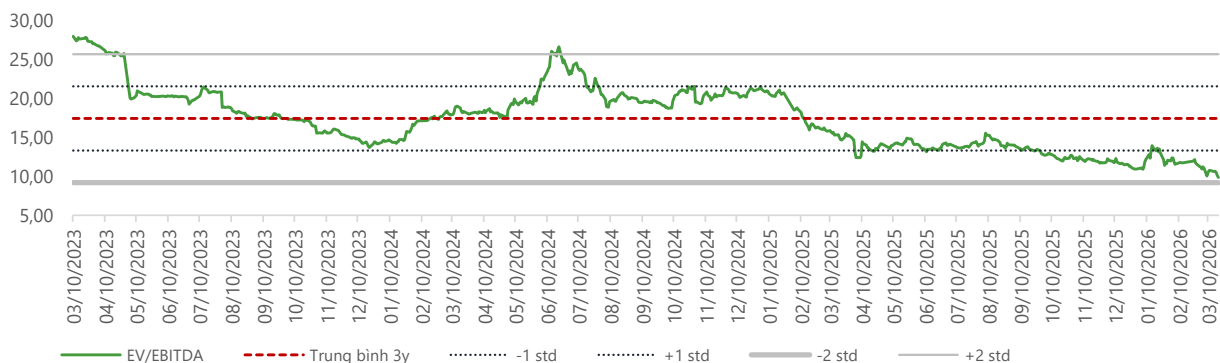
Đối với phương pháp DCF, chúng tôi sử dụng mô hình dự phóng 10 năm nhằm phản ánh triển vọng tăng trưởng tích cực từ lưu lượng hành khách, đồng thời tính đến tác động của việc Sân bay Gia Bình đi vào hoạt động đối với sản lượng hành khách qua ACV. Từ đó, mức giá hợp lý cho cổ phiếu ACV được xác định ở mức 50.200 VND.

Khuyến nghị dựa trên định giá và giá hiện tại

Dựa trên 3 phương pháp trên với tỷ trọng tương đương, DSC xác định giá trị hợp lý cổ phiếu ACV là 48.100 VND/cổ phiếu.

Cổ phiếu ACV hiện đang giao dịch tại mức EV/EBITDA khoảng 9,87 lần, tương đương mức chiết khấu ~2 độ lệch chuẩn so với trung bình 3 năm, phản ánh mức định giá tương đối hấp dẫn. Tuy nhiên, trước những thách thức dự kiến trong năm 2026, DSC duy trì quan điểm thận trọng và đưa ra khuyến nghị THEO DÕI.

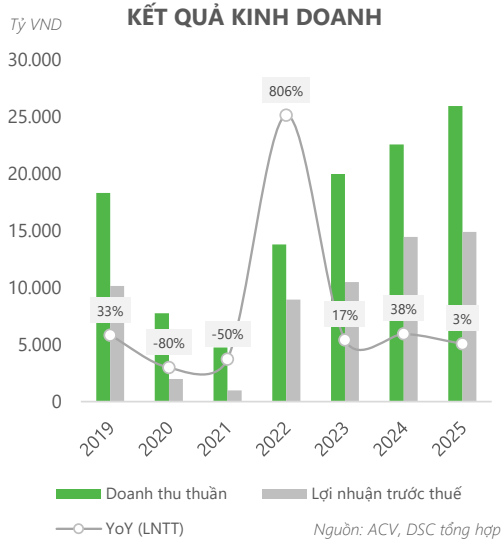
EV/EBITDA



Nguồn: Fünpro, DSC tổng hợp

PHỤ LỤC:

Cập nhật kết quả kinh doanh & Điểm nhấn tài chính

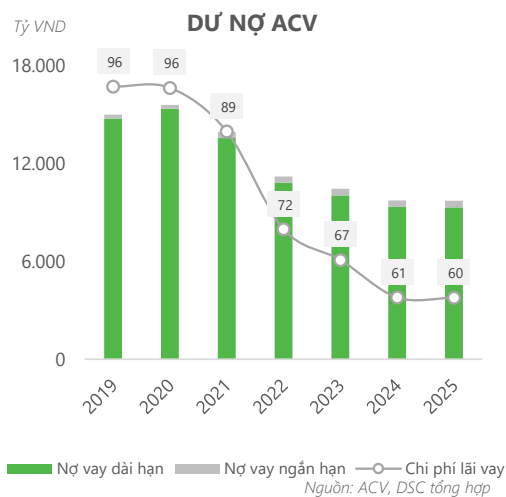
ACV**Tổng Công ty Cảng Hàng không Việt Nam - CTCP****DSC**

Phục hồi mạnh mẽ sau đại dịch

ACV, với vai trò là doanh nghiệp chủ chốt trong ngành hàng không Việt Nam, đã chịu ảnh hưởng nặng nề từ đại dịch COVID-19. Tuy nhiên, bước sang năm 2023, kết quả kinh doanh nhanh chóng phục hồi về mức trước dịch và tiếp tục lập kỷ lục mới trong 2 năm qua nhờ động lực chính đến từ thông lượng hành khách và hàng hóa phục hồi mạnh mẽ.

Cụ thể, năm 2025, doanh thu thuần và LNTT của ACV đạt 26.035 tỷ (+15% YoY) và 14.915 tỷ (+3% YoY) hoàn thành lần lượt 108% và 130% kế hoạch kinh doanh cả năm. Động lực chính thúc đẩy kết quả kinh doanh tiếp tục đến từ mảng kinh doanh cốt lõi dịch vụ hàng không với doanh thu đạt 21.693 tỷ đồng (+16% YoY), nhờ thông lượng hành khách tăng trưởng tích cực. Trong đó, khách quốc tế đạt 47,1 triệu lượt (+13,6% YoY), trong khi khách nội địa phục hồi 7% YoY lên 73,3 triệu lượt.

Mặc dù mảng kinh doanh cốt lõi tăng trưởng tích cực, lợi nhuận trước thuế chỉ nhích nhẹ 3% YoY chủ yếu do chi phí tài chính tăng mạnh so với cùng kỳ do lũy kế cả năm 2025, ACV ghi nhận lỗ chênh lệch tỉ giá 935 tỷ đồng.



Chi phí lãi vay dự báo tăng mạnh trong 2026

Hiện tại, phần lớn dư nợ vay của ACV đến từ các khoản vay ODA bằng đồng yên Nhật, với tổng dư nợ khoảng 60 tỷ yên (tương đương 9.712 tỷ đồng tại thời điểm cuối năm 2025). Các khoản vay này có mức lãi suất ưu đãi thấp, dao động trong khoảng 0,4%–1,6%, chủ yếu phục vụ đầu tư các dự án trọng điểm như nhà ga T2 Nội Bài và nhà ga hành khách tại sân bay Tân Sơn Nhất. Nhờ đó, ACV duy trì được chi phí lãi vay ở mức thấp trong nhiều năm qua.

Đối với dự án LTIA giai đoạn 1, ACV đã thu xếp khoản vay hợp vốn trị giá 1,8 tỷ USD từ ba ngân hàng Vietcombank, BIDV và VietinBank, với lãi suất khoảng 5% – cao hơn đáng kể so với mặt bằng lãi suất ưu đãi từ các khoản vay ODA trước đây.

Từ năm 2026, khi giai đoạn 1 của LTIA đi vào khai thác thương mại từ quý 3, chi phí lãi vay sẽ không còn được vốn hóa vào tài sản dở dang mà được ghi nhận trực tiếp vào chi phí tài chính. Điều này dự kiến khiến chi phí lãi vay tăng mạnh, tạo áp lực đáng kể lên lợi nhuận của doanh nghiệp.

PHỤ LỤC:

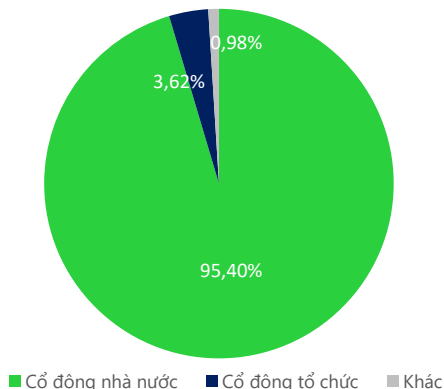
Đánh giá Cơ cấu Cổ đông & Ban lãnh đạo

ACV

Tổng Công ty Cảng Hàng không Việt Nam - CTCP

DSC

CƠ CẤU CỔ ĐÔNG



Nguồn: ACV, DSC tổng hợp

Cơ cấu cổ đông

Cơ cấu cổ đông của ACV rất cô đặc với 95,4% cổ phần thuộc sở hữu của Ủy ban Quản lý vốn Nhà nước. Nhóm cổ đông lớn thứ hai là cổ đông tổ chức với 3,62%, trong đó, cổ đông nước ngoài chiếm 3,54%.

CÔNG TY CON

Hiện tại, ACV có 2 công ty con gồm CTCP Dịch vụ Nhiên liệu Hàng không Nội Bài (NAFSC) và Công ty TNHH Dịch vụ Bảo dưỡng Máy bay Cảng hàng không Miền Nam, cùng 6 công ty liên doanh, liên kết khác. Các đơn vị này đều hoạt động trong lĩnh vực dịch vụ hàng không, tạo thành hệ sinh thái hỗ trợ chặt chẽ cho hoạt động khai thác của ACV. Đáng chú ý, ở nhiều mảng kinh doanh, số lượng đối thủ cạnh tranh gần như chỉ giới hạn trong nhóm công ty con và liên doanh, liên kết của Vietnam Airlines (HVN), qua đó giúp ACV duy trì vị thế gần như độc quyền trên thị trường.

Công ty con & liên doanh, liên kết	Tỷ lệ lợi ích	Tỷ lệ biểu quyết
CTCP Dịch vụ nhiên liệu hàng không Nội Bài (NAFSC)	60%	60%
Công ty TNHH dịch vụ bảo dưỡng máy bay Cảng hàng không Miền Nam	51%	50%
CTCP Dịch vụ Hàng không Sân bay Tân Sơn Nhất	49%	49%
CTCP Phục vụ mặt đất Sài Gòn (SAGS)	48%	48%
CTCP Vận tải Hàng không Miền Nam	30%	30%
Công ty cổ phần Dịch vụ Hàng hóa Sài Gòn	14%	14%
CTCP Dịch vụ hàng hóa hàng không (ACS)	19%	19%
CTCP Phục vụ mặt đất Hà Nội (HGS)	20%	20%

Nguồn: ACV, DSC tổng hợp

PHỤ LỤC:

Lịch sử khuyến nghị Mô hình kinh doanh

ACV**Tổng Công ty Cảng Hàng không Việt
Nam - CTCP****DSC**

LỊCH SỬ KHUYẾN NGHỊ



MÔ HÌNH HOẠT ĐỘNG NGÀNH

CHUỖI GIÁ TRỊ CUNG ỨNG

Phòng phân tích DSC

NGÀNH HÀNG KHÔNG

THƯỢNG NGUỒN



Máy bay

Airbus, Boeing



Nhiên liệu

Skepec



Cảng Hàng Không

(ACV)



Gà Hàng Không

(SGS, TCS, NCT)



Dịch vụ vận tải

(NAS, AST)



Dịch vụ mặt đất

(AST, GIA, AGS, SGN, SAS)

TRUNG NGUỒN



Vận tải hàng không

(HVN, VQC, VTR, Bamboo)



Suất ăn, dịch vụ hàng không

(NGS, MAS)

HẠ NGUỒN



Đại lý du lịch

(VTR)



Giao nhận hàng hóa

DHL, VINAIR, TCS

Nguồn: DSC tổng hợp

Xác nhận của chuyên viên phân tích

Chúng tôi xác nhận rằng những quan điểm được trình bày trong báo cáo này phản ánh đúng quan điểm cá nhân của chúng tôi. Chúng tôi cũng xác nhận rằng không có phần thù lao nào của chúng tôi đã, đang, hoặc sẽ trực tiếp hay gián tiếp có liên quan đến các khuyến nghị hay quan điểm thể hiện trong báo cáo này. Các chuyên viên phân tích nghiên cứu phụ trách các báo cáo này nhận được thù lao dựa trên nhiều yếu tố khác nhau, bao gồm chất lượng, tính chính xác của nghiên cứu, và doanh thu của công ty, trong đó bao gồm doanh thu từ các đơn vị kinh doanh khác như bộ phận Môi giới tổ chức, hoặc Tư vấn doanh nghiệp.

Báo cáo miễn trừ trách nhiệm

Báo cáo này được viết và phát hành bởi Công ty Cổ phần Chứng khoán DSC. Báo cáo này được viết dựa trên nguồn thông tin đáng tin cậy vào thời điểm công bố. Công ty Cổ phần Chứng khoán DSC không chịu trách nhiệm về độ chính xác của những thông tin này. Quan điểm, dự báo và những ước lượng trong báo cáo này chỉ thể hiện ý kiến của tác giả tại thời điểm phát hành. Những quan điểm này không thể hiện quan điểm chung của Công ty Cổ phần Chứng khoán DSC và có thể thay đổi mà không cần thông báo trước. Báo cáo này chỉ nhằm mục đích cung cấp thông tin cho các tổ chức đầu tư cũng như các nhà đầu tư cá nhân của Công ty cổ phần chứng khoán DSC và không mang tính chất mời chào mua hay bán bất kỳ chứng khoán nào được thảo luận trong báo cáo này. Quyết định của nhà đầu tư nên dựa vào những sự tư vấn độc lập và thích hợp với tình hình tài chính cũng như mục tiêu đầu tư riêng biệt. Báo cáo này không được phép sao chép, tái tạo, phát hành và phân phối với bất kỳ mục đích nào nếu không được sự chấp thuận bằng văn bản của Công ty Cổ phần Chứng khoán DSC. Xin vui lòng ghi rõ nguồn trích dẫn nếu sử dụng các thông tin trong báo cáo này.

Liên hệ - Trung tâm phân tích DSC

HỘI SỞ CHÍNH

📍 Tầng 2, Thành Công Building, 80 Dịch Vọng Hậu, Cầu Giấy, Hà Nội

☎ (024) 3880 3456

✉ info@dsc.com.vn

Đào Đức Anh

Chuyên viên Phân tích
anh.dd@dsc.com.vn