

PHỤ TÙNG VẬN TẢI

**ĐỐI MẶT VỚI KHÓ KHĂN
TRONG NGẮN HẠN**



An Nguyen – an.ntn@vdsc.com.vn



Đánh giá



Tổng quan

Chúng tôi kỳ vọng rằng doanh thu của ngành sẽ có sự tăng trưởng tích cực trong nửa cuối năm 2023 (2H2023) sau khi trải qua sự suy giảm trong nửa đầu năm (1H2023). Lý do chính là sự gia tăng của các hoạt động vận chuyển. Mặt khác, do áp lực cạnh tranh về giá từ lớp xe Trung Quốc, chúng tôi cho rằng các nhà sản xuất phụ tùng Việt Nam có thể phải tiếp tục giảm giá bán để thúc đẩy doanh thu. Tuy nhiên, sự giảm mạnh trong chi phí nguyên vật liệu và chi phí vận tải có thể bù đắp một phần cho sự giảm giá sản phẩm đầu ra trong 2H2023. Do đó, lợi nhuận có thể cải thiện trong 2H2023, dù vậy, vẫn ghi nhận mức tăng trưởng âm so với cùng kỳ năm trước.

Điểm nhấn

Lợi nhuận sụt giảm mạnh hơn doanh thu do giá bán sản phẩm giảm

- Trong 1H2023, tổng doanh số của ngành phụ tùng ghi nhận sụt giảm, chủ yếu do nhu cầu yếu kém tại thị trường nội địa. Hơn nữa, sự cạnh tranh về giá từ các nhà sản xuất Trung Quốc khiến các nhà sản xuất Việt Nam phải giảm giá bán sản phẩm. Hành động này tác động xấu tới lợi nhuận của các nhà sản xuất phụ tùng Việt Nam.
- Doanh thu của các công ty sản xuất phụ tùng Việt Nam trong Q2 2023 đã có sự cải thiện so với Q1 2023 và tương đương với Q2 2022. Tuy nhiên, sự giảm giá sản phẩm đầu ra đã lấy bớt lợi nhuận được tạo ra từ việc giảm chi phí nguyên liệu trong Q2 2023. Do đó, lợi nhuận ròng của các nhà sản xuất phụ tùng đã liên tục ghi nhận mức tăng trưởng âm trong hai quý đầu năm 2023.

Động lực tăng trưởng doanh thu sẽ trở nên thuận lợi hơn trong 2H2023

- Dựa trên kỳ vọng sẽ có sự cải thiện trong hoạt động xuất nhập khẩu, du lịch và nhu cầu vận chuyển, chúng tôi cho rằng số lượng phương tiện lưu thông và quãng đường luân chuyển tại Việt Nam sẽ tăng cao hơn trong nửa cuối năm 2023. Kết quả là, tiêu thụ phụ tùng, đặc biệt là lớp xe, sẽ tăng, hỗ trợ cho sự tăng trưởng doanh thu trong nước.
- Dựa trên lịch sử hiệu suất của doanh số xuất khẩu, chúng tôi cho rằng nhu cầu xuất khẩu sẽ ổn định xuyên suốt chu kỳ kinh tế. Sau đại dịch Covid-19, chúng tôi dự đoán rằng nhu cầu dịch chuyển toàn cầu sẽ tăng trong bối cảnh kinh tế phục hồi, từ đó thúc đẩy tiêu thụ các sản phẩm phụ tùng gốc (OEMs) cũng như phụ tùng dùng để thay thế, đặc biệt là tại thị trường Mỹ. Đáng chú ý, Việt Nam là một trong 10 công ty xuất khẩu lớp xe hàng đầu đến Mỹ, do đó, chúng tôi kỳ vọng rằng doanh số xuất khẩu trong nửa cuối năm 2023 sẽ tích cực hơn.

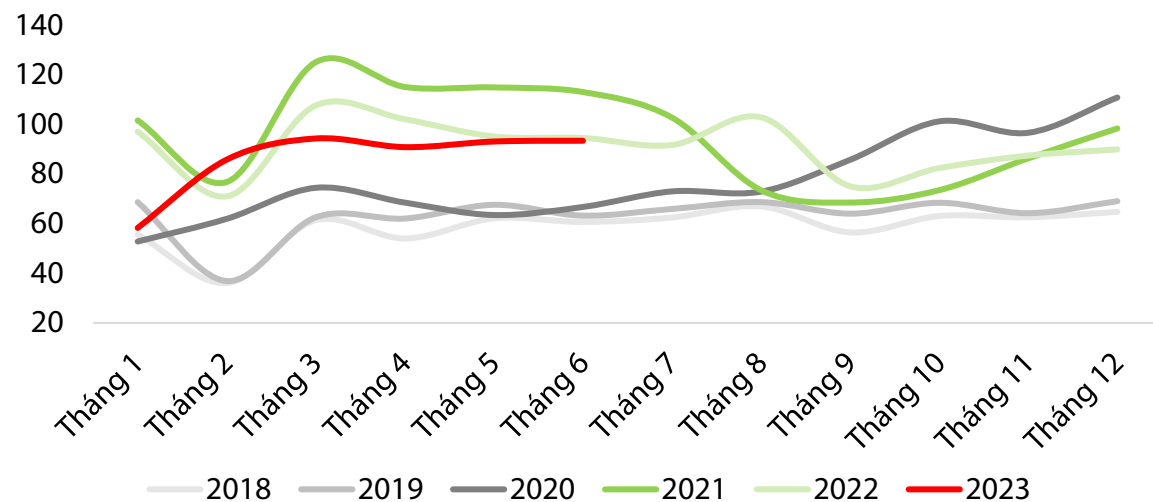
PHỤ TÙNG VẬN TẢI– ĐỐI MẶT VỚI KHÓ KHĂN TRONG NGẮN HẠN

Điểm nhấn	Xu hướng giảm của giá nguyên liệu đầu vào và chi phí vận tải sẽ bù đắp một phần cho việc giảm giá sản phẩm đầu ra - Chúng tôi dự đoán rằng lợi nhuận của ngành trong 2H2023 sẽ cải thiện hơn so với 1H2023, mặc dù vẫn thấp hơn so với cùng kỳ năm trước trong bối cảnh cạnh tranh gay gắt về giá. Những yếu tố chính ủng hộ điều này bao gồm: 1) đà giảm giá của cao su tự nhiên, cao su tổng hợp và than đá; và 2) sự giảm đáng kể trong chi phí vận tải. - Năm 2022, sự gián đoạn của chuỗi cung ứng toàn cầu đã làm tăng chi phí vận chuyển. Tuy nhiên, chi phí này đã giảm từ đầu năm 2023 và hiện đang giao dịch ở mức thấp hơn so với cùng kỳ năm trước.
Định giá	Định giá hiện tại của cổ phiếu phụ tùng ô tô Việt Nam đã giảm so với đầu năm 2023 trong bối cảnh kết quả kinh doanh yếu của ngành. Dựa trên kỳ vọng rằng kết quả 2H2023 sẽ cải thiện so với 1H2023, chúng tôi cho rằng giá trị định giá sẽ không giảm thêm.
Khuyến nghị	DRC (TRUNG LẬP, GMT: 21.500 VND)
Rủi ro	Các chính sách thuế từ các thị trường nước ngoài. Các thị trường xuất khẩu như Mỹ có thể áp dụng các quyết định áp thuế đối với phụ tùng nhập khẩu từ Việt Nam, dẫn đến sự suy giảm trong nhu cầu trên các thị trường xuất khẩu. Trung Quốc – quốc gia tiêu thụ cao su lớn nhất - có thể lại tăng nhu cầu về cao su, dẫn đến xu hướng tăng giá cao su và gây áp lực lên chi phí sản xuất của ngành. Trong nửa đầu năm 2023, giá cao su giảm do nhu cầu thấp từ Trung Quốc mặc dù nguồn cung thấp hơn do mùa El Nino.

Giảm giá bán đầu ra đe dọa lên lợi nhuận

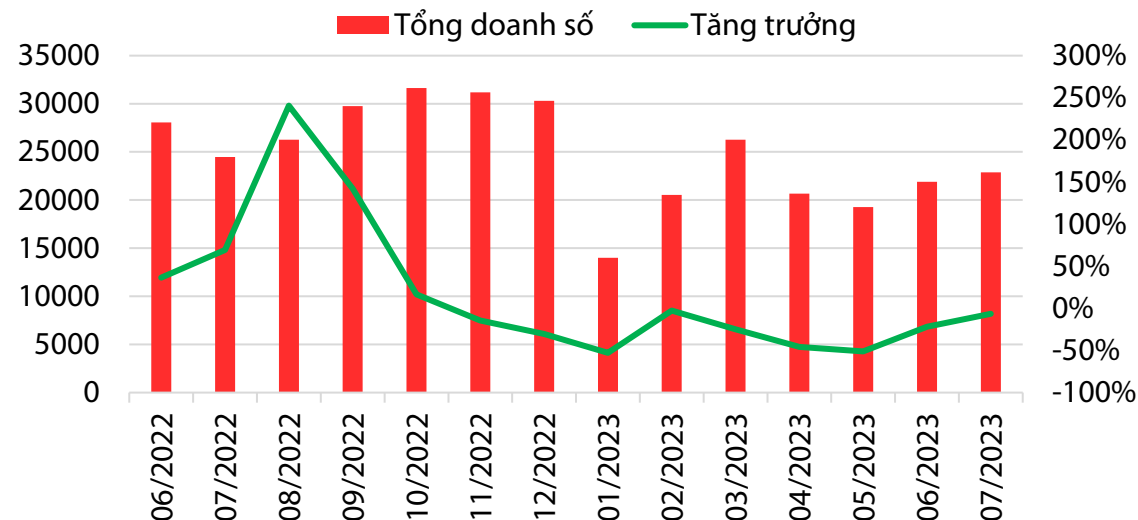
- Trong nửa đầu năm 2023 (1H2023), tổng doanh thu của ngành phụ tùng vận tải giảm do nhu cầu yếu của thị trường trong nước. Cụ thể, giá trị xuất khẩu các sản phẩm cao su (chủ yếu là lốp xe) ghi nhận mức tăng trưởng -9,1% YoY. Trong khi đó, tổng số lượng xe bán ra trong 1H2023 là 122.626 chiếc (-36% YoY). Chúng tôi cho rằng nhu cầu yếu về xe ô tô là một chỉ số tiêu cực cho doanh số bán phụ tùng vận tải. Hơn nữa, sự cạnh tranh về giá từ các nhà sản xuất Trung Quốc đã khiến các nhà sản xuất phụ tùng vận tải Việt Nam giảm giá bán sản phẩm đầu ra, gây thêm áp lực lên tăng trưởng tổng giá trị bán hàng.
- Tuy nhiên, điều tích cực là doanh thu của các công ty sản xuất phụ tùng vận tải Việt Nam trong Q2 2023 đã cải thiện hơn so với Q1 2023 và tương đương với Q2 2022. Ngoài ra, giá trị xuất khẩu trong nửa đầu năm 2023 mặc dù thấp hơn so với giai đoạn 2021-2022 (đại dịch Covid-19), con số này vẫn cao hơn so với trước đại dịch Covid-19. Chúng tôi cho rằng doanh số bán hàng trong Q1 2023 có lẽ đã là điểm thấp nhất của ngành. Tuy nhiên, sự giảm giá bán sản phẩm đầu ra đã phần nào lấy bớt lợi nhuận được tạo ra từ việc giảm chi phí nguyên liệu thô, cái đã bắt đầu được sử dụng kể từ Q2 2023. Do đó, lợi nhuận ròng của các nhà sản xuất phụ tùng đã liên tục ghi nhận mức tăng trưởng âm trong hai quý đầu năm 2023.

Hình 1: Giá trị xuất khẩu sản phẩm làm từ cao su (bao gồm lốp xe) (triệu USD)



Nguồn: Fiinpro, CTCK Rồng Việt. *Đường màu xanh là giai đoạn Covid-19.

Hình 2: Tổng doanh số bán xe tại Việt Nam (chiếc, cột trái) và tăng trưởng (% YoY)

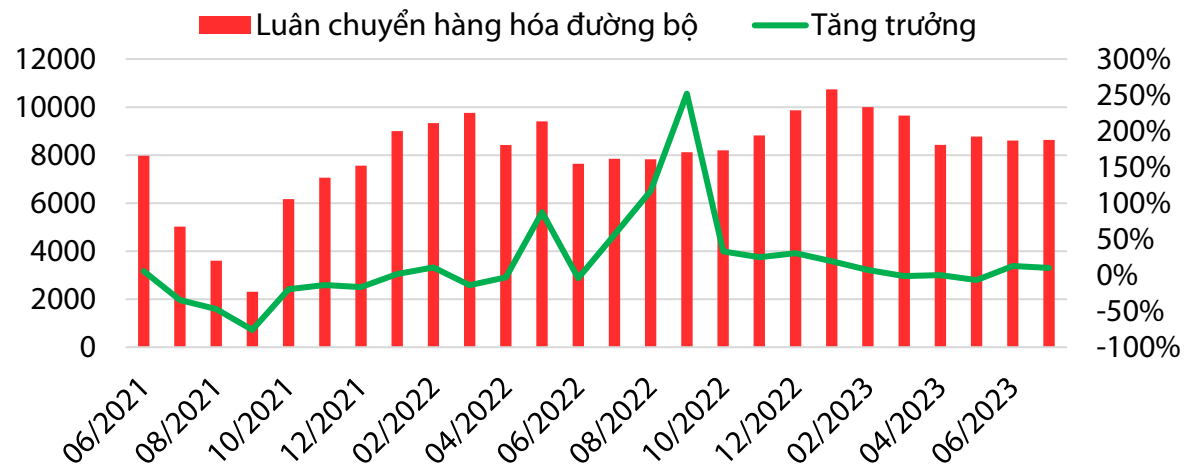


Nguồn: VAMA, CTCK Rồng Việt.

Động lực tăng trưởng doanh thu sẽ trở nên thuận lợi hơn trong nửa cuối năm 2023 (2H2023)

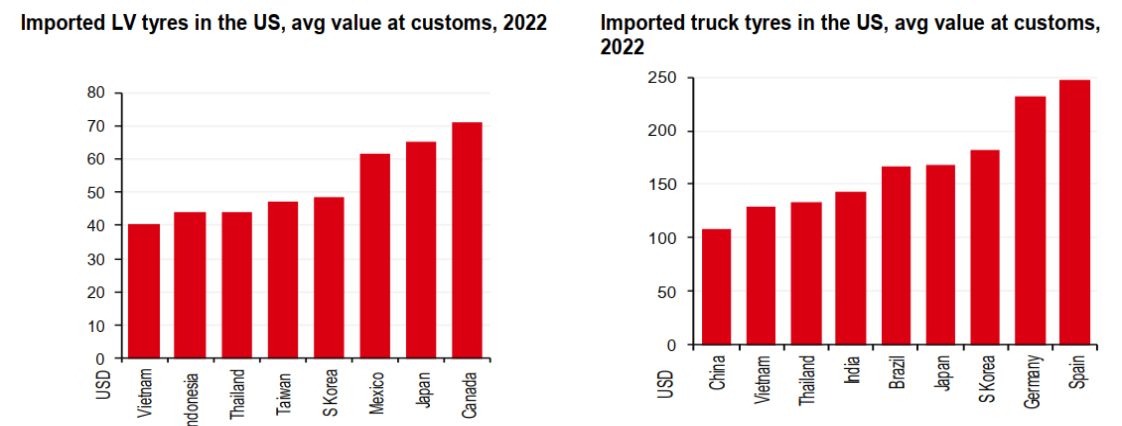
- Chúng tôi kỳ vọng rằng hoạt động xuất nhập khẩu trong 2H2023 sẽ tăng cao hơn so với 1H2023 trong bối cảnh nền kinh tế toàn cầu đang phục hồi. Đáng chú ý, Chính phủ Trung Quốc đã ban hành nhiều chính sách để hỗ trợ nền kinh tế, tập trung vào việc thúc đẩy nhu cầu trong nước. Do đó, chúng tôi dự đoán rằng xuất khẩu vào thị trường Trung Quốc sẽ tăng. Ngoài ra, các mùa nghỉ lễ sắp tới cũng như việc phục hồi hoạt động du lịch được kỳ vọng sẽ đẩy mạnh nhu cầu di chuyển. Ngoài ra, nhu cầu vận chuyển cũng được kỳ vọng sẽ tăng cao trong nửa cuối năm 2023 trong bối cảnh phục hồi của nền kinh tế. Tóm lại, những yếu tố tích cực này sẽ thúc đẩy số lượng phương tiện lưu thông và quãng đường luân chuyển tại Việt Nam tăng cao hơn trong 2H2023. Kết quả là tiêu thụ phụ tùng vận tải, đặc biệt là lốp xe, sẽ tăng, hỗ trợ cho sự tăng trưởng doanh số bán hàng trong nước.
- Dựa trên lịch sử hiệu suất của doanh thu xuất khẩu, chúng tôi cho rằng nhu cầu xuất khẩu gần như ổn định xuyên suốt chu kỳ kinh tế, được thể hiện qua xu hướng tăng trong năm năm gần đây (Hình 1). Sau đại dịch Covid-19, chúng tôi dự đoán rằng nhu cầu dịch chuyển toàn cầu sẽ tăng trong bối cảnh nền kinh tế phục hồi, khuyến khích tiêu thụ cả sản phẩm phụ tùng gốc (OEMs) và phụ tùng thay thế, đặc biệt là ở thị trường Mỹ - nền kinh tế hàng đầu. Đáng chú ý, Việt Nam là một trong 10 quốc gia xuất khẩu lốp xe hàng đầu đến Mỹ, do đó, chúng tôi kỳ vọng rằng doanh số xuất khẩu trong 2H2023 sẽ tích cực hơn.

Hình 3: Luân chuyển hàng hoá đường bộ tại Việt Nam (Triệu tấn.km, trái) và tăng trưởng (% YoY, phải)



Nguồn: GSO, CTCK Rồng Việt.

Hình 4: Việt Nam là một trong 10 nước lớn nhất về xuất khẩu lốp xe vào thị trường Mỹ năm 2022

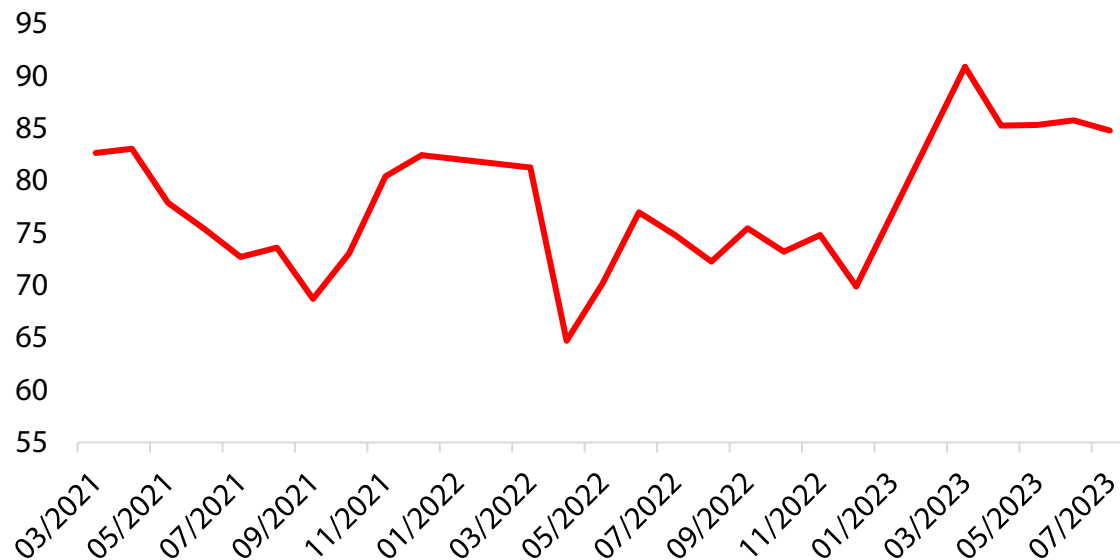


Nguồn: HSBC, CTCK Rồng Việt; *Imported LV tyres: Nhập khẩu lốp xe tải nhẹ; *Imported truck tyres: Nhập khẩu lốp xe tải.

Xu hướng giảm của giá nguyên liệu đầu vào và chi phí vận tải sẽ bù đắp một phần cho việc giảm giá bán sản phẩm

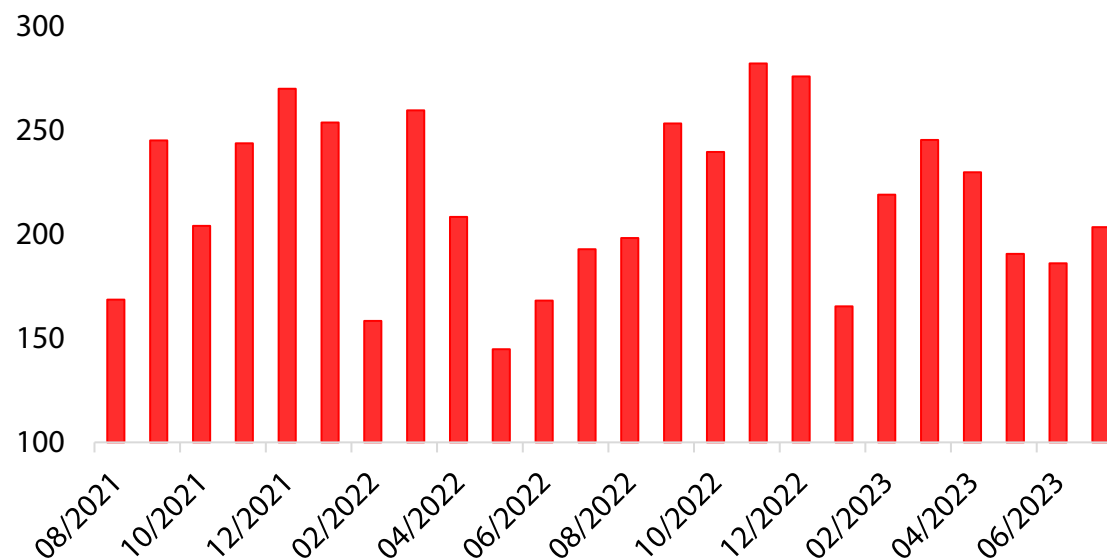
- Chúng tôi cho rằng lợi nhuận của ngành trong nửa cuối năm 2023 (2H2023) sẽ tốt hơn so với 1H2023, mặc dù vẫn thấp hơn so với cùng kỳ năm trước trong bối cảnh cạnh tranh gay gắt về giá. Những yếu tố chính ủng hộ điều này bao gồm: 1) đà giảm giá của cao su tự nhiên, cao su tổng hợp và than đá; và 2) sự giảm đáng kể trong chi phí vận tải.
- Trong 1H2023, tổng lượng xuất khẩu lốp của Trung Quốc là 347 triệu tấn (+18,4% YoY). Chúng tôi kỳ vọng rằng các nhà sản xuất lốp Trung Quốc sẽ tiếp tục đẩy mạnh xuất khẩu của họ trong 2H2023 do quốc gia này đang dần quay lại hoạt động sản xuất sau giai đoạn phong tỏa. Trong thực tế, các nhà sản xuất lốp Trung Quốc đã tăng nhu cầu nhập các nguyên liệu sản xuất lốp như cao su tự nhiên hoặc than đá kể từ tháng 7/2023, đưa ra các tín hiệu về lượng cung cấp lốp sẽ tăng cao hơn trong 2H2023. Do đó, chúng tôi cho rằng các nhà sản xuất lốp Việt Nam sẽ phải tiếp tục giảm giá bán đầu ra để duy trì doanh số.

Hình 5: Xuất khẩu lốp xe của Trung Quốc (triệu tấn)



Nguồn: Bloomberg, CTCK Rồng Việt.

Hình 6: Sản lượng nhập khẩu cao su thiên nhiên của Trung Quốc (nghìn tấn)



Nguồn: Bloomberg, CTCK Rồng Việt.

Xu hướng giảm của giá nguyên liệu đầu vào và chi phí vận tải sẽ bù đắp một phần cho việc giảm giá sản phẩm

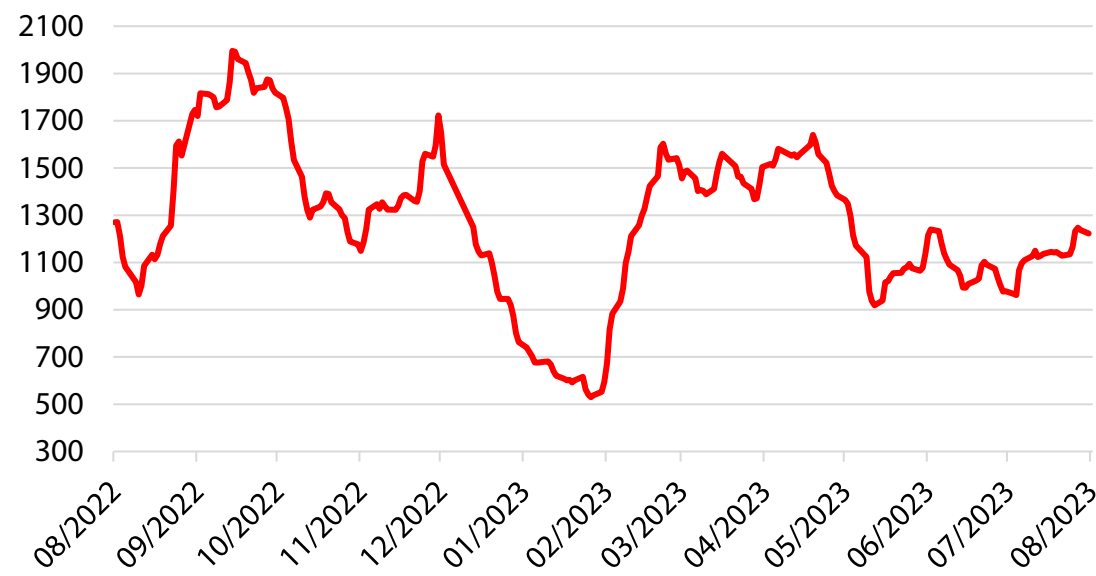
- Kể từ đầu năm 2023, giá của cao su tự nhiên, cao su tổng hợp và than đá đã giảm đến thời điểm hiện tại. Đến ngày 27/7/2023, giá của ba mặt hàng này lần lượt là 200 JPY/kg (-20% YoY), 725 USD/MT (-42% YoY), và 134 USD/MT (-68% YoY). Chúng tôi kỳ vọng rằng các nguyên liệu này sẽ tiếp tục được giao dịch ở mức thấp hơn so với cùng kỳ năm trước trong nửa cuối năm 2023, phần nào bù đắp cho việc giảm giá sản phẩm đầu ra.
- Trong năm 2022, sự gián đoạn của chuỗi cung ứng toàn cầu đã làm tăng chi phí vận tải. Những chi phí này đã giảm từ đầu năm 2023 và đang được giao dịch ở mức thấp hơn so với cùng kỳ năm trước. Đến ngày 27/07/2023, chỉ số BDI đạt 1.097 điểm (-45% YoY). Chúng tôi kỳ vọng rằng sự giảm chi phí vận chuyển sẽ là một yếu tố khác giúp các nhà sản xuất phụ tùng ô tô tại Việt Nam giảm đi tác động tiêu cực từ việc giảm giá sản phẩm đầu ra.

Hình 7: Giá cao su tự nhiên (JPY/kg, cột phải) và cao su nhân tạo (USD/MT, cột trái)



Nguồn: Bloomberg, CTCK Rồng Việt.

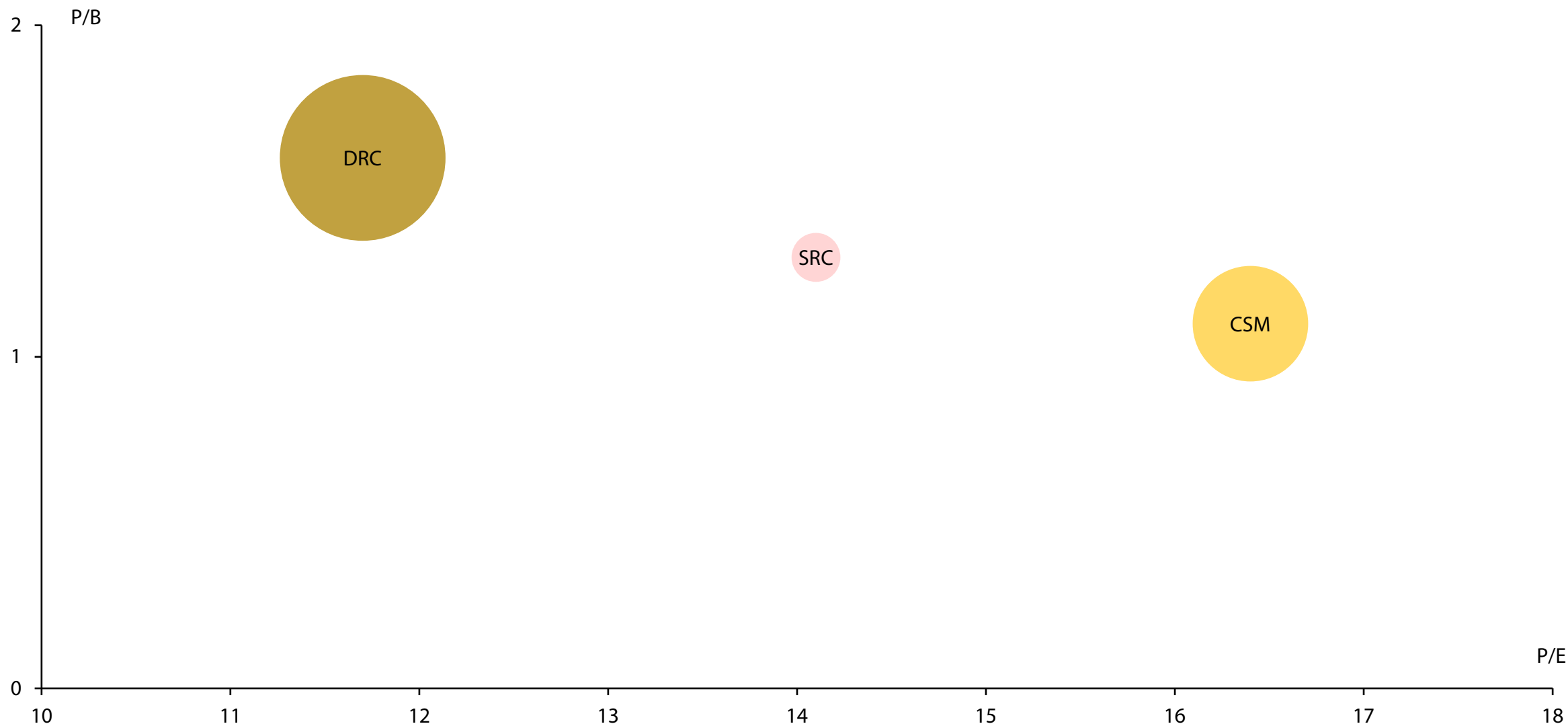
Hình 8: Chỉ số Baltic Dry Index (điểm)



Nguồn: Bloomberg, CTCK Rồng Việt.

Cổ phiếu	Vốn hóa	Giá mục tiêu	Giá đóng cửa	Cổ tức tiền mặt 12 tháng tới	Sở hữu NN còn lại %	Tăng trưởng doanh thu %YoY			Tăng trưởng LNST-CDCTM %YoY			Khả năng sinh lời 2023(%)		P/E		P/B	
	(tỷ đồng)	(VNĐ)	(31/07/2023)			2022A	2023F	2024F	2022A	2023F	2024F	ROE (*)	ROA (*)	Hiện tại*	TB 5 năm	Hiện tại*	TB 5 năm
DRC	116	21.800	21.500	1.400	38,7	11,9	0,7	1,8	5,0	-10,2	15,9	8,6	13,8	9,9	12,2	1,4	1,7
CSM	61	N.R	13.900	n.a	49,3	9,9	n.a	n.a	27,6	n.a	n.a	5,6	1,7	16,4	56,5	1,1	1,3
SRC	23	N.R	n.a	n.a	48,9	-4,2	n.a	n.a	-34,6	n.a	n.a	1,2	0,4	14,0	17,0	1,3	1,3

Nguồn: Fiinpro, CTCK Rồng Việt. Giá cổ phiếu vào ngày 31/7/2023.



Nguồn: Fiinpro, CTCK Rồng Việt. Kích thước bong bóng tương ứng với ROE. Giá cổ phiếu tại ngày 31/7/2023.

TRUNG LẬP: -1%

GTT: 23.100

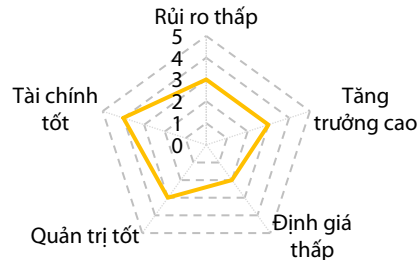
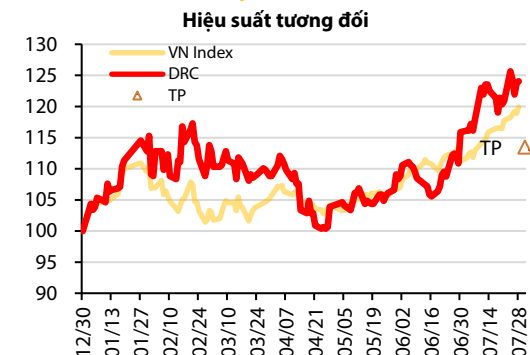
GMT: 21.500

THÔNG TIN CỔ PHIẾU

TÀI CHÍNH

2022A

2023F 2024F



Ngành	Phụ tùng vận tải
Vốn hóa (triệu \$)	116
SLCPĐLH (triệu CP)	119
KL BQ 3 tháng (nghìn CP)	560
GTGDBQ 3 tháng (tỷ đồng)	12
SH NĐTNN còn lại (%)	39
BQ giá 52 tuần (nghìn đồng)	16,1 – 32,0

Doanh thu (tỷ đồng)	4.899	4.959	5.039
LNST (tỷ đồng)	308	200	236
ROA (%)	16,7%	10,4%	11,9%
ROE (%)	16,6%	8,2%	9,6%
EPS (đồng)	2.438	1.581	1.866
GTSS (đồng)	16.082	16.430	17.035
Cổ tức tiền mặt (đồng)	1.500	1.400	1.200
P/E (x)	7,9	13,5	11,5
P/B (x)	1,3	1,3	1,2

LUÂN ĐIỂM ĐẦU TƯ

Lợi nhuận giảm mạnh do áp lực từ thị trường Trung Quốc

- Doanh thu trong nửa đầu năm 2023 (1H2023) giảm -6,5% YoY, do giá bán trung bình thấp hơn và tổng sản lượng giảm. Cùng với việc sở hữu lượng tồn kho nguyên liệu giá cao, lợi nhuận ròng trong 1H2023 giảm -49% YoY. Thuế nhập khẩu đối với lớp xe tải từ thị trường Brazil, sự cạnh tranh gay gắt từ Trung Quốc và nhu cầu lớp xe yếu trên thị trường nội địa đã ảnh hưởng tiêu cực đến kết quả kinh doanh của DRC trong 1H2023.
- Chúng tôi dự đoán rằng các nhà sản xuất Trung Quốc sẽ tiếp tục giảm giá bán trong 2H2023 trở đi, gây áp lực khiến các nhà sản xuất lớp xe Việt Nam tiếp tục giảm giá bán.

Tăng trưởng trong sản lượng để bù đắp sự giảm giá bán trong 2H2023

- Q2 2023, tổng sản lượng đã cải thiện so với quý trước, trong đó sản lượng xuất khẩu và nội địa tăng lần lượt là +2,6% QoQ và +25% QoQ. Đối với thị trường xuất khẩu, chúng tôi kỳ vọng rằng số lượng đơn hàng xuất khẩu cao hơn từ các thị trường khác như Mỹ hoặc Malaysia sẽ bù đắp cho lượng đơn hàng thấp từ thị trường Brazil, nhờ đó duy trì sản lượng xuất khẩu trong tương lai. Dựa trên kỳ vọng rằng số lượng xe lưu thông và quãng đường luân chuyển tại Việt Nam sẽ cao hơn kể từ 2H2023, chúng tôi tin rằng sản lượng bán hàng nội địa của DRC sẽ có xu hướng tăng trong thời gian tới.

Giảm chi phí nguyên liệu sẽ thúc đẩy lợi nhuận tăng trưởng hai chữ số kể từ năm 2024

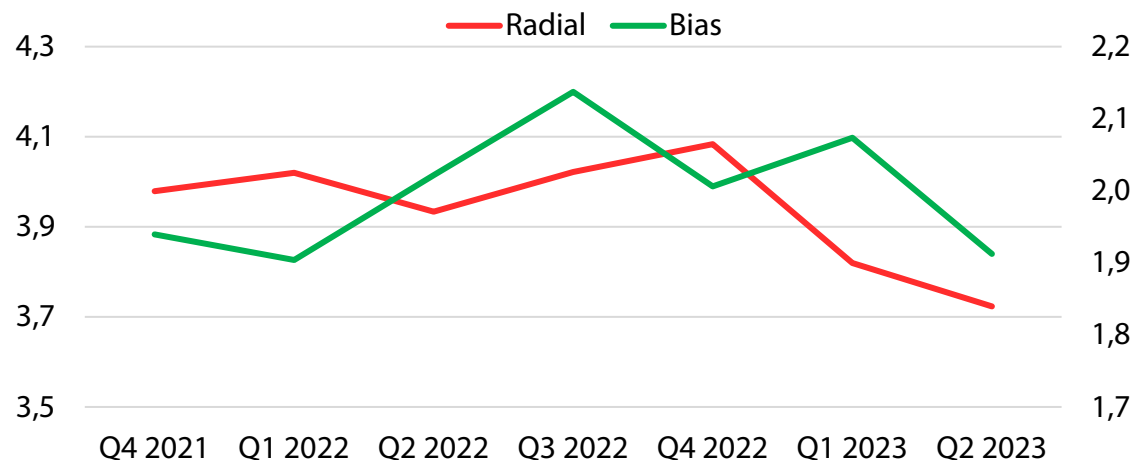
- Chúng tôi dự đoán rằng nguyên liệu cao su và than đá giá thấp sẽ được sử dụng kể từ Q3 2023, phần nào bù đắp cho việc giảm giá bán trong 2H2023. Theo công ty, Q2 2023, DRC đã đưa cao su giá thấp vào sản xuất. Tuy nhiên, lợi nhuận trong năm 2023 vẫn sẽ tăng trưởng âm theo năm do tác động của giá bán đầu ra thấp và chi phí đầu vào cao trong 1H2023.
- Chúng tôi dự đoán rằng doanh thu nội địa sẽ phục hồi kể từ 2H2023 và tiếp tục tăng trưởng trong năm 2024 sau giai đoạn ảm đạm kể từ năm 2019. Sự đóng góp cao hơn từ doanh thu nội địa, cùng với chi phí đầu vào thấp hơn so với cùng kỳ năm trước, sẽ khuyến khích lợi nhuận ròng của DRC tăng trưởng hai chữ số trong năm 2024.

Một lựa chọn đầu tư thích hợp dưới chiến lược "đầu tư cổ tức" với tỷ lệ cổ tức trung bình hàng năm trên +5%

RỦI RO ĐỐI VỚI KHUYẾN NGHỊ

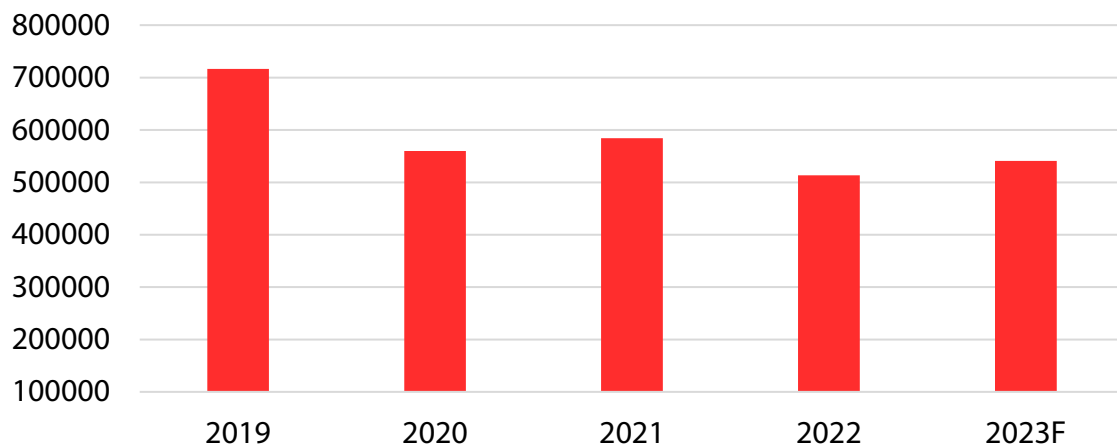
- Chi phí nguyên liệu có thể quay trở lại xu hướng tăng do các yếu tố bất ngờ như thời tiết xấu hoặc nhu cầu mạnh mẽ bất thường từ Trung Quốc.

Hình 1: Giá bán đã giảm từ Q4 2022 do cạnh tranh khốc liệt với đối thủ Trung Quốc (triệu đồng/ lốp) – Radial (cột trái) và Bias (cột phải)



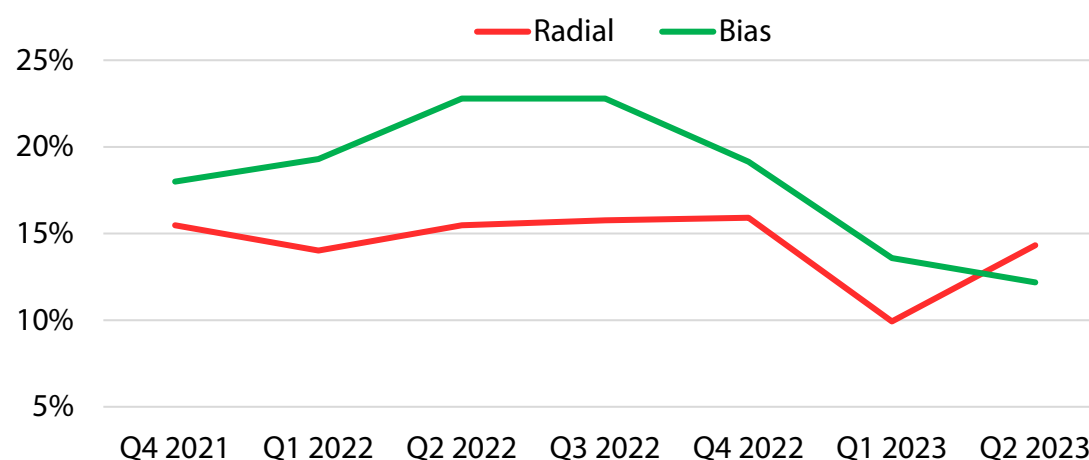
Nguồn: DRC, CTCK Rồng Việt

Hình 3: Sản lượng lốp xe tải nội địa được kỳ vọng phục hồi kể từ 2H2023 (chiếc)



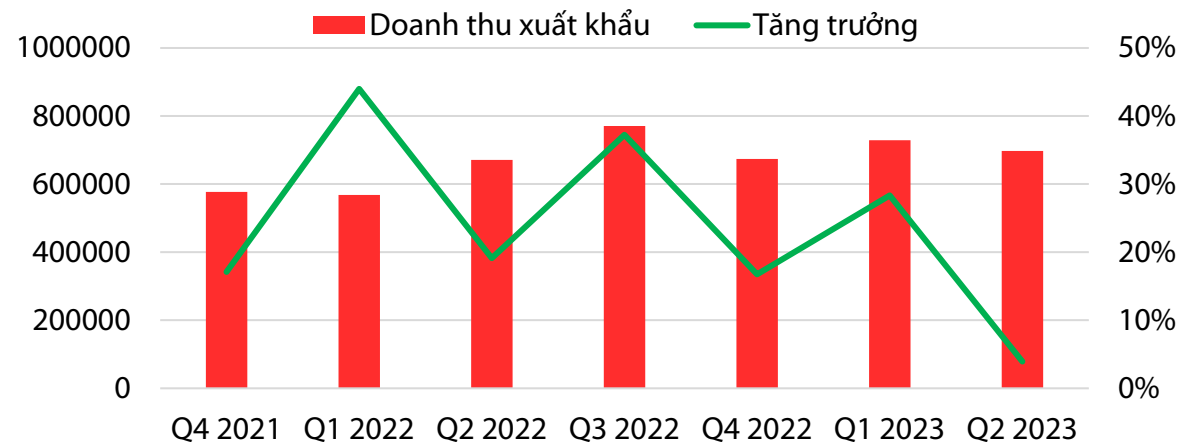
Nguồn: DRC, CTCK Rồng Việt

Hình 2: Chi phí đầu vào thấp hơn sẽ bù đắp phần nào cho sự giảm giá sản phẩm, hạn chế sự sụt giảm của biên gộp (%)



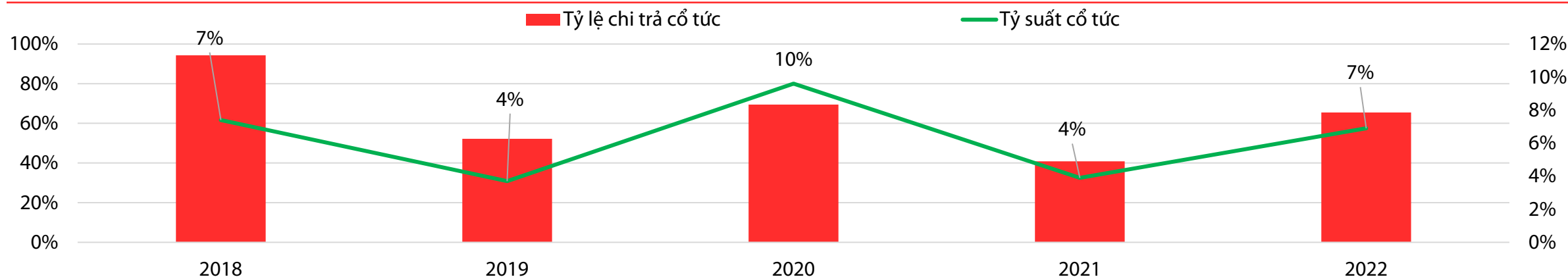
Nguồn: DRC, CTCK Rồng Việt

Hình 4: Doanh thu xuất khẩu ổn định xuyên suốt chu kỳ kinh tế – Doanh thu xuất khẩu (Tỷ đồng, cột trái) và Tăng trưởng (% YoY)



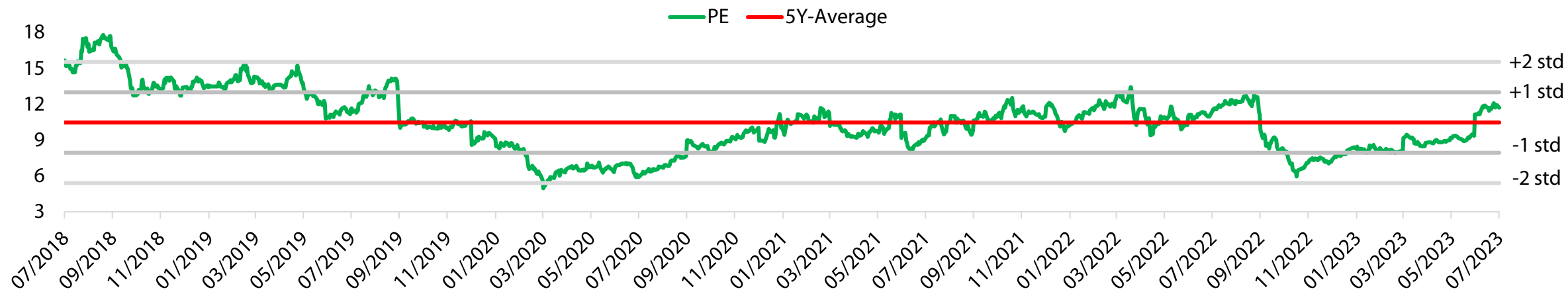
Nguồn: DRC, CTCK Rồng Việt

Hình 5: DRC có thể là khoản đầu tư phù hợp theo “chiến lược đầu tư cổ tức” với chính sách chi trả cổ tức tiền mặt ổn định với tỷ lệ trên 40%/năm và tỷ suất cổ tức trung bình hàng năm trên +5% - Tỷ lệ chi trả cổ tức (% , cột trái) và Tỷ suất cổ tức bình quân (% , cột phải)



Nguồn: Bloomberg, CTCK Rồng Việt

Hình 6: Giá cổ phiếu DRC đã phục hồi kể từ giữa tháng 6 năm 2023 với kỳ vọng KQKD của DRC sẽ thoát đáy kể từ 2H2023. P/E trượt tương đương là 11,8x, cao hơn P/E trung bình 5 năm (10,4x) và chạm mức +1std của biên độ P/E. Với triển vọng kết hợp giữa tăng trưởng âm năm 2023 và tăng trưởng dương năm 2024, chúng tôi cho rằng các tín hiệu tích cực của DRC gần như đã phản ánh vào diễn biến giá cổ phiếu (x)



Nguồn: Bloomberg, CTCK Rồng Việt; *5Y-Average: Trung bình 5 năm

KHOİ PHÂN TÍCH & TƯ VẤN ĐẦU TƯ

Nguyễn Thị Phương Lam

Head of Research

lam.ntp@vdsc.com.vn

+ 84 28 6299 2006 (1313)

Trần Hà Xuân Vũ

Senior Manager

vu.thx@vdsc.com.vn

+ 84 28 6299 2006 (1512)

- Dầu khí
- Phân bón

Đỗ Thanh Tùng

Manager

tung.dt@vdsc.com.vn

+ 84 28 6299 2006 (1521)

- Hàng không
- Logistics
- Thị trường

Nguyễn Thị Ngọc An

Senior Analyst

an.ntn@vdsc.com.vn

+ 84 28 6299 2006 (1526)

- Thực phẩm & Đồ uống
- Ô tô & Phụ tùng

Đỗ Thạch Lam

Senior Analyst

lam.dt@vdsc.com.vn

+ 84 28 6299 2006 (1524)

- Bất động sản

Lê Tự Quốc Hưng

Analyst

hung.ltq@vdsc.com.vn

+ 84 28 6299 2006 (1530)

- Thị trường
- Bất động sản KCN

Nguyễn Hồng Loan

Analyst

loan.nh@vdsc.com.vn

+ 84 28 6299 2006 (1526)

- Bán lẻ
- Thủy sản
- Thực phẩm & Đồ uống

Nguyễn Đặng Chính

Analyst

chinh.nd@vdsc.com.vn

+ 84 28 6299 2006 (1530)

- Ngân hàng

Cao Ngọc Quân

Analyst

quan.cn@vdsc.com.vn

+ 84 28 6299 2006 (2223)

- Cảng biển
- Dược

Trịnh Thị Thu Hoài

Analyst

hoai.ttt@vdsc.com.vn

+ 84 28 6299 2006 (1530)

- Dệt may
- Tiện ích công cộng

Nguyễn Hà Trinh

Senior Consultant

trinh.nh@vdsc.com.vn

+ 84 28 6299 2006

Bernard Lapointe

Senior Consultant

bernard.lapointe@vdsc.com.vn

+ 84 28 6299 2006

Trần Thị Hà My

Senior Consultant

my.tth@vdsc.com.vn

+ 84 28 6299 2006

- Kinh tế vĩ mô

Lê Kim Ngân

Analyst

ngan.lk@vdsc.com.vn

+ 84 28 6299 2006

- Dầu khí
- Phân bón

Trần Thị Ngọc Hà

Assistant

ha.ttn@vdsc.com.vn

+ 84 28 6299 2006 (1526)

Bùi Đặng Cát Khánh

Assistant

khanh.bdc@vdsc.com.vn

+ 84 28 6299 2006



CÔNG TY CỔ PHẦN CHỨNG KHOÁN RỒNG VIỆT

 Tầng 1 đến 8 Toà nhà Viet Dragon, 141 Nguyễn Du, Phường Bến Thành, Quận 1, TP. Hồ Chí Minh



www.vdsc.com.vn

