CTCP Đầu tư Hạ tầng Giao thông Đèo Cả - HHV (HOSE)

Vài nét về doanh nghiệp

HHV là thành viên quan trọng thuộc hệ thống Tập đoàn Đèo Cả - một trong những doanh nghiệp hàng đầu trong lĩnh vực đầu tư thi công các dự án hạ tầng giao thông. Hiện tại, HHV hoạt động trên một số lĩnh vực chính: (1) Đầu tư, khai thác dự án BOT, (2) Duy tu, bảo dưỡng và quản lý vận hành hạ tầng giao thông, (3) Xây lắp công trình giao thông.

Khuyến nghị	MUA*
Giá mục tiêu	12.799 VND
Upside	29%

Thông tin cổ phiếu

Phân ngành	Xây lắp
Thị giá (11/11/2026)	9.880
Biến động 1 năm	8.750 – 13.760
KLGD bình quân 52T (tr.cp)	4.160.959
Vốn hóa (Tỷ đồng)	5.658
P/E TTM	7,50
P/B TTM	0,43

Diễn biến giá



Chuyên viên phân tích

Phạm Vân Trang
pvtrang@vcbs.com.vn - 024 3936 6990 ext 7184
https://vcbs.com.vn/trung-tam-phan-tich
Bloomberg: VCBS <GO>

DUY TRÌ BACKLOG TỪ CÁC DỰ ÁN HẠ TẦNG

Triển vọng trung hạn được hỗ trợ bởi: (1) Backlog xây lắp dồi dào cùng biên lợi nhuận cải thiện, (2) Kỳ vọng nhận khoản hỗ trợ ngân sách cho các dự án BOT, (3) Mở rộng danh mục PPP với tỷ lệ vốn Nhà nước tham gia cao hơn.

Chúng tôi ước tính doanh thu và lợi nhuận thuần của HHV trong năm 2026 đạt lần lượt là **4.218 tỷ đồng (10,9% yoy) và 799 tỷ đồng (18,9% yoy),** tương ứng với EPS là **1.177 đồng/ cổ phiếu**. Chúng tôi duy trì khuyến nghị **MUA* (theo khuyến nghị ngày 12/10/2026)** cho cổ phiếu HHV với mức định giá hợp lý là **12.799 đồng/ cổ phiếu.**

LUẬN ĐIỂM ĐẦU TƯ

Đẩy mạnh đầu tư công củng cố backlog, biên lợi nhuận xây lắp cải thiện

HHV ký mới hơn 5.300 tỷ đồng hợp đồng xây lắp trong 9T.2026, nguồn việc gối đầu đến từ cao tốc Đà Nẵng – Chu Lai (dự kiến khởi công Q1/2027) và các dự án mở rộng cao tốc. Biên gộp xây lắp tăng lên 12,1% (9T.2025: 4,9%) nhờ giá hợp đồng sát dự toán hơn.

Kỳ vọng nhận khoản hỗ trợ ngân sách cho các dự án BOT

HHV kỳ vọng nhận khoảng 6.860 tỷ đồng vốn NSNN theo Nghị định 122/2026/NĐ-CP cho hầm Đèo Cả và cao tốc Bắc Giang – Lạng Sơn, có thể giải ngân từ cuối 2026 đến Q1/2027, tương đương khoảng 39% dư nợ vay. Lưu lượng tăng mạnh tại Cù Mông (+51,1%) và Bắc Giang – Lạng Sơn (+25,2%) tiếp tục hỗ trợ doanh thu BOT.

Gia tăng danh mục PPP với 9 dự án đề xuất hơn 230.000 tỷ đồng, ưu tiên dự án có vốn Nhà nước tham gia

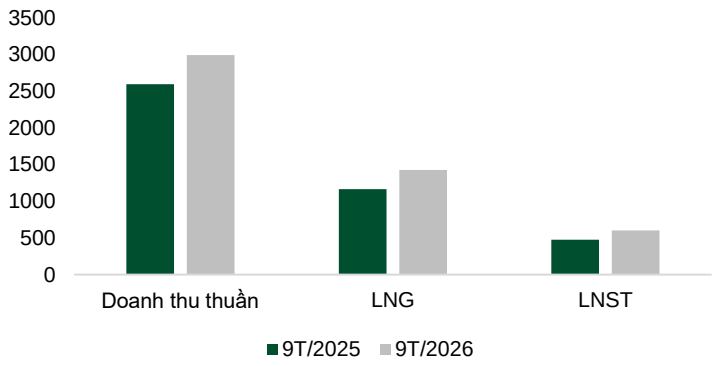
Tỷ lệ vốn Nhà nước tại các dự án PPP mới cao hơn (lên đến 50%, riêng Đồng Đăng – Trà Lĩnh gần 70%) giúp giảm áp lực tài chính cho nhà đầu tư, dù hiệu quả đầu tư phụ thuộc nhiều hơn vào cấu trúc vốn và điều khoản hợp đồng.

Chỉ tiêu tài chính	2024	2025	2026F	2027F
Doanh thu	3.308	3.802	4.218	4.580
+/- yoy (%)	23,19%	14,91%	10,95%	8,58%
LNST	495	678	797	816
TS LN gộp (%)	40,48%	42,53%	44,67%	45,97%
TS LNST (%)	14,96%	17,85%	18,89%	17,81%
EPS - TTM (đồng)	966	1.285	1.177	1.235

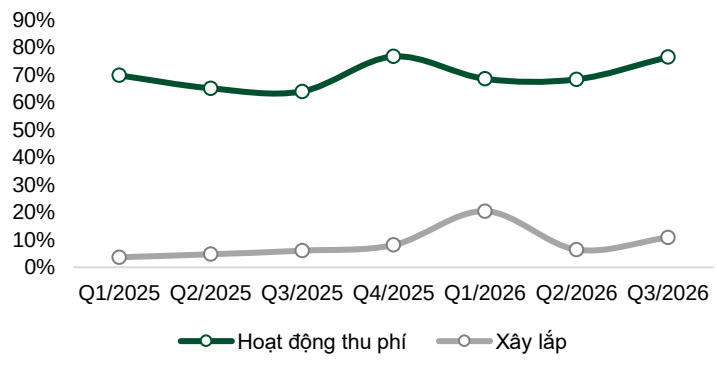
CẬP NHẬT TÌNH HÌNH KINH DOANH 9T/2026

Đơn vị: Tỷ VND	9T.2025	9T.2026	%YOY	Đánh giá
Doanh thu thuần	2.595,6	2.991,6	+15,3%	DTT lũy kế 9T.2026 đạt 2.991,6 tỷ đồng (+15,3% yoy), chủ yếu nhờ mảng thu phí BOT (+12,8% yoy) khi lưu lượng xe tăng mạnh tại trạm Cù Mông (+51,1% yoy) và cao tốc Bắc Giang – Lạng Sơn (+25,2% yoy). Doanh thu xây lắp tăng 8,1% yoy, trong khi doanh thu duy tu, bảo dưỡng tăng gấp đôi lên 157,1 tỷ đồng nhờ HHV tiếp nhận quản lý thêm hơn 200 km cao tốc Bắc – Nam qua miền Trung. Riêng Q3/2026, DTT đạt 1.114,4 tỷ đồng (+22,0% yoy; +14,9% qoq), trong đó doanh thu xây lắp tăng 23,9% yoy lên 388,4 tỷ đồng, còn doanh thu BOT tăng chậm lại ở mức 5,1% yoy (588,7 tỷ đồng).
Thu phí BOT	1.627,1	1.835,3	+12,8%	
Xây lắp	837,8	905,7	+8,1%	
Duy tu, bảo dưỡng	78,6	157,1	+99,9%	
Lợi nhuận gộp	1.162,9	1.425,8	+22,6%	Tăng 22,6% yoy, biên LN gộp 9T.2026 mở rộng lên 47,7% (9T.2025: 44,8%) nhờ hai mảng chính cùng cải thiện. Biên gộp mảng BOT đạt 67,9% (9T.2025: 66,2%) khi giá vốn chỉ tăng 7,2% yoy. Biên gộp mảng xây lắp tăng mạnh lên 12,1% (9T.2025: 4,9%) do các dự án mới được ký với giá hợp đồng sát dự toán hơn, không còn phải giảm 5% giá thầu như các dự án đầu tư công trước đây. Riêng Q3/2026, biên LN gộp đạt 42,3%, tương đương cùng kỳ (42,6%) do tỷ trọng mảng duy tu và doanh thu khác có biên thấp tăng lên.
Doanh thu HĐTC	43,1	7,6	-82,5%	Giảm 82,5% yoy còn 7,6 tỷ đồng, chủ yếu do lãi từ hợp đồng hợp tác kinh doanh (BCC) chỉ còn 1,3 tỷ đồng (9T.2025: 40,1 tỷ đồng).
Chi phí tài chính	684,3	772,5	+12,9%	Tăng 12,9% yoy, trong đó chi phí lãi vay tăng 12,4% yoy lên 758,8 tỷ đồng, dù dư nợ vay tại 30/09/2026 giảm 4,1% so với đầu năm còn 17.705,5 tỷ đồng (nợ vay/VCSH khoảng 1,34 lần). Theo HHV, lãi suất vay tại phần lớn dự án hiện hữu có mức trần khoảng 9,5%, các dự án mới tối đa khoảng 10,3%.
Lãi từ công ty LDLK	71,5	79,9	+11,8%	Tăng 11,8% yoy lên 79,9 tỷ đồng, trong đó cao tốc Cam Lâm – Vĩnh Hảo đóng góp 65,7 tỷ đồng nhờ lưu lượng vượt phương án tài chính ban đầu. Riêng Q3/2026, lãi từ công ty liên doanh, liên kết tăng 72,7% yoy lên 35,5 tỷ đồng.
LNST	476,7	602,0	+26,3%	LNST 9T.2026 đạt 602,0 tỷ đồng (+26,3% yoy), LNST công ty mẹ đạt 511,2 tỷ đồng (+26,0% yoy) nhờ LN gộp tăng mạnh trong khi chi phí QLDN gần như đi ngang (54,8 tỷ đồng, +0,3% yoy). Riêng Q3/2026, LNST đạt 212,8 tỷ đồng (+39,6% yoy), LNST công ty mẹ đạt 186,3 tỷ đồng (+44,6% yoy; +28,6% qoq). Lũy kế 9T.2026, doanh thu thuần và LNST hoàn thành lần lượt 67,0% và 78,6% kế hoạch năm (4.468 tỷ đồng và 766 tỷ đồng). Dòng tiền thuần từ HĐKD cải thiện lên 808,0 tỷ đồng (9T.2025: 326,9 tỷ đồng).

KQKD của HHV (đv: tỷ đồng)



Biên LNG mảng thu phí và xây láp



Nguồn: HHV, VCBS tổng hợp

TRIỂN VỌNG DOANH NGHIỆP

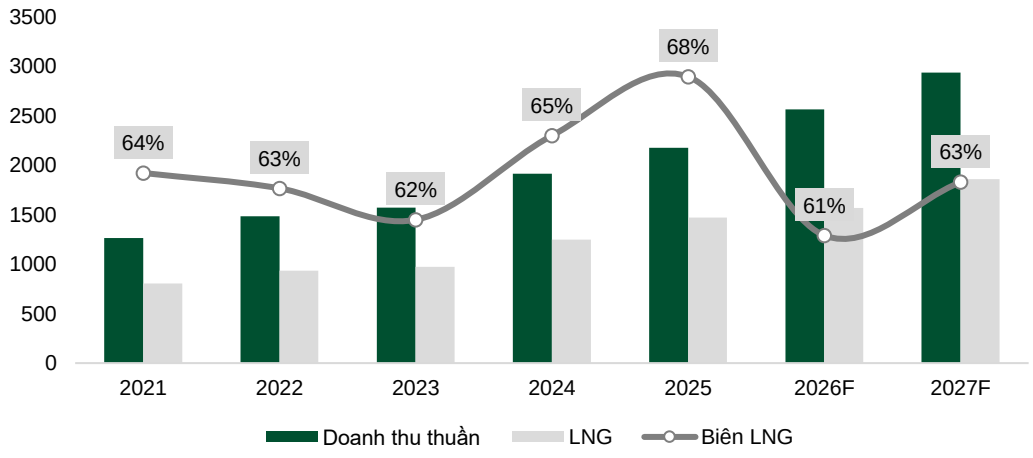
Đẩy mạnh đầu tư công củng cố backlog, biên lợi nhuận xây lắp cải thiện

HHV sở hữu lợi thế cạnh tranh đáng kể trong lĩnh vực hạ tầng giao thông nhờ kinh nghiệm thi công các công trình hầm đường bộ quy mô lớn và trực tiếp quản lý, khai thác nhiều dự án BOT nằm trên các trục giao thông trọng điểm. Do đó, khi các dự án kết nối hoặc mở rộng các tuyến cao tốc lân cận được triển khai, doanh nghiệp thường có lợi thế trong việc tham gia đấu thầu nhờ hiểu rõ điều kiện địa hình, kỹ thuật thi công cũng như lưu lượng giao thông khu vực.

Trong giai đoạn 2026–2028, triển vọng tăng trưởng của HHV được hỗ trợ bởi danh mục dự án hạ tầng lớn đang và sẽ triển khai. Trong 9T.2026, HHV ký mới hơn 5.300 tỷ đồng giá trị hợp đồng xây lắp. Hiện doanh nghiệp có khoảng 3.000 tỷ đồng giá trị công việc đang triển khai, dự kiến ghi nhận gần 1.000 tỷ đồng trong Q4/2026 và còn khoảng 4.000 tỷ đồng khối lượng chuyển tiếp. Các dự án đang thi công gồm: (1) Cao tốc Đồng Đăng – Trà Lĩnh, (2) Mở rộng cao tốc TP.HCM – Trung Lương – Mỹ Thuận, (3) Mở rộng hầm Núi Vung và ba hầm trên tuyến Quảng Ngãi – Hoài Nhơn, (4) Mở rộng cao tốc Cam Lộ – La Sơn, Quy Nhơn – Pleiku và đường kết nối vành đai phía Tây Đà Nẵng. Nguồn việc gối đầu giai đoạn cuối 2026–2027 đến từ các dự án do HHV/Đèo Cả đề xuất đầu tư và các gói thầu đầu tư công, nổi bật là cao tốc Đà Nẵng – Chu Lai (tổng mức đầu tư 28.620 tỷ đồng) dự kiến khởi công trong Q1/2027. Hiện HHV/Đèo Cả được giao làm nhà đầu tư đề xuất 9 dự án PPP với tổng mức đầu tư hơn 230.000 tỷ đồng.

Ngoài các dự án mới, nhu cầu mở rộng các tuyến cao tốc hiện hữu cũng tạo dư địa tăng trưởng backlog cho HHV trong trung hạn. Nhiều tuyến cao tốc đang được nghiên cứu mở rộng từ 4 lên 6 làn xe nhằm đáp ứng nhu cầu vận tải tăng nhanh, tiêu biểu như Cao tốc Bắc – Nam phía Đông tại một số đoạn có lưu lượng cao. Tại khu vực phía Nam, dự án mở rộng cao tốc TP.HCM – Trung Lương – Mỹ Thuận (hơn 36.100 tỷ đồng, liên danh nhà đầu tư do Tập đoàn Đèo Cả làm đại diện) đã khởi công từ tháng 12/2025, đồng thời doanh nghiệp đang đề xuất tham gia dự án Mỹ Thuận – Cần Thơ. Việc đã hiện diện tại nhiều dự án trong các khu vực này giúp HHV có lợi thế đáng kể khi tham gia các gói thầu mở rộng hoặc nâng cấp trong tương lai. Về dài hạn, mục tiêu 5.000 km đường cao tốc đến năm 2030 được BLĐ đánh giá có khả năng đạt được khi cả nước đã hoàn thành hơn 3.000 km, song tiến độ vẫn phụ thuộc vào khả năng điều phối nguồn cung đất đắp, đá và vật liệu giữa các địa phương.

KQKD mảng thu phí BOT của HHV
(đv: Tỷ đồng)



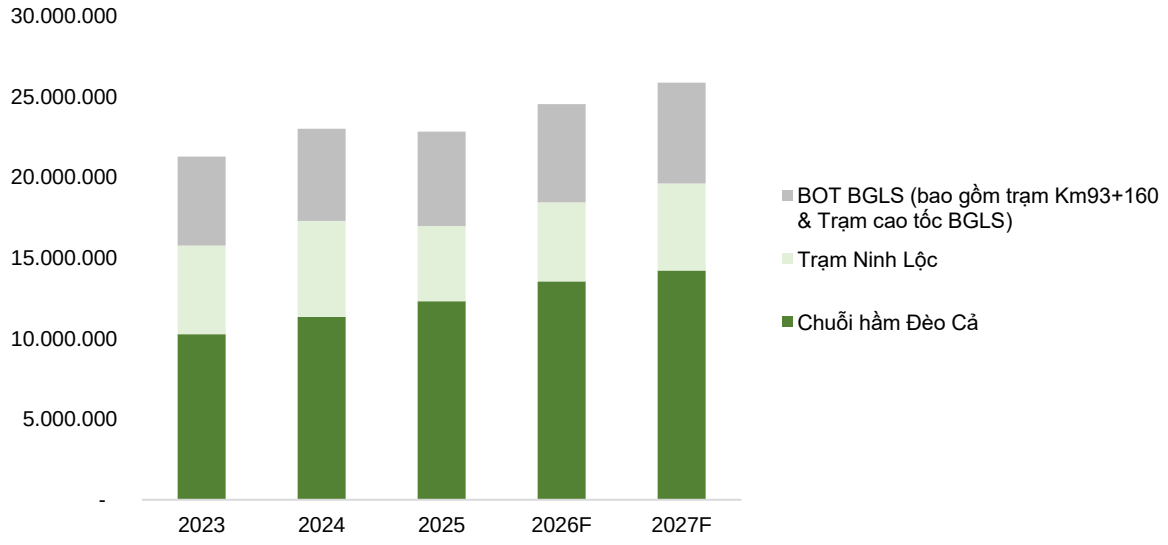
Nguồn: HHV, VCBS dự phóng

Về hiệu quả, biên LN gộp mảng xây lắp cải thiện từ khoảng 6% giai đoạn 2023–2025 lên 12,1% trong 9T.2026, nhờ các dự án mới được ký với giá hợp đồng sát dự toán hơn và việc ứng dụng công nghệ số trong quản lý máy móc, nhiên liệu, tổ chức thi công. Tuy nhiên, giá nguyên vật liệu và nhân công đã tăng khoảng 15–25%, trong khi tình trạng thiếu nhựa đường và vật liệu địa phương vẫn ảnh hưởng tiến độ tại một số công trường. Phần lớn hợp đồng của HHV áp dụng cơ chế điều chỉnh giá theo chỉ số Nhà nước công bố hàng tháng (dầu DO chiếm khoảng 8–10% và nhựa đường khoảng 3–6% giá trị công trình), giúp hạn chế nhưng không loại bỏ hoàn toàn rủi ro trượt giá. HHV cũng đang kiến nghị cơ chế giao mỏ trực tiếp cho nhà thầu và chủ động chốt giá vật liệu để giảm phụ thuộc vào nguồn cung thị trường.

Kỳ vọng nhận khoản hỗ trợ ngân sách cho các dự án BOT

Trong thời gian tới, HHV kỳ vọng ghi nhận khoảng 6.860 tỷ đồng vốn NSNN hỗ trợ theo Nghị định 122/2026/NĐ-CP, gồm: (1) Khoản 2.280 tỷ đồng cho dự án hầm đường bộ qua Đèo Cả, hỗ trợ cho việc sụt giảm doanh thu tại trạm Bắc Hải Vân do không thực hiện thu phí tại trạm La Sơn – Túy Loan như phương án ban đầu, (2) Khoản 4.580 tỷ đồng cho dự án Bắc Giang – Lạng Sơn do chưa thông tuyến đến cửa khẩu Hữu Nghị. Ban lãnh đạo cho biết đang hoàn thiện thủ tục kiểm toán và báo cáo cơ quan có thẩm quyền trong năm 2026, việc giải ngân có thể diễn ra vào cuối năm 2026 hoặc Q1/2027. Quy mô khoản hỗ trợ tương đương khoảng 39% dư nợ vay của HHV tại 30/09/2026 (17.705,5 tỷ đồng), song thời điểm giải ngân thực tế vẫn phụ thuộc vào tiến độ xử lý của các cơ quan liên quan.

Lưu lượng xe qua các trạm 2023 - 2027F (Đv: Lượt xe)



Nguồn: HHV, VCBS dự phóng

Trong giai đoạn 2025 - 2027, VCBS dự báo lưu lượng xe qua hệ thống trạm thu phí của HHV sẽ ghi nhận mức tăng trưởng trung bình 8 – 10%/ năm xét đến:

- Việc hoàn thiện và đưa vào vận hành các dự án thành phần cao tốc Bắc – Nam phía Đông giai đoạn 2 trong năm 2025, theo đó tạo ra 1 chuỗi đấu nối trực tiếp với phần lớn tuyến hạ tầng giao thông và trạm thu phí của HHV, tạo ra lợi thế lớn khi thu hút lưu lượng từ các tuyến đường truyền thống.
- Dư địa tăng trưởng lưu lượng tốt tại cao tốc Bắc Giang – Lạng Sơn nhờ: (1) Nền mặt bằng lưu lượng thấp, (2) Hưởng lợi từ việc hoàn thiện các cao tốc Hữu Nghị - Chi Lăng, Đồng Đăng – Trà Lĩnh (dự kiến năm 2026) và tạo thành tuyến đường đồng bộ đến khu vực kinh tế cửa khẩu. Tuy nhiên, thời điểm khai thác hai tuyến này có thể chậm hơn kỳ vọng. Cao tốc Hữu Nghị – Chi Lăng đã thông suốt tuyến chính nhưng còn vướng mặt bằng tại khoảng 48 vị trí đường gom và nút giao, doanh nghiệp dự án

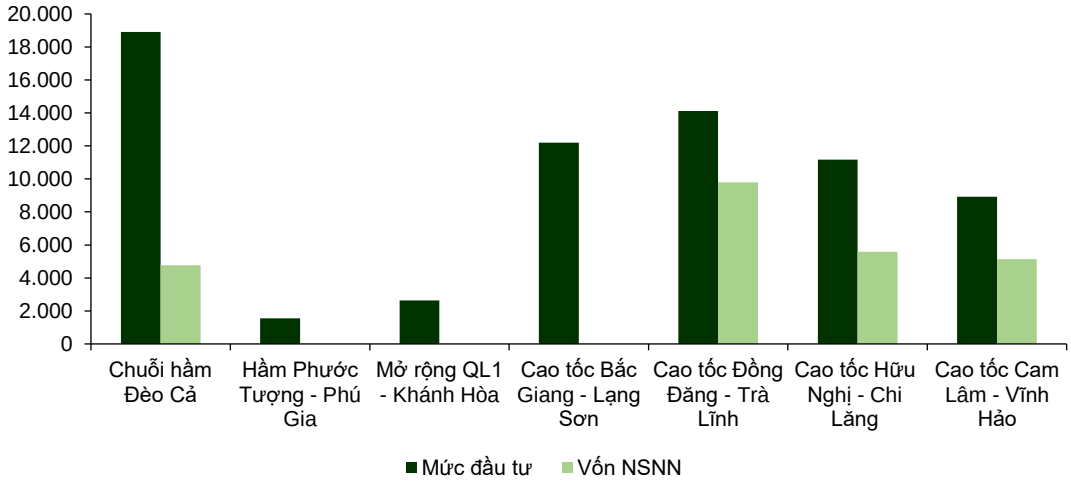
chưa xác định được thời điểm thông xe (theo hợp đồng là tháng 12/2026). Cao tốc Đồng Đăng – Trà Lĩnh dự kiến hoàn thành giai đoạn 1 trước ngày 30/04/2027, trong đó đoạn Tân Thanh – Đông Khê đang được đề xuất khai thác tạm dịp Tết 2027.

Gia tăng danh mục PPP với 9 dự án đề xuất hơn 230.000 tỷ đồng, ưu tiên dự án có vốn Nhà nước tham gia

VCBS cho rằng việc tiếp nhận thêm các hạ tầng BOT sẽ không đặt nhiều áp lực đến hiệu quả kinh doanh của HHV. So với các dự án Chuỗi hầm Đèo Cả và CT Bắc Giang – Lạng Sơn, hiệu quả đầu tư và tính khả thi của việc đảm bảo phương án tài chính (PATC) sẽ được nâng lên đáng kể tại các dự án PPP mới do:

- Sau khi luật PPP 2020 có hiệu lực (từ năm 2021), tỷ lệ vốn ngân sách tham gia vào các dự án PPP được tăng lên nhiều so với các dự án trước đó (lên đến 50% giá trị đầu tư). Đặc biệt với một số dự án đặc thù như tuyến cao tốc Đồng Đăng – Trà Lĩnh, tỷ lệ vốn ngân sách tham gia được nâng lên gần 70%, qua đó giúp giảm thiểu đáng kể áp lực tài chính cho nhà đầu tư.
- HHV và Đèo Cả linh hoạt hơn việc huy động vốn tham gia các dự án mới, thay vì dựa phần lớn vào vốn tín dụng như trước kia. Điều này giúp giảm bớt gánh nặng nợ vay và chi phí tài chính tại dự án – vốn tiềm ẩn rủi ro cho doanh nghiệp nếu lưu lượng xe và nguồn thu phí tại trạm thấp hơn dự kiến.

Mức đầu tư và phần vốn NSNN tham gia tại các dự án BOT (đv: tỷ đồng)



Nguồn: HHV

Tuy nhiên, cơ chế PPP mới cũng đặt ra yêu cầu sàng lọc dự án chặt chẽ hơn. Theo Ban lãnh đạo, các hợp đồng BOT trước đây có thể áp dụng tỷ suất lợi nhuận cố định và cập nhật phương án tài chính theo biến động lưu lượng, trong khi các dự án PPP mới được xem xét trên cơ sở tỷ lệ vốn Nhà nước tham gia, giá vé và cơ chế chia sẻ doanh thu. Do đó, hiệu quả đầu tư phụ thuộc nhiều hơn vào cấu trúc vốn, lưu lượng phương tiện và các điều khoản hợp đồng.

Ngoài Đà Nẵng – Chu Lai, HHV/Đèo Cả đang nghiên cứu đường trên cao Nguyễn Văn Linh, tuyến kết nối Hưng Yên – Gia Bình và hầm Cổ Mã, song khả năng triển khai còn phụ thuộc vào thủ tục pháp lý, phương án thanh toán và thu xếp vốn.

DỰ BÁO VÀ ĐỊNH GIÁ

Chúng tôi ước tính doanh thu và lợi nhuận thuần của HHV năm 2026 đạt lần lượt là **4.218 tỷ đồng (10,9% yoy) và 797 tỷ đồng (18,9% yoy),** tương ứng với EPS là **1.177 đồng/ cổ phiếu.**

Chúng tôi tiến hành định giá đối với cổ phiếu HHV dựa trên một số phương pháp:

Định giá từng phần

Mảng kinh doanh	Giá trị hợp lý (Tỷ đồng)
BOT và lợi ích hợp tác BCC	6.015
Xây dựng, vật liệu & Khác	1.949
Giá trị VCSH ròng hợp lý	**7.963**
Số cổ phiếu (triệu)	575
Giá hợp lý mỗi cổ phiếu (VND)	**13.861**

Định giá tương đối

	P/B
CTI	0,67
CIG	0,88
C4G	0,49
LGC	3,04
CII	1
Trung vị	0,88
Giá trị sổ sách/ cổ phiếu (VND)	13.337
Giá hợp lý mỗi cổ phiếu (VND)	**11.737**

Kết hợp 2 phương pháp

Chúng tôi kết hợp 2 phương pháp định giá từng phần và định giá tương đối theo tỷ lệ 50:50 và đưa ra kết quả định giá hợp lý của cổ phiếu HHV là **12.799 đồng/ cổ phiếu.**

	Kết quả định giá (VND/ cổ phiếu)
Phương pháp định giá từng phần	13.861
Phương pháp định giá tương đối	11.737
Kết hợp 2 phương pháp	**12.799**

ĐÁNH GIÁ

Triển vọng trung hạn được hỗ trợ bởi: (1) Backlog xây lắp dồi dào cùng biên lợi nhuận cải thiện, (2) Kỳ vọng nhận khoản hỗ trợ ngân sách cho các dự án BOT, (3) Mở rộng danh mục PPP với tỷ lệ vốn Nhà nước tham gia cao hơn.

Chúng tôi ước tính doanh thu và lợi nhuận thuần của HHV trong năm 2026 đạt lần lượt là **4.218 tỷ đồng (10,9% yoy) và 799 tỷ đồng (18,9% yoy),** tương ứng với EPS là **1.177 đồng/ cổ phiếu**. Chúng tôi duy trì khuyến nghị **MUA* (theo khuyến nghị ngày 12/10/2026)** cho cổ phiếu HHV với mức định giá hợp lý là **12.799 đồng/ cổ phiếu.**

ĐIỀU KHOẢN SỬ DỤNG

Báo cáo này và/hoặc bất kỳ nhận định, thông tin nào trong báo cáo này không phải là các lời chào mua hay bán bất kỳ một sản phẩm tài chính, chứng khoán nào được phân tích trong báo cáo và cũng không là sản phẩm tư vấn đầu tư hay ý kiến tư vấn đầu tư nào của VCBS hay các đơn vị/thành viên liên quan đến VCBS. Do đó, nhà đầu tư chỉ nên coi báo cáo này là một nguồn tham khảo. VCBS không chịu bất kỳ trách nhiệm nào trước những kết quả ngoài ý muốn khi quý khách sử dụng các thông tin trên để kinh doanh chứng khoán.

Tất cả những thông tin nêu trong báo cáo phân tích đều đã được thu thập, đánh giá với mức cẩn trọng tối đa có thể. Tuy nhiên, do các nguyên nhân chủ quan và khách quan từ các nguồn thông tin công bố, VCBS không đảm bảo về tính xác thực của các thông tin được đề cập trong báo cáo phân tích cũng như không có nghĩa vụ phải cập nhật những thông tin trong báo cáo sau thời điểm báo cáo này được phát hành.

Báo cáo này thuộc bản quyền của VCBS. Mọi hành động sao chép một phần hoặc toàn bộ nội dung báo cáo và/hoặc xuất bản mà không có sự cho phép bằng văn bản của VCBS đều bị nghiêm cấm.

HỆ THỐNG KHUYẾN NGHỊ

Khuyến nghị	Chi tiết
MUA	Khả năng sinh lời của cổ phiếu từ 15% trở lên trong vòng 6 tháng tới
TRUNG LẬP	Khả năng sinh lời của cổ phiếu nằm trong khoảng từ -15% đến 15% trong vòng 6 tháng tới
BÁN	Khả năng sinh lời của cổ phiếu thấp hơn -15% trong vòng 6 tháng tới.

Khả năng sinh lời của cổ phiếu được tính bằng tổng của tiềm năng tăng giá kể từ thời điểm công bố báo cáo (đã điều chỉnh), và tỷ suất cổ tức tiền mặt dự kiến. Trừ khi được nêu rõ trong báo cáo, các khuyến nghị đầu tư có thời hạn đầu tư là 06 tháng.

THÔNG TIN LIÊN HỆ

Trần Minh Hoàng

Giám đốc Nghiên cứu Phân tích

tmhoang@vcbs.com.vn

Phạm Hồng Quân, CFA

Chuyên viên Phân tích cao cấp

phquan@vcbs.com.vn

Phạm Vân Trang

Chuyên viên Phân tích

pvtrang@vcbs.com.vn

CÔNG TY CHỨNG KHOÁN VIETCOMBANK

https://vcbs.com.vn/trung-tam-phan-tich

Bloomberg: VCBS <GO>