



Bringing perfection to you!

BẢN TIN NHÀ ĐẦU TƯ QUÍ 1 NĂM 2026

INVESTOR NEWS LETTER QUARTER I 2026



Chỉ tiêu/Criteria	Quý I năm 2025 Quarter I 2025	Quý I năm 2026 Quarter I 2026	Ghi chú Notes
Tổng doanh thu <i>Total Revenue</i> (Triệu đồng/ <i>Mil VND</i>)	280,098	293,874	<p>So với cùng kỳ năm trước, tổng doanh thu tăng 4.92% và lợi nhuận sau thuế tăng 5.14%</p> <p><i>Compared to the same period last year, total revenue increased by 4.92% % and profit after tax increased by 5.14%.</i></p>
Lợi nhuận gộp <i>Gross profit</i> (Triệu đồng/ <i>Mil VND</i>)	217,382	213,839	
Lợi nhuận trước thuế <i>Profit before tax</i> (Triệu đồng/ <i>Mil VND</i>)	213,684	218,508	
Lợi nhuận sau thuế <i>Profit after tax</i> (Triệu đồng/ <i>Mil VND</i>)	169,924	178,651	
Tỷ suất lợi nhuận gộp (%) <i>Gross profit margin (%)</i>	81.61	78.63	
Tỷ suất lợi nhuận ròng (%) <i>Net profit margin (%)</i>	63.80	65.69	

Sản lượng/ <i>Volume</i>	Quý I 2025 Quarter I – 2025	Quý I 2026 Quarter I – 2026
Tổng sản lượng hàng hóa (Tấn), bao gồm: <i>Total cargo volume (Ton), incl:</i>	64,253	60,792
• Hàng quốc tế/ <i>Int'l</i>	49,483	46,777
• Hàng quốc nội/ <i>Dom</i>	14,770	14,015

So với cùng kỳ năm trước, sản lượng 3 tháng đầu năm nay giảm 5,4%, trong đó hàng hóa quốc tế giảm 5,5%, quốc nội giảm 5,1%. Hàng hoá xuất nhập khẩu giảm do các hãng hàng không Trung Đông giảm tần suất bay.

Compared with the same period last year, total output the first quarter this year decreased by 5.4%, of which international cargo decreased 5.5%, domestic cargo decreased 5.1%. Import and export cargo volumes decline as Middle Eastern airlines reduce flight frequencies.

Chiến tranh hiện nay giữa Mỹ – Israel – Iran là cú sốc toàn hệ thống logistics toàn cầu. Chuỗi tác động thực tế đang diễn ra, cụ thể:

1. Mất năng lực vận tải hàng không

(a) Hàng loạt quốc gia Trung Đông đóng hoặc hạn chế không phận, nhiều chuyến bay bị hủy. Trung Đông vốn là “hub trung chuyển số 1 thế giới”, chiếm ~4% hàng hoá hàng không toàn cầu. Khi bị gián đoạn, trong ngắn hạn có thể góp phần giảm 10–15% công suất toàn cầu

Kết quả: thiếu tải → giá cước tăng mạnh

(b) Bay vòng xa và giảm tải trọng hàng hoá

Tránh không phận Iran/Iraq, các hãng bay vòng qua Trung Á hoặc Nam Á. Máy bay phải chở thêm nhiên liệu nên giảm tải hàng hoá.

Kết quả: Capacity thực tế còn giảm thêm nữa do tác động kép

2. Đứt tuyến biển, hàng dồn sang đường hàng không

(a) Điểm nghẽn (Eo biển Hormuz): ~20% dầu thế giới đi qua đây nay bị phong tỏa

(b) Kết hợp với Red Sea đã bất ổn trước đó

Kết quả: Nhu cầu hàng hoá hàng không tăng, đặc biệt hàng giao gấp, hàng giá trị cao

3. Chiến tranh cộng phong tỏa dầu làm giá nhiên liệu tăng mạnh

Với airline: Nhiên liệu chiếm 25–35% tổng chi phí, giá tăng nên tăng phụ phí

Với khách hàng: Cước tăng trên 20% và đà tăng khó đoán điểm dừng nếu chiến tranh kéo dài

4. Hiệu ứng “tắc nghẽn dây chuyền”

Khi 3 yếu tố sau cùng xảy ra, như giảm công suất vận chuyển do đóng không phận, tăng nhu cầu do biển tắc và tăng chi phí do giá dầu sẽ gây nên tình trạng hàng hoá bị dồn ứ tại Châu Á, chậm trễ giao hàng sang US/EU, các chuyến bay thuê theo chuyến tăng mạnh

The ongoing conflict between the US, Israel, and Iran represents a systemic shock to the global logistics network. The actual chain of impacts is unfolding as follows:

1. Loss of air cargo capacity

(a) Multiple countries have closed or restricted their airspace, numerous flights have been canceled or rerouted. The Middle East is a key global transit hub, accounting for approximately 4% of global air cargo volume.

Result: Capacity shortage , significant increase in freight rates

(b) Longer flight routes and reduced payload

To avoid Iran/Iraq airspace, airlines reroute via Central or South Asia. Aircraft must carry additional fuel, reducing cargo payload.

Result: Effective capacity declines further due to this double impact

2. Disruption of sea freight, modal shift to air cargo

(a) Bottleneck at the Strait of Hormuz: ~20% of global oil supply passes through this route, now disrupted.

(b) Combined with ongoing instability in the Red Sea

Result: Air cargo demand increases, particularly for urgent and high-value shipments

3. War and supply disruptions drive fuel prices significantly higher

For airlines: Fuel accounts for 25–35% of total operating costs, higher fuel prices lead to increased surcharges

For customers: Freight rates increase by over 20%, with further upside risk if the conflict persists

4. “Cascading congestion” effect

When three factors occur simultaneously, like: Capacity reduction due to airspace closures, demand surge due to sea freight disruption and cost escalation driven by fuel prices, this leads to cargo backlog accumulation in Asia, delivery delays to the US/EU and significant increase in charter flight demand.