

BẢN TIN NHÀ ĐẦU TƯ QUÍ 2 NĂM 2026

INVESTOR NEWS LETTER QUARTER II 2026



Chỉ tiêu/Criteria	6 tháng 2025 6M 2025	6 tháng 2026 6M 2026	Ghi chú Notes
Tổng doanh thu <i>Total Revenue</i> (Triệu đồng/ <i>Mil VND</i>)	590,139	602,610	So với cùng kỳ năm trước, tổng doanh thu tăng 2.11% và lợi nhuận sau thuế tăng 0,46% <i>Compared to the same period last year, total revenue increased by 2.11% and profit after tax increased by 0.46%.</i>
Lợi nhuận gộp <i>Gross profit</i> (Triệu đồng/ <i>Mil VND</i>)	449,436	434,188	
Lợi nhuận trước thuế <i>Profit before tax</i> (Triệu đồng/ <i>Mil VND</i>)	449,758	453,010	
Lợi nhuận sau thuế <i>Profit after tax</i> (Triệu đồng/ <i>Mil VND</i>)	358,988	360,629	
Tỷ suất lợi nhuận gộp (%) <i>Gross profit margin (%)</i>	80.53	78.77	
Tỷ suất lợi nhuận ròng (%) <i>Net profit margin (%)</i>	64.33	65.42	

Sản lượng/ <i>Volume</i>	6 tháng 2025 6M 2025	6 tháng 2026 6M 2026
Tổng sản lượng hàng hóa (Tấn), bao gồm: <i>Total cargo volume (Ton), incl:</i>	131,369	122,867
• Hàng quốc tế/ <i>Int'l</i>	103,807	96,941
• Hàng quốc nội/ <i>Dom</i>	27,562	25,926

So với cùng kỳ năm trước, sản lượng 6 tháng đầu năm nay giảm 6.47%, trong đó hàng hóa quốc tế giảm 6.61%, quốc nội giảm 5.94%.

Compared with the same period last year, total output the first 6 months this year decreased by 6.47%, of which international cargo decreased 6.61%, domestic cargo decreased 5.94%.

ACV cho biết đang hoàn thiện phương án phân chia khai thác giữa 2 cảng hàng không quốc tế Long Thành và Tân Sơn Nhất, chuẩn bị trình Cục Hàng không VN phê duyệt.

Về phương án phân chia khai thác giữa 2 sân bay, ACV khẳng định hai sân bay hoạt động song song.

ACV dự kiến lộ trình chia làm 3 giai đoạn.

- Giai đoạn 1 (từ tháng 12.2026 - 3.2027), các hãng sẽ tự nguyện đăng ký khai thác tại sân bay mới, chủ yếu tập trung vào số ít đường bay nội địa.
- Giai đoạn 2 (từ tháng 3.2027 - 10.2027), sân bay Long Thành sẽ đón nhận các hãng hàng không quốc tế và nội địa đăng ký khai thác theo lịch bay mùa hè.
- Giai đoạn 3, tính từ sau tháng 10.2027 trở đi sẽ là thời điểm Long Thành khai thác tối đa công suất từ trên 50 - 100%.

Sự điều tiết này tùy thuộc nhu cầu thực tế của hành khách, cũng không cố định đường bay dài thì bay ở Long Thành, đường bay ngắn thì bay ở Tân Sơn Nhất. Các hãng hàng không vẫn có thể khai thác cùng lúc 1 đường bay tại 2 sân bay.

ACV stated that it is finalizing the operational allocation plan between Long Thanh International Airport (LTIA) and Tan Son Nhat International Airport (TSNIA), which will soon be submitted to the Civil Aviation Authority of Vietnam (CAAV) for approval.

Regarding the operational allocation between the two airports, ACV emphasized that Long Thanh and Tan Son Nhat will operate in parallel.

Phase 1 (December 2026 – March 2027):

Airlines will voluntarily register to operate at the new airport, with operations initially focusing on a limited number of domestic routes.

Phase 2 (March 2027 – October 2027):

Long Thanh International Airport will begin accommodating both international and domestic airlines that voluntarily register their services under the Summer Schedule.

Phase 3 (from October 2027 onward):

Long Thanh International Airport will progressively increase operations beyond 50% and ultimately utilize its full design capacity.

ACV noted that the allocation of flights between the two airports will be driven by actual passenger demand rather than fixed rules. There will be no mandatory requirement for long-haul flights to operate from Long Thanh while short-haul flights remain at Tan Son Nhat. Airlines may continue operating the same route from both airports simultaneously.

Việc Houthi tuyên bố phong tỏa hàng hải đối với Arab Saudi có thể làm tăng giá dầu, chi phí vận tải biển, nguy cơ giáng thêm đòn vào kinh tế toàn cầu.

Nếu khủng hoảng chỉ diễn ra ở mức hiện nay:

- Sản lượng hàng quốc tế có thể tăng 3–5% do chuyển dịch từ đường biển;
- Cước hàng không tăng, giúp các hãng ưu tiên chở hàng giá trị cao;
- Các nhà ga hàng hoá được hưởng lợi.

Nếu xung đột lan rộng và kéo dài trên 1 năm:

- Giá dầu cao;
- Kinh tế toàn cầu suy giảm;
- Xuất khẩu Việt Nam giảm.

Lúc đó, sản lượng hàng hóa qua các nhà ga hàng hoá cũng sẽ chịu áp lực giảm.

The Houthis' declaration of a maritime blockade against Saudi Arabia could drive up oil prices and ocean freight costs, posing an additional downside risk to the global economy.

If the crisis remains at its current level:

- *International air cargo volumes could increase by 3–5% as some shipments shift from sea freight to air freight.*
- *Higher air freight rates would encourage airlines to prioritize high-value cargo.*
- *Cargo terminals would likely benefit from the increased demand.*

If the conflict escalates and persists for more than one year:

- *Oil prices would remain elevated.*
- *The global economy would face a broader slowdown.*
- *Vietnam's exports would likely decline.*

Under such a scenario, cargo throughput would also come under downward pressure.