

Ngành Vận tải

Báo cáo cập nhật

Tháng 06, 2022

Mã giao dịch: PVT

Reuters: PVT.HM

Bloomberg: PVT VN

Khuyến nghị	OUTPERFORM
Giá kỳ vọng (VNĐ)	29.100
Giá thị trường (24/6/2022)	19.200
Lợi nhuận kỳ vọng	51,6%

Tăng trưởng đến từ mở rộng đội tàu và nhu cầu vận chuyển

KQKD Quý 1/2022 của PVT tăng trưởng tích cực, nhờ việc công ty đã đẩy mạnh mở rộng đội tàu trong năm 2021 và quý 1/2022, cùng với đó là nhu cầu vận chuyển hàng hóa/nhiên liệu... phục hồi mạnh mẽ trở lại. Cụ thể, *doanh thu và LNST-CĐTS trong kỳ toàn Công ty đạt 2.021 tỷ VNĐ (+17,8% yoy) và 153 tỷ VNĐ (+11,8% yoy)*.

Kỳ vọng KQKD 2022 tăng trưởng mạnh mẽ với *doanh thu và LNST-CĐTS đạt 9.308 tỷ VNĐ (+24,8% yoy) và 856 tỷ VNĐ (+29,7% yoy)*. Chúng tôi kỳ vọng sản lượng và giá cước sẽ tăng trưởng mạnh nhờ vào: (1) nhu cầu vận chuyển phục hồi đối với hầu hết các mặt hàng dầu thô, dầu sản phẩm, hóa chất, LPG, ...; (2) đóng góp doanh thu từ việc tiếp tục mở rộng đội tàu; (3) giá cước neo theo đà tăng của giá dầu và cuộc xung đột giữa Nga – Ukraine khiến cung tàu ở một số phân khúc trở nên khan hiếm và quãng đường vận chuyển xa hơn; và (4) biên lợi nhuận cải thiện nhờ một số tàu thuê trần với giá rẻ và chi phí thuyền viên (liên quan đến dịch bệnh) giảm đáng kể khi trở lại trạng thái bình thường mới.

Cổ tức: Theo tài liệu họp ĐHCĐ năm 2022 được PVT công bố, dự kiến công ty sẽ tăng vốn điều lệ từ 3.236 tỷ lên 3.560 tỷ đồng thông qua phát hành cổ phiếu trả cổ tức với tỷ lệ 10%. Giai đoạn từ 2023 – 2026, chúng tôi kỳ vọng công ty sẽ tiếp tục trả cổ tức bằng tiền mặt với tỷ lệ 1.000 VNĐ/cổ phiếu.

BVSC khuyến nghị OUTPERFORM cho PVT với mức giá mục tiêu trong vòng 12 tháng là 29.100 đồng/cp, tương đương mức lợi suất 51,6%. Hiện tại, PVT đang được giao dịch với P/E forward 2022 là 7,15x; mức định giá hấp dẫn đối với vị thế một doanh nghiệp vận tải dầu khí đầu ngành.

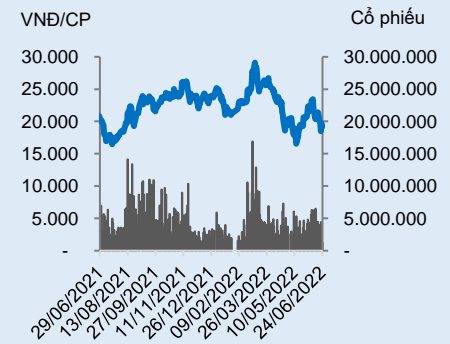
Tiềm năng tăng giá: đóng góp đáng kể từ việc đẩy mạnh mở rộng đội tàu và nhu cầu vận chuyển phục hồi trở lại; giá cước cho thuê tàu phân khúc quốc tế ở các mảng dầu thô/dầu sản phẩm/hóa chất neo theo đà tăng của cước quốc tế.

Rủi ro: Diễn biến địa chính trị giữa Nga - Ukraine chưa có dấu hiệu hạ nhiệt, nền kinh tế thế giới mở cửa trở lại khiến nhu cầu về dầu tăng cao và gây áp lực lên lạm phát khiến các NHTW trên thế giới bắt đầu tăng lãi suất. Có nhiều rủi ro các nền kinh tế lớn sẽ hạ cánh cứng và rơi vào suy thoái, dẫn đến nhu cầu về dầu hạ nhiệt trở lại, ảnh hưởng đến nhu cầu vận tải. Bên cạnh đó, giá nhiên liệu tăng cao và việc phải chuyển đổi sang sử dụng nhiên liệu VLSFO nhằm đáp ứng chuẩn IMO 2020 có thể ảnh hưởng đến biên lợi nhuận của doanh nghiệp. Tuy nhiên, BVSC đánh giá trong năm nay, PVT sẽ tiếp tục hưởng lợi từ nhu cầu vận chuyển nhiên liệu. Ngoài ra, doanh nghiệp có thể đàm phán lại các hợp đồng cũ với mức giá cao hơn theo đà tăng của cước quốc tế nhờ vào việc giá dầu tiếp tục neo cao và cung tàu ở một số phân khúc đang khan hiếm.

THÔNG TIN CỔ PHẦN

Sàn giao dịch	HSX
Khoảng giá 52 tuần	16.470-29.100
Vốn hóa	6.214 Tỷ VNĐ
SL cổ phiếu lưu hành	323.651.228
KLGD bình quân 10 ngày	3.658.870
% sở hữu nước ngoài	12,37%
Room nước ngoài	49%
Giá trị cổ tức/cổ phần	1.000
Tỷ lệ cổ tức/thị giá	5,2%
Beta	1,4

BIẾN ĐỘNG GIÁ



	YTD	1T	3T	6T
PVT	-23,8%	-7,2%	-25,0%	-19,2%
VNIndex	-22,3%	-8,4%	-20,5%	-20,7%

Chuyên viên phân tích

Nguyễn Huỳnh Bảo Trâm

(84 28) 3914.6888 ext. 259

tramnhb@bvsc.com.vn

Tổng quan KQKD Quý 1/2022

	1Q22	1Q21	% yoy	Diễn giải
Doanh thu	2.022	1.717	18%	
Dịch vụ vận tải	1.475	1.200	23%	
<i>Dầu thô</i>	321	299	7%	Sản lượng dầu thô vận chuyển cho NMLD Dung Quất đạt 1,4 triệu tấn (+3% yoy)
<i>Dầu sản phẩm/ hóa chất</i>	410	342	20%	- Vận chuyển 575 nghìn m ³ dầu sản phẩm cho NMLD Dung Quất và NMLD Nghi Sơn (+5% yoy) - Nhận 2 tàu dầu/hóa chất mới là PVT Flora và PVT Estella - Thanh lý tàu Phương Đông Star
<i>LPG</i>	499	492	1%	- Sản lượng LPG vận chuyển cho BSR, Gas trading và GPP Cà Mau tăng mạnh 34% yoy - Tàu VLGC mới mua đi vào hoạt động hiệu quả từ tháng 7/2021
<i>Hàng rời</i>	107	21	410%	- Giá cước vận chuyển hàng rời tăng mạnh từ nửa cuối 2021 - Đưa PVT Diamond vào hoạt động từ tháng 4/2021
<i>Khác</i>	64	45	42%	
Dịch vụ hàng hải dầu khí	196	191	3%	Giá cho thuê kho nổi và giá dịch vụ vận hành/ bảo dưỡng duy trì, đem lại nguồn thu ổn định cho doanh nghiệp
Thương mại	243	114	113%	Nhu cầu tiêu dùng nhiên liệu phục hồi
Dịch vụ khác	107	211	-49%	
LN gộp	291	258	14,4%	
LNST-CĐTS	153	136	12%	
Chỉ số lợi nhuận				
<i>Biên gộp chung</i>	14,4%	15%	-4%	
Dịch vụ vận tải	13,7%	14,3%	-4%	
<i>Dầu thô</i>	20%	19%	5%	
<i>Dầu sản phẩm/ hóa chất</i>	8%	12%	-33%	Giá dầu tăng ảnh hưởng đến BLN của một số chuyến tuyến/spot
<i>LPG</i>	15%	13%	15%	
<i>Hàng rời</i>	48%	18%	167%	
<i>Khác</i>	4%	9%	-56%	
Dịch vụ hàng hải dầu khí	31,7%	34,8%	-9%	
Thương mại	1,3%	2,4%	-46%	
Dịch vụ khác	22,3%	7,8%	187%	
<i>Biên ròng</i>	9,6%	10,1%	-5%	<i>Nhìn chung, biên ròng giảm nhẹ do cùng những lý do trên.</i>

Nguồn: PVT, BVSC ước tính

Triển vọng năm 2022 và dự phóng

Trong năm 2022, chúng tôi kỳ vọng lợi nhuận tăng trưởng mạnh mẽ ở mức 29,7% yoy.

Những giả định chúng tôi đưa ra là:

- USD/VND mất giá 1,5%.
- Đầu tư tài sản cố định: 140 triệu USD, tương ứng với 3.273 tỷ VNĐ, bao gồm:
 - 1 tàu Aframax 105,000 DWT: 30 triệu USD
 - 3 tàu hóa chất Handysize: 19 triệu USD/tàu
 - 2 tàu hàng rời: 1 tàu Suezmax (39 triệu USD) và 1 tàu Handysize (14 triệu USD).

Nếu hoàn thành kế hoạch này, dự kiến đến cuối năm 2022, đội tàu của PVT sẽ tăng lên mức 41 tàu (so với 35 tàu ở thời điểm cuối năm 2021).

- Hoàn tất thanh lý tàu Athena với lợi nhuận 100 tỷ VNĐ.
- Công ty chia cổ tức bằng cổ phiếu với tỷ lệ 10% trong năm 2022.

Dự báo cả năm 2022

	2021	2022F	% yoy	Diễn giải
Doanh thu	7.460	9.308	25%	
<i>Dịch vụ vận tải</i>	5.397	6.996	30%	Doanh thu tăng nhờ vào (1) mở rộng đội tàu và tiếp tục thuê thêm các tàu theo hình thức BBHP (Bareboat hire purchase); (2) giá cước ở các mảng dầu thô/dầu sản phẩm/hóa chất neo theo đà tăng của cước quốc tế.
<i>Dịch vụ hàng hải dầu khí, thương mại và dịch vụ khác</i>	2.063	2.312	12%	PVT có thể đàm phán lại giá cho thuê kho nổi và giá dịch vụ khi giá dầu tiếp tục được neo cao; doanh thu hoạt động thương mại tăng trở lại sau dịch bệnh
Lợi nhuận gộp	1.238	1.581	28%	
<i>Dịch vụ vận tải</i>	923	1.266	37%	
<i>Dịch vụ hàng hải dầu khí, thương mại và dịch vụ khác</i>	315	314	-0,2%	
Chi phí SG&A	288	298	4%	
Thu nhập tài chính ròng	24	-69		
Thu nhập khác	42	109	160%	Thu nhập từ thanh lý tàu Phương Đông Star (đã thanh lý trong quý 1) và tàu Athena
EBIT	950	1.283	35%	
Lợi nhuận trước thuế	1.040	1.353	30%	
LNST – CĐTS	660	856	30%	
Chỉ số lợi nhuận				
Biên gộp chung	16,6%	17,0%	2,3%	
<i>Dịch vụ vận tải</i>	17,1%	18,1%	6%	BLN cải thiện nhờ tiết kiệm chi phí liên quan đến dịch bệnh cho thuyền viên, và một số tàu thuê trần với giá rẻ
<i>Dịch vụ hàng hải dầu khí, thương mại và dịch vụ khác</i>	15,3%	13,6%	-11%	Giá dầu tăng ảnh hưởng đến chi phí vận hành kho nổi FSO/FPSO

Nguồn: PVT, BVSC dự báo

Định giá và khuyến nghị

BVSC khuyến nghị **OUTPERFORM** cho PVT tại mức giá mục tiêu trong vòng 12 tháng là **29.100 đồng/cp**, tương đương mức lợi suất **51,6%**. Hiện tại, PVT đang được giao dịch với P/E forward 2022 là 7,15x; mức định giá hấp dẫn đối với vị thế một doanh nghiệp vận tải dầu khí đầu ngành.

Phương pháp định giá	FCFF
Giá mục tiêu 1 năm (VNĐ/cổ phiếu)	29.100
Forward P/E 2023 tại giá mục tiêu	10,8x
TTM P/E tại giá mục tiêu	14,1x

Định giá PVT theo DCF

Năm	2022F	2023F	2024F	2025F	2026F
WACC (dài hạn)	12,6%				
WACC (ngắn hạn)	11,3%				
Hiện giá dòng tiền tự do	(341)	1.338	1.292	1.103	966
Giá trị cuối	8.407				
Giá trị doanh nghiệp	12.765				
Cộng: Tiền mặt	3.099				
Trừ: Nợ	3.759				
Trừ: Lợi ích CĐTS	2.673				
Giá trị VCSH tương ứng	9.432				
SL cổ phiếu lưu hành (triệu cp)	323,6				
Giá trị hợp lý của cổ phiếu	29.141				

Nguồn: PVT, BVSC dự báo

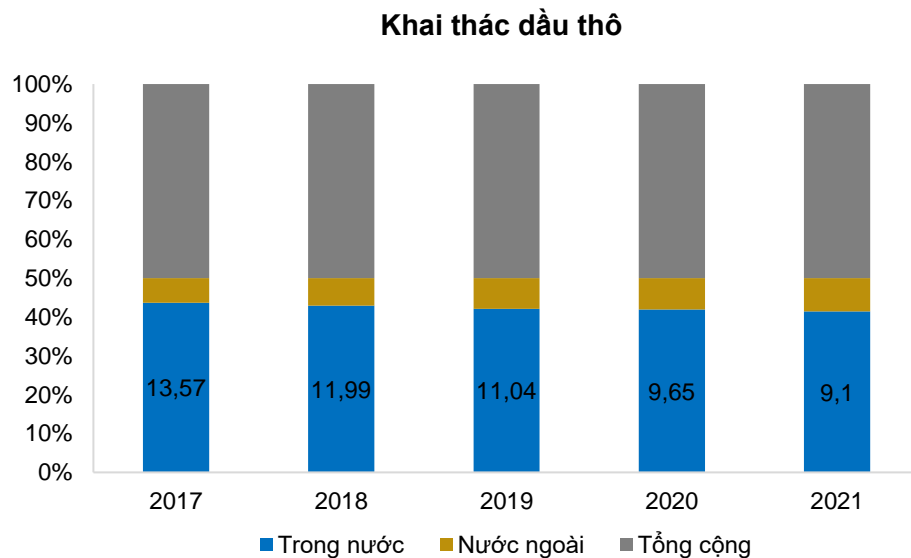
Phụ lục: Đánh giá tiềm năng các phân khúc trong mảng vận tải của PVT

Triển vọng thị trường tàu chở dầu thô

Mảng vận chuyển trong nước:

Vận chuyển dầu thô nội địa cho Nhà máy lọc dầu (NMLD) Dung Quất:

Trong 5 năm vừa qua, sản lượng khai thác dầu thô trong nước liên tục giảm, trung bình mỗi năm giảm 1 triệu tấn. Do trữ lượng dầu thô ở các mỏ trong nước đang dần cạn kiệt, BSR phải tăng tỷ trọng nhập khẩu dầu thô để bù đắp cho lượng hao hụt này.



Nguồn: PVN, GSO

Hiện tại, PVT vẫn đang đảm nhiệm việc vận chuyển dầu thô từ các mỏ nội địa đến NMLD Dung Quất của BSR. Tuy nhiên, do sản lượng dầu thô khai thác trong nước ngày càng giảm sẽ ảnh hưởng đến nguồn hàng vận chuyển của PVT trong những năm tới.

Năm	2019	2020	2021	2022F	2023F	2024F	2025F	2026F
Dầu thô nhập	7,5	6,5	7,1	7,7	6,4	7,4	7,4	6,4
Trong nước	6,5	4,3	5,6	5,2	4,3	4,5	4,1	3,8
Nhập khẩu	1,0	2,1	1,5	2,6	2,1	2,9	3,2	2,5

Nguồn: BSR, BVSC dự báo

Vận chuyển dầu thô cho NMLD Nghi Sơn (NSR):

Chúng tôi cho rằng PVT sẽ tiếp tục thuê tàu để vận chuyển cho NSR mà không mua mới tàu VLCC vì những lý do sau:

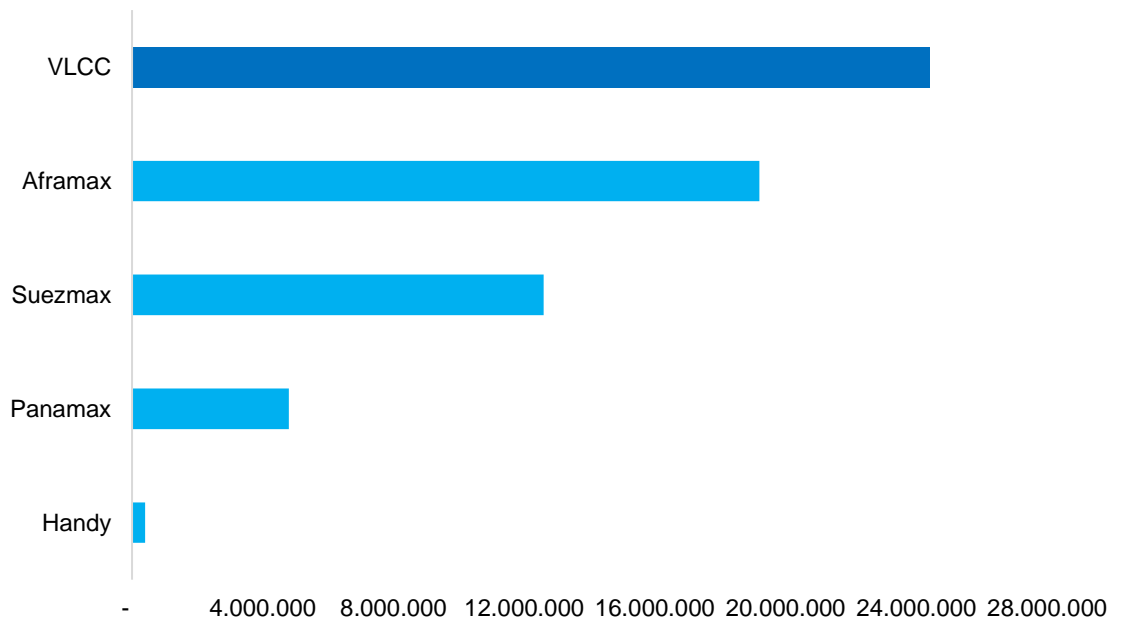
Những năm trước đây, PVT đã thuê tàu VLCC (Very large crude carrier) của đối tác SK Shipping (Hàn Quốc) để vận chuyển dầu thô cho NSR. Tuy nhiên, 2 năm gần đây, sản lượng vận chuyển đã giảm đáng kể. Việc NMLD Nghi Sơn hoạt động không ổn định do tình hình tài chính sẽ ảnh hưởng đến sản lượng vận chuyển của PVT.

Mặc khác, do PVN chỉ sở hữu 25% của NSR nên PVT chỉ vận chuyển 25% sản lượng của nhà máy, tương ứng với khoảng 2,5 triệu tấn/năm. Một tàu chở dầu thô VLCC có trọng tải khoảng 300,000 DWT, nếu chỉ vận chuyển 2,5 triệu tấn/năm cho NSR thì sẽ không tối ưu hóa về mặt kinh tế.

Nếu công ty đưa tàu ra chạy quốc tế cũng sẽ gặp bất lợi về giá cước vì những lý do sau:

- Hiện tại, tốc độ tăng cung tàu VLCC đang vượt quá nhu cầu vận chuyển dầu thô. Theo Conor Stone, chuyên gia sản phẩm tại Vortexa. Đội tàu VLCC quốc tế đã tăng 61 tàu lên 830 tàu trong vòng hai năm qua và có 42 tàu dự kiến sẽ được giao. Tình trạng dư cung này sẽ gây áp lực lên giá cước tàu VLCC.

Thị phần tàu chở dầu theo phân khúc (2017 – 2022)



Nguồn: Lloyd's List Intelligence

- Tàu VLCC thường được dùng để vận chuyển 80% dầu thô bằng đường biển đến Trung Quốc – nhà nhập khẩu dầu lớn nhất thế giới. Tuy nhiên, việc Nga bị các nước cấm vận khiến cho xuất khẩu dầu Urals đi Trung Quốc gặp nhiều khó khăn và tàu VLCC bị thay thế bởi các tàu size nhỏ hơn (giải thích chi tiết ở phần sau), gây ảnh hưởng tiêu cực đến cước tàu.

Ngoài ra, giá tàu VLCC 10 năm tuổi hiện tại cũng đang ở mức rất cao, hơn 50 triệu USD/tàu. Vì vậy, chúng tôi cho rằng PVT sẽ không đầu tư thêm tàu VLCC cho đến sau năm 2025.



Nguồn: Bloomberg

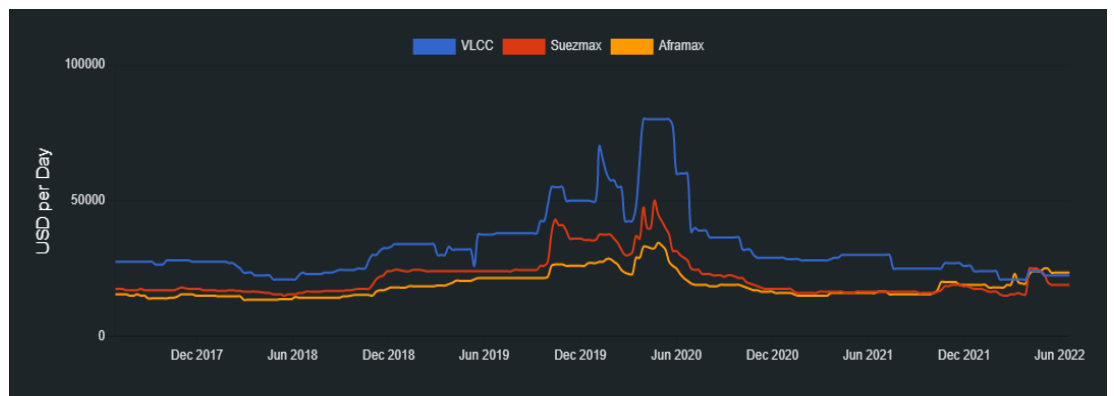
Mảng vận chuyển quốc tế:

Tình hình cước tàu dầu thô thế giới:

Sau khi bị ảnh hưởng nặng nề bởi 2 năm dịch bệnh, giá dầu đã đảo chiều bật tăng mạnh trở lại từ đầu năm 2022, đặc biệt là sau khi xảy ra cuộc xung đột giữa Nga – Ukraine. Theo đà tăng của giá dầu, giá dầu nguyên liệu (bunker prices) cũng đạt đỉnh cao mới. Vì thế, các hãng vận chuyển cũng phải điều chỉnh giá cước.

Aframax:

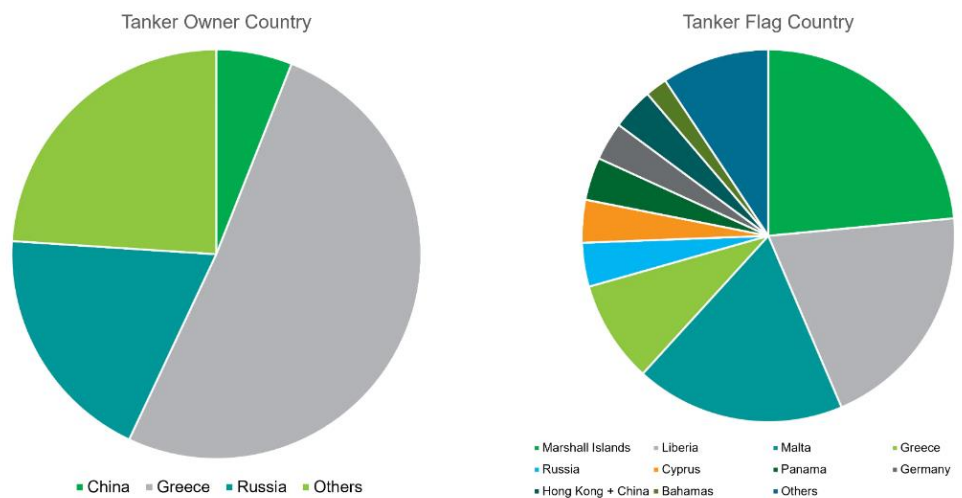
Phân khúc Aframax hưởng lợi nhiều nhất từ cuộc xung đột Nga – Ukraine, giá cước cho thuê định hạn tăng cao hơn các phân khúc khác như VLCC và Suezmax.



Nguồn: Fearnpulse

Chúng tôi cho rằng cước tàu Aframax sẽ tiếp tục hưởng lợi vì những lý do sau:

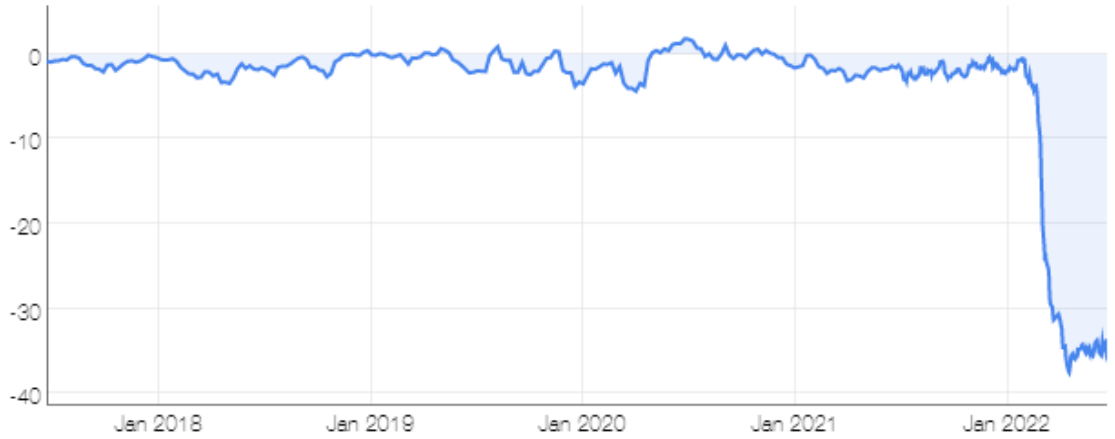
- Công ty Sovcomflot của Nga đang sở hữu lượng tàu Aframax lớn nhất thế giới. Việc Nga bị cấm vận sẽ ảnh hưởng đến nguồn cung tàu ở phân khúc này.
- Các nhà nhập khẩu cũng gặp khó khăn trong việc tìm kiếm các tàu size lớn hơn để vận chuyển dầu thô vì phần lớn các hãng tàu chở dầu lớn nhất thế giới hầu như đều thuộc Châu Âu, và việc cấm vận sẽ làm cho các chủ tàu từ chối chở dầu có nguồn gốc từ Nga. Theo ISH Markit, những con tàu vận chuyển dầu thô của Nga gần đây, có 51% đến từ Hy Lạp, Nga 19% và Trung Quốc 6%. Việc cấm vận xảy ra sẽ làm gián đoạn nguồn cung tàu.



Nguồn: IHS Markit

- Trung Quốc, Ấn Độ tăng cường nhập khẩu dầu Urals của Nga với mức chiết khấu cao. Theo Rystad Energy, dựa trên mức trung bình từ tháng 3 đến tháng 5/2022, sản lượng dầu thô nhập khẩu của Ấn Độ và Trung Quốc đã tăng lần lượt 658% và 205% so với cùng kỳ năm ngoái. Thông thường, dầu Urals từ được vận chuyển từ cảng Primorsk và cảng Ust-Luga (khu vực biển Baltic) và cảng Novorossiysk (khu vực biển Đen). Tuy nhiên, những cảng này chỉ có thể tiếp nhận cỡ tàu Aframax và tàu Suezmax, sau đó mới chuyển tải lên tàu VLCC theo hình thức ship to ship trước khi vận chuyển đến Trung Quốc. Việc chuyển tải thường xảy ra ở gần cảng Skaw của Đan Mạch và cảng Augusta của Ý, và việc này giúp cho xuất khẩu dầu sang Châu Á thuận lợi hơn bằng việc tiết kiệm chi phí vận chuyển. Tuy nhiên, việc Nga bị cấm vận sẽ khiến tàu không thể cập cảng ở các nước Châu Âu và buộc phải đi thẳng để đến Trung Quốc. Việc này sẽ gây mất nhiều thời gian và chi phí hơn, cũng như làm giảm lượng cung tàu vốn đã bị ảnh hưởng từ cuộc xung đột. Khác biệt giữa giá dầu Urals và giá dầu Brent đã rơi xuống mức thấp nhất trong lịch sử, ở mức -35 USD/thùng. Nga đã phải đưa ra mức giảm giá rất sâu để thu hút các khách hàng khác khi đối mặt với tình trạng dầu thô bị Châu Âu cấm vận và bù đắp chi phí vận chuyển

cho các khách hàng khi phải tốn nhiều chi phí vận hành để đi một quãng đường xa hơn để đến nơi nhập khẩu.

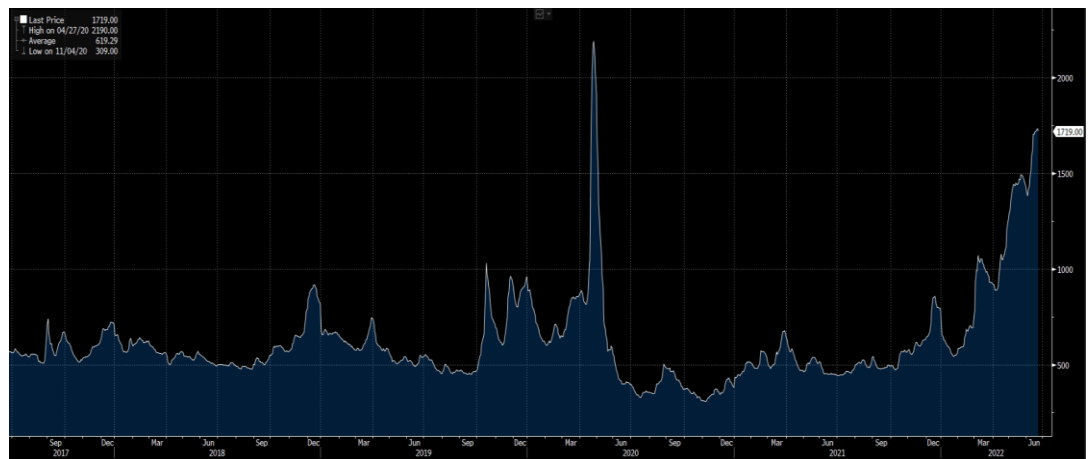


Nguồn: Refinitiv

Thị trường dầu sản phẩm/hóa chất

Các tàu dầu sản phẩm/hóa chất kích cỡ MR (Medium range) và Handy sẽ tiếp tục hưởng lợi từ xu hướng nhu cầu tiêu thụ phục hồi và sản lượng vận chuyển tăng lên. Theo Clarkson, sản lượng dầu sản phẩm vận chuyển bằng đường biển được kỳ vọng sẽ tăng 13,6% trong năm 2022 và trở lại mức trước Covid vào năm 2023. Quãng đường vận chuyển xa hơn do việc cấm vận cũng tác động tích cực đến nhu cầu.

Chỉ số Baltic Clean Tanker Index đã tăng mạnh từ đầu năm đến nay.



Nguồn: Bloomberg

Thị trường LPG

Trong quý 4/2021, PVT đã thuê thêm 3 tàu VLGC theo hình thức BBHP và đem cho thuê định hạn ở thị trường quốc tế.

Theo BW LPG – công ty sở hữu nhiều tàu LPG nhất thế giới, mặc dù số lượng tàu VLGC được giao nhiều trong những năm sau và chuẩn IMO EEXI sắp được thực thi, tuy nhiên, triển vọng của thị trường về dài hạn vẫn còn rất tươi sáng nhờ vào LPG vẫn là một nguồn nhiên liệu chuyển đổi khả thi theo hướng sử dụng năng lượng sạch và giảm phát thải khí CO₂. Công ty cũng cho biết, nguồn cung tàu VLGC của họ trong năm 2023 sẽ bị giảm đi do có một số lượng lớn tàu phải lên dock (nhằm bảo dưỡng và sửa chữa định kỳ).

Ngoài ra, việc Trung Quốc và Ấn Độ tiếp tục tăng nhập khẩu LPG cũng là yếu tố thúc đẩy thị trường. Trong năm 2021, LPG nhập khẩu của Trung Quốc và Ấn Độ lần lượt tăng 23% và 11% so với cùng kỳ lên mức 23,3 triệu tấn và 18 triệu tấn. Việc Trung Quốc nhập khẩu lượng lớn LPG là do nước này đã bắt đầu khởi động các nhà máy sản xuất propane dehydrogenation (PDH) và các nhà máy lọc hóa dầu bằng hơi nước (steam cracker) sử dụng khí LPG. Dự kiến xu hướng này sẽ tiếp tục diễn ra vào năm 2022, với năm nhà máy dự kiến đi vào hoạt động khi Trung Quốc dần mở cửa trở lại.

Thị trường hàng rời

PVT định hướng phát triển mảng vận chuyển hàng rời ở thị trường trong nước và có kế hoạch đầu tư mới thêm các tàu hàng rời nhằm phục vụ nhu cầu vận chuyển than cho các nhà máy nhiệt điện như: Duyên Hải 3, Vĩnh Tân, Sông Hậu...

CHỈ SỐ TÀI CHÍNH DỰ BÁO

Kết quả kinh doanh				
Đơn vị (tỷ VNĐ)	2021	2022F	2023F	2024F
Doanh thu thuần	7.460	9.308	9.541	10.101
Giá vốn	6.222	7.727	7.903	8.393
Lợi nhuận gộp	1.238	1.581	1.637	1.708
Doanh thu tài chính	180	106	196	259
Chi phí tài chính	156	175	164	121
Lợi nhuận sau thuế	835	1.083	1.116	1.250

Bảng cân đối kế toán				
Đơn vị (tỷ VNĐ)	2021	2022F	2023F	2024F
Tiền & khoản tương đương tiền	1.283	1.506	1.674	2.065
Các khoản phải thu ngắn hạn	1.477	1.185	1.215	1.286
Hàng tồn kho	142	150	153	163
Tài sản cố định hữu hình	6.976	8.982	8.369	7.703
Tổng tài sản	12.493	14.251	14.017	14.238
Nợ ngắn hạn	778	766	630	508
Nợ dài hạn	2.468	2.993	2.152	1.551
Vốn chủ sở hữu	5.195	6.032	6.539	7.150
Tổng nguồn vốn	12.493	14.251	14.017	14.238

Chỉ số tài chính				
Chỉ tiêu	2021	2022F	2023F	2024F
Chỉ tiêu tăng trưởng				
Tăng trưởng doanh thu (%)	1,1%	24,8%	2,5%	5,9%
Tăng trưởng lợi nhuận sau thuế (%)	-1,0%	29,7%	3,1%	12,0%
Chỉ tiêu sinh lời				
Lợi nhuận gộp biên (%)	16,6%	17,0%	17,2%	16,9%
Lợi nhuận ròng biên (%)	11,2%	11,6%	11,7%	12,4%
ROA (%)	7,1%	8,1%	7,9%	8,8%
ROE (%)	16,5%	19,3%	17,8%	18,3%
Chỉ tiêu cơ cấu vốn				
Tổng nợ/Tổng tài sản (%)	26%	26%	20%	14%
Tổng nợ/Tổng vốn chủ sở hữu (%)	62%	62%	43%	29%
Chỉ tiêu trên mỗi cổ phần				
EPS (đồng/cổ phần)	1.933	2.645	2.726	3.054
Giá trị sổ sách (đồng/cổ phần)	16.051	18.638	20.204	22.092

TUYÊN BỐ TRÁCH NHIỆM

Tôi, chuyên viên **Nguyễn Huỳnh Bảo Trâm**, xin khẳng định hoàn toàn trung thực và không có động cơ cá nhân khi thực hiện báo cáo này. Tất cả những thông tin nêu trong báo cáo này được thu thập từ những nguồn tin cậy và đã được **tôi** xem xét cẩn thận. Tuy nhiên, **tôi** không đảm bảo tính đầy đủ cũng như chính xác tuyệt đối của những thông tin nêu trên. Các quan điểm, nhận định trong báo cáo này chỉ là quan điểm riêng của cá nhân **tôi** mà không hàm ý chào bán, lôi kéo nhà đầu tư mua, bán hay nắm giữ chứng khoán. Báo cáo chỉ nhằm mục đích cung cấp thông tin và nhà đầu tư chỉ nên sử dụng báo cáo phân tích này như một nguồn tham khảo. **Cá nhân tôi** cũng như **Công ty Cổ phần Chứng khoán Bảo Việt** sẽ không chịu bất kỳ trách nhiệm nào trước nhà đầu tư cũng như đối tượng được nhắc đến trong báo cáo này về những tổn thất có thể xảy ra khi đầu tư hoặc những thông tin sai lệch về doanh nghiệp.

Báo cáo này là một phần tài sản của Công ty Cổ phần Chứng khoán Bảo Việt, tất cả những hành vi sao chép, trích dẫn một phần hay toàn bộ báo cáo này phải được sự đồng ý của Công ty Cổ phần Chứng khoán Bảo Việt.

LIÊN HỆ

Khối Phân tích và Tư vấn đầu tư - Công ty Cổ phần Chứng khoán Bảo Việt

Phạm Tiến Dũng

Giám đốc khối

dungpt@bvsc.com.vn

Lưu Văn Lương

Phó Giám đốc khối

luonglv@bvsc.com.vn

Nguyễn Chí Hồng Ngọc

Phó Giám đốc khối

ngocnch@bvsc.com.vn

Đỗ Long Khánh

Hàng không, Tài chính

khanhdl@bvsc.com.vn

Lê Thanh Hòa

Ngân hàng, Tiện ích công cộng

hoalt@bvsc.com.vn

Trần Xuân Bách

Phân tích kỹ thuật

bachtx@bvsc.com.vn

Trần Phương Thảo

VLXD, BĐS, Cao su tự nhiên

thaotp@bvsc.com.vn

Trương Sỹ Phú

Hàng tiêu dùng, CNTT

phuts@bvsc.com.vn

Hoàng Thị Minh Huyền

Chuyên viên vĩ mô

huyenhtm@bvsc.com.vn

Nguyễn Hà Minh Anh

Nông nghiệp, Tiện ích công cộng

anhnhm@bvsc.com.vn

Ngô Trí Vinh

Bán lẻ, Dệt may, Chứng khoán

vinhnt@bvsc.com.vn

Lê Hoàng Phương

Chiến lược thị trường

phuonglh@bvsc.com.vn

Nguyễn Đức Hoàng

Thép, Phân bón, Dầu khí

hoangnd@bvsc.com.vn

Trần Đăng Mạnh

Công nghiệp, Vật liệu cơ bản, Ngân hàng

manhtd@bvsc.com.vn

Hoàng Bảo Ngọc

Chiến lược thị trường

ngochb@bvsc.com.vn

Trần Tuấn Dương

Tiện ích công cộng, Cao su tự nhiên, VLXD

duongtt@bvsc.com.vn

Nguyễn Huỳnh Bảo Trâm

Cảng, Vận tải biển

tramnhb@bvsc.com.vn



Công ty Cổ phần Chứng khoán Bảo Việt

Trụ sở chính:

- 08 Lê Thái Tổ, Hoàn Kiếm, Hà Nội
- Tel: (84 24) 3 928 8080

Chi nhánh:

- Tầng 8, 233 Đồng Khởi, Quận 1, Tp. HCM
- Tel: (84 28) 3 914 6888