

Ngành Vận tải

Báo cáo cập nhật

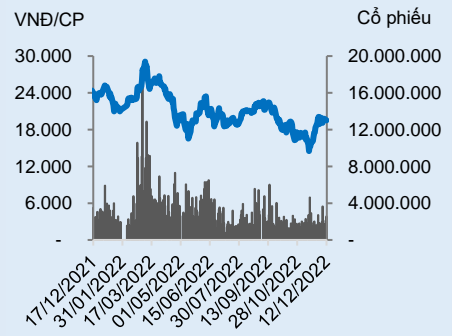
Tháng 12, 2022

Khuyến nghị	OUTPERFORM
Giá kỳ vọng (VNĐ)	25.600
Giá thị trường (12/12/2022)	19.500
Lợi nhuận kỳ vọng	31,3%

THÔNG TIN CỔ PHẦN

Sàn giao dịch	HSX
Khoảng giá 52 tuần	14.500-29.100
Vốn hóa	6.311 Tỷ đồng
SL cổ phiếu lưu hành	323.651.228
KLGD bình quân 10 ngày	2.111.666
% sở hữu nước ngoài	18,5%
Room nước ngoài	49%
Giá trị cổ tức/cổ phần	1.000
Tỷ lệ cổ tức/thị giá	5,1%
Beta	1,2

BIẾN ĐỘNG GIÁ



	YTD	1T	3T	6T
PVT	-22,6%	34,5%	-7,8%	1,6%
VNIndex	-32,3%	13,2%	-15,3%	-12,9%

Chuyên viên phân tích

Nguyễn Huỳnh Bảo Trâm

(84 28) 3914.6888 ext. 259

tramnhb@bvsc.com.vn

Tổng CTCP Vận tải Dầu khí

Mã giao dịch: PVT

Reuters: PVT.HM

Bloomberg: PVT VN

Triển vọng tích cực từ đà tăng mạnh của giá cước

KQKD Quý 3/2022 của PVT tăng trưởng mạnh mẽ, với doanh thu và LNST-CĐTS trong kỳ toàn Công ty đạt 2.330 tỷ VNĐ (+38,7% yoy) và 271 tỷ VNĐ (+187% yoy). Điều này được đóng góp chủ yếu bởi việc giá cước vận chuyển xăng dầu tăng mạnh trong năm 2022 và việc công ty tích cực mở rộng đội tàu. Ngoài ra, LNST-CĐTS tăng trưởng đột biến nhờ thanh lý tàu dầu thô Athena.

Chúng tôi điều chỉnh dự báo KQKD cho năm 2022 và năm 2023 nhằm phản ánh: thời điểm tái ký các hợp đồng cho thuê định hạn của PVT; mức mất giá mạnh của VND; cũng như giá thanh lý tàu Athena cao hơn dự kiến. Cụ thể, năm 2022, kỳ vọng doanh thu và LNST-CĐTS đạt 9.117 tỷ VNĐ (+22,2% yoy) và 940 tỷ (+42,4% yoy).

Năm 2023, kỳ vọng KQKD tiếp tục tăng trưởng tích cực và phản ánh đà tăng mạnh của giá cước. Doanh thu và LNST-CĐTS kỳ vọng đạt 10.543 tỷ VNĐ (+15,6% yoy) và 1.024 tỷ (+34% yoy) (*), chủ yếu nhờ vào: (1) Thời gian tái ký hợp đồng chỉ từ 3-6 tháng trong bối cảnh giá cước liên tục tăng và neo ở mức cao; (2) Đóng góp từ việc tiếp tục mở rộng đội tàu; (3) Công ty đã linh hoạt chuyển sang hình thức BBHP (Bareboat Hire Purchase) với chi phí trả trước chỉ chiếm khoảng 10-20% giá tàu nhằm hạn chế ảnh hưởng từ chi phí lãi vay, tỷ giá và giá tàu cũ đang trên đà tăng mạnh; (4) Biên lợi nhuận cải thiện nhờ chi phí xăng dầu giảm đáng kể.

(* đã điều chỉnh phần lợi nhuận đột biến từ thanh lý tàu.

Tiềm năng tăng giá

Chúng tôi tin rằng giá cước sẽ duy trì ở mức cao nhờ vào nhu cầu vận chuyển tăng và quãng đường vận chuyển xa hơn (tonne-mile demand): (1) Cuộc xung đột giữa Nga-Ukraine khiến hải trình thay đổi và cung tàu trở nên khan hiếm hơn, đặc biệt khi lệnh cấm vận dầu Nga có hiệu lực từ tháng 12; (2) Trung Quốc và Ấn độ tăng cường nhập khẩu dầu Nga với chiết khấu cao với quãng đường xa hơn; (3) Trung Quốc đã quyết định tăng hạn ngạch xuất khẩu các sản phẩm xăng dầu nhằm hỗ trợ nền kinh tế đang trong giai đoạn khó khăn; và (4) Các quy định của IMO về EEXI và CII có hiệu lực từ tháng 01.2023 sẽ khiến các tàu giảm tốc độ di chuyển và ảnh hưởng đến nguồn cung.

BVSC tiếp tục khuyến nghị OUTPERFORM cho PVT với mức giá mục tiêu trong vòng 12 tháng là 25.600 đồng/cp, tương đương mức lợi suất 31%.

Rủi ro: Các NHTW trên thế giới, đặc biệt là Fed chưa có dấu hiệu đảo chiều chính sách tiền tệ. Việc lãi suất tăng mạnh sẽ gây ra rủi ro suy thoái, dẫn đến nhu cầu về dầu hạ nhiệt trở lại, ảnh hưởng đến nhu cầu vận tải.

Tổng quan KQKD Quý 3/2022

	3Q22	% yoy	%qoq	Diễn giải
Doanh thu	2.330	39%	3%	
Dịch vụ vận tải	1.807	45%	2%	
Dầu thô	337	11%	-21%	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Nội địa</i>: Giá cước tăng so với cùng kỳ năm ngoái, tuy nhiên giảm 5% qoq theo diễn biến của giá xăng dầu. Có 1 tàu lên đà sửa chữa trong tháng 8. - <i>Quốc tế</i>: Tàu Apollo tái ký hợp đồng vào tháng 8 và dự kiến tiếp tục ký lại vào tháng 11 với giá cước cao hơn.
Dầu sản phẩm/hóa chất	715	85%	23%	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Nội địa</i>: Sản lượng tăng 10% qoq, tuy nhiên giá cước giảm 2% qoq theo diễn biến giá xăng dầu. - <i>Quốc tế</i>: Nhận 2 tàu dầu/hóa chất mới là PVT Elena (T6.22) và PVT Aquarius (T7.22). Tái ký 6 hợp đồng với giá cước cao hơn, bù đắp cho 3 tàu lên đà sửa chữa trong Q3. Dự kiến tái ký 3 hợp đồng vào Q4.
LPG	640	15%	16%	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Nội địa</i>: Sản lượng LPG vận chuyển không đổi qoq, giá cước giảm 3% qoq theo diễn biến giá xăng dầu. - <i>Quốc tế</i>: Tái ký 5 hợp đồng với giá cước cao hơn trong Q3 và dự kiến tái ký tiếp 3 hợp đồng trong Q4.
Hàng rời	110	547%	-42%	<ul style="list-style-type: none"> - Tiếp nhận tàu Bulk Orianna (T6.22) và Epic 09 (T9.22). - Giá cước hàng rời tiếp tục xu hướng giảm mạnh.
LN gộp	415	47%	-6%	
Chi phí tài chính	(102)	117%	40%	Công ty có các khoản vay bằng USD và lãi suất Libor tăng mạnh, cùng với lỗ tỷ giá do USD tăng.
Thu nhập khác	212	5.346%	5.314%	Thanh lý tàu Athena
LNST	386	152%	45%	
LNST điều chỉnh (*)	214	40%	-19%	
Chỉ số lợi nhuận				
Biên gộp chung	18%	6%	-9%	
Dịch vụ vận tải	19%	21%	-3%	
Dầu thô	22,7%	11%	3%	Tăng chủ yếu do giá cước tăng.
Dầu sản phẩm/hóa chất	18,6%	25%	-24%	Tăng so với cùng kỳ năm ngoái nhờ đóng góp từ các tàu mới và giá cước tăng.
LPG	12,5	-25%	89%	Giảm so với cùng kỳ năm trước do công ty đổi chính sách khấu hao nhanh.
FPSO	27%	-16%	-6%	Giảm so với cùng kỳ năm trước do chi phí vận hành và chi phí nhiên liệu tăng.

(*) Lợi nhuận sau thuế đã điều chỉnh doanh thu bán tàu
 Nguồn: PVT, BVSC ước tính

Dự phóng KQKD năm 2022

Chúng tôi điều chỉnh dự báo KQKD năm 2022 nhằm phản ánh: thời điểm tái ký các hợp đồng cho thuê định hạn của PVT; mức tăng giá mạnh của USD cũng như giá thanh lý tàu Athena cao hơn dự kiến.

	Mới	Cũ	% thay đổi	Diễn giải
Doanh thu	9.117	9.308	-2%	
<i>Dịch vụ vận tải</i>	6.911	6.996	-1%	Điều chỉnh cho thời điểm tái ký hợp đồng.
<i>Dịch vụ hàng hải dầu khí, thương mại và dịch vụ khác</i>	2.206	2.312	-5%	Hợp đồng O&M với Chim Sáo chấm dứt trong tháng 10.
Lợi nhuận gộp	1.569	1.581	-1%	
<i>Dịch vụ vận tải</i>	1.257	1.266	-1%	
<i>Dịch vụ hàng hải dầu khí, thương mại và dịch vụ khác</i>	312	314	-1%	
Chi phí SG&A	298	298	0%	
Thu nhập tài chính ròng	(113)	(69)	64%	Libor tăng mạnh và lỗ tỷ giá.
Thu nhập khác	285	109	161%	Tăng thêm từ việc thanh lý tàu Athena (Q3) và tàu Eagle (Q4).
EBIT	1.231	1.283	-4%	
LNTT	1.474	1.353	9%	
LNST – CĐTS	902	856	5%	
Chỉ số lợi nhuận				
<i>Biên gộp chung</i>	17,2%	17,0%	1%	
<i>Dịch vụ vận tải</i>	18,2%	18,1%	1%	Chi phí nhiên liệu, xăng dầu giảm nhiều hơn dự kiến.
<i>Dịch vụ hàng hải dầu khí, thương mại và dịch vụ khác</i>	14,1%	13,6%	4%	

Nguồn: PVT, BVSC dự báo

Triển vọng năm 2023 và dự phóng

Trong năm 2023, chúng tôi kỳ vọng doanh thu và LNST-CĐTS tiếp tục tăng trưởng tích cực trên nền cao của năm 2022, lần lượt đạt: 10.399 tỷ đồng (+14,1% yoy) và 999 tỷ đồng (+30,8% yoy - đã điều chỉnh doanh thu bán tàu).

Dự phóng KQKD 2023

(Đvt: tỷ đồng)	2022F	2023F	% yoy	Diễn giải
Doanh thu	9.117	10.543	15,6%	
<i>Dịch vụ vận tải</i>	6.911	8.120	17,5%	Doanh thu tiếp tục tăng trưởng nhờ (1) Giá cước liên tục tăng và neo ở mức cao; (2) Đóng góp từ việc tiếp tục mở rộng đội tàu.
<i>Dịch vụ hàng hải dầu khí, thương mại và dịch vụ khác</i>	2.206	2.423	9,8%	PVT đàm phán lại giá cho thuê kho nổi Đại Hùng Queen cao hơn; doanh thu hoạt động thương mại tiếp tục phục hồi.
Lợi nhuận gộp	1.569	1.865	18,9%	
<i>Dịch vụ vận tải</i>	1.257	1.516	20,6%	
<i>Dịch vụ hàng hải dầu khí, thương mại và dịch vụ khác</i>	312	349	11,9%	
Chi phí SG&A	298	308	3,4%	
Thu nhập tài chính ròng	(113)	7	N/A	- Công ty đã linh hoạt chuyển sang hình thức BBHP (Bareboat Hire Purchase) với chi phí trả trước chỉ chiếm khoảng 10-20% giá tàu nhằm hạn chế ảnh hưởng từ chi phí lãi vay, tỷ giá và giá tàu cũ đang trên đà tăng mạnh. - Tỷ giá USD/VND sẽ gặp ít áp lực hơn trong năm 2023.
Thu nhập khác	285	20	-93%	
EBIT	1.271	1.557	22,5%	
LNTT	1.474	1.619	9,9%	
LNST – CĐTS	902	1.024	13,5%	
LNST – CĐTS điều chỉnh (*)	764	1.024	34%	
Chỉ số lợi nhuận				
Biên gộp chung	17,2%	17,7%	2,8%	BLN cải thiện nhờ chi phí nhiên liệu giảm đáng kể và giá cước tăng mạnh hơn.
<i>Dịch vụ vận tải</i>	18,2%	18,7%	2,7%	
<i>Dịch vụ hàng hải dầu khí, thương mại và dịch vụ khác</i>	14,1%	14,4%	2,1%	

(*) Điều chỉnh doanh thu bán tàu
Nguồn: PVT, BVSC dự báo

Định giá và khuyến nghị

BVSC tiếp tục khuyến nghị **OUTPERFORM** cho PVT vì triển vọng KQKD duy trì tích cực. Tuy nhiên, trong điều kiện thị trường biến động mạnh, chi phí bởi yếu tố dòng tiền, do vậy trong báo cáo lần này chúng tôi sử dụng kết hợp phương pháp định giá P/E bên cạnh phương pháp DCF nhằm một phần phản ánh yếu tố thị trường trong việc xác định giá mục tiêu cho PVT. Mức giá mục tiêu trong vòng 12 tháng điều chỉnh về mức **25.600 đồng/cp**, tương đương mức lợi suất 31%. Hiện tại, PVT đang được giao dịch với P/E forward 2023 là 6,5x, thấp hơn 22% so với mức trung bình 5 năm. Với vị thế là doanh nghiệp vận tải dầu khí đầu ngành và vẫn còn nhiều dư địa tăng trưởng, chúng tôi cho rằng đây là một mức định giá hấp dẫn.

Phương pháp định giá	Tỷ trọng	Mục tiêu	EPS 2023F	Giá trị
DCF	40%			10.800
P/E	60%	8,2	3.005	14.800
Giá mục tiêu 1 năm (đồng/cổ phiếu)				25.600
Forward P/E 2023 tại giá mục tiêu				8,5x
Forward P/E 2023 hiện tại				6,5x

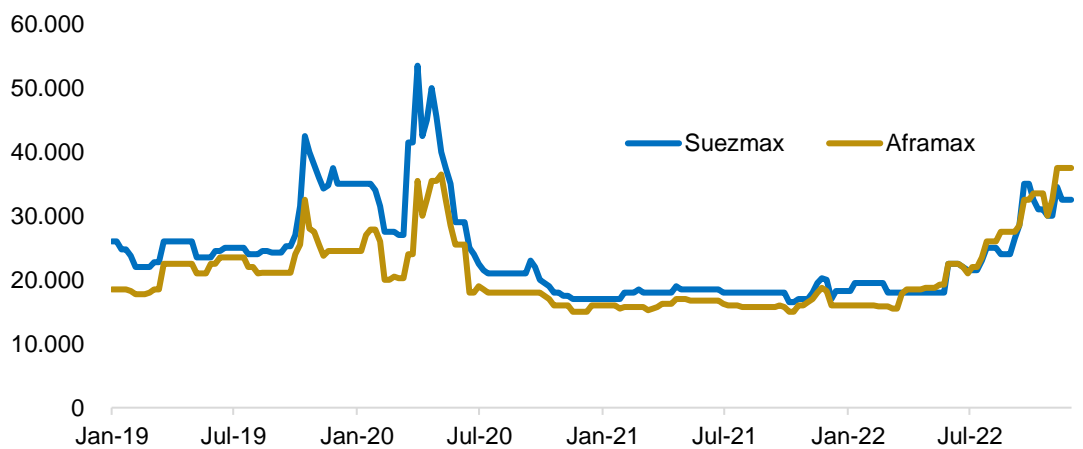
Phụ lục:

Giá cước vận chuyển xăng dầu tiếp tục tăng mạnh trước diễn biến địa chính trị phức tạp

Từ đầu năm đến nay, giá cước vận chuyển có những diễn biến tích cực ở cả phân khúc tàu dầu thô và phân khúc tàu dầu sản phẩm do ảnh hưởng của cuộc chiến giữa Nga và Ukraine. Việc các nước EU hạn chế nhập khẩu dầu Nga và lệnh cấm vận đối với nước này đã khiến vận chuyển dầu bằng đường biển trở nên khó khăn hơn. Các hãng tàu phải thay đổi lộ trình và đi một quãng đường xa hơn, trong khi nhu cầu tiêu thụ tăng lên và nguồn cung tàu còn bị gián đoạn do phần lớn các hãng tàu chở dầu lớn nhất thế giới hầu như đều thuộc Châu Âu.

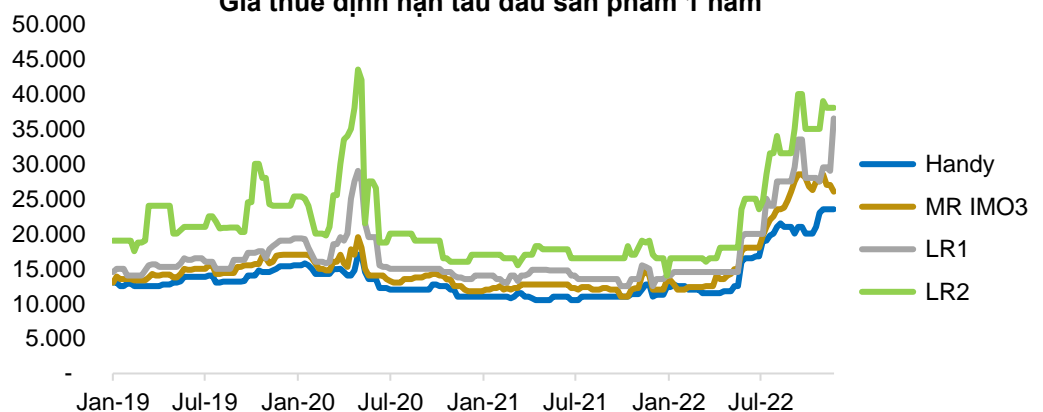
Đến hết tháng 11, giá cho thuê định hạn tàu dầu thô Aframax kỳ hạn 1 năm đã tăng hơn 134% so với thời điểm đầu năm. Giá cho thuê định hạn tàu dầu sản phẩm Handysize và MR (mid-range) kỳ hạn 1 năm có mức tăng lần lượt là 90% và 95% so với thời điểm đầu năm.

Giá thuê định hạn tàu dầu thô 1 năm



Nguồn: BVSC, Alibra

Giá thuê định hạn tàu dầu sản phẩm 1 năm



Nguồn: BVSC, Alibra

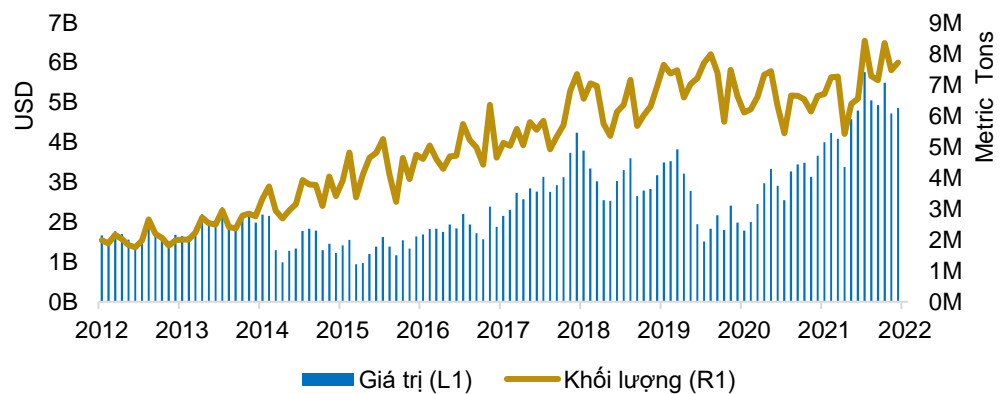
Sắp tới đây, lệnh cấm vận nhập khẩu dầu Nga bằng đường biển có hiệu lực vào ngày 05/12 (đối với dầu thô) và ngày 05/02/2023 (đối với dầu sản phẩm) càng khiến tình hình trầm trọng hơn và giúp giá cước vận chuyển tiếp tục neo cao.

Theo các chuyên gia môi giới tàu có kinh nghiệm lâu năm trong ngành, việc thay đổi luồng hàng hải và dòng chảy thương mại này được cho là một sự thay đổi trong cấu trúc (structural change) và sẽ khó có thể trở lại bình thường một cách nhanh chóng như các sự kiện địa chính trị khác diễn ra trong quá khứ. Vì thế, giá cước vận chuyển xăng dầu được kỳ vọng vẫn sẽ tăng trưởng mạnh mẽ trong năm 2023 và 2024.

Trung Quốc, Ấn Độ tiếp tục là khách hàng lớn mua dầu Nga với mức chiết khấu cao

Trước đây, dầu thô được vận chuyển qua biển Baltic để đến được cảng Rotterdam (Hà Lan) nhằm đáp ứng nhu cầu tiêu thụ ở các nước EU. Tuy nhiên, sau sự kiện địa chính trị, dòng chảy này đã chuyển hướng sang Ấn Độ và Trung Quốc với quãng đường vận chuyển xa gấp 2-3 lần so với khoảng cách cũ. Trung Quốc, Ấn Độ trở thành hai khách hàng chính thay thế các nước EU mua dầu Nga với một mức chiết khấu cao.

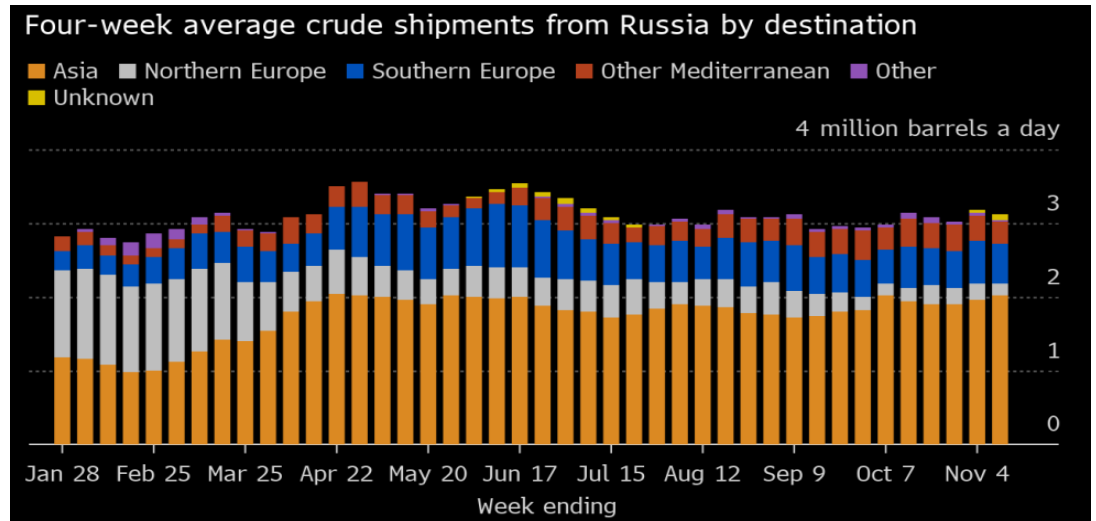
Trung Quốc tăng cường nhập khẩu dầu thô từ Nga kể từ khi cuộc chiến diễn ra



Nguồn: Tổng cục Hải quan Trung Quốc, Bloomberg

Theo dữ liệu theo dõi tàu của Bloomberg, từ đầu năm đến nay, sản lượng dầu thô được vận chuyển bằng đường biển từ các cảng ở Nga đến Châu Á đã có sự tăng trưởng mạnh mẽ, tương ứng với sự sụt giảm mạnh trong sản lượng vận chuyển từ Nga đến các nước Châu Âu.

Sản lượng vận chuyển dầu thô Nga bằng đường biển tính theo tuần (Đvt: triệu thùng)



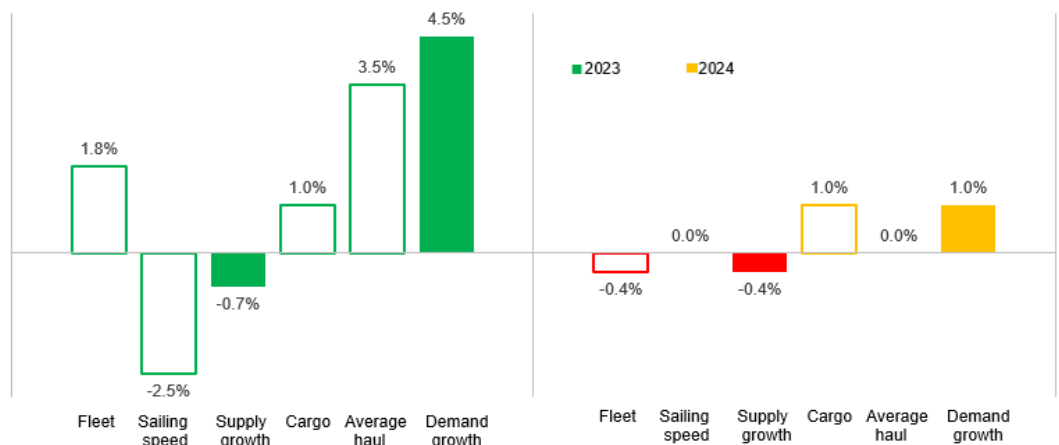
Nguồn: Bloomberg

Ngoài ra, tận dụng lệnh cấm vận của EU đối với dầu Nga, Trung Quốc đã tăng cường hạn ngạch xuất khẩu các sản phẩm xăng dầu nhằm bình ổn thị trường thế giới và thay thế một phần nguồn cung từ Nga. Động thái này diễn ra trong bối cảnh nền kinh tế Trung Quốc đang đối mặt với những khó khăn từ chính sách Zero-Covid và thị trường bất động sản. Việc Trung Quốc tăng xuất khẩu dầu sản phẩm sang các nước Châu Âu cũng là yếu tố hỗ trợ giá cước khi quãng đường vận chuyển xa hơn.

Chênh lệch cung – cầu tác động tích cực đến giá cước

Theo BIMCO, trong năm 2023, nhu cầu vận chuyển dự kiến sẽ vượt xa mức tăng trưởng nguồn cung, với nhu cầu trên thị trường tàu chở dầu thô sẽ tăng 4-5%, trong khi nguồn cung ước tính giảm 0-1%. Các quy định của IMO về EEXI và CII có hiệu lực từ tháng 01.2023 sẽ khiến các tàu giảm tốc độ di chuyển 2-3% và khiến nguồn cung giảm 1-2% trong năm tới.

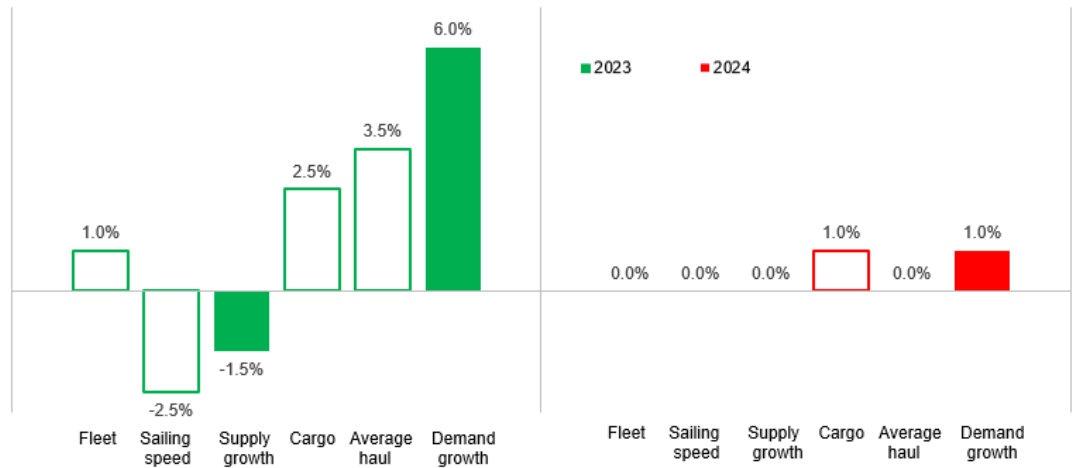
Cung – cầu tàu dầu thô



Nguồn: BIMCO, Clarkson Shipping Intelligence Network, EIA

Cung – cầu tàu dầu sản phẩm

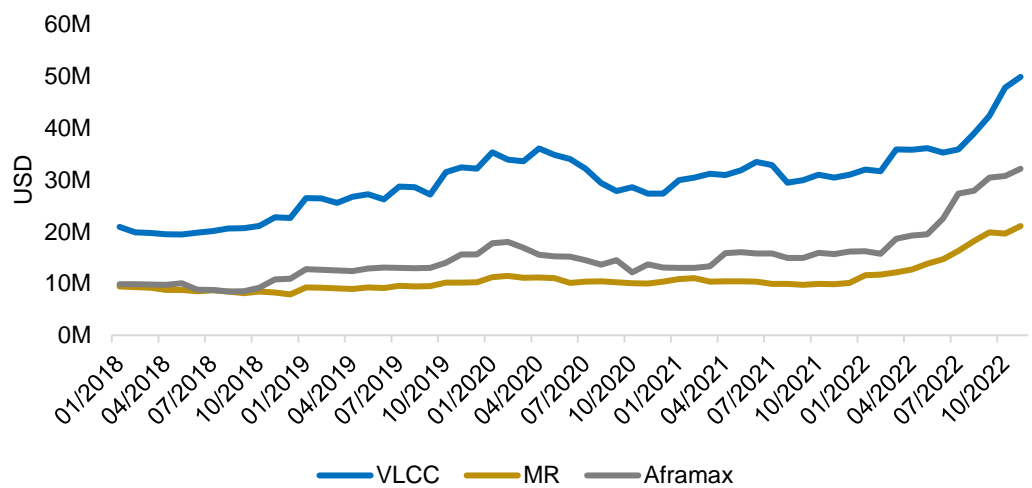
So với thị trường tàu chở dầu thô, thị trường tàu chở dầu sản phẩm được hưởng lợi thêm từ việc chuyển từ xuất khẩu dầu thô sang xuất khẩu sản phẩm dầu tinh chế. Theo BIMCO, nhu cầu sẽ tăng 5,5-6,5% vào năm 2023, trong khi nguồn cung giảm 1-2%.



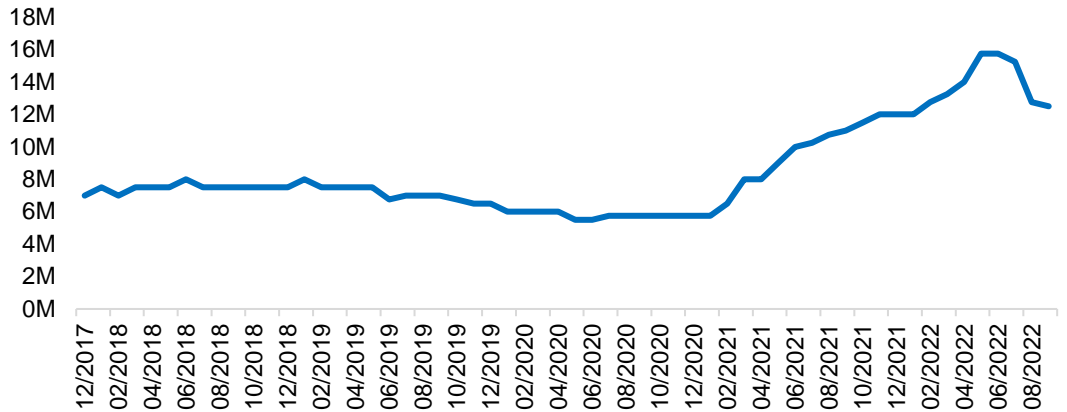
Nguồn: BIMCO, Clarkson Shipping Intelligence Network, EIA

Ngoài ra, tuổi tàu ngày càng tăng đã gây áp lực lên công suất đội tàu hiện có và khiến cho giá tàu cũ ở các phân khúc đều có mức tăng mạnh từ thời điểm đầu năm đến nay.

Giá tàu dầu thô 15 năm tại các phân khúc



Nguồn: Bloomberg, BVSC tổng hợp

Giá tàu dầu sản phẩm Handysize 15 năm


Nguồn: Bloomberg, BVSC tổng hợp

Yếu tố về nguồn cung tàu cũng là yếu tố hỗ trợ chính cho giá cước vận chuyển xăng dầu trong những năm tới.

Giá cước vận chuyển xăng dầu trong giai đoạn suy thoái

Nhìn lại diễn biến quá khứ, giá cước vận chuyển xăng dầu đều có mức giảm mạnh sau khi xảy ra các cuộc suy thoái. Tuy nhiên, số lượng đơn đặt hàng đóng tàu mới trong quá khứ đều ở mức cao. Trong năm 1990, số lượng đơn đặt hàng chiếm đến 15% đội tàu hiện có. Trong năm 1997, con số này chiếm 12% đội tàu hiện có và tăng lên 15% những tháng sau đó. Đến năm 2001, đội tàu bắt đầu tăng trưởng mạnh, và số lượng đơn đặt hàng đạt đến 21% trong đầu năm 2002. Trong cuộc khủng hoảng tài chính 2008, con số này đã đạt đến 50% đội tàu hiện có. Điều này là lý do vì sao phải mất rất lâu ngành vận tải dầu khí mới có thể hồi phục trở lại.

Tuy nhiên, ở thời điểm hiện tại, đơn đặt hàng đóng tàu dầu thô và tàu dầu sản phẩm chỉ chiếm lần lượt là 3,9% và 4,9% đội tàu hiện có, mức thấp nhất trong nhiều năm trở lại đây. Thông thường, các tàu đóng mới sẽ được giao sau 2 năm kể từ thời điểm đặt hàng. Với diễn biến đơn đặt hàng như hiện tại, dự kiến các tàu sẽ được giao sớm nhất vào năm 2025. Vì vậy, chúng tôi cho rằng, nếu có rủi ro suy thoái xảy ra, thị trường vận chuyển xăng dầu vẫn có thể chống chọi được tốt hơn so với quá khứ.

CHỈ SỐ TÀI CHÍNH DỰ BÁO

Kết quả kinh doanh			
Đơn vị (tỷ đồng)	2021	2022F	2023F
Doanh thu thuần	7.460	9.117	10.543
Giá vốn	6.222	7.548	8.678
Lợi nhuận gộp	1.238	1.569	1.865
Doanh thu tài chính	180	171	209
Chi phí tài chính	156	283	202
Lợi nhuận sau thuế	835	1.179	1.295

Bảng cân đối kế toán			
Đơn vị (tỷ đồng)	2021	2022F	2023F
Tiền & khoản tương đương tiền	1.283	1.822	1.867
Các khoản phải thu ngắn hạn	1.477	1.161	1.342
Hàng tồn kho	142	146	168
Tài sản cố định hữu hình	6.976	7.523	8.410
Tổng tài sản	12.493	13.415	14.600
Nợ ngắn hạn	778	766	630
Nợ dài hạn	2.468	2.157	2.295
Vốn chủ sở hữu	5.195	6.086	6.732
Tổng nguồn vốn	12.493	13.415	14.600

Chỉ số tài chính			
Chỉ tiêu	2021	2022F	2023F
Chỉ tiêu tăng trưởng			
Tăng trưởng doanh thu (%)	1,1%	22,2%	15,6%
Tăng trưởng lợi nhuận sau thuế (%)	-1,0%	41,3%	9,9%
Chỉ tiêu sinh lời			
Lợi nhuận gộp biên (%)	16,6%	17,2%	17,7%
Lợi nhuận ròng biên (%)	11,2%	12,9%	12,3%
ROA (%)	7,1%	9,1%	9,2%
ROE (%)	16,5%	16,0%	16,0%
Chỉ tiêu cơ cấu vốn			
Tổng nợ/Tổng tài sản (%)	26%	22%	20%
Tổng nợ/Tổng vốn chủ sở hữu (%)	62%	48%	43%
Chỉ tiêu trên mỗi cổ phần			
EPS (đồng/cổ phần)	1.933	2.649	3.005
Giá trị sổ sách (đồng/cổ phần)	16.051	18.804	20.799

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

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

Trần Đăng Mạnh

Bán lẻ, Vật liệu cơ bản

manhtd@bvsc.com.vn

Lê Hoàng Phương

Dầu Khí, Chứng Khoán, Ngân Hàng

phuonglh@bvsc.com.vn

Nguyễn Đức Hoàng

Thép, Phân bón

hoangnd@bvsc.com.vn

Nguyễn Huỳnh Bảo Trâm

Cảng, Vận tải biển

tramnhb@bvsc.com.vn

Tôn Nữ Nhật Minh

Dược phẩm, Hóa chất cơ bản

minhtnn@bvsc.com.vn

Trần Tuấn Dương

Tiện ích công cộng, Cao su tự nhiên, VLXD

duongtt@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