

Vài nét về doanh nghiệp

PVT là công ty sở hữu đội tàu lớn nhất nước (hơn 1,7 triệu DWT). Trong đó, 36% CS là tàu dầu/hóa chất; 30% tàu hàng rời; 18% tàu dầu thô; 10% là tàu LPG và còn lại tàu kho nổi FSO. Theo cơ cấu DT nội địa 15%, còn lại 85% tuyến quốc tế và tỷ trọng quốc tế đang ngày càng tăng cao.

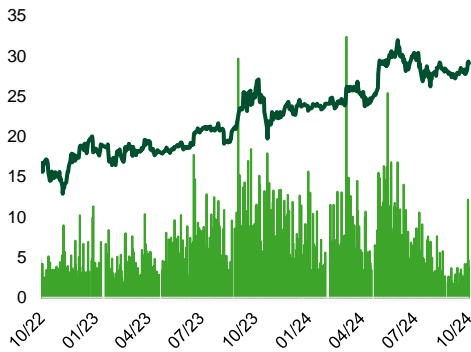
MUA

Giá mục tiêu	33.543
Tiềm năng tăng giá	20%
Cổ tức (tiền mặt/cp)	
Tỷ suất sinh lời	

Thông tin cổ phiếu

Phân ngành	Vận tải biển
Thị giá (03/01/2025)	27.750
Biến động 1 năm	20 – 32
KLGD bình quân 52T (cp)	2.119.000
Vốn hóa (Tỷ đồng)	9.861
P/E	8.8x
P/B	0,9x
%NN sở hữu	12,7%

Diễn biến giá



	1T	3T	12T
PVT	8%	-3%	16%
VNindex	3%	0%	13%

Tỷ lệ sở hữu

PVN	51%
Nước ngoài	13,2%

Chuyên viên phân tích

Nguyễn Thị Thu Hằng

ntthang-hcm@vcbs.com.vn - 028 3820 8116 ext 644

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

Bloomberg: VCBS <GO>

TRIỂN VỌNG PHỤ THUỘC VÀO ĐỘI TÀU VẬN TẢI QUỐC TẾ

ĐÁNH GIÁ:

Chúng tôi khuyến nghị **PVT** với giá mục tiêu **33.543 đồng/cp**, tương đương với P/E mục tiêu đạt 9.9x dựa trên triển vọng tích cực của thị trường vận tải biển trong năm tới.

CẬP NHẬT KQKD:

9T.24: DTT đạt 8.458 tỷ đồng (+26,1% yoy) và LNST đạt 884 tỷ đồng (+19,5% yoy). Nếu loại trừ thu nhập bất thường trong 2 năm qua thì ước tính LN từ core của PVT tăng trưởng ~33% yoy.

LUẬN ĐIỂM ĐẦU TƯ

PVT liên tục đầu tư tăng năng lực vận tải đội tàu khi nguồn cung tấn - dậm tiếp tục bị kéo căng do xung đột chính trị và hải trình bị kéo dài. Giá cước giao ngay và cho thuê định hạn tiếp tục neo cao nhờ nhu cầu tốt.

2024 PVT tăng công suất đội tàu lên 19% sv đầu năm – mua 8 tàu (2023: tăng 25% sv đầu năm – mua 12 tàu). Biên lợi nhuận gộp của thị trường quốc tế tích cực.

2025 chúng tôi kỳ vọng nhu cầu tấn-dậm vẫn tiếp tục tích cực khi biển Đỏ vẫn tiếp diễn trong khi các đơn đặt hàng mới đến 2026 mới được giao nhiều.

RỦI RO

Giá cước định hạn giảm do nhu cầu vận chuyển dầu giảm tại các thị trường XNK dầu chính trên thế giới.

Khủng hoảng biển Đỏ có giải pháp và các tàu quay lại tuyến kênh Suez thì giá cước giao ngay và cho thuê định hạn bị ảnh hưởng.

Chỉ tiêu tài chính	2022A	2023A	2024F	2025F
DTT (tỷ đồng)	9,047	9,487	11,485	13,136
% yoy	21.3%	4.9%	21.1%	14.4%
LNST CĐ CT mẹ (tỷ đồng)	857	980	1,091	958
% yoy	29.9%	14.3%	11.3%	-12.2%
TS LN gộp (%)	18.3%	19.5%	21.0%	19.1%
TS LN ròng (%)	9.5%	10.3%	9.5%	7.3%
ROE – TTM (%)	11.4%	11.5%	12.9%	11.7%
EPS - TTM (đồng)	1,933	2,500	3,372	2,961

CẬP NHẬT TÌNH HÌNH KINH DOANH 9T.2024

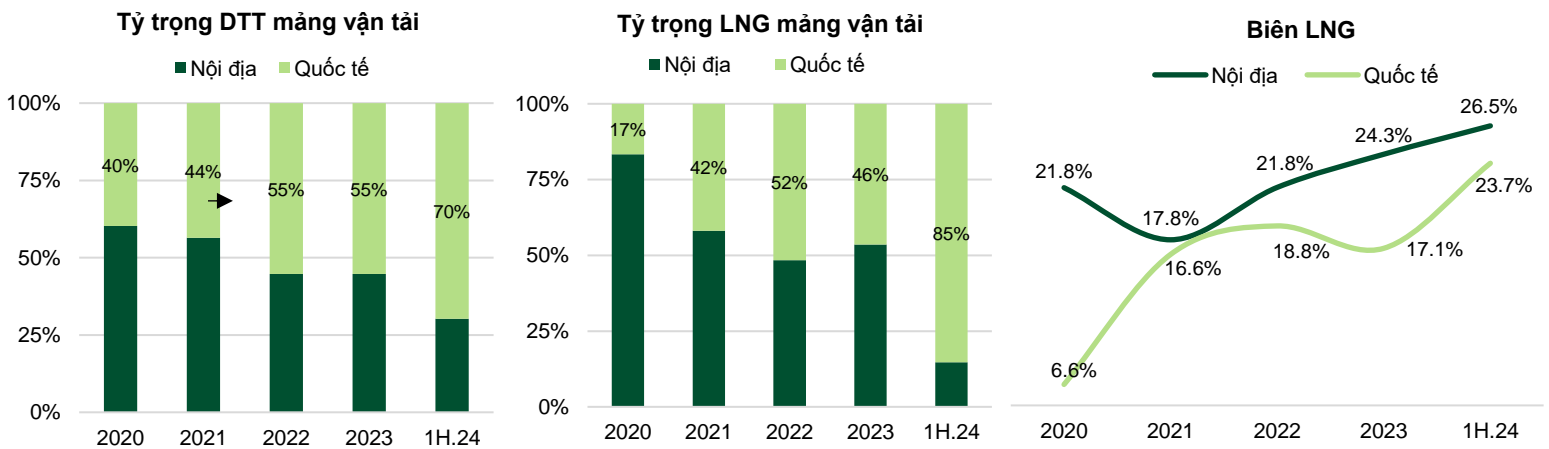
Kết quả kinh doanh 9T.2024

Tiêu chí	Q3.2023	Q3.2024	% YOY	9T.2023	9T.2024	%YOY	Nguyên nhân
Doanh thu	2.551	2.934	+15,0%	6.709	8.458	+26,1%	Doanh số Q3.24 tăng 15,0% chủ yếu nhờ vào mảng vận tải tăng tích cực 18,3%; mảng FSO ổn định, tăng nhẹ 0,2% yoy.
- Vận tải	1.961	2.320	+18,3%	5.429	6.719	+23,8%	Q3.24: nhận tàu NV Apollo, PVT Topaz và HP Gas. Tái ký HĐ với 2 tàu dầu/hóa chất và 1 tàu rời.
- FSO	154	154	+0,2%	452	460	+1,8%	Như vậy DT tăng đến từ giá cước vận tải tăng tích cực hơn.
-Khác	436	460	+5,6%	828	1.279	+54,5%	9T.24: đã nhận 2 tàu hàng rời, 1 tàu dầu/hóa chất và 1 coaster LPG.
LNST CĐ CT mẹ	249	365	+46,5%	740	884	+19,5%	Q3.24: LN bất thường từ thanh lý PVT Synergy (thuộc PDV) là 154 tỷ đồng. Loại LN bất thường thì ước tính LN tăng 36% yoy. 9T.24: KQKD tích cực, do Thu nhập tài chính giảm và CP tài chính tăng và CP QLDN tăng. Nếu loại bất thường thì LN ước tính tăng 33% yoy.
Biên gộp	20,2%	21,5%	+65 bps	19,9%	22,1%	+223 bps	Biên gộp tiếp tục tích cực chủ yếu từ biên gộp của mảng vận tải và kho nổi tích cực nhờ giá cước neo cao và tích cực svck.

Q3.24: DTT đạt 2.934 tỷ đồng (+15,0% yoy) và LNST đạt 365 tỷ đồng (+46,5% yoy). DT từ mảng core chính là vận tải tăng mạnh 18,3% yoy. Biên gộp đạt 21,5% (Q3.23: 20,2%) nhờ biên gộp vận tải tiếp tục tích cực đạt 23,8% (Q3.23: 22,9%). LN bất thường ghi nhận 154 tỷ đồng (đây là LN từ bán tàu PVT Synergy (thuộc CT con PDV) là tàu 16 tuổi và có tải trọng 13.127 DWT.

9T.2024: DT tăng trưởng mạnh 26,1% yoy đạt 8.458 tỷ đồng nhờ vào tỷ trọng từ thị trường quốc tế tăng mạnh và năng lực vận tải tăng nhờ đầu tư 4 tàu mới.

Theo ước tính của BLĐ, năm 2024 DTT ước tính 12.000 tỷ (+26,5% yoy), LNTT đạt 1.800 tỷ đồng (+15,3% yoy) và LNST đạt 1.436 tỷ đồng (+15,9% yoy).



Nguồn: PVT, VCBS tổng hợp

Đội tàu của PVT tiếp tục tăng công suất (đến T9/24 năng lực đội tàu tăng 7,6% sv đầu năm)

Đến hiện tại, PVT đã mua thêm 8 tàu mới gồm: (1) tàu Dầu/Hóa chất: 2 tàu size MR, 1 tàu Handy; (2) tàu LPG: 1 coaster; (3) tàu hàng rời: 3 tàu Supramax và 1 tàu Handy.

Tổng chi phí mua 8 tàu này dự kiến là 150 triệu USD. Với tổng 8 tàu mua trong 2024 thì **công suất của PVT đã tăng gần 19% sv thời điểm đầu năm** (2023: tăng CS 25% yoy, mua 12 tàu). 8 tàu mua mới đều theo hình thức sở hữu trực tiếp.

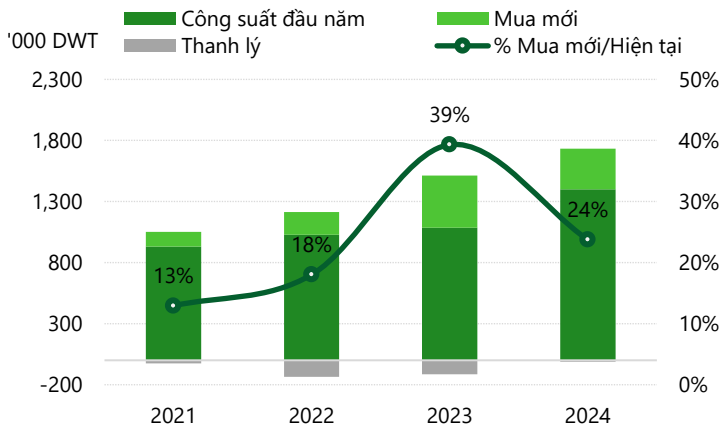
Chia theo loại tàu thì trong 2024, PVT đã tăng đầu tư mua thêm nhiều ở tàu hàng rời và tàu dầu/hóa chất, cụ thể tương ứng tăng 65% và 24% so với năng lực vận tải so với thời điểm đầu năm.

Ước tính độ tuổi bình quân đội tàu của PVT là gần 15 tuổi.

Đội tàu hiện tại có năng suất chở lên đến hơn 1,73 triệu DWT, trong đó **tỷ trọng công suất tàu chạy thị trường quốc tế tiếp tục tăng lên 81%**, và 19% là chạy cho thị trường nội địa. PVT phân bổ công suất cho thị trường quốc tế ngày càng tăng từ mức 65% trong 2021 đã lên 70% trong 2022 và hiện tại là lên 78%.

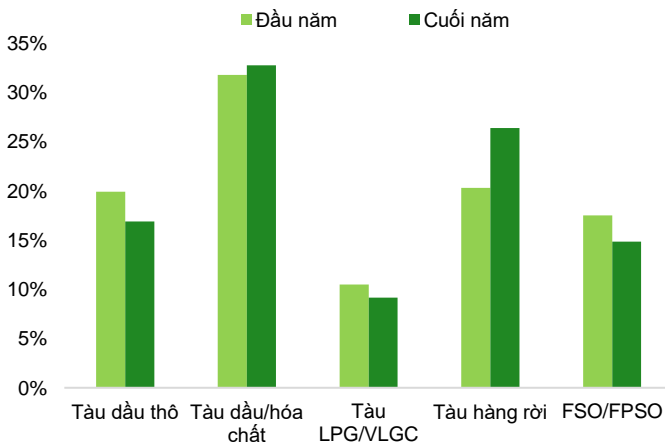
Q3.2024, **PVT đã thực hiện thanh lý 1 tàu dầu/hóa chất là tàu PVT Synergy** (thuộc sở hữu CT con là PDV) và ghi lợi nhuận khoảng **154 tỷ đồng**. Tàu Synergy 16 tuổi và có tải trọng là 13.127 DWT.

Tài trọng đội tàu của PVT

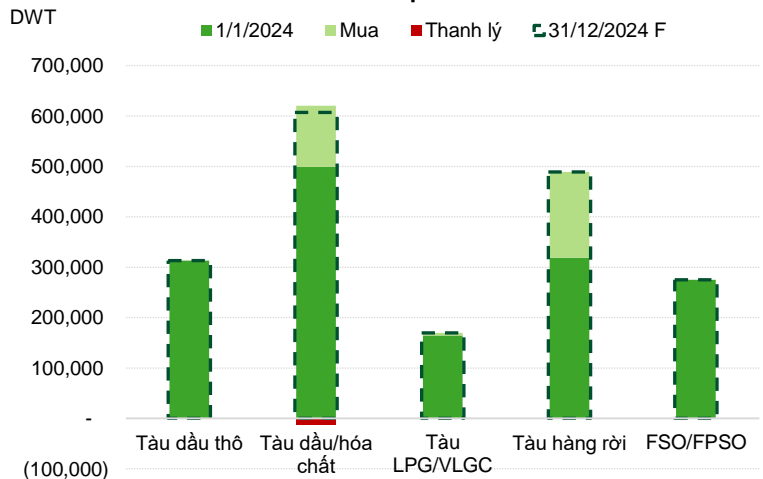


Đội tàu PVT (@31/12/24)		Tải trọng (DWT)	Số lượng tàu
Nội địa 19%	Dầu thô	207,287	2
	LPG	14,198	5
	Hàng rời	9,918	1
	FSO	104,518	1
Quốc tế 81%	Dầu thô	105,465	1
	Dầu/hóa chất	618,477	24
	LPG	155,467	13
	Hàng rời	516,342	11
		1,731,672	58

Thay đổi trong tỷ trọng đội tàu theo tải trọng



Cơ cấu đội tàu của PVT



Nguồn: PVT, VCBS tổng hợp

TRIỂN VỌNG NGÀNH VÀ DOANH NGHIỆP

Triển vọng thị trường vận tải dầu: dù nhu cầu toàn cầu có chậm lại nhưng sự tăng trưởng theo tấn-dậm vẫn tích cực nhờ các các tuyến đường dài

Mặc dù giá cước gần đây giảm nhẹ do yếu tố mùa vụ, giá cước vẫn ở mức hấp dẫn do tình trạng thiếu cung và tốc độ tăng trưởng đội tàu chậm giúp hiệu suất trọng tải ở mức tốt. Giá tàu (mới & cũ) không có dấu hiệu cho thấy sẽ giảm trong bối cảnh nguồn cung tàu mới eo hẹp.

Mặc dù do nhu cầu yếu tại Trung Quốc và EU, nhưng sự gia tăng trong xuất khẩu dầu thô đường dài từ Đại Tây Dương sang Châu Á, cùng với **hải trình bị kéo dài vì khủng hoảng biển Đỏ đã hạn chế cung theo trọng tải và hỗ trợ giá cước.**

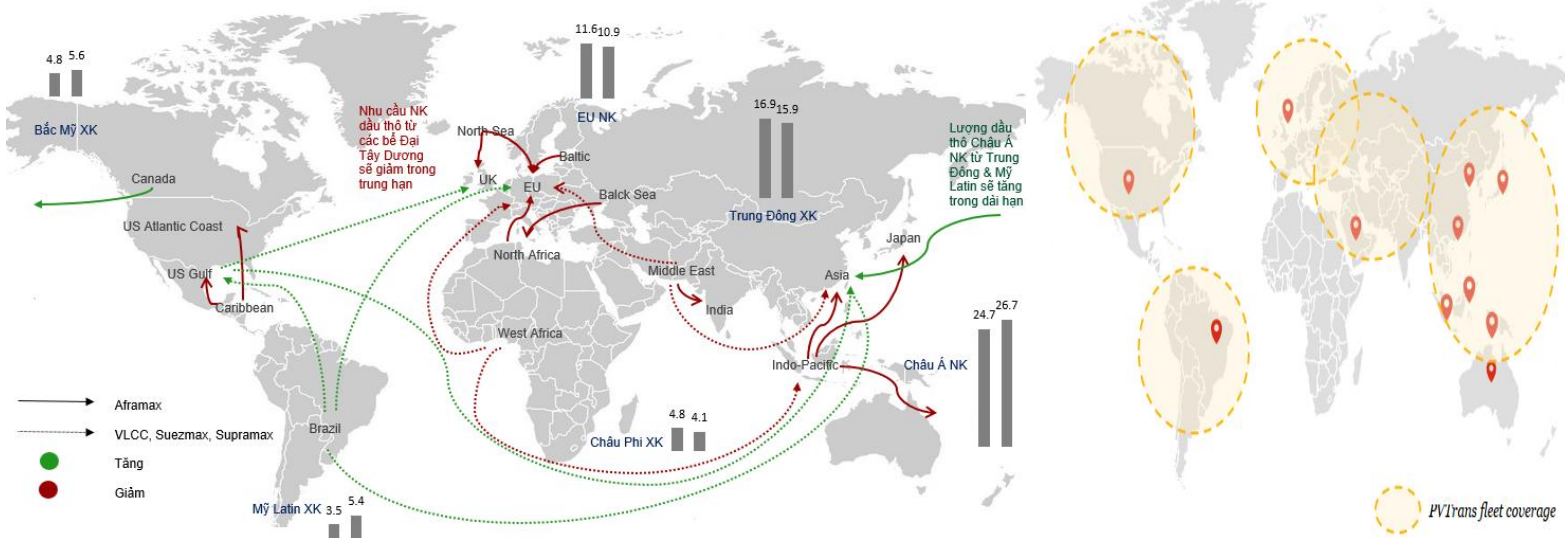
Các tàu cỡ trung được hưởng lợi từ chiến tranh Nga-Ukraine, tiếp tục hưởng lợi từ nhu cầu tốt trên tuyến xuyên Đại Tây Dương, nhưng nhu cầu từ các tuyến khác giảm do giảm lọc dầu tại EU. Tàu VLCC sẽ hưởng lợi từ gia tăng thương mại đường dài từ Mỹ và Châu Mỹ Latinh đến Châu Á. **Theo Drewry nhu cầu tấn-dậm sẽ tăng trưởng với mức CAGR là 1,4% từ 2023-2029.**

Về trung hạn, nỗ lực toàn cầu về phi carbon hóa, việc gia tăng chuyển sang sử dụng nhiên liệu sạch hơn và điện khí hóa sẽ gây giảm nhu cầu dầu trong trung và dài hạn. Hiện tại xe điện đang chiếm 1% toàn cầu và dự phóng đến 2030 sẽ đạt khoảng 20%.

Việc mở rộng công suất lọc dầu tại các khu vực XK dầu thô chính sẽ làm giảm tăng trưởng của thương mại dầu thô toàn cầu và nhu cầu về tải trọng trong thị trường vận tải dầu. (NMLD Dangote tại Nigeria – 650 kpd; dự kiến khởi công NMLD Olmeca ở Mexico). Tuy nhiên nhu cầu tấn-dậm sẽ tích cực hơn nhờ vào các tuyến vận chuyển đường dài từ Châu Mỹ Latinh, Mỹ đến Châu Á.

Tàu Medium Range (MR) sẽ tiếp tục có nhu cầu mạnh trên tuyến xuyên Đại Tây Dương

Các tuyến tàu của PVT



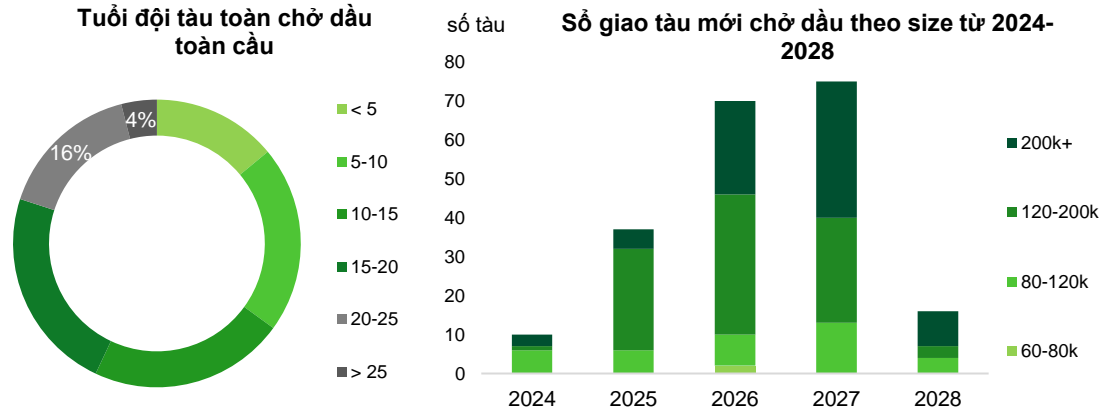
Nguồn: PVT, VCBS tổng hợp

2025 nhu cầu vẫn tiếp tục tích cực trong khi các đơn đặt hàng mới đến 2026 mới được giao nhiều

Dù nhu cầu dầu có chậm lại và giá đóng tàu mới cao, nhu cầu đặt hàng vẫn mạnh trong 2024-25. Đội tàu già và các qui định về môi trường chặt chẽ hơn sẽ dẫn đến gia tăng thu gom tàu cũ. **Đến 2025-2026 sẽ chứng kiến sự phục hồi và mở rộng của đội tàu.** Gần 1/2 đội tàu hiện tại

có tuổi đời ít nhất là 15, khoảng **20% đội tàu dầu hiện tại có tuổi trên 20 năm**, hầu hết các tàu này sẽ bị loại bỏ trong thời gian tới vì qui định môi trường.

Đơn đặt mới vẫn mạnh trong 2024 do nhu cầu bị dồn nén cao vì tình trạng thiếu tàu. Đơn tàu Suezmax thống trị các đơn mới trong 2023, 2024 là đơn của tàu VLCC. Nhìn chung đến cuối tháng 8/2024, có 211 tàu dầu thô được đặt, chiếm 9,5% tỷ trọng đội tàu toàn cầu. **Hơn 73% trọng tải theo đơn đặt hàng sẽ được giao từ 2026 trở đi.**



Nguồn: VCBS tổng hợp

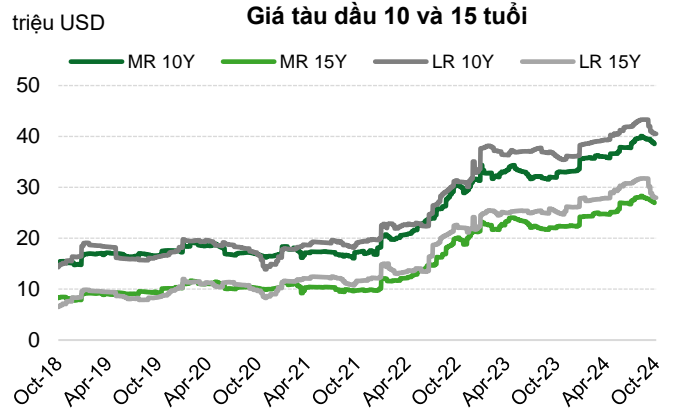
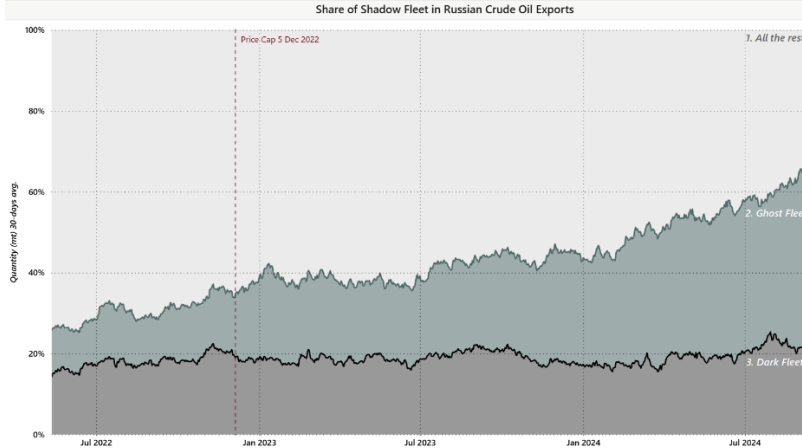
Đội tàu chở dầu toàn cầu đang tăng trưởng đáng kể, với nhiều phân khúc đóng góp ở các mức độ khác nhau. Trong khi thị trường tàu chở dầu sản phẩm đang có sự gia tăng nhanh chóng của các tàu mới. Tuy nhiên, sự tăng trưởng vào các lớp tàu Suezmax và Aframax, dự kiến sẽ thúc đẩy phần lớn sự tăng trưởng của đội tàu trong hai năm tới. **Tỷ lệ Đặt hàng/Đội tàu hiện tại** ở mức khá tốt **14,7%**, đặc biệt là ở các phân khúc Aframax/LR2 và MR2.

DWT	SL tàu đặt mới	Tải trọng đơn đặt tàu mới (triệu DWT)	Tỷ lệ đặt mới/Tải trọng hiện tại	% yoy 2023	% yoy 2024F	% yoy 2025F
VLCC (200K+)	77	23.6	8.6%	2.3%	0.0%	-0.1%
Suezmax (120-200k)	110	17.3	16.3%	-0.1%	0.7%	4.0%
Aframax/LR2 (85-120k)	213	24.3	18.6%	2.1%	2.7%	4.3%
Panamax/LR1 (60-85k)	58	4.3	12.8%	-0.9%	0.2%	1.4%
MR2 (41-60k)	324	16	17.8%	1.4%	2.2%	4.7%
MR1 (34-41k)	26	1	5.0%	-1.4%	-0.6%	0.0%
	808	86.5	14.7%	1.4%	0.9%	2.1%
Chia theo loại tàu						
Dầu/Hóa chất	220	10.9	11.4%	1.3%	1.8%	3.4%
Dầu thô	269	49.5	12.5%	1.5%	0.4%	1.4%
Dầu thành phẩm	307	24.4	23.4%	1.6%	2.4%	4.3%
Shuttle tanker	12	1.8	10.2%	-1.5%	2.5%	1.4%
	808	86.5	14.7%	1.4%	0.9%	2.1%

Ngoài ra **đội tàu bóng tối** (Shadow fleet – các đội tàu chở dầu có liên kết trực tiếp với các công ty Nga & Ghost/Dark fleet thuộc tàu sở hữu của công ty có liên hệ với Nga, Iran hoặc Venezuela... Đây là đội tàu thuộc sở hữu các công ty vỏ bọc hoặc có quyền sở hữu không rõ ràng, thường thay đổi tên và cờ đăng ký, hoạt động ngoài các qui định hàng hải thế giới, tham gia vận chuyển dầu theo cách Ship To Ship. Có hơn 700 tàu được xếp vào shadow fleet, trong 9T.24 đội tàu ngầm đã tăng 20% svck. Độ tuổi bình quân shadow fleet là **19 tuổi**. Hiện tại theo Alphaliner, **ước tính đội tàu bóng tối chiếm hơn 11% đội tàu chở dầu toàn cầu.**

Do nhu cầu từ thị trường tăng đối với các tàu già đã dẫn đến việc dừng phá dỡ đối với tàu già trên 85k DWT. Sự trở dậy của đội shadow fleet đã trực tiếp và gián tiếp ảnh hưởng đến cung-cầu tàu cũng như giá cước vận tải dầu và giá tàu cũ.

Một số nước thể hiện ý muốn và nỗ lực trong việc trấn áp hay ngăn chặn đội tàu bóng tối của Nga để giải quyết những rủi ro do đội tàu này gây ra.

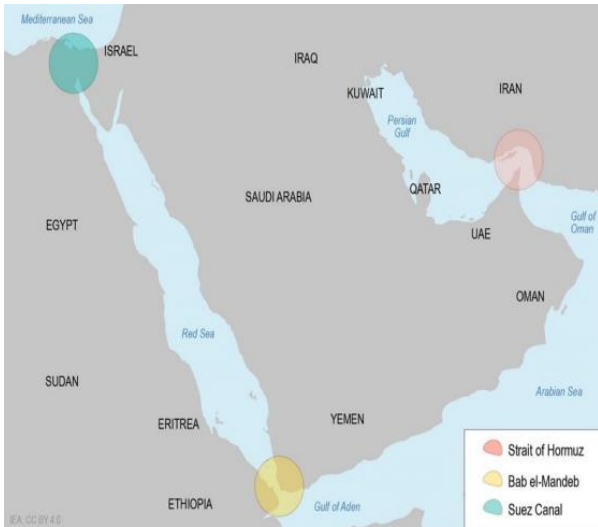


Nguồn: Bloomberg, Alphaliner, VCBS tổng hợp

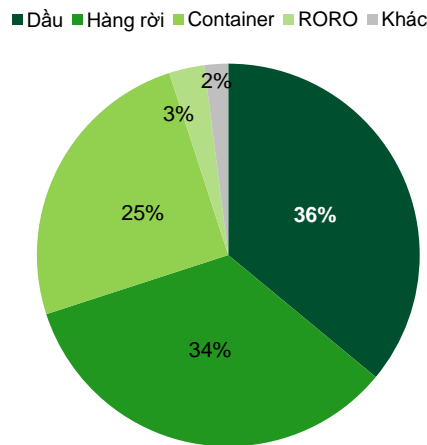
Các điểm nghẽn vận tải dầu trên thế giới sẽ ảnh hưởng đến hành trình cũng như giá cước vận tải dầu:

(*) **Kênh Suez:** ước tính tỷ trọng vận tải dầu thô và dầu thành phẩm qua kênh Suez chiếm 14% và 9% theo tải trọng. Ước tính ~ **10% tổng lượng dầu vận chuyển bằng đường biển qua kênh Suez**. Các cuộc tấn công của Houthi trên biển Đỏ khiến các tàu phải vòng qua Mũi Hảo Vọng làm kéo dài lộ trình thêm 2 tuần.

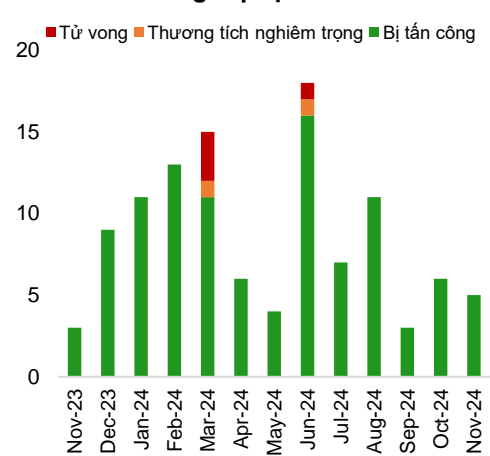
Theo báo cáo của JMIC kể từ 19/11/2023 đến 31/12/2024 qua hơn 1 năm có đến 111 sự cố với tàu thương mại qua khu vực biển Đỏ. Dù chiếm tỷ trọng theo tải trọng ít hơn tàu container nhưng tàu dầu bị tấn công tỷ lệ cao nhất (chiếm đến 36% các cuộc tấn công).



Sự cố tàu thương mại qua biển Đỏ (19/11/23 - 31/12/24)



Các cuộc tấn công đến tàu thương mại qua biển Đỏ



Nguồn: EIA, JMIC, VCBS tổng hợp

Triển vọng thị trường vận tải hàng rời vẫn tích cực hỗ trợ bởi số đặt tàu mới thấp và

Vận tải hàng rời chịu tác động hầu hết các khía cạnh của nền kinh tế và được thúc đẩy bởi nhu cầu tăng đối với nguyên liệu thô và thay đổi thương mại giữa các nước, sự phát triển của các nền kinh tế lớn như Trung Quốc, Ấn Độ.

tăng trưởng nguồn cung hạn chế

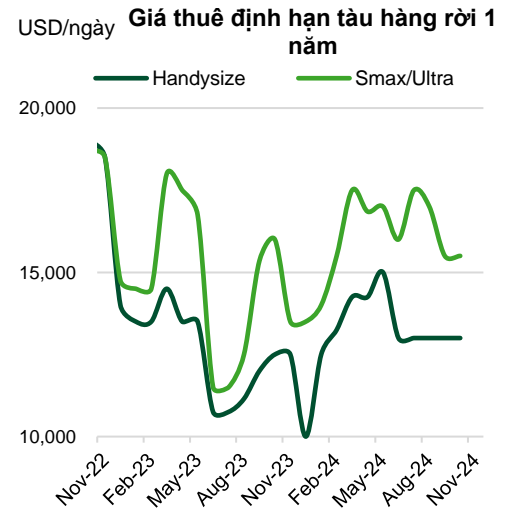
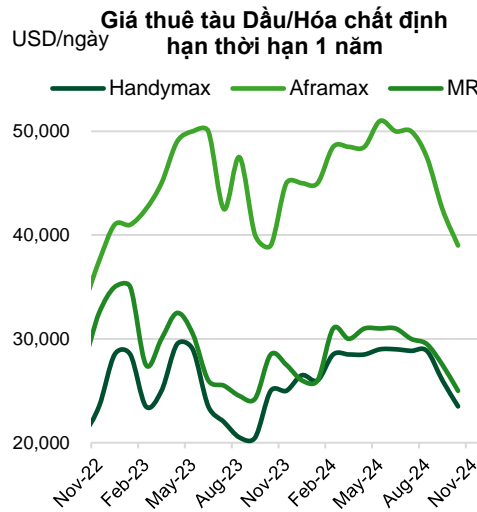
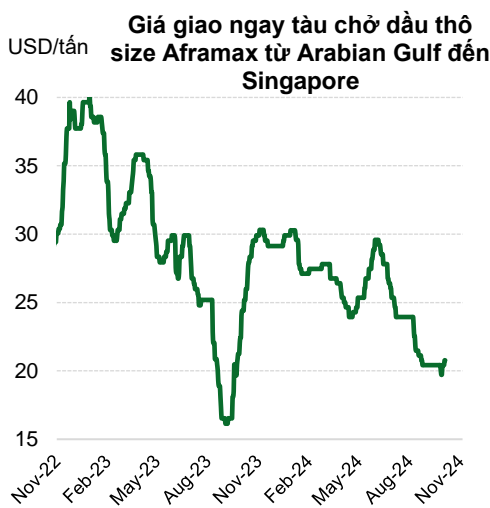
Ngoài ra, các qui định giảm carbon đẩy tốc độ bình quân của tàu hàng rời xuống thấp, tốc độ thấp hơn dẫn đến mức tiêu thụ nhiên liệu thấp hơn. 99% tàu hàng rời đang sử dụng nhiên liệu đơn, do đó, việc giảm tốc độ trung bình giúp giảm lượng khí thải carbon. Dù tốc độ giảm nhưng giá cho thuê tàu rời lại giữ mức cao nhờ vào nhu cầu tấn-dậm cao và tăng trưởng cung hạn chế.

Chúng tôi cho rằng, nhu cầu nhiên liệu thô của các nước đang phát triển sẽ tiếp tục thúc đẩy nhu cầu của tàu chở hàng rời. Quá trình đô thị hóa & công nghiệp hóa tại các nước ĐNA, Châu Phi và Châu Mỹ sẽ duy trì mức nhập khẩu hàng rời cao.

Mục tiêu mở rộng đội tàu để mở rộng hoạt động tại thị trường quốc tế

Mở rộng và trẻ hóa đội tàu để mở rộng hoạt động trên thị trường quốc tế là một trong hai chiến lược kinh doanh cốt lõi của PVT. Việc tăng đầu tư mạnh mẽ vào đội tàu trong 2023-2025 sẽ thúc đẩy KQKD của PVT trong các năm tới. Mục tiêu PVT đạt 85 tàu và tổng trọng tải đội tàu lên 2,5 triệu DWT vào cuối năm 2025.

Kế hoạch trẻ hóa đội tàu cho phép công ty cung cấp đội tàu linh hoạt, tiết kiệm năng lượng để đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của khách hàng.



Nguồn: Bloomberg, Fearnleys, Alibra, VCBS tổng hợp

DỰ BÁO VÀ ĐỊNH GIÁ

Một số giả định chính trong dự báo KQKD

Về giả định mở rộng đội tàu của PVT: Chúng tôi giả định chi phí đầu tư đội tàu trong 2024-2025 của PVT tương ứng 3.820 tỷ đồng và 4.000 tỷ đồng. Giúp tăng tải trọng lên trong 2024 và 2025 tương ứng 19% & 15% so với tải trọng đầu năm.

Chúng tôi cho rằng trong ngắn hạn các yếu tố căng thẳng từ khủng hoảng biển Đỏ vẫn chưa có giải pháp và sẽ hỗ trợ giá cước cho thuê định hạn neo cao trong 2025.

Chúng tôi dự phóng **DTT 2024-2025 tăng trưởng 21,1% và 14,4% yoy, 11.485 tỷ đồng và 13.136 tỷ đồng.** Trong đó tăng trưởng đến chủ yếu từ vận tải quốc tế nhờ tăng tải trọng đội tàu tuyến quốc tế.

Biên gộp tăng nhẹ so với 2023 đạt 21,0% (2024) và 19,1% (2025) và bắt đầu giảm vào 2026 trở đi khi giá cước giao ngay cũng như giá cho thuê định hạn quay lại mức cân bằng trong dài hạn.

CP bán hàng và QLDN chiếm tỷ trọng 4,4%/DTT.

Như vậy, LNST CT mẹ đạt 1.091 tỷ đồng trong 2024 và 958 tỷ đồng trong 2025. Chúng tôi chưa đưa giá trị thanh lý tàu trong các năm tới vào trong giả định của mình.

Dựa trên mô hình định giá chiết khấu dòng tiền chúng tôi ước tính giá hợp lý của PVT là 33.543 đồng/cp (upside 21%).

Định giá

Chúng tôi ước tính giá mục tiêu đạt **33.543 đồng/cp**.

RỦI RO ĐẦU TƯ

Kinh tế Trung Quốc bước vào giai đoạn giảm phát, nhu cầu dầu sụt giảm mạnh. Trong dài hạn, sự chuyển đổi năng lượng sẽ kiềm chế nhu cầu dầu và lọc dầu trong 2023-2030.

Sự gia tăng hoạt động lọc dầu tại các nước XK lớn trên TG sẽ hạn chế thương mại dầu thô toàn cầu.

Rủi ro địa chính trị tại Trung Đông có thể thay đổi chiến lược trong việc triển khai các đội tàu đường dài.

Khủng hoảng biển Đỏ có giải pháp sẽ làm giảm tuyến đường cũng như nhu cầu vận chuyển dầu.

Giá cước cho thuê định hạn giảm thấp do nhu cầu vận tải dầu giảm.

Ảnh hưởng của các đội tàu bóng tối (shadow fleet) lên cung-cầu cũng như hoạt động phá dỡ tàu hay giá thanh lý của tàu già trong các năm tới. Đội tàu bóng tối hiện chiếm tỷ trọng 11% đội tàu chở dầu toàn cầu.

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 12 tháng tới
TRUNG LẬP	Khả năng sinh lời của cổ phiếu nằm trong khoảng từ -15% đến 15% trong vòng 12 tháng tới
BÁN	Khả năng sinh lời của cổ phiếu thấp hơn -15% trong vòng 12 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 phân tích

tmhoang@vcbs.com.vn

Mạc Đình Tuấn

Trưởng phòng PT Ngành – Doanh nghiệp

mdtuan@vcbs.com.vn

Nguyễn Thị Thu Hằng

Chuyên viên phân tích

ntthang-hcm@vcbs.com.vn

CÔNG TY CHỨNG KHOÁN VIETCOMBANK

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

Bloomberg: VCBS <GO>