

Ngành : Dầu khí (Báo cáo gần nhất: [Link](#))

Khuyến nghị

MUA

Tổng công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí (HSX: PVT)
Cải thiện lợi nhuận cốt lõi

Giá hiện tại:	20,700
Giá mục tiêu trước đây:	24,300
Giá mục tiêu mới:	25,000
Tỷ suất cổ tức:	- %
Tiềm năng tăng giá:	21.4%

Ngày viết báo cáo:	03/04/2023	Cơ cấu cổ đông	
Cổ phiếu lưu hành (Triệu)	323.65	PVN	51.0%
Vốn hóa (tỷ đồng)	6,699	PVcomBank	4.95%
Thanh khoản bình quân 6 tháng:	2,017,890	Vietnam Holding Ltd	4.32%
Sở hữu nước ngoài	14.46%	Korea Investment Management	4.30%

Chuyên viên phân tích ngành:

Dương Quang Minh
(Dầu khí, điện lực)

minhdq@bsc.com.vn

Chuyên viên phân tích kỹ thuật:

Lê Quốc Trung

trunglq@bsc.com.vn

Giá khuyến nghị:	23,000
Giá cắt lỗ:	19,850

Bảng so sánh giá CP và VN- Index



Bảng so sánh P/E và VN index



Định giá

▪BSC duy trì khuyến nghị **MUA** đối với PVT, và nâng giá mục tiêu cho năm 2023 lên **25,000 VND/CP** (tương đương **upside 21.4%** so với giá đóng cửa ngày 31/03/2023 là 20,700 VND/CP) dựa trên hai phương pháp định giá FCFF và P/E với tỷ trọng là 50% - 50%. Chúng tôi cho rằng PVT có tiềm năng tăng trưởng cao trong những năm tới nhờ vào (1) Giá cước vận tải được cải thiện do nguồn cung bị thắt chặt, và (2) tiềm năng mở rộng và trẻ hoá đội tàu PVT.

Dự báo kết quả kinh doanh

▪BSC dự phóng năm 2023, doanh thu và LNST của PVT lần lượt đạt **10,485 tỷ VND (+15.9% YoY)** và **1,133 tỷ VND (-2.4% YoY)**, EPS FW = **2,560 VND/CP** với giả định (1) Giá thuê tàu định hạn trung bình tăng 20% YoY (2) PVT đầu tư mua 5 tàu mới trong 2023 gồm: 2 tàu chở hóa chất, 1 tàu chở hàng rời, 1 tàu chở LPG và 1 tàu handysize, (3) Lợi nhuận khác đạt 51 tỷ VND từ việc thanh lý tàu PVT Dragon.
▪Chúng tôi dự báo lợi nhuận ròng của PVT sẽ giảm nhẹ trong năm 2023 do không còn ghi nhận các khoản thu nhập bất thường từ thanh lý tàu cũ. **Nếu chỉ tính thu nhập từ hoạt động kinh doanh cốt lõi của PVT, chúng tôi dự báo lợi nhuận của công ty sẽ +15.2% YoY.**

Quan điểm đầu tư

▪Cước vận tải dự kiến duy trì ở mức cao do nguồn cung bị thắt chặt, trong khi nhu cầu dự kiến phục hồi từ Trung Quốc mở cửa
▪Cước vận tải của PVT dự kiến tăng trưởng khả quan trong giai đoạn tới nhờ gia hạn các hợp đồng mới kể từ cuối năm 2022.
▪Tiến độ đầu tư đội tàu có thể chậm lại do mặt bằng giá cao.

Rủi ro

▪Nền kinh tế phục hồi chậm, ảnh hưởng đến nhu cầu và giá cước vận tải
▪Tiến độ đầu tư tàu mới chậm hơn dự kiến

Cập nhật doanh nghiệp

▪Trong Q4/2022, doanh thu thuần của PVT đạt 2,439 tỷ VND (+17% YoY), và LNST đạt 276 tỷ VND (+16% YoY). Lũy kế cả năm 2022, DTT của PVT đạt 9,048 tỷ VND (+21% yoy), và LNST đạt 1,161 tỷ VND (+39% yoy), lần lượt hoàn thành 139% kế hoạch về doanh thu, và 242% kế hoạch về lợi nhuận cả năm.
▪Trong năm 2022, PVT đã hoàn thành đầu tư và đưa vào khai thác 02 tàu chở dầu/hóa chất 13,000 DWT, 02 tàu chở dầu/hóa chất 20,000 DWT, 01 tàu chở hàng rời Supramax và 01 sà lan chở hàng rời 10,000 DWT. PVT sẽ tiến hành chi trả cổ tức năm 2021 bằng cổ phiếu, tỷ lệ 10%.

	2021	2022	2023F	VN-Index
PE (x)	11.1	8.3	8.1	11.8
PB (x)	1.1	0.9	0.8	1.7
PS (x)	1.0	0.8	0.7	3.2
ROE (%)	12.1	14.5	12.5	16.9
ROA (%)	6.7	8.2	7.1	5.7
EV/ EBITDA (x)	5.8	4.5	4.5	N/A

	2021	2022	2023F	2024F
Doanh thu	7,368	9,048	10,485	11,494
Lợi nhuận gộp	1,250	1,657	1,878	2,000
NPATMI	666	861	870	960
EPS	2,056	2,661	2,560	2,568
Tăng trưởng EPS	6%	29%	-4%	0%
Nợ ròng/ VCSH	27%	22%	29%	13%

CẬP NHẬT DOANH NGHIỆP

Bảng 1: Cập nhật kết quả kinh doanh 2022

Tỷ đồng	Q4/2022	Q4/2021	% YoY	2022	2021	% YoY	% so với dự báo
Doanh thu thuần	2,330	1,680	38.7%	9,048	7,368	22.8%	103%
- Vận tải	1,807	1,247	44.9%	6,778	5,279	28.4%	
- Hàng hải	202	201	0.5%	892	940	-5.1%	
- Thương mại & Dịch vụ khác	321	232	38.4%	1,312	1,152	13.9%	
Lợi nhuận gộp	415	282	47.2%	1,657	1,250	32.6%	109%
%GPM	17.8%	16.8%		18.3%	17.0%		
CP bán hàng	-3	-2	50.0%	13	10	30.0%	108%
CP QLDN	-100	-74	35.1%	417	277	50.5%	126%
%SG&A/Rev	4.4%	4.5%		4.8%	3.9%		
EBIT	312	206	51.5%	1,227	963	27.4%	104%
DT tài chính	53	34	55.9%	223	181	23.2%	123%
CP tài chính	-102	-47	117.0%	308	157	96.2%	140%
LN khác	212	4		292	38	668.4%	
LNTT	481	198	142.9%	1,462	1,050	39.2%	105%
LNST công ty mẹ	386	153	152.3%	861	666	29.3%	94%

Nguồn: PVT, BSC Research

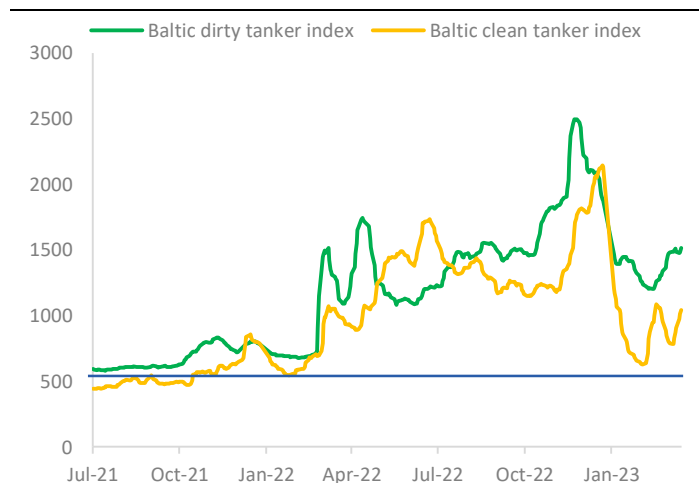
Trong **Q4/2022**, doanh thu thuần của PVT đạt **2,439 tỷ VND (+17% YoY)**, và LNST đạt **276 tỷ VND (+16% YoY)**. Trong đó, DT dịch vụ vận tải đạt 1,791 tỷ VND (+25% YoY), DT dịch vụ hàng hải đạt 172 tỷ VND, (-21% YoY), và DT thương mại và dịch vụ khác đạt 179 tỷ VND (-39% YoY). KQKD quý 4 của PVT khả quan so với cùng kỳ chủ yếu đến từ đóng góp của mảng vận tải, với giá cước tàu chở dầu/nhiên liệu được ký mới tăng theo giá nguyên liệu, các tàu khai thác đủ chuyến và hiệu quả từ khai thác đầu tư các tàu mới. Bên cạnh đó, trong quý 4 PVT cũng ghi nhận thêm 48 tỷ VND lợi nhuận khác từ việc thanh lý tàu cũ là Sông Hậu Eagle.

Lũy kế cả năm 2022, DTT của PVT đạt **9,048 tỷ VND (+21% yoy)**, và LNST đạt **1,161 tỷ VND (+39% yoy)**, lần lượt hoàn thành 139% kế hoạch về doanh thu, và 242% kế hoạch về lợi nhuận cả năm. So với dự phóng trong báo cáo gần nhất của BSC (link), doanh thu thuần của PVT cao hơn 3%, chủ yếu do doanh thu vận tải cao hơn ước tính, và LNST công ty mẹ thấp hơn 6%, chủ yếu do chi phí nhân công và chi phí lãi vay tăng. Trong năm 2022, PVT đã hoàn thành đầu tư và đưa vào khai thác 02 tàu chở dầu/hóa chất 13,000 DWT, 02 tàu chở dầu/hóa chất 20,000 DWT, 01 tàu chở hàng rời Supramax và 01 sà lan chở hàng rời 10,000 DWT.

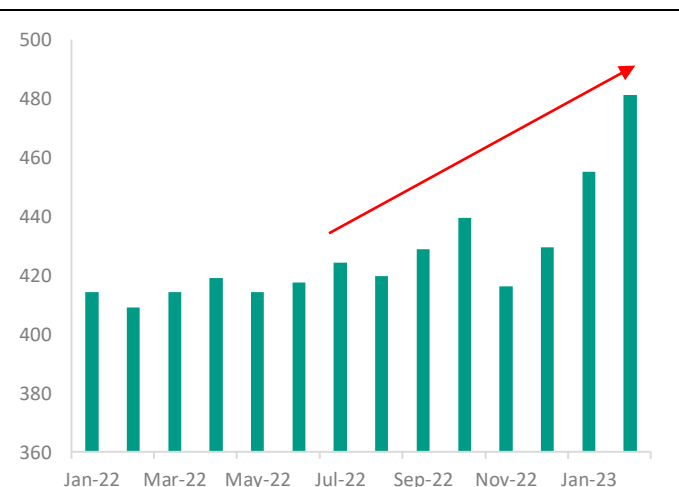
TRIỂN VỌNG KINH DOANH

Chỉ số vận tải dầu thô/dầu sản phẩm có xu hướng phục hồi, và duy trì mức nền cao. Sau khi tạo đỉnh vào cuối quý 4/2022, chỉ số đại diện cho giá cước vận tải đã chứng kiến đợt điều chỉnh mạnh. Nguyên nhân chính là bởi (1) Biến động giảm giá dầu thô khiến giá nhiên liệu cũng điều chỉnh giảm theo, từ đó các chủ tàu phải điều chỉnh giá cước xuống, và (2) nhu cầu vận tải dầu giảm xuống trong tháng đầu năm, do các quốc gia đã tăng dự trữ dầu thô trong những tháng trước đó, trước khi lệnh cấm đối với nhiên liệu từ Nga được áp dụng. **Tuy vậy, kể từ tháng 2/2023, chỉ số này đã có những dấu hiệu hồi phục, và vẫn cao hơn gần gấp đôi so với giai đoạn 2021 – đầu 2022.**

Hình 1: Chỉ số vận tải dầu thô/dầu sản phẩm vẫn duy trì mức cao so với giai đoạn 2021 – đầu 2022



Hình 2: Tồn kho dự trữ dầu của Mỹ tăng trong giai đoạn cuối năm



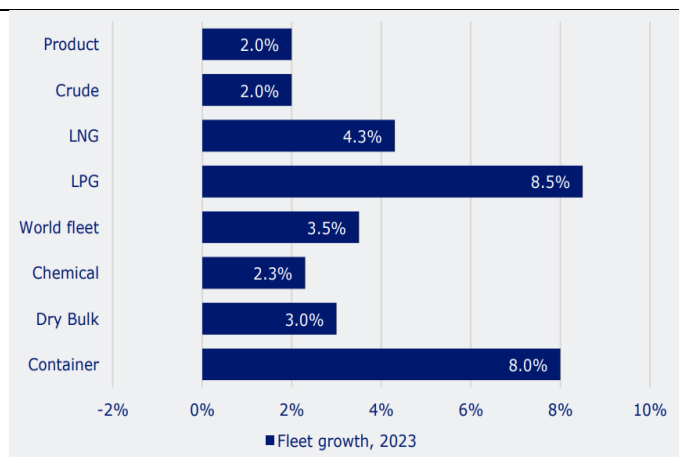
Nguồn: EIA, Bloomberg, BSC Research

Cước vận tải dầu thô/nhiên liệu trong năm 2023 dự kiến vẫn sẽ duy trì khả quan nhờ nhu cầu phục hồi, trong khi nguồn cung tàu hạn chế. Theo Clarksons và PVT, triển vọng thị trường tàu chở dầu thô vẫn tích cực do:

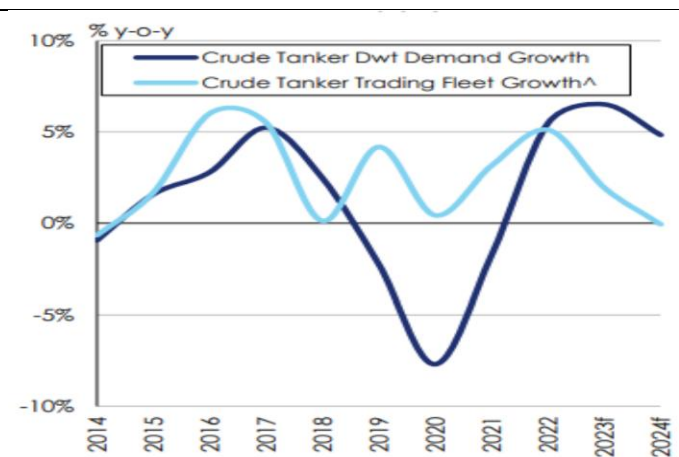
- (1) Việc chuyển hướng xuất khẩu dầu thô/nhiên liệu của Nga sang các khách hàng châu Á như Trung Quốc và Ấn Độ, nhằm đối phó với các biện pháp trừng phạt của EU đã gây áp lực lên thị trường tàu vận tải xăng dầu toàn cầu, khiến các chuyến đi dài hơn và tuyến đường xa hơn.
- (2) Nhu cầu về dầu thô của Trung Quốc dự kiến được cải thiện sau khi mở cửa trở lại. Theo dự báo của EIA, Trung Quốc sẽ đóng góp thêm khoảng 0.8 triệu thùng/ngày vào tổng nhu cầu dầu toàn cầu năm 2023 (tham khảo [báo cáo ngành](#))
- (3) Nguồn cung tàu tiếp tục hạn chế do lượng đơn hàng đóng tàu thấp. Sau giai đoạn ngưng trệ do ảnh hưởng bởi dịch bệnh Covid, số lượng đơn hàng đóng tàu mới vẫn đang phục hồi tương đối chậm, và Clarksons dự báo tổng nguồn cung tàu dầu thô toàn cầu chỉ tăng trưởng khoảng 2% YoY. Trong khi đó, trung bình để đóng được hoàn thiện một tàu chở nhiên liệu cần tối thiểu 2 năm. Do đó, các chuyên gia dự báo nguồn cung tàu toàn cầu nhiều khả năng sẽ phục hồi trở lại kể từ năm 2025.

Do đó, BSC đánh giá sản lượng vận chuyển dầu thô và thành phẩm qua đường biển sẽ tiếp tục duy trì ở mức cao trong thời gian tới, từ đó hỗ trợ tích cực cho cước vận tải và cước phí thuê tàu.

Hình 3: Tăng trưởng nguồn cung tàu toàn cầu



Hình 4: Dự báo tăng trưởng cung – cầu vận tải dầu thô

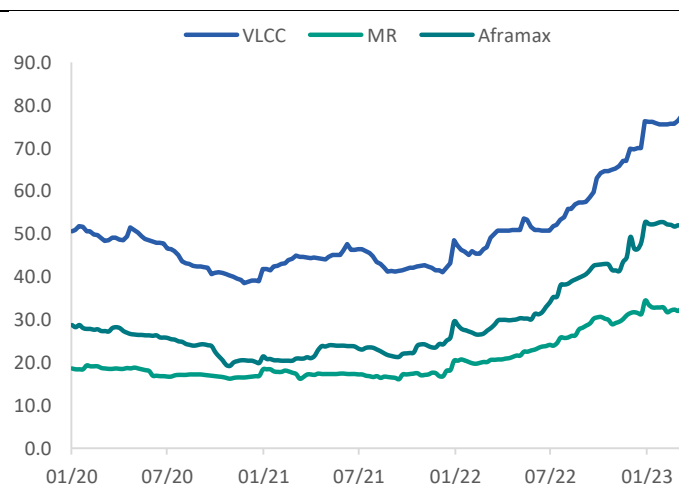


Nguồn: Clarksons, BSC Research

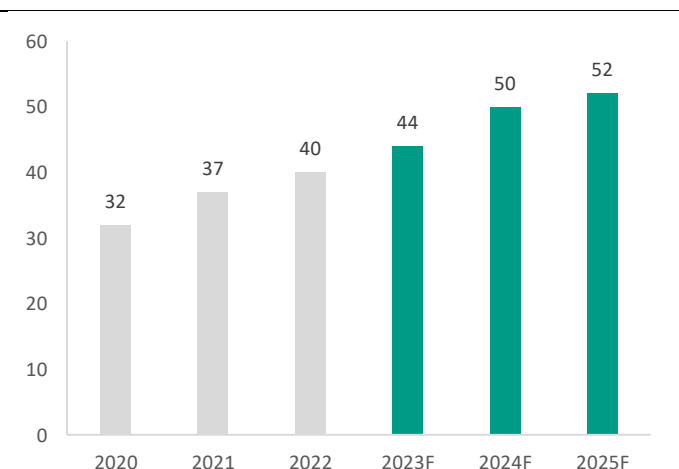
Đối với PVT, kể từ cuối năm 2022 công ty đã bắt đầu tiến hành gia hạn các hợp đồng đối với các tuyến vận tải quốc tế. Trong đó, cước vận tải đối với dầu thô tăng khoảng 70% so với giá hợp đồng cũ, cước tàu chở dầu sản phẩm/hóa chất tăng trung bình 15%, và cước tàu chở LPG tăng trung bình khoảng 13%. Ban lãnh đạo PVT cũng cho biết trong thời gian tới sẽ tiếp tục tiến hành gia hạn đối với các tàu còn lại, với cước phí dự kiến tương đối khả quan. Với 31 trên tổng số 40 tàu đang hoạt động trên các tuyến quốc tế, chúng tôi đánh giá năm 2023 PVT mới thực sự được hưởng lợi từ xu hướng tăng giá cước của năm ngoái, và dự báo cước phí định hạn trung bình của PVT năm 2023 sẽ tăng 20% YoY.

PVT tiếp tục hướng tới tăng trưởng dài hạn thông qua đầu tư mở rộng đội tàu, tuy nhiên tiến độ đầu tư có thể bị chậm lại trong thời gian tới do mặt bằng giá cao. Trong tháng 2/2023, PVT đã tiếp nhận thêm 1 tàu chở hóa chất, 1 tàu chở LPG, và 1 tàu handysize dưới hình thức thuê mua. Công ty cũng dự kiến thanh lý tàu PVT Dragon vào cuối Q1.2023. Ban lãnh đạo cho biết PVT có kế hoạch đầu tư thêm ít nhất 10 tàu trong năm 2023, với tổng vốn đầu tư 250 triệu USD, tùy thuộc vào điều kiện thị trường. BSC đánh giá, trong bối cảnh mặt bằng giá thị trường không thuận lợi, hoạt động đầu tư tàu của công ty có thể sẽ bị ảnh hưởng, đặc biệt là tàu VLCC. Do đó, chúng tôi dự báo PVT sẽ chỉ bổ sung thêm khoảng 4 tàu vào đội tàu của mình trong năm 2023.

Hình 5: Giá tàu dầu thô 10 năm tuổi duy trì ở mức cao



Hình 6: Kế hoạch mở rộng đội tàu của PVT



Nguồn: Bloomberg, PVT, BSC Research

DỰ BÁO KẾT QUẢ KINH DOANH

BSC dự phóng năm 2023, doanh thu và LNST của PVT lần lượt đạt **10,485 tỷ VND (+15.9% YoY)** và **1,133 tỷ VND (-2.4% YoY)**, **EPS FW = 2,560 VND/CP** với giả định:

- Giá thuê tàu định hạn trung bình tăng 20% YoY.
- Giá cước thuê ngày FSO/FPSO của Đại Hùng Queen đạt trung bình 50,000 USD/ngày do giá dầu thế giới duy trì ở mức cao.
- PVT đầu tư mua 5 tàu mới trong 2023 gồm: 2 tàu chở hóa chất, 1 tàu chở hàng rời, 1 tàu chở LPG và 1 tàu handysize.
- Lợi nhuận khác đạt 51 tỷ VND từ việc thanh lý tàu PVT Dragon.
- Chưa đưa doanh thu vận chuyển LNG vào trong dự phóng.

Chúng tôi dự báo lợi nhuận ròng của PVT sẽ giảm nhẹ trong năm 2023 do không còn ghi nhận các khoản thu nhập bất thường từ thanh lý tàu cũ. **Nếu chỉ tính thu nhập từ hoạt động kinh doanh cốt lõi của PVT, chúng tôi dự báo lợi nhuận của công ty sẽ +15.2% YoY.**

Bảng 3: Dự phóng KQKD của PVT

Đv: Tỷ VND	2020	2021	2022	2023F	2024F
Doanh thu thuần	7,383	7,368	9,048	10,485	11,494
- Vận tải	4,653	5,279	6,778	8,161	9,179
- FSO/FPSO	1,576	940	892	936	927
- Thương mại & DV khác	1,154	1,152	1,312	1,388	1,388
Giá vốn hàng bán	(6,264)	(6,118)	(7,391)	(8,607)	(9,494)
Lợi nhuận gộp	1,119	1,250	1,657	1,878	2,000
- Vận tải	721	922	1,267	1,510	1,634
- FSO/FPSO	381	276	237	249	247
- Thương mại & DV khác	17	41	14	119	119
<i>Biên LN gộp</i>	<i>15.2%</i>	<i>17.0%</i>	<i>18.3%</i>	<i>17.9%</i>	<i>17.4%</i>
CP bán hàng	(14)	(10)	(13)	(15)	(16)
CP QLDN	(251)	(277)	(417)	(450)	(472)
Lãi/lỗ từ HĐKD	854	963	1,227	1,413	1,512
DT tài chính	272	181	223	268	254
CP tài chính	(174)	(157)	(308)	(344)	(260)
LN từ LDLK	34	30	25	34	30
LN khác	58	38	292	45	8
LNTT	1,040	1,050	1,462	1,416	1,544
LNST	830	838	1,161	1,133	1,235
CĐTS	161	172	299	263	275
LNST - CĐTS	669	666	861	870	960
EPS	1,946	2,056	2,661	2,560	2,568

Nguồn: PVT, BSC Research

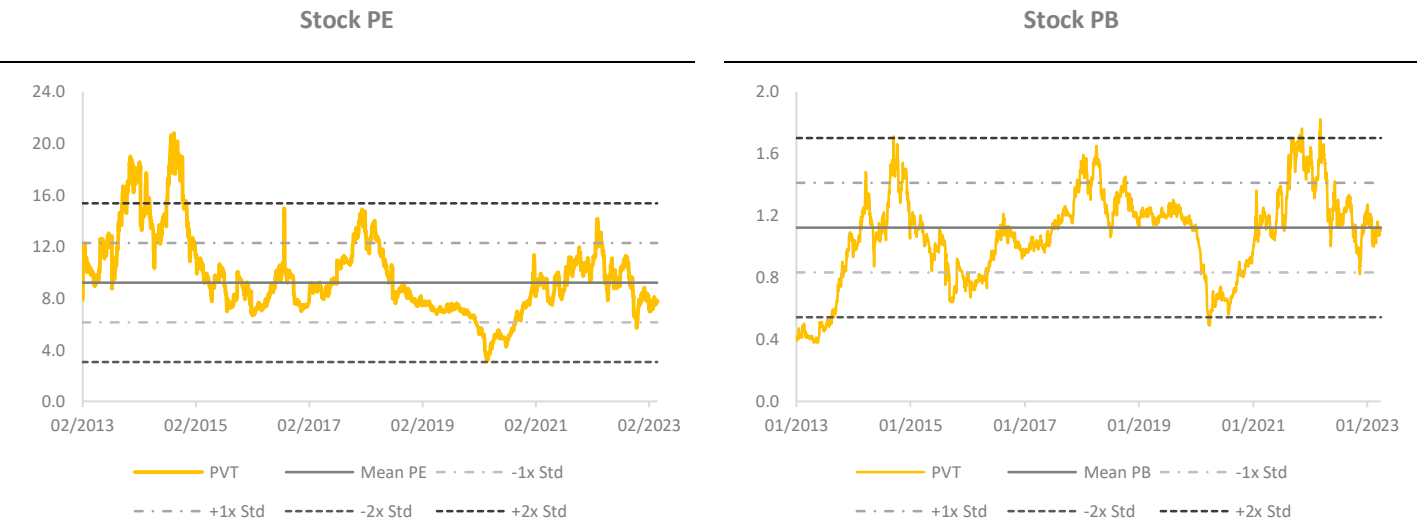
ĐỊNH GIÁ VÀ KHUYẾN NGHỊ

BSC duy trì khuyến nghị **MUA** đối với PVT, và nâng giá mục tiêu cho năm 2023 lên **25,000 VND/CP** (tương đương **upside 21.4%** so với giá đóng cửa ngày 31/03/2023 là 20,700 VND/CP) dựa trên hai phương pháp định giá FCFF và P/E với tỷ trọng là 50% - 50%. PVT hiện đang có mức định giá tương đối hấp dẫn với P/E forward khoảng 8 lần, thấp hơn 1.2 lần so với mức PE trung bình 10 năm. Bên cạnh đó, **chúng tôi cho rằng PVT có tiềm năng tăng trưởng cao trong những năm tới** nhờ vào (1) Giá cước vận tải được cải thiện do nguồn cung bị thắt chặt, và (2) tiềm năng mở rộng và trẻ hoá đội tàu PVT. Rủi ro giảm giá bao gồm (1) Nền kinh tế chậm phục hồi, khiến nhu cầu vận tải dầu giảm xuống, ảnh hưởng đến giá cước vận tải, và (2) Giá mua bán tàu trên thị trường neo cao khiến kế hoạch đầu tư tàu mới của PVT bị ảnh hưởng, từ đó hạn chế tăng trưởng trong giai đoạn 2024 – 2025.

Phương pháp	Định giá (VND/CP)	Tỷ trọng (%)	Giá bình quân
P/E với P/E mục tiêu 9.x	23,040	50%	11,520
FCFF	27,020	50%	13,510
Giá mục tiêu (VND/CP)			25,000
Giá đóng cửa ngày 31/03/2023			20,700
Upside			21.4%

Phương pháp FCFF	2023	2024	2025	2026	2027	Các giả định	
Dòng tiền tự do công ty (FCFF)	-220	1,784	2,356	2,247	1,473	Rf	5%
Giá trị chiết khấu dòng tiền tự do	-220	1,565	1,812	1,508	866	Beta	1.0
PV của giá trị cuối cùng (TV)	6,630					Ke	16.0%
Tổng giá trị chiết khấu	12,161					Kd	12.0%
(+) Tiền & đầu tư ngắn hạn	4,062					WACC	14.1%
(-) Nợ	4,325					g	1%
Tổng giá trị công ty	9,623						
SLCP Lưu hành (triệu)	356.1						
Giá trị hợp lý	27,020						

Nguồn: Bloomberg, BSC Research



Nguồn: Bloomberg, BSC Research

PHỤ LỤC

	2021	2022	2023F	2024F
Doanh thu thuần	7,383	7,368	10,485	11,494
Giá vốn hàng bán	-6,264	-6,118	-8,607	-9,494
Lợi nhuận gộp	1,119	1,250	1,878	2,000
Chi phí bán hàng	-14	-10	-15	-16
Chi phí QLDN	-251	-277	-450	-472
Lãi/lỗ HĐKD	854	963	1,413	1,512
Doanh thu tài chính	272	181	268	254
Chi phí tài chính	-174	-157	-344	-260
Chi phí lãi vay	-143	-147	-344	-260
Lợi nhuận từ CTLĐ/LK	34	30	34	30
Lãi/lỗ khác	58	38	45	8
Lợi nhuận trước thuế	1,040	1,050	1,416	1,544
Thuế thu nhập DN	-209	-212	-283	-309
LN sau thuế	830	838	1,133	1,235
CĐTS	161	172	263	275
LNST - CĐTS	669	666	870	960
EBITDA	1,707	1,768	2,423	2,700
EPS	1,946	2,056	2,560	2,568

	2021	2022	2023F	2024F
(Lỗ)/LNTT	1,050	1,462	1,416	1,544
Khấu hao	930	1,196	1,290	1,465
Thay đổi VLĐ	73	-776	-769	-652
Điều chỉnh khác	-286	356	528	423
LCTT từ HĐ KD	1,767	2,238	2,465	2,780
Tiền chi mua TSCĐ	-2,105	-1,780	-2,988	-1,413
Tiền từ đầu tư khác	-235	-154	22	190
LCTT từ HĐ Đầu tư	-2,353	-1,948	-2,966	-1,223
Tiền chi trả cổ tức	-373	-94	-324	-324
Vay ròng	595	438	640	-1,204
Tiền thu khác	239	0	0	0
LCTT từ HĐ Tài chính	460	344	316	-1,528
Dòng tiền đầu kỳ	1,473	1,283	1,921	1,736
Tiền trong kì	-123	638	-185	29
Dòng tiền cuối kỳ	1,350	1,921	1,736	1,765

	2021	2022	2023F	2024F
Tiền & tương đương tiền	1,349	1,922	1,736	1,765
Đầu tư ngắn hạn	1,726	2,584	2,326	2,442
Phải thu ngắn hạn	1,421	1,291	1,580	1,732
Tồn kho	142	179	186	205
TS ngắn hạn khác	160	227	228	250
TS ngắn hạn	4,798	6,203	5,104	6,409
TS hữu hình	6,975	7,260	10,184	9,129
Khấu hao	-5,329	-5,023	-5,824	-6,801
TS dở dang dài hạn	2	138	138	138
Đầu tư dài hạn	194	199	199	199
TS dài hạn khác	357	351	351	351
TS dài hạn	7,639	8,044	10,969	9,914
Tổng TS	12,437	14,247	16,073	16,323
Phải trả ngắn hạn	617	810	891	976
Vay ngắn hạn	777	887	930	947
Nợ ngắn hạn khác	735	876	876	876
Tổng Nợ ngắn hạn	2,483	2,970	3,135	3,268
Vay dài hạn	2,465	2,798	3,395	2,174
Nợ dài hạn khác	534	461	461	461
Tổng Nợ dài hạn	2,999	3,259	3,856	2,635
Tổng Nợ	5,483	6,229	6,991	5,903
Vốn góp	3,237	3,237	3,561	3,917
Thặng dư vốn cổ phần	0	0	0	0
LN chưa phân phối	926	1,593	2,070	2,777
Vốn chủ khác	1,014	1,176	1,176	1,176
Cổ đông thiểu số	1,777	2,012	2,275	2,550
Tổng VCSH	6,954	8,018	9,082	10,420
Tổng nguồn vốn	12,437	14,247	16,073	16,323
Số CP lưu hành (triệu)	324	324	356	392

	2021	2022	2023F	2024F
Khả năng thanh toán				
Hố TT ngắn hạn	1.93	2.09	1.63	1.96
Hố TT nhanh	1.81	1.95	1.80	1.82
Cơ cấu vốn				
Hố Nợ/TTS	15%	12%	16%	8%
Hố Nợ/VCSH	27%	22%	29%	13%
Năng lực hoạt động				
Số ngày HTK	7.58	7.93	7.74	7.52
Số ngày phải thu	62.50	54.72	50.00	52.59
Số ngày phải trả	33.73	28.79	29.60	29.65
CCC	36.35	33.86	28.14	30.46
Tỉ suất lợi nhuận				
Lợi nhuận gộp	17%	18%	18%	17%
Lợi nhuận LNST	11%	13%	11%	11%
ROE	12%	14%	12%	12%
ROA	7%	8%	7%	8%
Định Giá				
PE	11.07	8.27	8.05	8.02
PB	1.06	0.89	0.81	0.77
Tăng trưởng				
Tăng trưởng DTT	0%	23%	16%	10%
Tăng trưởng EBIT	13%	27%	15%	7%
Tăng trưởng LNTT	1%	39%	-3%	9%
Tăng trưởng EPS	6%	29%	-4%	0%

Nguồn: BSC Research

PHÂN TÍCH KỸ THUẬT

PVT_Tích cực

Điểm nhấn kỹ thuật:

- Xu hướng hiện tại: Hồi phục.
- Chỉ báo xu hướng MACD: đã cắt lên đường tín hiệu.
- Chỉ báo RSI: vùng trung lập.

Nhận định:

Nhận định: Hiện tại PVT đang trong đà hồi phục ngắn hạn. Ngưỡng kháng cự hiện tại của cổ phiếu đang là vùng 21.1-21.5, tương ứng với với Fibonacci 0.5. Chỉ báo MACD cũng ủng hộ đà hồi phục của cổ phiếu. Nhà đầu tư có thể mở vị thế tại mức giá 21.5, chốt lời lại ngưỡng kháng cự cũ 23 và cắt lỗ khi cổ phiếu mất hỗ trợ 19.85.



Nguồn: BSC Research

Khuyến cáo sử dụng

Bản báo cáo này của Công ty Cổ phần Chứng khoán Ngân hàng Đầu tư và phát triển Việt Nam (BSC), chỉ cung cấp những thông tin chung và phân tích về doanh nghiệp. Báo cáo này không được xây dựng để cung cấp theo yêu cầu của bất kỳ tổ chức hay cá nhân riêng lẻ nào hoặc các quyết định mua bán, nắm giữ chứng khoán. Nhà đầu tư chỉ nên sử dụng các thông tin, phân tích, bình luận của Bản báo cáo như là nguồn tham khảo trước khi đưa ra những quyết định đầu tư cho riêng mình. Mọi thông tin, nhận định và dự báo và quan điểm trong báo cáo này được dựa trên những nguồn dữ liệu đáng tin cậy. Tuy nhiên Công ty Cổ phần Chứng khoán Ngân hàng đầu tư và phát triển Việt Nam (BSC) không đảm bảo rằng các nguồn thông tin này là hoàn toàn chính xác và không chịu bất kỳ một trách nhiệm nào đối với tính chính xác của những thông tin được đề cập đến trong báo cáo này, cũng như không chịu trách nhiệm về những thiệt hại đối với việc sử dụng toàn bộ hay một phần nội dung của bản báo cáo này. Mọi quan điểm cũng như nhận định được đề cập trong báo cáo này dựa trên sự cân nhắc cẩn trọng, công minh và hợp lý nhất trong hiện tại. Tuy nhiên những quan điểm, nhận định này có thể thay đổi mà không cần báo trước. Bản báo cáo này có bản quyền và là tài sản của Công ty Cổ phần Chứng khoán Ngân hàng Đầu tư và Phát triển Việt Nam (BSC). Mọi hành vi sao chép, sửa đổi, in ấn mà không có sự đồng ý của BSC đều trái luật. Bất kỳ nội dung nào của tài liệu này cũng không được (i) sao chụp hay nhân bản ở bất kỳ hình thức hay phương thức nào hoặc (ii) được cung cấp nếu không được sự chấp thuận của Công ty Cổ phần Chứng khoán BIDV.

BSC Trụ sở chính

Tầng 10&11 Tháp BIDV
35 Hàng Vôi, Hoàn Kiếm, Hà Nội
Tel: +84439352722
Fax: +84422200669

BSC Chi nhánh Hồ Chí Minh

Tầng 9 Tòa nhà 146 Nguyễn Công Trứ
Quận 1, Tp. Hồ Chí Minh
Tel: +84838218885
Fax: +84838218510

<https://www.bsc.com.vn>
<https://www.facebook.com/BIDVSecurities>

Bloomberg: RESP BSCV <GO>

