

**◆ Nội dung**

- Tổng quan ngành
- Đặc điểm của ngành

**1. Khai thác cảng**

- Giới thiệu hệ thống cảng Việt Nam
- Nhu cầu hàng hóa qua cảng
- Hoạt động của các doanh nghiệp cảng
- Phân tích SWOT

**2. Vận tải biển**

- Giới thiệu đội tàu và tuyến vận tải
  - Hoạt động vận tải biển
  - Phân tích SWOT
- Hỗ trợ phát triển từ CP
  - Các doanh nghiệp hàng hải niêm yết



**▲ Tóm tắt**

Ngành kinh doanh dịch vụ hàng hải bao gồm 2 mảng: khai thác dịch vụ cảng và dịch vụ vận tải. Ở Việt Nam, ngành này đang hỗ trợ khoảng 80% việc lưu chuyển hàng hóa thương mại.

Nền kinh tế đất nước hội nhập là cơ hội phát triển lớn ngành hàng hải. Sản lượng xuất nhập khẩu cũng như sản lượng hàng hải đều tăng trưởng trên dưới 20% trong 10 năm qua.

Chính phủ đã đẩy mạnh đầu tư vào cơ sở hạ tầng cảng biển, đồng thời khuyến khích đầu tư vận tải biển. Trong hơn 10 năm phát triển, năng lực cảng cũng như năng lực đội tàu đã tăng gấp nhiều lần. Tuy nhiên, tốc độ tăng trưởng của cơ sở hạ tầng ngành hiện đang chậm hơn một bước so với phát triển kinh tế và vận tải biển vẫn đang nhường lại sân cho các doanh nghiệp nước ngoài.

Giá cước vận tải biển động mạnh trong năm 2008, cùng thương mại toàn cầu suy giảm do khủng hoảng khiến hoạt động kinh doanh vận tải gặp nhiều khó khăn trong năm 2009. Sản lượng qua cảng cũng giảm, ngoại trừ các cảng container.

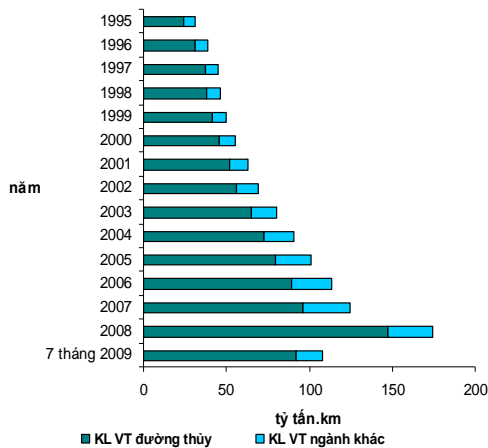
Sau năm 2010, nền kinh tế Việt Nam vẫn được dự báo tăng trưởng và đạt mức 7% trở lại trong những năm sau 2010. Nhu cầu cho ngành được kỳ vọng là cũng sẽ gia tăng mạnh mẽ trở lại. Chính Phủ kêu gọi, khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia đầu tư phát triển cảng biển và nâng cao năng lực đội tàu quốc gia.

Trên sàn GDCK, kết quả kinh doanh của các DN hàng hải sụt giảm nghiêm trọng đặt trong triển vọng không mấy sáng sủa của ngành trong ngắn hạn khiến cổ phiếu của ngành trở nên kém hấp dẫn đối với nhà đầu tư, nhất là cổ phiếu lĩnh vực vận tải. Tuy nhiên, các DN cảng vẫn cho thấy còn nhiều cơ hội.

Tổng quan ngành

Sở hữu 3,200 km bờ biển và khoảng 198,000 km sông ngòi dọc đất nước, vận tải đường biển triển mạnh mẽ nhất trong số các lĩnh vực vận tải công nghiệp ở Việt Nam. Ngành hàng hải mỗi năm hỗ trợ 80% tổng khối lượng hàng hóa lưu chuyển trong và ngoài nước. Từ năm 1995 đến nay, ngành luôn đi cùng sự tăng trưởng giao thương hàng hóa và cùng có tốc độ gia tăng sản lượng bình quân 15%/năm. Với 1 nền kinh tế đang hội nhập, kim ngạch xuất nhập khẩu tăng trưởng với tốc độ gần 20%/năm, ngành hàng hải của Việt Nam đang ngày càng khẳng định vai trò xương sống cho sự phát triển thương mại hàng hóa của đất nước.

**Biểu đồ 1 : Sản lượng vận tải đường thủy trong cơ cấu ngành vận tải công nghiệp**



Ngành hàng hải của nước ta bắt đầu phát triển từ những năm 1990s, khi kinh tế và thương mại bắt đầu mở cửa. Tháng 6 năm 1990, Bộ Luật Hàng Hải Việt Nam ra đời, tạo nền tảng pháp lý cho hoạt động sản xuất kinh doanh của ngành. Cũng trong thời gian này, Cục Hàng Hải Việt Nam - cơ quan quản lý Nhà nước chuyên ngành và Tổng công ty Hàng Hải Việt Nam, Vinalines – Doanh nghiệp đại diện nhà nước kinh doanh vận tải biển, quản lý kinh doanh cảng biển và dịch vụ hàng hải, được thành lập nhằm định hướng hoạt động ngành phù hợp với chiến lược phát triển tổng thể.

Về xây dựng, quản lý và khai thác cảng biển, cả nước đã hình thành một hệ thống gồm 8 nhóm cảng theo một quy hoạch đã được Thủ tướng phê duyệt năm 1999. Hiện có tổng số 49 cảng trong cả nước. Các cảng chính có thể đón tàu quốc tế tập trung tại 4 thành phố lớn là Hồ Chí Minh, Hải Phòng, Đà Nẵng và Vũng Tàu và hầu hết được quản lý bởi Vinalines. Vinalines cũng nắm giữ khoảng 60% tổng trọng tải đội tàu. Hiện, đội tàu quốc gia hiện có tổng trọng tải gần 3 triệu DWT đăng ký.

Tuy nhận được hỗ trợ và khuyến khích đầu tư mạnh mẽ về cơ sở hạ tầng từ Chính Phủ, cả hệ thống cảng và đội tàu của chúng ta hiện đều cho thấy sự tụt hậu so với sự tốc độ tăng trưởng của ngành thương mại. Tình trạng ùn tắc giao thông tại cảng trung tâm thường xuyên xảy ra trong vài năm trở lại đây. Các công ty vận tải trong nước cũng chỉ đáp ứng được khoảng 20% sản lượng hàng hóa lưu chuyển mỗi năm, và nhường phần còn lại cho các hãng nước ngoài. Hơn nữa, trong khi vận chuyển hàng container đang trở thành xu thế chung của thế giới thì hiện cảng và đội tàu của nước ta vẫn chủ yếu phục vụ hàng rời. Điều này làm giảm hiệu quả trong lưu chuyển hàng hóa, đồng thời giảm tính cạnh tranh của ngành so với các nước trong khu vực trong bối cảnh hoạt động xuất nhập khẩu đang gia tăng mạnh mẽ. Theo dự báo của IMF, xuất nhập khẩu của Việt Nam sẽ có thể tăng trưởng trở lại với tốc độ trung bình là khoảng 16 – 17% trong 4 năm sau khi chững lại trong năm 2009 do sự đi xuống của kinh tế thế giới.

Nhận thức điểm yếu ngành có thể là rào cản cho thương mại quốc gia, Chính Phủ Việt Nam đã đẩy nhanh kế hoạch xây dựng các cảng biển nước sâu đón tàu lớn tại các vùng kinh tế trọng điểm. Đồng thời, các doanh nghiệp vận tải biển cũng được khuyến khích đầu tư cải thiện năng lực vận tải với mục tiêu đến năm 2010 đáp ứng 25% nhu cầu vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu, đến năm 2020 là 35% và vận tải biển nội địa là 100%.

## Đặc điểm của ngành

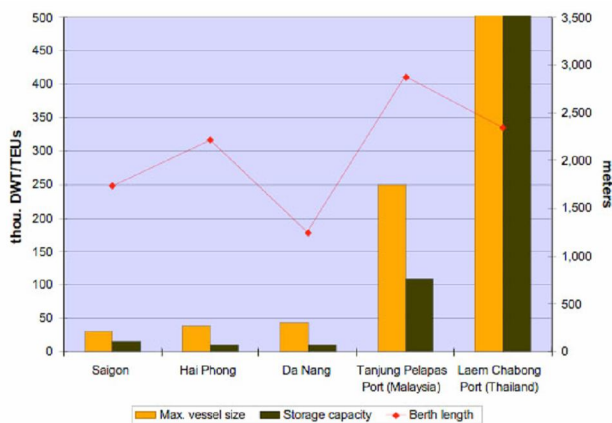
### Khai thác cảng

#### Giới thiệu hệ thống cảng của Việt Nam

Việt Nam có tổng số 266 cầu cảng lớn nhỏ phân bố trên cả 3 miền Bắc – Trung - Nam. Hiện có 9 cảng chính có thể đón tàu quốc tế như Cái Lân, Đình Vũ, Đà Nẵng, Vũng Tàu, Sài Gòn.... Phần lớn các cảng này do Vinalines quản lý.

So với các nước ven biển, mật độ cảng của nước ta tương đối dày. Tuy nhiên, phần đông các cảng thuộc loại nhỏ do nằm sâu trong sông, cách biển từ 30 – 90m, với luồng lạch khá nông, đa số dưới 10m. Do đó, 82% số cầu cảng chỉ cho phép tàu có trọng tải dưới 20,000 DWT vào ăn hàng và được sử dụng chủ yếu cho thương mại địa phương. Trang thiết bị ở các cảng cũng chủ yếu phục vụ làm hàng rời với năng suất bốc xếp thấp, ngay cả đối với những cảng chính cũng chỉ bằng khoảng 40 -50% các cảng trong khu vực.

**Biểu đồ 2 : So sánh năng lực bốc xếp của các cảng khu vực ĐNA**



Graph 1. Comparison of 5 seaports in ASEAN region.

(Nguồn : www.business-in-asia.net)

Các cảng phía Nam có lưu lượng hàng hóa lớn nhất cả nước, chiếm 51% về số lượng cảng và 65% về khối lượng hàng hóa qua cảng. Do đây là khu kinh tế trọng điểm của cả nước, đóng góp gần 100% sản lượng xuất khẩu nông nghiệp và 55% sản lượng sản xuất công nghiệp cả 3 miền mỗi năm.

Sài Gòn là khu vực tập trung nhiều cảng lớn nhất phía Nam. Tuy nhiên, do các cảng nằm sâu trong thành phố gây ách tắc giao thông, hệ thống các cảng này đang được di dời ra ra khu vực Hiệp Phước, ngoại thành TP HCM và khu Thị Vải – Cái Mép thuộc tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu. Việc di dời này là điều kiện thúc đẩy xây dựng các cảng mới hiện đại hơn. Trong tháng 5 và tháng 6, 2 cảng Tân Cảng – Cái Mép và PS – PTS vừa đưa vào khai thác vừa qua là 2 cảng container lớn và hiện đại nhất của Việt Nam hiện nay. Theo kế hoạch, cụm

cảng ở Cái Mép -Thị Vải và cảng Hiệp Phước với năng lực đón tàu 50.000-70.000 tấn cập cảng sẽ là cảng nước sâu chính của khu vực Nam Bộ trong tương lai.

Tại khu vực Miền Bắc, cảng Hải Phòng và cảng Cái Lân là 2 cảng đầu mối của khu vực, chiếm khoảng 25% trong tổng số sản lượng hàng hóa giao thương của khu vực mỗi năm. Tuy nhiên, hiện nay chỉ có cảng Cái Lân có khả năng đón tàu 40,000 DWT. Còn tại cảng Hải Phòng, tàu trọng tải 40,000 DWT muốn ăn hàng hoặc trả hàng phải bốc xếp ở khu vực chuyển tải Lân Hà ngoài biển.

Khu vực miền Trung có mật độ cảng cao nhất trong cả nước, trung bình cứ 60km bờ biển lại có 1 cảng. Do nằm sát biển và có luồng lạch khá sâu, các tỉnh Miền Trung có điều kiện tự nhiên thuận lợi để phát triển các cảng nước sâu đón tàu trọng tải trên 40,000 DWT. Cảng Đà Nẵng và Quy Nhơn là 2 cảng lớn nhất khu vực với khả năng đón tàu quốc tế lớn nhất là 30,000 – 35,000 DWT. Tuy nhiên, do sản xuất công nghiệp ở đây phát triển chậm hơn so với 2 khu vực còn lại của đất nước, nên lưu lượng hàng hóa không nhiều. Do đó, dù chiếm tới 30% tổng chiều dài cầu bến của cả hệ thống cảng biển quốc gia nhưng lại chỉ cho lượng hàng hóa bằng khoảng 10% sản lượng hàng hóa qua các cảng trong cả nước.

**Bảng 1: Phân bố các KCN theo khu vực tại Việt Nam**

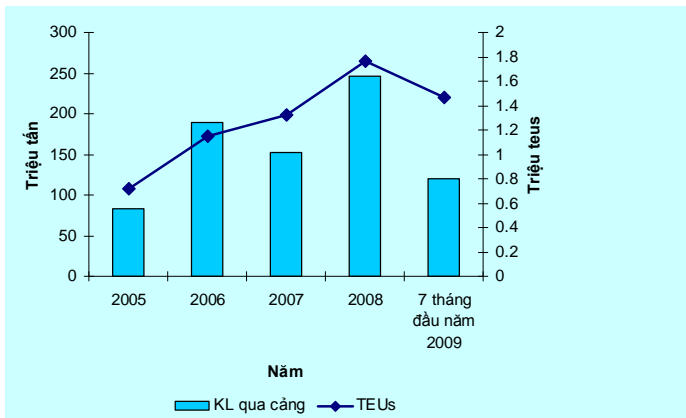
Khu vực	Số lượng KCN
Miền Bắc	41
Miền Trung	25
Miền Nam	83

(Nguồn : Bộ Kế hoạch và Đầu tư)

**Nhu cầu hàng hóa qua cảng**

Chỉ trong 4 năm từ 2005 đến 2008, sản lượng hàng hóa qua hệ thống cảng Việt Nam đã tăng lên gấp gần 3 lần. Đặc biệt, lượng hàng hóa container tăng nhanh khiến các cảng có thể làm hàng container thường xảy ra tình trạng tắc nghẽn. Điển hình, cảng VICT tại Sài Gòn được thiết kế với công suất chứa là 11,000 TUEs thì hiện nay phải chứa khoảng 13,000 DWT.

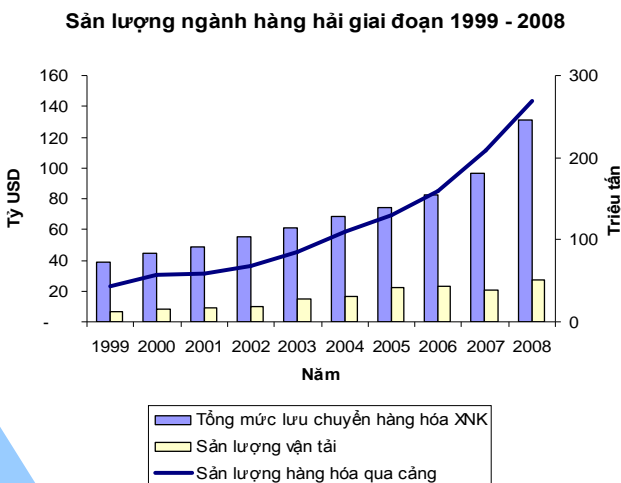
**Biểu đồ 3: Sản lượng hàng hóa qua hệ thống cảng Việt Nam qua các năm**



(Nguồn: Cục Hàng Hải Việt Nam)

Tăng trưởng trong sản lượng hàng hóa này là nhờ thương mại trong nước và ngoại thương cùng phát triển mạnh mẽ trong những năm trở lại đây. Đặc biệt, hoạt động xuất nhập khẩu đóng vị trí quan trọng do đối tượng này chiếm tới 60 – 70 % tổng sản lượng hàng hoá các cảng phục vụ mỗi năm. Hoạt động ngoại thương trong 5 năm qua luôn đạt tốc độ tăng trưởng trên 20%, nhập khẩu thậm chí tăng khoảng gần 30%/năm sau khi Việt Nam ra nhập WTO năm 2006. Từ đầu năm 2009 đến nay, do ảnh hưởng từ sự đi xuống của nền kinh tế thế giới, xuất nhập khẩu của Việt Nam có chững lại và giảm nhẹ. Sản lượng hàng hóa qua cảng cũng cho thấy sự giảm sút khoảng 25% so với cùng kỳ năm ngoái.

**Biểu đồ 4: Tổng mức lưu chuyển hàng hóa XNK và sản lượng ngành hàng hải giai đoạn 1999 - 2008**

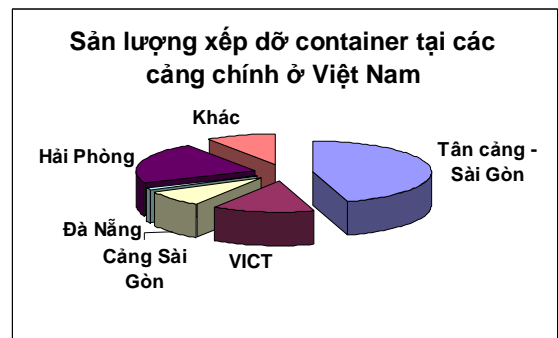


**Hoạt động của các doanh nghiệp cảng**

Đến nay, Vinalines là đơn vị chủ lực, quản lý và khai thác 5 cảng biển chính trong cả nước gồm Quảng Ninh, Hải Phòng, Đà Nẵng, TP.HCM và Cần Thơ. Trong nhiều năm, việc thiếu tính cạnh tranh trong khai thác cảng biển, cùng với hạn chế về nguồn vốn đầu tư (chủ yếu từ nguồn ngân sách và vốn vay ODA) khiến hệ thống cảng của Việt Nam chậm phát triển.

Từ những năm 2000, Chính Phủ đã có chủ trương xã hội hoá hạ tầng cảng biển, kêu gọi mọi thành phần kinh tế góp vốn đầu tư. Các DN khai thác cảng nhà nước cũng từng bước được cổ phần hóa và cũng cho thấy bước phát triển tích cực trong hoạt động kinh doanh. Điển hình là Cảng Đoạn Xá của Công ty CP Cảng Đoạn Xá. Trước năm 2001, Cảng Đoạn Xá là đơn vị thuộc Cảng Hải Phòng, chuyên bốc xếp các mặt hàng tổng hợp, chủ yếu là cát đá, vật liệu xây dựng... với sản lượng thấp, khoảng 250.000 - 300.000 tấn/năm. Nhờ đầu tư cơ sở hạ tầng và đầu tư trang thiết bị, đến năm 2008, sản lượng hàng hóa do cảng hỗ trợ đã tăng lên đến 3.3 triệu tấn. Tổng giá trị tài sản của Công ty cũng tăng từ 53 tỷ năm 2003 lên 124 tỷ năm 2008.

**Biểu đồ 5: Cơ cấu sản lượng container qua các hệ thống cảng Việt Nam**



(Nguồn: Hiệp hội Cảng biển Việt Nam – VPA)

Các cảng liên doanh, do những ưu thế về áp dụng công nghệ mới, nên có hoạt động khai thác hiệu quả. Cụ thể, cảng VICT tại Sài Gòn, là cảng container liên doanh đầu tiên của Việt Nam (với Singapore). Đi vào hoạt động năm 1998, trong bối cảnh phía Nam thiếu nghiêm trọng cảng làm hàng container, VICT nhanh chóng trở thành một trong số những cảng có lưu lượng container đông nhất tại TP HCM dù VICT chỉ cho phép đón tàu có trọng tải 20,000 DWT. VICT hiện có công suất xếp dỡ gấp 2 lần các cảng khác do đầu tư hệ thống máy móc và quản lý thông tin hiệu quả.

Với tiềm năng phát triển kinh tế khá nhanh, hoạt động đầu tư cảng biển trở nên hấp dẫn và nhanh chóng thu hút được nhiều doanh nghiệp trong và ngoài nước tham gia, đặc biệt tại khu vực phía Nam. Từ năm 2006, có nhiều dự án xây cảng trên khu vực Cái Mép – Thị Vải, được cấp phép xây dựng và triển khai trong đó, có một loạt các dự án liên doanh với những nhà khai thác cảng quốc tế lớn như P&O Ports Saigon Holdings Limited, tập đoàn Maersk A/S của Đan Mạch, cảng Singapore... Những liên doanh này, theo đề án, sẽ phát triển hệ thống cảng hiện đại tại khu vực phía Nam. Mới đây, cảng quốc tế SP – PSA liên doanh giữa Cảng Sài Gòn với PSA International (Singapore) đi vào hoạt động gần đây đã có thể đón tàu có tải trọng gần 60.000 tấn.



## Phân tích SWOT

Điểm mạnh	Điểm yếu																																				
<ul style="list-style-type: none"> <li>Vị trí địa lý là lợi thế cạnh tranh tuyệt đối của Việt Nam để phát triển lĩnh vực kinh doanh dịch vụ cảng biển. Khảo sát cho thấy, Vịnh Vân Phong, thuộc tỉnh Khánh Hoà của Việt Nam có những điều kiện tự nhiên để trở thành cảng trung chuyển hàng hoá trên tuyến vận tải biển đi Á – Âu – Phi. Cùng nằm trong khu vực, nhưng cảng của Singapore, Hồng Kông, Đài Loan, hàng hoá được trung chuyển tại Vân Phong sẽ có quãng đường ngắn hơn để đi tới Ấn Độ Dương. Tuy nhiên, thế mạnh này chỉ thực sự trở thành lợi thế cạnh tranh của Việt Nam khi cảng nước sâu Vân Phong được đưa vào khai thác. Hiện nay, dự án cảng quốc tế này vẫn đang trong giai đoạn kêu gọi vốn đầu tư.</li> <li>Việt Nam sở hữu 1 bờ biển dài chạy dọc đất nước, tỉnh xa nhất cũng chỉ cách biển 500km. Cùng với việc phát triển hệ thống giao thông đường bộ nối với các tỉnh của Trung Quốc, Lào, Campuchia và Thái Lan, đây được xem là lợi thế của Việt Nam để phát triển thành khu trung chuyển hàng cho các quốc gia trong khu vực.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vấn đề lớn nhất của Việt Nam là không khai thác được thế mạnh về địa lý. Hiện tại, hệ thống cảng biển vẫn chưa có cảng nước sâu đủ lớn để đón tàu trọng tải lớn.. Cho đến giờ, hàng hoá xuất nhập khẩu vẫn phải chuyển qua các cảng ở Singapore, Hồng Kông, Kiao Sung để trung chuyển đi các nước.</li> <li>Việt Nam cũng yếu trong công tác dự báo tốc độ tăng trưởng thương mại, dẫn đến việc quy hoạch đầu tư phát triển hệ thống cảng chưa bắt kịp được với nhu cầu tiềm năng đối với dịch vụ ngành. Cách đây 10 năm, chúng ta dự báo lượng hàng hoá qua hệ thống cảng năm 2010 là khoảng 100 triệu tấn. Nhưng tính đến cuối năm 2008, con số này đã tăng lên gấp 2.5 lần. Hiện nay, một loạt các dự án cảng biển đang được triển khai xây dựng nhưng cần nhiều thời gian để cho các cảng mới đi vào hoạt động.</li> <li>Hạn chế về vốn cũng là 1 lực cản đối với sự phát triển của cảng biển Việt Nam. Trong giai đoạn 1999 – 2006, chỉ có khoảng 1 tỷ USD được huy động cho các dự án xây dựng cảng, trong đó có đến 81.43% là vốn vay ODA.</li> </ul>																																				
Cơ hội	Thách thức																																				
<ul style="list-style-type: none"> <li>Cơ hội lớn cho những doanh nghiệp cảng là nhu cầu thị trường tiềm năng, đến từ các doanh nghiệp XNK. Theo IMF, kinh tế trong nước nhanh chóng hồi phục và đạt được mức tăng 7% trong năm sau 2009. Xuất nhập khẩu cũng nhờ đó sẽ tăng trưởng trở lại.</li> </ul> <p><b>Dự báo tốc độ phát triển của kinh tế Việt Nam</b></p> <table border="1" data-bbox="108 1339 786 1512"> <thead> <tr> <th>Chỉ số</th> <th>2009</th> <th>2010</th> <th>2011</th> <th>2012</th> <th>2013</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Tăng trưởng GDP (%)</td> <td>4.8%</td> <td>5.8%</td> <td>7.0%</td> <td>7.4%</td> <td>7.4%</td> </tr> <tr> <td>Xuất khẩu (triệu \$)</td> <td>53.2</td> <td>61.7</td> <td>72.8</td> <td>86.3</td> <td>102.6</td> </tr> <tr> <td>Thay đổi</td> <td>-15.5%</td> <td>16.0%</td> <td>18.0%</td> <td>18.5%</td> <td>18.9%</td> </tr> <tr> <td>Nhập khẩu (triệu \$)</td> <td>60.2</td> <td>68.2</td> <td>79.7</td> <td>93</td> <td>108.9</td> </tr> <tr> <td>Thay đổi</td> <td>-19.9%</td> <td>13.1%</td> <td>16.9%</td> <td>16.7%</td> <td>17.1%</td> </tr> </tbody> </table> <p>(Nguồn : IMF)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Dòng vốn FDI cũng như vốn đầu tư xã hội chảy vào những lĩnh vực công nghiệp chế biến trong những năm gần đây tăng nhanh, chiếm khoảng 50% tổng vốn FDI đăng ký và 20% tổng vốn đầu tư cho toàn nền kinh tế. Những dấu hiệu đó cho thấy tổng mức sản xuất xã hội sẽ tiếp tục tăng trưởng trong thời gian tới, đồng nghĩa với việc nhu cầu do dịch vụ cảng biển cũng sẽ tăng.</li> <li>Việc cho phép các doanh nghiệp nước ngoài tham gia vào đầu tư và khai thác cơ sở hạ tầng cảng cũng tạo ra cơ hội chuyển giao công nghệ tiên tiến và học hỏi kinh nghiệm quản lý, hoạt động cảng cho những doanh nghiệp trong nước.</li> </ul>	Chỉ số	2009	2010	2011	2012	2013	Tăng trưởng GDP (%)	4.8%	5.8%	7.0%	7.4%	7.4%	Xuất khẩu (triệu \$)	53.2	61.7	72.8	86.3	102.6	Thay đổi	-15.5%	16.0%	18.0%	18.5%	18.9%	Nhập khẩu (triệu \$)	60.2	68.2	79.7	93	108.9	Thay đổi	-19.9%	13.1%	16.9%	16.7%	17.1%	<ul style="list-style-type: none"> <li>Năng lực trong việc cung cấp các dịch vụ của cảng biển Việt Nam hạn chế hơn so với so với các nước trong khu vực khiến dịch vụ của các doanh nghiệp cảng cũng trở nên kém hấp dẫn đối với các hãng tàu nước ngoài có nhu cầu quá cảnh.</li> <li>Ngay trong việc phục vụ hoạt động xuất nhập khẩu trong nước, các doanh nghiệp cảng cũng vấp phải những rủi ro của sự quá tải. Vì vậy, vấn đề quá tải chậm được khắc phục và mặt khác, thời gian xây dựng cảng mới mất ít nhất 4 – 5 năm/cảng khiến cơ sở hạ tầng của cảng xuống dốc.</li> </ul>
Chỉ số	2009	2010	2011	2012	2013																																
Tăng trưởng GDP (%)	4.8%	5.8%	7.0%	7.4%	7.4%																																
Xuất khẩu (triệu \$)	53.2	61.7	72.8	86.3	102.6																																
Thay đổi	-15.5%	16.0%	18.0%	18.5%	18.9%																																
Nhập khẩu (triệu \$)	60.2	68.2	79.7	93	108.9																																
Thay đổi	-19.9%	13.1%	16.9%	16.7%	17.1%																																

## Vận tải biển

### Đội tàu và các tuyến vận tải

Đội tàu biển của Việt Nam hiện có độ tuổi trung bình là khoảng 15, nhiều tàu thậm chí là 20 tuổi. Do đa phần là được mua lại từ nước ngoài để giảm chi phí. Số lượng tàu hàng khô chiếm tới 91% trong khi đó, tàu container lại hạn chế, chỉ chiếm 2% và chưa có tàu trở trên 1,000 TUEs. Có khoảng 30% số tàu có thể đi biển đường dài và chủ yếu cũng là tàu hàng tổng hợp.

Đội tàu quốc gia được cải thiện đáng kể về cả số lượng và chất lượng trong những năm gần đây, đặc biệt là tàu container và tàu dầu. Tuy nhiên so với các quốc gia trong khu vực như Thái Lan, Indonesia, Philippin, đội tàu của chúng ta còn khá khiêm tốn về số lượng cũng như trọng tải tàu.

**Bảng 2 : Cơ cấu đội tàu Việt Nam qua các năm**

Loại tàu	Đơn vị	2007	2008
Đội tàu quốc gia	tàu	1,082	1,274
	DWT	2,983,017	4,425,617
	trọng tải TB	2,757	3,474
Tàu container	tàu	17	30
	TEU	107,922	230,230
	trọng tải TB	6,348	7,674
Tàu dầu	tàu	56	80
	DWT	136,000	810,883
	trọng tải TB	2,429	10,136
Tải tổng hợp	tàu	1,009	1,164
	DWT	2,739,095	3,384,504
	trọng tải TB	2,715	2,908

(Nguồn: WSS tổng hợp)

**Bảng 3: Năng lực đội tàu của Việt Nam so với các nước trong khu vực**

(Chỉ tính các tàu trên 1.000 GRT)

Loại tàu	Việt Nam	Thái Lan	Trung Quốc	Indonesia	Philippines
Hàng rời	26	53	415	53	75
Hàng tổng hợp	238	140	689	522	120
Hóa chất	7	16	62	25	16
Container	6	21	157	66	5
Khí hóa lỏng	6	30	35	7	5
Dầu	26	101	250	155	34
Đông lạnh	2	32	33	2	14
Ro-Ro	1	0	9	11	13
Tàu dầu chuyên dụng	1	2	8	8	0
Khách	0	0	8	44	7
Khách + hàng hóa	0	9	84	67	66
Tàu khác	1	1	25	5	28
<b>Tổng số tàu</b>	<b>314</b>	<b>405</b>	<b>1775</b>	<b>965</b>	<b>383</b>
<b>Tổng dung tải (GRT)</b>	<b>1,739,927</b>	<b>2,640,857</b>	<b>22,219,786</b>	<b>4,409,198</b>	<b>4,542,681</b>
<b>Dung tải trung bình/mỗi tàu</b>	<b>5,541.17</b>	<b>6,520.63</b>	<b>12,518.19</b>	<b>4,569.12</b>	<b>11,860.79</b>

(Nguồn: CIA World Fact Book 2008)

**Bảng 4: Các doanh nghiệp vận tải biển lớn của Việt Nam**

STT	Doanh nghiệp	Trọng tải đội tàu DWT	Tỷ trọng
1	Vosco	544,478	12.3%
2	Falcon	473,901	10.7%
3	VSP	300,000	6.8%
4	VTB Vinalines	294,912	6.7%
5	Vitraschart	278,383	6.3%
6	Nosco	236,412	5.3%
7	Chi nhánh Vinalines HCM	185,403	4.2%
8	VIP	176,111	4.0%
9	Vinaship	159,531	3.6%
10	VTO	143,239	3.2%
11	Khác	2,792,370	36.9%

(Nguồn: WSS tổng hợp)

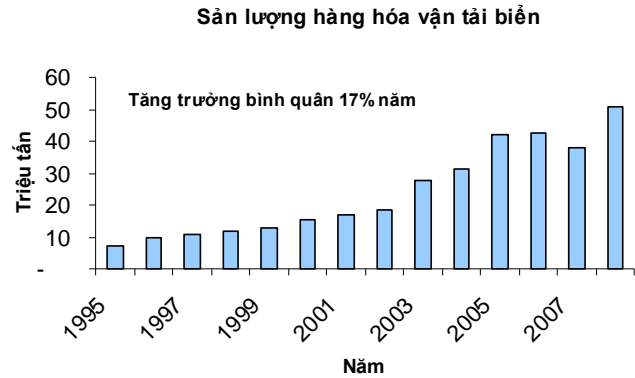
Hiện các hãng tàu nước ngoài đang chiếm tới 75% thị phần vận tải biển cho hàng hóa thương mại và chiếm 87% hàng hóa xuất nhập khẩu của Việt Nam. Chỉ có khoảng 10 doanh nghiệp trong nước có đội tàu đi tuyến quốc tế và cạnh tranh trực tiếp với khoảng 30 doanh nghiệp vận tải biển nước ngoài.

Hiện, đội tàu quốc gia đang được Chính Phủ ưu tiên vận tải các mặt hàng là tài nguyên hoặc những loại mặt hàng xuất nhập khẩu được tài trợ vốn từ nguồn ngân sách như than, gạo, ngũ cốc, cao su.... Do đó, đội tàu hàng rời với trọng tải trung bình là khoảng 15,000 – 20,000 DWT phát triển khá mạnh. Các tuyến chính của tàu Việt Nam thường là tuyến ngắn giữa các cảng trong nước và khu vực Đông Nam Á, Bắc Á. Vận tải đi khu vực Châu Mỹ, Châu Âu và Châu Phi với mức phí cao gần như được nhường lại toàn bộ cho các hãng tàu nước ngoài. Gần đây, Công ty CP Vận tải Biển Bắc – Nosco, mới bắt đầu khai thác tuyến này. Tuy nhiên, số lượng chuyển không nhiều do cả số lượng và chất lượng tàu hiện vẫn còn hạn chế.

Về thị phần vận tải ven biển đi các cảng nội địa, doanh nghiệp Việt Nam hoạt động hiệu quả hơn nhờ nguồn hàng ổn định. Tuy nhiên, so với vận tải quốc tế, sản lượng vận tải nội địa chỉ bằng 15%. Hiện tại, đội tàu cho các tuyến Hải Phòng – Hồ Chí Minh khá phát triển với các loại tàu trọng tải nhỏ khoảng 400 – 5,000 DWT.

### Hoạt động vận tải biển

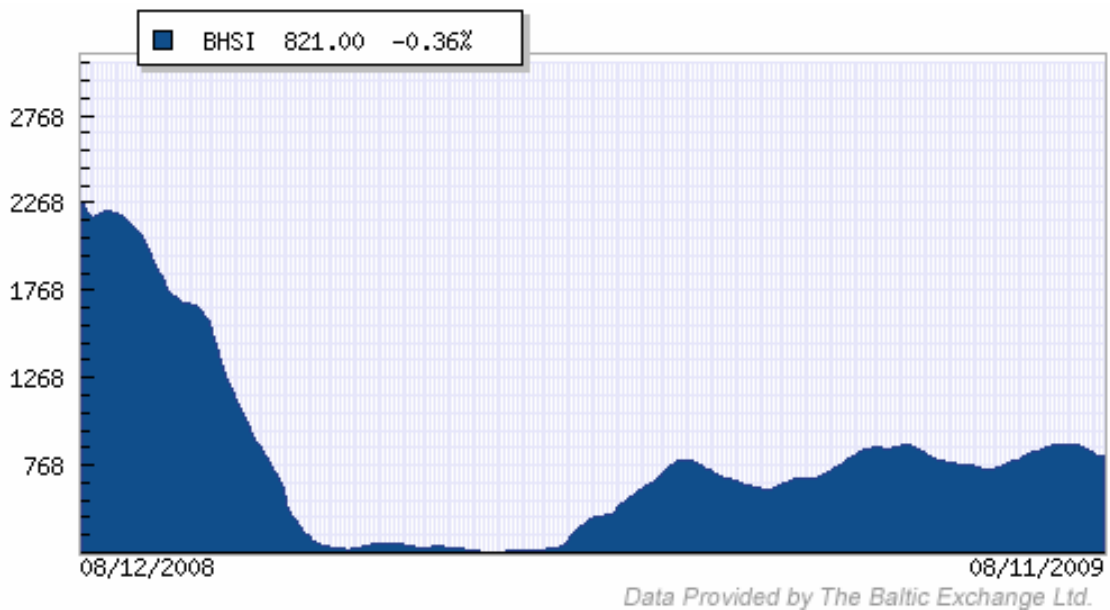
Theo thống kê của Cục Hàng Hải Việt Nam, sản lượng vận tải biển của Việt Nam đạt tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng 17% trong những năm gần đây. Tính đến năm 2008, sản lượng vận tải của các doanh nghiệp trong nước chỉ chiếm khoảng 20% sản lượng hàng hóa qua hệ thống cảng. Điều này đồng nghĩa với việc phần thị trường còn lại đang được nhường cho các hãng vận tải nước ngoài.



(Nguồn: Cục thống kê Việt Nam)

Năm 2008 đánh dấu 1 năm đầy biến động của thị trường vận tải biển khi giá cước vận tải tăng mạnh vào những tháng đầu năm và rơi tự do trong nửa cuối năm (giảm 70 - 80%). Năm 2009, kinh tế thế giới suy giảm, thương mại sụt giảm trên phạm vi toàn cầu khiến các doanh nghiệp vận tải gặp nhiều khó khăn. Phần lớn hợp đồng thuê tàu hạn định của những doanh nghiệp này chỉ kéo dài 6 tháng, với tình hình nhu cầu vận tải giảm, giá cước vận tải thấp khiến các hãng vận tải không mặn mà với việc thuê tàu.

**Biểu đồ 11: Chỉ số giá cước vận tải biển giai đoạn 12/08/2008 – 11/08/2009**



## Phân tích SWOT

Điểm mạnh	Điểm yếu														
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hiện các doanh nghiệp vận tải lớn của Việt Nam vẫn có nguồn hàng tương đối ổn định do được sự hỗ trợ từ Tổng công ty hàng hải Việt Nam. Nhà nước cũng đang đẩy mạnh khuyến khích (bằng chính sách thuế và hỗ trợ vốn vay với lãi suất thấp) các doanh nghiệp vận tải biển đầu tư củng cố năng lực cạnh tranh của đội tàu khi Việt Nam mở cửa 100% thị trường vận tải biển theo cam kết của Chính phủ Việt Nam khi gia nhập WTO trong 2 năm nữa.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Đội tàu gồm tàu trọng tải nhỏ và thiếu tàu chuyên dụng cũng khiến các dịch vụ vận tải của các doanh nghiệp Việt Nam trở nên kém hấp dẫn so với các doanh nghiệp nước ngoài. Cụ thể, do đội tàu chỉ có 2 tàu trở hàng đông lạnh, hiện Việt Nam gần như nhường toàn bộ việc vận tải hàng lạnh xuất khẩu cho nước ngoài.</li> <li>- Các dịch vụ hậu cần vận tải của các doanh nghiệp Việt Nam cũng khá rời rạc khiến khả năng cạnh tranh là tương đối yếu. Theo World Bank, Việt Nam xếp thứ 53 trong tổng số 150 nước về chỉ tiêu đánh giá dịch vụ logistics. Trong khu vực, Việt Nam chỉ đứng trên Lào.</li> </ul> <div data-bbox="887 808 1437 1171" style="text-align: center;"> <p><b>Dịch vụ cung ứng của DN Việt Nam</b></p> <table border="1"> <caption>Dịch vụ cung ứng của DN Việt Nam</caption> <thead> <tr> <th>Dịch vụ</th> <th>Tỷ lệ (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Mua bán cước</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>Giao nhận</td> <td>43%</td> </tr> <tr> <td>Vận tải</td> <td>27%</td> </tr> <tr> <td>Khai hải quan</td> <td>43%</td> </tr> <tr> <td>Đóng dỡ hàng</td> <td>13%</td> </tr> <tr> <td>Quản lý hàng tại kho</td> <td>7%</td> </tr> </tbody> </table> <p>(Nguồn: WSS tổng hợp)</p> </div>	Dịch vụ	Tỷ lệ (%)	Mua bán cước	100%	Giao nhận	43%	Vận tải	27%	Khai hải quan	43%	Đóng dỡ hàng	13%	Quản lý hàng tại kho	7%
Dịch vụ	Tỷ lệ (%)														
Mua bán cước	100%														
Giao nhận	43%														
Vận tải	27%														
Khai hải quan	43%														
Đóng dỡ hàng	13%														
Quản lý hàng tại kho	7%														
Cơ hội	Thách thức														
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Giống như lĩnh vực khai thác cảng, vận tải biển có những cơ hội lớn khi kinh tế quốc gia hội nhập thế giới. Năm này, lượng hàng xuất nhập khẩu có thể sẽ chững lại nhưng được dự báo là tăng trưởng nhanh trở lại.</li> <li>- Với những nỗ lực nhằm hồi phục nền kinh tế của các quốc gia xuất nhập khẩu chủ lực của Việt Nam (thông qua các gói hỗ trợ của Chính Phủ các nước - xem phụ lục) và sự ổn định nhanh chóng của kinh tế trong nước, các tổ chức tài chính quốc tế đánh giá cao việc ngành ngoại thương Việt Nam có thể tìm lại được tốc độ tăng trưởng thị trường sau 2010.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cam kết mở cửa tối đa đối với lĩnh vực vận tải biển và dịch vụ hàng hải khác trong lộ trình ra nhập WTO của Việt Nam sẽ khiến mức độ cạnh tranh trên thị trường trở nên gay gắt hơn. Nhiều tàu của Việt Nam sẽ không được phép tham gia vận tải tuyến quốc tế do không đáp ứng được tiêu chuẩn khi tham gia vào sân chơi thế giới.</li> <li>- Điều khó khăn nhất đối với các doanh nghiệp vận tải là nguồn hàng không ổn định. Như thế, rủi ro về hiệu quả khai thác là rất cao nếu đầu tư mới tàu trọng tải lớn. Chính vì thế, phần lớn đội tàu là được mua lại đã qua sử dụng của các hãng nước ngoài với độ tuổi trên 10.</li> <li>- Thói quen sử dụng điều kiện thương mại Incoterm cho hàng hóa xuất nhập khẩu của các doanh nghiệp thường là mua CIF, bán FOB – tức là nhường khâu vận tải cho các bạn hàng nước ngoài. Tuy nhiên, theo khảo sát của nhóm nghiên cứu trường Đại Học Kinh tế TP HCM thì các doanh nghiệp xuất nhập khẩu trong thời gian gần đây đã dần lấy lại được lợi thế khi xuất khẩu theo CIF và mức độ sử dụng điều kiện mua CIF hay FOB là ngang nhau.</li> <li>- Giá cước thuê tàu phụ thuộc vào biến động giá vận tải cũng như giá dầu thế giới. Hiện, giá dầu được dự báo tiếp tục tăng.</li> </ul>														



## Những hỗ trợ từ phía Chính Phủ

Với tốc độ phát triển xuất nhập khẩu được dự báo đến năm 2013 tăng lên gấp 2 lần so với hiện nay, cơ hội thị trường đang ngày càng được mở rộng đối với các doanh nghiệp ngành hàng hải. Với nội lực còn nhiều hạn chế, các doanh nghiệp ngành hàng hải đang nhận được sự hỗ trợ phát triển mạnh từ Nhà nước.

Việc xã hội hóa đầu tư và khai thác cảng biển là một trong những bước quan trọng trong chiến lược phát triển cảng biển. Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2005 đã quy định chính sách phát triển hàng hải gồm cho phép mọi tổ chức, cá nhân trong nước, tổ chức, cá nhân nước ngoài được đầu tư xây dựng cảng biển, luồng cảng biển theo quy hoạch của Thủ tướng Chính Phủ.

Trong giai đoạn 2006-2010, có khoảng 17 dự án đầu tư xây dựng phát triển cảng biển đã được đăng ký và triển khai chuẩn bị đầu tư. Rất nhiều cảng lớn có sự góp mặt của các doanh nghiệp cảng quốc tế lớn như Maersk (Đan Mạch), Hutchison Ports (Hong Kong), PSA (Singapore), SSA Marine (Mỹ). Trong đó, các doanh nghiệp tập trung đầu tư các cảng container, cảng tổng hợp tại khu vực kinh tế trọng điểm phía Nam với tổng vốn đầu tư đã đăng ký khoảng 1.48 tỉ USD từ nay đến năm 2010 và 2.4 tỉ USD đến năm 2020.

Cát Lái - Hiệp Phước và Bà Rịa – Vũng Tàu là khu vực trọng điểm trong phát triển cảng biển thay cho cảng Sài Gòn. Hiện tại khu vực Thị Vải – Cái Mép, Vũng Tàu có khoảng 7 dự án cảng bao gồm 7 cảng container và cảng tổng hợp có khả năng đón tàu trên 50,000 DWT. Năm 2009, đã có 2 cảng đi vào hoạt động và đến năm 2010 dự kiến sẽ có thêm khoảng 4 cảng được đưa vào khai thác ở khu vực này.

Khu Cát Lái - Hiệp Phước cũng là trung tâm mới của Tân Cảng Sài Gòn – cảng công suất xếp dỡ 50% container của cả nước. Hiện Cảng Sài Gòn chuẩn bị đầu tư 160 triệu USD xây dựng cảng có công suất xếp dỡ 75 triệu tấn ở Hiệp Phước tại khu vực này. Tập đoàn DP World và Công ty phát triển công nghiệp Tân Thuận đã đầu tư hơn 300 triệu USD xây dựng cảng container trung tâm Sài Gòn (SPCT) có công suất 1.5 triệu container/năm.

Tại khu vực phía Bắc, Vinalines sẽ kết hợp với tập đoàn SSA Marine đầu tư \$100 triệu nâng cấp 3 cảng container tại Cái Lân. Bên cạnh đó, Vinalines cũng đầu tư nạo vét luồng lạch để đón tàu trọng tải 40,000 DWT. Tại cảng Hải Phòng, Công ty khai thác cảng Zeebrugge của Bỉ cũng đang thương lượng với Cục Hàng hải Việt Nam đầu tư phát triển ra phía cửa sông Lạch Huyện, gần biển. Theo chiến lược phát triển, cảng Hải Phòng sẽ có thể cho tàu trọng tải trên 60,000 DWT vào ăn hàng năm 2015.

Khu vực miền Trung, dự án cảng nước sâu Vân Phong được xem là dự án trọng điểm. Cảng này trong chiến lược phát triển sẽ là cảng container quốc tế lớn nhất Việt Nam có thể đón tàu 100,000 DWT. Tổng mức đầu tư cho dự án này là khoảng 3.5 tỷ USD trong giai đoạn 2008 – 2015. Hiện, Chính Phủ Việt Nam đang kêu gọi các nhà đầu tư nước ngoài tham gia đầu tư vào cảng này.

Song song với việc phát triển cơ sở hạ tầng cảng biển, Chính Phủ cũng đẩy mạnh đầu tư đồng bộ vào hệ thống giao thông đường bộ và đường sông trong những năm gần đây.

### Việt Nam - Các dự án đầu tư cơ sở hạ tầng chính

Dự án	Giá trị dự án (Triệu USD)	Chủ đầu tư	Thời gian xây dựng
Tuyến đường sắt Hà Nội - Lào Cai 290 km	127	TCT đường sắt Việt Nam	2006 - 2008
Dự án 700km đường bộ nối các tỉnh miền Trung - Tây Nguyên	222	na	2006-2010
Nâng cấp mạng lưới đường sông nối Quảng Ninh, Hải Phòng, Phả Lại, Hà Nội, Việt Trì	200	na	na
Nâng cấp tuyến đường sắt Bắc - Nam	15.66	TCT đường sắt Việt Nam	na
Cảng cạn tại Bà Rịa - Vũng Tàu	160	SSA	2006-2010
Đường sắt Sài Gòn - Mỹ Tho	444.7	TCT Đường sắt Việt Nam	2010-2015
Đường sắt Sài Gòn - Bình Phước	438	TCT Xây dựng đường sắt & TCT máy và phụ tùng	na
Nâng cấp 1,000 km đường sắt Nghệ An - Nha Trang	243	TCT Đường sắt Việt Nam	2006-2010

(Nguồn: WSS tổng hợp)

Bên cạnh đề án phát triển hệ thống cảng, Chính Phủ đưa nhiều chính sách khuyến khích các doanh nghiệp đầu tư đội tàu biển quốc gia theo hướng hỗ trợ cả về mặt nguồn vốn đầu tư và hoạt động khai thác, nhằm mục tiêu tăng thị phần vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu từ 13% hiện nay lên 25% trong năm 2010.

Theo Quyết định số 149/2003/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính Phủ đã chỉ rõ những hỗ trợ về tài chính và phi tài chính cho doanh nghiệp vận tải:

Đối với tàu thuê theo phương thức thuê tàu trần và thuê tàu định hạn, doanh nghiệp vận tải biển được miễn thuế thu nhập trong thời hạn của hợp đồng.

Đối với các tàu vay mua, thuê mua, doanh nghiệp vận tải biển được miễn thuế thu nhập trong 02 năm đầu, kể từ khi có thu nhập chịu thuế và được giảm 50% số thuế phải nộp trong 02 năm tiếp theo.

Doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam được vay vốn tín dụng ưu đãi từ Quỹ hỗ trợ phát triển để phát triển đội tàu theo quy định hiện hành.

Chủ hàng của lô hàng hóa xuất, nhập khẩu theo hợp đồng mua FOB hoặc bán CIF (không phân biệt nguồn gốc tài chính), nếu có hợp đồng vận tải với đội tàu biển Việt Nam thì được xem xét giảm thuế xuất khẩu hoặc thuế nhập khẩu. Bộ Tài chính quy định cụ thể vấn đề này.

Chủ hàng của lô hàng hóa xuất khẩu có thuế suất hiện hành bằng 0%, nếu có hợp đồng vận tải với đội tàu biển Việt Nam, thì chủ hàng xuất khẩu được xem xét hỗ trợ cước vận chuyển từ Quỹ hỗ trợ xuất khẩu

Vinalines là doanh nghiệp chủ lực trong việc đầu tư và phát triển đội tàu. Theo Vinalines, Công ty định hướng xây dựng đội tàu đạt tổng trọng tải là khoảng 3.4 triệu DWT năm 2010, tương đương với mức tăng 42% so với hiện tại.

## Các doanh nghiệp hàng hải niêm yết

STT	Tên công ty	Mã CK	CP lưu hành	ROA	ROE	EPS trượt 4 quý	Forward PE* 2009	PB**
<b>Doanh nghiệp cảng</b>								
1	CTCP Đại lý liên hiệp vận chuyển	GMD	47.5	-1.8%	-3.1%	(1,354)	N.A	1.2
2	CTCP Container Việt Nam	VSC	9.6	27.8%	41.9%	13,261	N.A	2.5
3	CTCP Cảng Rau quả	VGP	6.2	12.8%	14.9%	3,374	5.76	1.0
4	CTCP Cảng Đoạn Xá	DXP	5.3	36.0%	52.7%	8,637	5.26	2.6
<b>Dịch vụ vận tải và hàng hải</b>								
1	CTCP Vận tải xăng dầu Vitaco	VTO	60	0.5%	2.1%	273	2.7	1.1
2	CTCP Vận tải xăng dầu VIPCO	VIP	59.8	5.1%	10.8%	1,443	8.4	1.3
3	CTCP Vận tải biển VINASHIP	VNA	20	1.3%	3.2%	495	-50.1	1.2
4	CTCP Vinafco	VFC	20.0	5.5%	8.6%	910	N.A	0.9
5	CTCP Vận tải Thuê tàu	VFR	15	4.0%	10.9%	1,474	16.4	0.9
6	CTCP Đtư và Vận tải DK Vinashin	VSP	15	-3.0%	-7.7%	(3,065)	-7.1	0.9
7	CTCP Hàng hải Đông Đô	DDM	12.2	1.1%	7.3%	1,082	N.A	0.9
8	CTCP Hàng hải Hà Nội	MHC	11.8	1.1%	2.5%	372	N.A	0.9
9	CTCP Container Miền Nam	VSG	11.0	0.0%	0.1%	22	18.5	0.8
10	CTCP Vận tải Hà Tiên	HTV	10.1	7.7%	8.1%	1,574	11.9	0.8
11	CTCP Vận tải Xăng dầu đường thủy	PJT	7	-1.1%	-2.0%	(225)	16.3	1.2
12	CTCP Kho vận giao nhận NThương	TMS	6.3	10.3%	12.3%	2,880	14.3	1.0
13	CTCP Hàng hải Sài Gòn	SHC	3	2.9%	6.8%	1,442	121.6	0.9
14	CTCP Dịch vụ vận tải và thương mại	TJC	3	5.6%	16.8%	3,308	13.9	1.1
15	CTCP Đại lý vận tải SAFI	SFI	2.8	10.5%	23.8%	3,991	N.A	2.5
16	CTCP TM & VT Petrolimex HN	PJC	1.6	6.3%	14.7%	1,948	4.7	0.8

(Nguồn: wss tổng hợp)

\* Tính theo giá đóng cửa ngày 04/08/2009

\*\* Giá trị sổ sách theo BCTC quý II/2009.

Là cơ sở hạ tầng thiết yếu cho lĩnh vực thương mại, nên nhìn chung hoạt động kinh doanh khai thác cảng có ưu thế là nhu cầu luôn cao. Đặc biệt, trong năm 2008, lượng hàng hóa nhập khẩu tăng mạnh trong nửa tháng đầu năm khiến nhu cầu sử dụng dịch vụ cảng cũng tăng mạnh, các doanh nghiệp cũng có kết quả kinh doanh đột biến. Lượng hàng dồi dào khiến cơ sở hạ tầng được hoạt động hiệu quả (ROA) và tối ưu hoá vốn đầu tư của DN (ROE). Trừ GMD lỗ do đầu tư tài chính quá lớn, mức EPS của các doanh nghiệp cảng đều cao hơn nhiều so với trung bình của toàn thị trường là 2,935 VND/cp.

Dù triển vọng ngành ít khả quan trong ngắn hạn, nhưng các DN cảng trên sàn gồm DXP, VSC, VGP trong 6 tháng đầu năm 2009 vẫn cho thấy mức tăng trưởng mạnh (trên 30%). Do các DN này hiện đang khai thác những cảng chuyên dụng (container và hàng lạnh) vẫn đang yếu và thiếu nghiêm trọng trong hệ thống cảng của Việt Nam. Như thế, hoạt động của DN cảng vẫn sẽ khả quan trong năm 2009.

Với các doanh nghiệp vận tải biển, hoạt động kinh doanh từ năm 2007 trở lại đây không ổn định do những biến động mạnh của giá cước vận tải quốc tế (đo bằng chỉ số Baltic Dry Index, viết tắt là BDI). Trong vòng 2 năm giá cước liên tiếp những đợt tăng đến mức đỉnh mới và ngay sau đó lại lao dốc do những biến động từ thị trường dầu thô. Năm 2008, cuộc

khủng hoảng tài chính từ Mỹ đã kéo theo sự suy thoái kinh tế trên phạm vi toàn cầu khiến giá cước vận tải rơi tự do. Nếu tính tại thời điểm tháng 6/2008 khi chỉ số BDI đạt mức kỷ lục là 1,200 điểm thì chỉ 5 tháng sau đã giảm đến 90% để đạt mức đáy mới là 1,160 điểm. Những bất ổn chung đã khiến các doanh nghiệp vận tải gặp khó khăn, đặc biệt trong năm 2008. Nhiều doanh nghiệp lớn như VTO, VIP, VNA vẫn phải đảm bảo đủ tuyến trong điều kiện giá cước không bù được chi phí, nên doanh thu dù đều tăng nhưng lợi nhuận thì chỉ bằng hơn 50% so với năm 2007. Nhìn chung, trong năm 2008, hiệu quả hoạt động của các công ty vận tải là khá thấp.

Trong năm 2009, hoạt động kinh doanh của các DN vận tải sẽ gặp nhiều khó khăn do nguồn hàng khan hiếm. Bên cạnh đó, những công ty đã vay tiền mua tàu cũ với giá cao trong năm 2008 như VSP, VTO, DDM có thể sẽ ghi nhận khoản chi phí khấu hao và chi phí vay lớn sẽ làm lợi nhuận sụt giảm mạnh hơn. Chưa kể, khoản vay mua tàu chủ yếu là ngoại tệ với lãi suất cao khiến các doanh nghiệp này sẽ phải chịu mức lỗ chênh lệch tỷ giá rất cao trong năm nay.

Trong bối cảnh thị trường vận tải có nhiều biến động thì các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ hàng hải như SFI, TMS, TJC có vẻ ít chịu rủi ro hơn. Với những dịch vụ cung cấp là đại lý vận tải, đại lý hãng tàu và dịch vụ kho bãi, hải quan, các doanh nghiệp này có lợi thế là quy mô vốn và tài sản khá nhỏ, do đó, hoạt động kinh doanh đạt hiệu quả cao.



#### **Khuyến cáo**

Báo cáo phân tích này do Phòng Nghiên cứu - Phân tích, Công ty Cổ phần Chứng khoán Phố Wall (WSS) thực hiện trên cơ sở thu thập, tổng hợp, nghiên cứu từ các nguồn số liệu, thông tin đáng tin cậy và có tính chính xác cao tại thời điểm phát hành. Trong bản báo cáo có thể thể hiện quan điểm cá nhân của người phân tích, chứ không phải là quan điểm của WSS.

Báo cáo phân tích này chỉ mang tính chất tham khảo, do đó WSS không chịu trách nhiệm đối với bất cứ rủi ro nào phát sinh từ việc tham khảo hay sử dụng những thông tin trong bản báo cáo này. Chúng tôi khuyến cáo nhà đầu tư, ngoài việc tham khảo báo cáo phân tích của WSS thì nên kết hợp với việc tìm hiểu thêm các thông tin khác trước khi ra quyết định đầu tư.

**Vũ Phương Thanh**  
**Hoàng Thị Thu Hà**

**Nhóm thực hiện**  
Trưởng nhóm Phân tích  
Chuyên viên Phân tích

E-mail: Thanhvp@wss.com.vn  
E-mail: Hahtt@wss.com.vn