

## TỔNG QUAN

**Tên** : Công ty CP Vận Tải và Thuê Tàu Biển Việt Nam  
**Trụ sở** : 428 Nguyễn Tất Thành, Q4, Tp.HCM, Việt Nam  
**ĐT** : (84-8) 940 4271 (10 lines) Fax: (84-8) 940 4711  
**Email** : vtc-hcm@vitranschart.com.vn  
**Web** : www.vitranschart.com.vn

**Ngành nghề:** Kinh doanh vận tải biển; Đại lý tàu biển; Môi giới & cung ứng xuất khẩu thuyền viên; Cung ứng dịch vụ & xuất nhập khẩu; Sửa chữa & bảo dưỡng tàu.



Thông tin cổ phiếu	04/05/2009
Giá hiện tại (đồng)	14,000
SLCP lưu hành (CP)	40,000,000
Tổng vốn hóa thị trường (tỷ VNĐ)	560
Tỷ lệ sở hữu Nhà nước (%)	60%
Tỷ lệ sở hữu Nước ngoài (%)	-
Cao nhất 52 tuần (đồng)	19,200
Thấp nhất 52 tuần (đồng)	12,800
Khối lượng giao dịch bình quân 10 ngày (CP)	186,965,
Niêm yết sàn	HOSE
Mã niêm yết	VST



## MỘT SỐ CHỈ TIÊU TÀI CHÍNH

Chỉ tiêu tài chính	2006	2007	2008
Tăng trưởng doanh thu (%)	10.7	-25.3	52.6
Lợi nhuận gộp biên (%)	9.2	18.2	11.1
EBITDA biên (%)	2.8	21	48.9
EBIT biên (%)	4.8	11.8	17.7
Lợi nhuận thuần biên (%)	1.8	6.9	9.1
ROA(%)	2.4	4.4	8.1
ROE (%)	7.8	20.2	37.9
ROIC (%)	7.7	10.2	17.5
Hệ số thanh toán ngắn hạn	0.8	0.7	0.7
Hệ số thanh toán nhanh	0.7	0.6	0.6
Nợ/ Vốn CSH (%)	173.2	237.2	328
EPS (đồng)	2,000	4,705	4,794
Tăng trưởng EPS (%)	-43	135.2	1.9

Khoản mục (triệu đ)	2006	2007	2008
Tài sản ngắn hạn	376,018	593,782	459,156
Tài sản dài hạn	1,022,311	1,603,193	2,097,987
<b>Tổng cộng tài sản</b>	<b>1,398,329</b>	<b>2,196,976</b>	<b>2,557,143</b>
Nợ phải trả	963,830	1,714,027	2,053,787
Nguồn vốn chủ sở hữu	434,499	482,948	503,356
<b>Tổng cộng nguồn vốn</b>	<b>1,398,329</b>	<b>2,196,976</b>	<b>2,557,143</b>

## DANH SÁCH CỔ ĐÔNG (12/03/2009)

STT	Cổ đông	Số cổ phần sở hữu (CP)	Tỷ lệ (%)
1	Trong nước	40,000,000	100%
2	Nước ngoài	-	0%
	<b>Tổng</b>	<b>40,000,000</b>	<b>100%</b>
1	Cá nhân	7,687,605	19.2%
2	Tổ chức	32,312,395	80.8%
	<b>Tổng</b>	<b>40,000,000</b>	<b>100%</b>

Tên cổ đông	Số lượng cổ phần	Tỷ lệ (%)
Cổ đông nhà nước	24,000,000	60.00%
Công ty CP chứng khoán Sài Gòn	2,184,357	5.46%



## TÌNH HÌNH HOẠT ĐỘNG KINH DOANH 2008

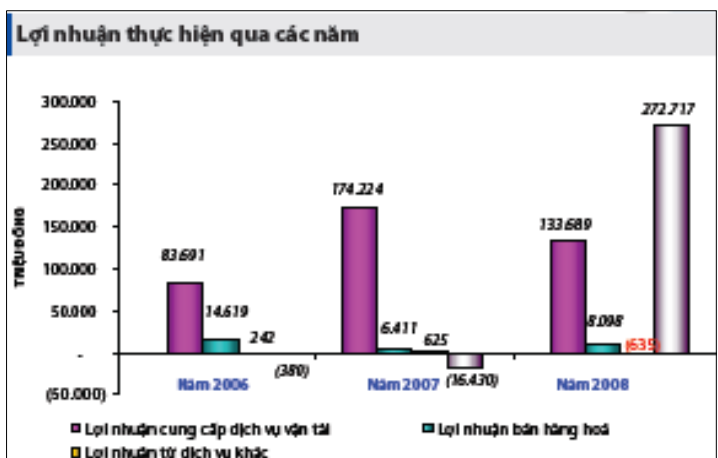
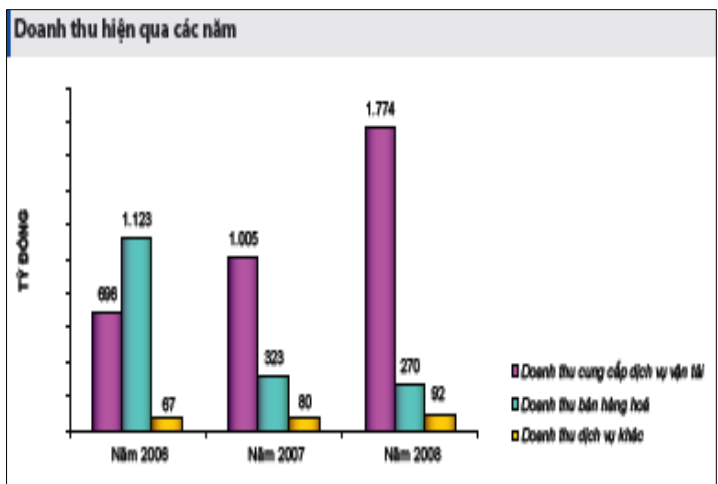
Chỉ tiêu	ĐVT	Năm 2007	Kế hoạch năm 2008	Thực hiện 2008	Thực hiện 2008/KH 2008	Thực hiện 2008/TH2007
<b>Sản lượng</b>						
- Vận chuyển	Nghìn tấn	1,671	2,000	1,797	89.9%	107.5%
- Luân chuyển	Triệu tấn-km	12,161	16,000	17,204	107.5%	141.5%
<b>Tổng doanh thu</b>	Tỷ đồng	1,426	N/A	2,494	N/A	174.8%
Trong đó: Doanh thu từ hoạt động kinh doanh chính	Tỷ đồng	1,408	1,800	2,136	118.6%	151.6%
<b>Lợi nhuận trước thuế</b>	Tỷ đồng	101	100	266	266.3%	263.6%
<b>Lợi nhuận sau thuế</b>	Tỷ đồng	98	72	192	266.3%	196.3%

- Sau 1 năm hoạt động dưới hình thức công ty cổ phần, kết thúc năm tài chính 31/12/2008, Công ty Vitranschart JSC đã đạt được kết quả kinh doanh khá ấn tượng. Tổng doanh thu đạt 2,494 tỷ đồng (bao gồm doanh thu từ hoạt động tài chính và doanh thu bán thanh lý tàu) trong đó doanh thu từ hoạt động kinh doanh là 2,136 tỷ đồng tăng 51.6% so với năm 2007 và vượt 18.6% so với kế hoạch, hoạt động vận tải biển chiếm tỷ trọng lớn đạt 1,770 tỷ đồng.

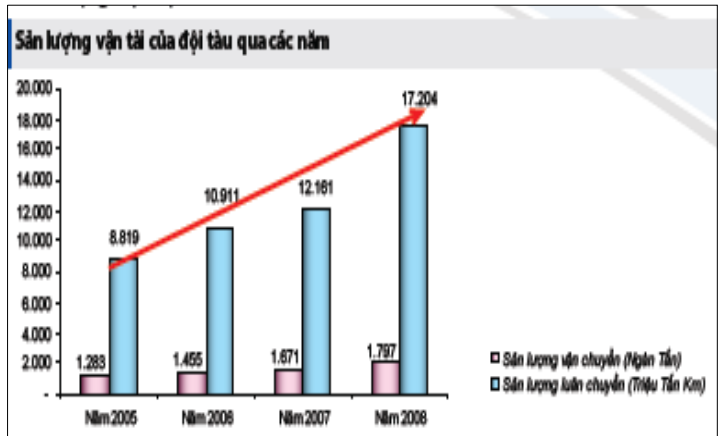
Doanh thu vận tải biển năm 2008 tăng đến 77% so với năm trước, chủ yếu do giá cước và lượng hàng hóa vận chuyển như gạo, đường, phân bón... tăng mạnh trong hơn nửa đầu năm 2008. Hoạt động dịch vụ vận tải đã mang về cho Công ty 1,774 tỷ đồng tăng hơn 76% so với năm 2007 đã đánh dấu một mức tăng trưởng lớn trong dịch vụ vận tải của Công ty.

Trong năm 2006 hoạt động bán hàng hóa của Công ty chủ yếu thu từ hoạt động kinh doanh thương mại xăng dầu và nguyên liệu Clinker cho ngành xi măng. Tuy nhiên, theo Quyết định số 37/QĐ-HĐQT ngày 15/01/2007 của Hội đồng quản trị Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam, từ ngày 19/01/2007 Công ty thương mại xăng dầu đường biển Vitranschart thuộc Công ty Vận tải và Thuê Tàu Biển Việt Nam được chuyển về hạch toán phụ thuộc Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam nên trong năm 2007 Công ty chỉ kinh doanh sản phẩm nguyên liệu Clinker và các hàng hóa khác không phải xăng dầu. Đây là nguyên nhân chính làm cho doanh thu bán hàng trong năm 2007 giảm mạnh so với năm 2006, cụ thể mức giảm doanh thu bán hàng hóa là 800 tỷ đồng tương đương 71%.

- Lợi nhuận trước thuế 266.3 tỷ đồng tăng 163% so với 2007, vượt 166% so với kế hoạch. Lợi nhuận sau thuế 191.75 tỷ đồng tăng gần 100% so với 2007 và vượt 166% so với kế hoạch đề ra. Lợi nhuận sau thuế 191.75 tỷ đồng tăng gần 100% so với 2007 và vượt 166% so với kế hoạch đề ra.



- Kinh doanh vận tải biển được xác định là hoạt động kinh doanh chính chiếm 83% trong cơ cấu doanh thu, trong đó 99.5% doanh thu từ hoạt động vận tải biển quốc tế. Tính đến 31/12/2008 đội tàu Công ty có 17 chiếc với tổng trọng tải 258.576 DWT, trong đó Công ty đã bán thanh lý 3 tàu cũ, hiệu quả khai thác thấp là : Sài Gòn 3, Sài Gòn 5 có tuổi trên 27 và tàu Long An có tuổi 26 với tổng trọng tải 40.000 DWT và đã mua bổ sung 2 tàu VTC Sun (23,581 DWT - tháng 1/2008) và VTC planet (22,176 DWT - tháng 5/2008).

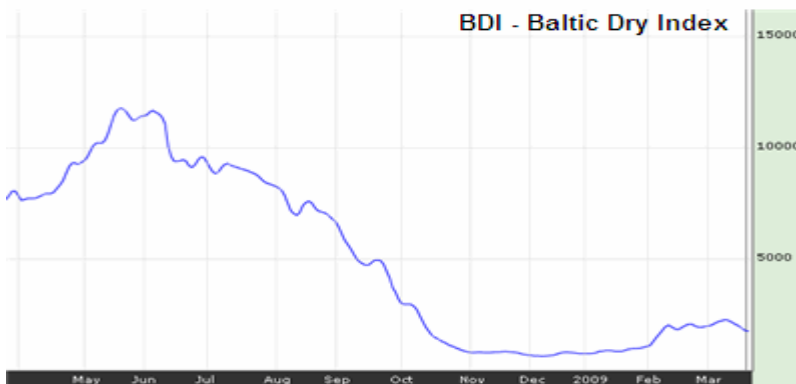


- Sản lượng vận chuyển của đội tàu đạt gần 90% kế hoạch năm, tăng 7.5% so với 2007 đồng thời sản lượng luân chuẩn vượt 7% so với kế hoạch và tăng hơn 41% so với năm 2007. 10 tháng đầu năm 2008 là thời gian thuận lợi của ngành vận tải biển, Công ty đã tận dụng thời gian này để đẩy mạnh hoạt động vận tải kết hợp với sự đầu tư đúng hướng từ những năm vừa qua đã đưa hiệu quả hoạt động của Công ty đạt ở mức cao. Mặc dù chi phí nhiên liệu, giá phụ tùng vật tư, sửa chữa đều tăng nhưng bằng những kinh nghiệm quản lý và khả năng dự báo tốt nên cả năm công ty cũng đã đạt được một lợi nhuận vượt mức kế hoạch đề ra cho năm 2008. Cũng trong năm 2008 với sự dự báo được cơ hội từ đầu nên Công ty đã chủ động đưa ra chính sách khấu hao nhanh, mức khấu hao trong năm 2008 là 668 tỷ chiếm hơn 30% tổng chi phí cao gấp 2.5 lần so với kế hoạch là 258 tỷ, nhờ đó Công ty đã có nguồn để tái đầu tư phát triển đội tàu mà vẫn đảm bảo hiệu quả kinh doanh của Công ty.
- Trong năm 2008 Công ty đã thanh lý 3 tàu cũ, đây được xem là một thành công nữa của Vitranschart, từ những nhận định và đánh giá đúng đắn tình hình thị trường và hoạt động kinh doanh của Công ty, hội đồng quản trị đã đưa ra những quyết định thanh lý những tàu có hiệu quả khai thác thấp đã mang lại lợi nhuận cho Công ty. Lợi nhuận từ bán thanh lý 3 tàu cũ đã thu về cho Công ty gần 242.44 tỷ góp phần vào tăng lợi nhuận 2008.

## NGÀNH VẬN TẢI BIỂN VIỆT NAM

Năm 2007 và nửa đầu 2008 được đánh giá là “mùa vàng” cho các doanh nghiệp ngành hàng hải do nhu cầu xuất cầu nhập khẩu hàng hóa gia tăng mẽ. Doanh thu và lợi nhuận của nhiều doanh nghiệp đã tăng đột biến so với những năm trước.

Nhưng rồi khi kinh tế toàn cầu bắt đầu bước vào thời kỳ suy thoái, nhu cầu vận chuyển hàng hóa giảm sút nhanh chóng thì ngành hàng hải cũng ngay lập tức bước vào thời kỳ khó khăn. Từ cuối tháng 7/2008, giá cước vận tải biển bắt đầu trượt dốc không phanh khi giảm tới 70-80% chỉ trong một thời gian ngắn. Chịu ảnh hưởng mạnh nhất là các tàu chở hàng rời (bulk cargo) cỡ lớn, tiếp đến là tàu chở container.



Biến động chỉ số BDI trong một năm qua chỉ số này thể hiện mức độ vận chuyển hàng hóa khô bằng đường biển trên thế giới.

(Nguồn: Bloomberg)

Ngoài nguyên nhân khủng hoảng kinh tế, việc giá cước tăng quá cao và một lượng lớn tàu đóng mới sẽ được bàn giao theo kế hoạch, dẫn đến tổng trọng tải trên thị trường thế giới tăng cao trong khi nhu cầu vận chuyển giảm mạnh. Các nguyên nhân này sẽ khiến giá cước vận tải biển khó hồi phục trở lại.

## Khó khăn phía trước

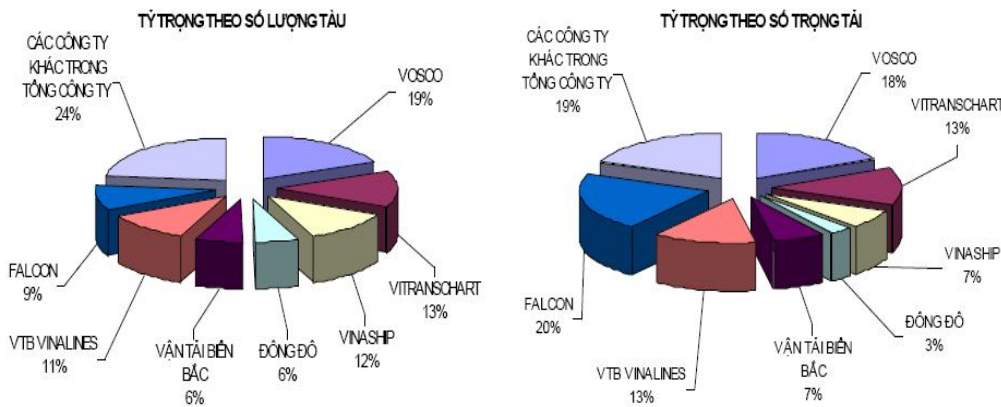
“Cố gắng không lỗ” là mục tiêu mà nhiều doanh nghiệp vận tải phấn đấu đạt được trong năm 2009. Chẳng hạn, CTCP Vận tải Biển Bắc (Nosco) có lợi nhuận trước thuế năm 2008 lên đến 102 tỷ đồng nhưng cũng không hy vọng có lợi nhuận từ hoạt động kinh doanh năm 2009. Lợi nhuận nếu có sẽ là lợi nhuận do bán tàu cũ.

Những năm trước, khi hoạt động vận tải biển còn sôi động thì việc bán tàu cũ khá đơn giản và nhiều doanh nghiệp có lợi nhuận tăng đột biến nhờ bán tàu. Nhưng nay khi thị trường mua bán tàu cũ khá ế ẩm thì việc tìm người mua tàu không hề dễ dàng.

## VỊ THẾ CỦA CÔNG TY TRONG NGÀNH

Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam có số lượng tàu và tổng trọng tải chiếm hơn 50% so với số lượng tàu và tổng trọng tải của cả Việt Nam. Trong năm 2008 số lượng tàu của Vitranschart là 19 tàu đứng thứ 2 chỉ sau VOSCO trong các doanh nghiệp có quy mô lớn trong ngành vận tải biển. Tổng trọng tải của Vitranschart tại thời điểm hiện tại nhỏ hơn VTB vinalines và FALCON. Tuy nhiên, Vitranschart có tuổi tàu bình quân 15 tuổi là một trong những đội tàu trẻ nhất Việt Nam, đến tháng 2 năm 2009 Công ty bổ sung thêm 1 tàu đóng mới với trọng tải 22.500 DWT và mua thêm 1 tàu có trọng tải 23.492 DWT để nâng tổng trọng tải của đội tàu Công ty lên trên 300.000 DWT và giảm tuổi bình quân xuống dưới 13 tuổi. Vitranschart đã tham gia xuất khẩu dịch vụ vận tải biển (chở thuê cho nước ngoài). Hoạt động mang tính quốc tế hóa rất cao này đã chứng minh một phần trình độ, năng lực quản lý, điều hành của Công ty vận tải biển hàng đầu Việt Nam. Chất lượng sản phẩm dịch vụ vận tải biển của các Công ty đã được thị trường khu vực và quốc tế chấp nhận.

Vị thế của Vitranschart trong Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam



Nguồn: Tổng công ty Hàng hải Việt Nam

Vitranschart so với một số Công ty lớn trong nước tính đến 30 tháng 09 năm 2008.

TÊN CÔNG TY	Số lượng tàu	Tổng trọng tải (Dwt)	Tải trọng bình quân/tàu	Tuổi bình quân/tàu
VOSCO	26	408.355	15.706	16
VITRANSCHART	19	282.642	14.875	15
VINASHIP	17	150.531	8.855	21
VTB VINALINES	16	287.482	17.968	12
FALCON	13	473.901	36.454	25
VẬN TẢI BIỂN BẮC	9	151.327	16.814	16
ĐÔNG ĐỎ	8	64.680	8.085	14
GEMADEPT	3	27.207	9.069	15

**KẾ HOẠCH KINH DOANH 2009**

- **Kế hoạch sản xuất kinh doanh năm 2009, với các chỉ tiêu chính, như sau:**

Chỉ tiêu	Đơn vị tính	Kế hoạch 2009
1. Sản lượng		
a. Vận chuyển	Nghìn tấn	1,843.61
b. Luân chuyển	Tỷ TKM	20.39
2. Tổng doanh thu	Tỷ đồng	1,622.14
3. Lợi nhuận trước thuế	Tỷ đồng	116,80
4. Lợi nhuận sau thuế	Tỷ đồng	87.60
5. Đầu tư	Tỷ đồng	380

- **Kế hoạch bán tài sản:**

Dự kiến phương án bán 2 tàu Hawkone và Fareast để tạo nguồn vốn cho hoạt động công ty trong năm 2009.

- **Kế hoạch đầu tư phát triển đội tàu năm 2009:**

Loại tàu	Đơn vị tính	Tổng mức đầu tư	Thực hiện năm 2009
1. Đầu tư mua tàu hàng khô 28.000 DWT	Triệu USD	20.00	20.00
2. Đóng mới tàu hàng khô 28.00 DWT	Triệu USD	28.00	

**SO SÁNH CÁC CÔNG TY TRONG NGÀNH NĂM 2008**

Công ty	Mã CK	Giá trị sổ sách	Vốn điều lệ tỉ đồng	Lợi nhuận tỉ đồng	EPS đồng	ROA %	ROE %	Giá CP 28/04/09	P/E
Vitranschart	VST	13,625	400	207.27	5,181	8.12	37.97	12,800	2.47
Vinaship	VNA	14,708	200	81.38	4,069	11.69	27.05	12,300	3.02
CTCP Hàng Hải Sài Gòn	SHC	22,413	30	12.03	4,010	6.64	17.89	16,100	4.01
CTCP Vận Tải Thuê Tàu	VFR	13,781	150	36.06	2,404	5.89	15.84	9,200	3.83
CTCP Đầu Tư và Vận Tải Dầu Khí VINASHIN	VSP	94,265	158.7	294.49	23,454	7.67	19.89	29,400	1.25
CTCP Hàng Hải Đông Đô	DDM	10,416	122.44	13.96	1,565	1.1	8.8	10,000	6.39
<b>Trung bình</b>						<b>7.56</b>	<b>26.15</b>		<b>3.08</b>

Nhìn vào bảng trên, chúng tôi nhận thấy Cổ phiếu VST đang có P/E thấp hơn so với trung bình ngành và thấp hơn so với hầu hết các doanh nghiệp cùng ngành đang niêm yết (chỉ sau VSP). Riêng xét về chỉ số hiệu quả hoạt động Công ty đang có ROA, ROE đứng ở mức cao so với trung bình ngành. Tuy nhiên ý nghĩa của các chỉ số này không cao do hơn 90% lợi nhuận của VST trong năm qua có được do thanh lý 3 tàu cũ.

**KẾT QUẢ KINH DOANH QUÝ I/2009**

Đơn vị: tỷ đồng

Chỉ tiêu	VNA			VST		
	Quý I/2009	Quý I/2008	Tăng giảm	Quý I/2009	Quý I/2008	Tăng giảm
Doanh thu bán hàng	150,7	210,4	-28%	258	506	- 49%
Lợi nhuận gộp từ bán hàng	7,5	47,46	-84%	-22,4	79,4	
Lợi nhuận thuần từ kinh doanh	1,4	37,8	-96%	-68,4	44	
Lợi nhuận sau thuế	1,5	38	-96%	-63	45,7	

Công ty Cổ phần Vận Tải và Thuê Tàu biển Việt Nam (VST) có lợi nhuận sau thuế quý I/2009 âm 63,47 tỷ đồng. So với cùng kỳ đạt 45,7 tỷ đồng.

Doanh thu bán hàng và cung cấp dịch vụ công ty giảm gần 50%, xuống 258 tỷ đồng.

Tuy nhiên trong quý I/2009, giá vốn vượt cả doanh thu kéo lợi nhuận từ hoạt động này âm 22,4 tỷ đồng.

Sau khi trừ tiếp các chi phí tài chính, chi phí bán hàng và chi phí quản lý, lợi nhuận từ kinh doanh của công ty âm 68,4 tỷ đồng. Lợi nhuận trước thuế âm 63.47 tỷ đồng.

### PHÂN TÍCH SWOT

#### ĐIỂM MẠNH

- Là đơn vị thuộc Tổng Công ty hàng hải Việt Nam, Công ty được hỗ trợ trong việc vay vốn ưu đãi phát triển các đội tàu theo các chương trình của Chính phủ.
- Vitranschart luôn chủ động trẻ hóa đội tàu và nâng cao trình trạng kỹ thuật đội tàu. Đội tàu được kiểm tra giám sát kỹ thuật bởi các cơ quan đăng kiểm có uy tín trên thế giới như Lloyd's, NK, VK bảo đảm tàu hoạt động an toàn tất cả các nước trên thế giới. Công ty cũng đã làm quen với các hoạt động cạnh tranh trực tiếp trong thị trường khu vực, tự khai thác các tuyến đi. Đây cũng là một ưu điểm giúp Công ty chủ động trước một thị trường hàng hải ngày càng mở rộng và cạnh tranh gay gắt.
- Công ty có nguồn nhân lực đủ khả năng và kinh nghiệm để tổ chức kinh doanh vận hành đội tàu của Công ty. So với một số đối thủ cạnh tranh trên thị trường, điểm mạnh của Vitranschart là năng lực đội tàu vận tải hàng khô lớn, chuyên nghiệp, chủ động thời gian, lịch trình tàu.
- Ngoài ra, sự đa dạng hóa về cơ cấu phương tiện vận chuyển có thể đáp ứng nhu cầu vận chuyển mọi lúc, mọi nơi với yêu cầu cao về khối lượng, chất lượng và tiến độ. Đội ngũ quản lý Công ty có bề dày kinh nghiệm, cổ đông sáng lập, các nhà đầu tư lớn vào Công ty đều là những người có bề dày kinh nghiệm trong các lĩnh vực mà Công ty kinh doanh.

#### ĐIỂM YẾU

- Công ty Thương Mại Xăng dầu đường biển (PMT) đã được chuyển giao về Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam từ tháng 10 năm 2006. Việc tách ra của PMT - đơn vị thành viên chiếm gần 51% tổng doanh thu toàn Vitranschart sẽ làm thay đổi kế hoạch doanh thu, lợi nhuận của Công ty trong các năm sắp tới.
- Công ty sử dụng nợ nhiều: Nợ ngắn hạn: 839 tỷ, Nợ dài hạn: 874 tỷ
- Hoạt động mua bán thạch cao và clinker giảm mạnh (đây chính là hàng hóa vận chuyển chính của công ty trong những năm 2005,2006). Hoạt động đại lý tàu biển cũng suy giảm nghiêm trọng về doanh thu dù Vitranschart đã chỉ đạo nhiều biện pháp để giành lại thị phần. Hoạt động cung ứng xuất khẩu thuyền viên cũng tiếp tục giảm so với năm 2005 do thuyền viên hiện nay không đáp ứng các yêu cầu ngày một cao của các chủ tàu.
- Hoạt động sửa chữa của Vitranschart chủ yếu là sửa chữa phương tiện, thiết bị trong nước mà chủ yếu là sửa chữa đội tàu Vitranschart, sửa chữa tàu nước ngoài còn rất hạn chế. Các hoạt động vận tải đường bộ và kinh doanh kho bãi là những hoạt động mới được đầu tư gần đây nên vẫn chưa đem lại kết quả khả quan.
- Tổng trọng tải của đội tàu hiện nay là 300.000 DWT, vẫn còn quá nhỏ so với các đội tàu trong khu vực. Đội tàu của Vitranschart chỉ tập trung tàu hàng loại nhỏ và Bulk Carrier cỡ Handy size.

## CƠ HỘI

- Cùng với đà tăng trưởng nhanh của nền kinh tế, sự hội nhập sâu rộng vào nền kinh tế thị trường thế giới thì lượng hàng hóa lưu thông nội địa cũng như lượng hàng hóa thông thương giữa Việt Nam và quốc tế cũng tăng đáng kể. Các mặt hàng xuất khẩu chính của Việt Nam sang Châu Âu và Mỹ vẫn giữ đà tăng trưởng khá tốt như gạo, cà phê, tiêu, điều, dầu thô, khí đốt ...
- Ngoài ra, hàng hóa nhập khẩu vào Việt Nam cũng tăng nhanh, hàng loạt dự án công nghiệp ra đời kéo theo nó là trang thiết bị cho nhà máy, nguyên phụ liệu, vật liệu nhập khẩu có nguồn gốc từ các quốc gia khác nhau. Hàng hóa tiêu dùng đến từ nhiều nước cũng đã lần lượt chinh phục trên thị trường Việt Nam. Khối lượng xuất nhập khẩu dự báo đến năm 2010 sẽ đạt khoảng 108 triệu tấn và đến năm 2020 sẽ đạt đến 210 triệu tấn. Đây sẽ là những tín hiệu khởi sắc tạo tiền đề cho sự tăng trưởng của ngành vận tải biển Việt Nam



## THÁCH THỨC

- Đa số các doanh nghiệp vận tải biển đều sử dụng nhiều nợ trong cơ cấu vốn. Từ đầu năm 2008, Nhà nước áp dụng chính sách thắt chặt tiền tệ, gây khó khăn cho nhu cầu huy động vốn của doanh nghiệp. Lãi suất đi vay đã có lúc hơn 20%.
- Cạnh tranh nội ngành và quốc tế ngày một gay gắt (thị phần trong nước hiện nay của các công ty vận tải biển chỉ chiếm khoảng 20% tổng khối lượng hàng hóa xuất nhập khẩu, còn lại là của nước ngoài).
- Việc thực thi lộ trình mở cửa đối với ngành hàng hải theo AFTA và WTO sẽ buộc các công ty hàng hải trong nước đối mặt với các công ty hàng hải quốc tế với tiềm lực tài chính mạnh, dày dặn kinh nghiệm thị trường. Tiềm lực tài chính của Vitranschart còn nhỏ bé không đáp ứng được nhu cầu đầu tư đổi mới đặc biệt là đầu tư để phát triển đội tàu bách hóa cỡ lớn và hiện đại.
- Những thay đổi lớn trong ngành hàng hải quốc tế gần đây như áp dụng Bộ luật an toàn hàng hải ISM Code, an ninh hàng hải ISPS, bộ luật về đào tạo và cấp chứng chỉ cho thuyền viên STCW 95 hay tình trạng cướp biển và khủng bố quốc tế... đã, đang và sẽ còn là nguy cơ không nhỏ cho Công ty.
- Đội tàu biển của Việt Nam nói chung và của Vitranschart nói riêng thiếu nguồn hàng vận chuyển: Thị phần vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu của đội tàu Việt Nam tăng chậm, một phần do chất lượng dịch vụ của đội tàu Việt Nam chưa cao, trong khi giá cước lại cao nên chưa có sức cạnh tranh với các đội tàu của các nước khác trên thế giới. Hơn nữa, chủ hàng của Việt Nam đã quen với tập quán bán với giá FOB dẫn tới người mua hàng ở nước ngoài được "mua tận gốc" và có quyền chỉ định tàu chuyên chở. Mặt khác, các chủ hàng ngoại thường bán với giá CIF tức là "bán tận ngọn" và dành luôn quyền lựa chọn tàu chuyên chở.
- Hiện nay các công ty liên doanh được phép sản xuất đầu tư khép kín từ sản xuất kinh doanh cảng, vận tải biển, đại lý hàng hải đã làm cho cạnh tranh trong dịch vụ vận tải biển trở nên phức tạp hơn.

## **KHUYẾN NGHỊ ĐẦU TƯ**

Chúng tôi xác định, năm 2009 là một năm rất khó khăn đối với ngành vận tải biển thế giới nói chung và Việt Nam nói riêng. Riêng với Công ty CP Vận tải và Thuê Tàu Biển VN (VST), ngoài việc chịu ảnh hưởng bởi giá cước vận tải giảm mạnh, Công ty còn chịu áp lực trả lãi vay cao do sử dụng đòn bẩy tài chính cao. Ngoài ra, giá trị đội tàu của công ty ở thời điểm hiện tại đã có sự giảm giá vô hình, do giá tàu đóng mới trên thế giới đang sụt giảm mạnh.

Mặc dù Công ty đặt kế hoạch lợi nhuận 2009 ở mức thấp hơn rất nhiều so với năm 2008, nhưng chúng tôi không đánh giá cao việc đạt kế hoạch này (kết quả kinh doanh quý I/2009 công ty đã lỗ 63 tỷ đồng), khả năng thua lỗ trong năm 2009 của công ty là rất lớn.

### **Kết luận:**

Tương lai ngành vận tải biển trong năm 2009 vẫn còn khó khăn và chúng tôi khuyến nghị nhà đầu tư dài hạn không nên đầu tư vào cổ phiếu ngành vận tải biển nói chung, cổ phiếu VST nói riêng, cho đến khi có những dấu hiệu rõ ràng về sự phục hồi của nền kinh tế thế giới.

## **Điều khoản miễn trách:**

Bản báo cáo phân tích này được cung cấp bởi Công ty Cổ phần Chứng khoán Âu Việt (AVSC). Mặc dù các thông tin trong báo cáo được AVSC xem là đáng tin cậy, tuy nhiên AVSC không chịu trách nhiệm về độ chính xác của những thông tin trong báo cáo này. Các ý kiến, dự báo và ước tính chỉ thể hiện quan điểm của chuyên viên phân tích tại thời điểm lập báo cáo, không được xem là quan điểm của AVSC.

Nội dung bản báo cáo chỉ mang tính tham khảo và AVSC không chịu trách nhiệm nổi với những quyết định mua bán chứng khoán do tham khảo báo cáo này.

Để biết thêm chi tiết, xin vui lòng liên hệ:  
BP. Tư vấn - Phân tích

**Công ty Cổ phần Chứng Khoán Âu Việt**  
Email: info@avsc.com.vn