

THÁNG 3 NĂM 2009

Công ty Cổ phần Chứng khoán Bảo Việt

- 8 Lê Thái Tổ, Hoàn Kiếm, Hà Nội.
- Tel: (844) 3 928 8080.
- Fax: (844) 3 928 9888.
- Email: info@bvsc.com.vn.
- Website: <http://www.bvsc.com.vn>.

Chi nhánh TP. Hồ Chí Minh

- 11&72 Nguyễn Công Trứ, Quận 1, TP. Hồ Chí Minh.
- Tel: (848) 3 821 8564 - 3 914 1992.
- Fax: (848) 3914 1991.
- Email: info_hcm@bvsc.com.vn.

MỤC LỤC

KHÁI QUÁT TÌNH HÌNH KINH TẾ VĨ MÔ	2
THỊ TRƯỜNG VẬN TẢI BIỂN NĂM 2008.....	2
1. Thị trường vận tải hàng khô và hàng rời.	3
2. Thị trường vận tải Container.	5
3. Thị trường vận tải tàu dầu và hàng lỏng.	5
HOẠT ĐỘNG KINH DOANH CỦA CÁC DOANH NGHIỆP VẬN TẢI BIỂN TRONG NƯỚC	7
THÁCH THỨC VÀ TRIỂN VỌNG NĂM 2009	9
CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI XĂNG DẦU VIPCO.....	11
CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI XĂNG DẦU VITACO.....	12
TỔNG CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI DẦU KHÍ.....	13
CTCP ĐẦU TƯ VÀ VẬN TẢI DẦU KHÍ VINASHIN.....	14
CÔNG TY CỔ PHẦN HÀNG HẢI ĐÔNG ĐÔ	15
CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI BIỂN VIỆT NAM.....	16

MỘT SỐ THUẬT NGỮ SỬ DỤNG TRONG BÁO CÁO:

CHỈ SỐ

- Baltic Dry Index: Chỉ số giá cước vận tải hàng khô.
- Baltic Dirty Tanker Index: Chỉ số giá cước vận tải dầu thô.
- Baltic Clean Tanker Index: Chỉ số giá cước vận tải dầu sản phẩm.

ĐƠN VỊ ĐO LƯỜNG

- DWT: Trọng tải toàn phần bao gồm cả tàu và hàng.
- TEU: 1 TEU tương đương với 1 container 20 feet.

PHÂN HẠNG TÀU BIỂN

- Capesize: Tàu chở hàng khô trọng tải 150.000 DWT-200.000 DWT.
- Panamax: Tàu chở hàng khô trọng tải 60.000 DWT-80.000 DWT.
- Supramax: Tàu chở hàng khô trọng tải 35.000 DWT-60.000 DWT.
- Handysize: Tàu chở hàng khô trọng tải
- VLCC: Hệ thống tàu chở dầu thô lớn thứ 2 thế giới 200.000 DWT-300.000 DWT.
- Suezmax: Tàu chở dầu thô trọng tải 120.000DWT-200.000DWT.
- Aframax: Tàu chở dầu thô trọng tải 80.000 DWT-120.000 DWT.
- MR: Tàu chở dầu sản phẩm cỡ trung bình 45.000 DWT



KHÁI QUÁT TÌNH HÌNH KINH TẾ VĨ MÔ

Suy giảm kinh tế đang diễn ra trên phạm vi toàn cầu

Bức tranh ảm đạm của nền kinh tế toàn cầu: Tốc độ tăng trưởng kinh tế toàn cầu năm 2008 đạt khoảng 2,5%, giảm mạnh so với mức 3,8% của năm 2007 và được dự báo có thể sẽ tiếp tục giảm xuống mức 0,5% trong năm 2009. Mỹ, nền kinh tế lớn nhất thế giới cũng lâm vào khủng hoảng và dự báo có thể sẽ tăng trưởng âm 1,6% trong năm 2009. Trung Quốc, một nền kinh tế lớn và luôn đạt tốc độ tăng trưởng cao trong những năm vừa qua thì nay cũng không còn duy trì được nhịp độ như trước.

Cuộc khủng hoảng tài chính vẫn đang lan rộng trên toàn cầu như đổ thêm dầu vào lửa và làm suy yếu hẳn tình hình kinh doanh của nhiều hãng tàu, nhiều hãng đã bị rơi vào tình trạng phá sản như Europe West Lines, Industrial Carriers Inc, Britannia Bulk,...

Tốc độ tăng trưởng một số nền kinh tế lớn và dự báo (%).

Quốc gia & thế giới	2007	2008	2009	2010
Mỹ	2,0	1,1	-1,6	1,6
Trung Quốc	13,0	9,0	6,7	8,0
Nhật Bản	2,4	-0,3	-2,6	0,6
Châu Âu	2,6	1,0	-2,0	0,2
Thế giới	5,2	3,4	0,5	3,0

Nguồn: Dự báo của IMF

Suy thoái kinh tế đã làm cho nhu cầu vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển giảm mạnh. Sự khan hiếm nguồn hàng khiến các chủ tàu phải hạ giá cước để dành dặt nguồn hàng chuyên chở. Những doanh nghiệp không may mắn còn lại phải dùng chạy tàu hoặc chỉ hoạt động cầm chừng để duy trì khách hàng.

Giá nhiên liệu xác lập mức cao nhất trong lịch sử. Chi phí nhiên liệu thường chiếm khoảng 40% tổng chi phí trong hoạt động vận tải biển nên sự biến động về giá nhiên liệu sẽ có thay đổi tức thời lên giá cước vận tải biển. Mức giá 147USD/thùng được ghi nhận tại ngày 4/6/2008 là mức giá cao nhất trong lịch sử, sự leo thang của giá nhiên liệu một phần đã đẩy giá cước vận tải lên cao nhưng cũng là một trong những nguyên nhân quan trọng kéo giá cước vận tải xuống hồi cuối năm.

Thăng trầm kinh tế Việt Nam năm 2008. Khởi đầu từ khủng hoảng lạm phát giá nhiên liệu, lương thực, sắt thép và các nguyên liệu đầu vào khác đã làm các doanh nghiệp rơi vào tình trạng đình đốn. Ngân hàng và thị trường tài chính lâm vào tình trạng cực kỳ khó khăn, các vấn đề về lạm phát và nhập siêu khi vừa được kiểm soát thì khủng hoảng trên thị trường tài chính quốc tế bùng phát và lan rộng trên phạm vi toàn thế giới nên nền kinh tế Việt Nam tiếp tục bị ảnh hưởng đáng kể.

THỊ TRƯỜNG VẬN TẢI BIỂN NĂM 2008

Thị trường vận tải biển biến động mạnh trong năm 2008 với hai giai đoạn: tăng mạnh trong nửa đầu năm và giảm mạnh vào nửa cuối năm.

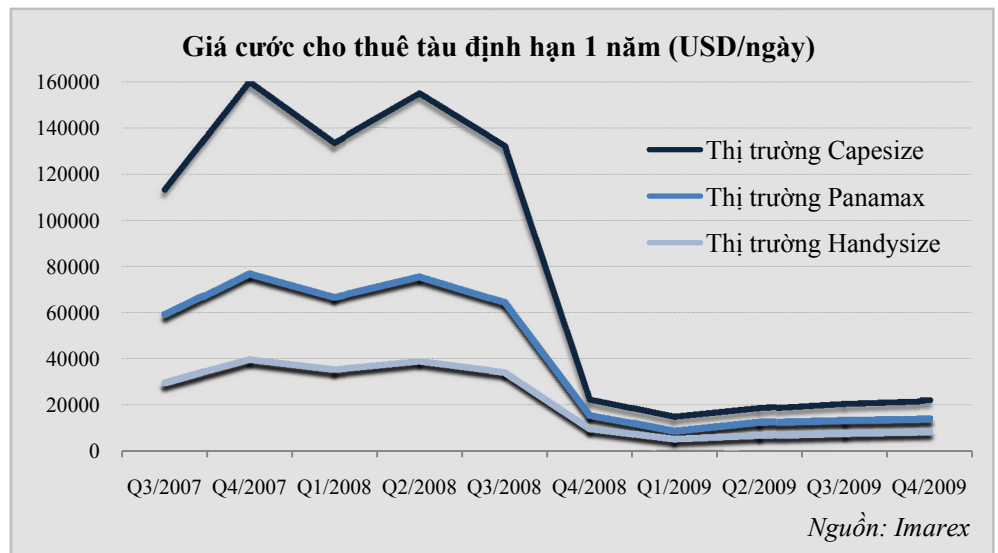
Thị trường vận tải biển trong năm 2008 như một bức tranh với hai màu sắc tối tương phản. Trong 6 tháng đầu năm, khi mà các chỉ số kinh tế của Thế giới nói chung và Việt Nam nói riêng đều tăng mạnh và đạt đến đỉnh, sự bùng phát của tín dụng, các chỉ số tài chính - chứng khoán đến giá dầu, giá thép đều tăng với tốc độ kỷ lục, giá cước vận tải biển trong giai đoạn này cũng lên cao đến mức kỷ lục

Tuy nhiên từ quý 3 năm 2008, khi thị trường tài chính Mỹ có dấu hiệu khủng hoảng bắt nguồn từ thị trường cho vay dưới chuẩn của nước này và đã lan rộng ra phạm vi toàn cầu, làm đình trệ toàn bộ nền kinh tế thế giới đã khiến cho giá cước vận tải biển liên tục trong trạng thái rơi tự do.

1. Thị trường vận tải hàng khô và hàng rời.

Cơn bão giảm giá cước vận chuyển đã ảnh hưởng rất lớn tới các doanh nghiệp vận tải

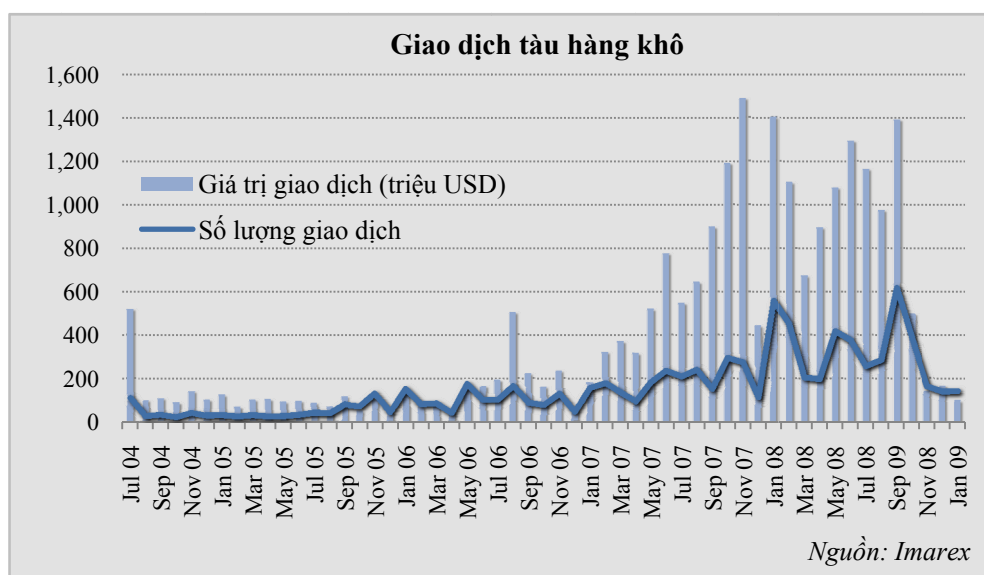
Giá cước vận tải hàng khô giảm mạnh chỉ trong một thời gian ngắn. Thị trường cho thuê tàu hàng khô nửa cuối năm 2008 mất giá khoảng 60% - 90% tùy theo kích cỡ tàu sau khi đã tăng mạnh trong nửa đầu năm. Trong đó giảm nhiều nhất là thị trường tàu Capesize do nhu cầu về tiêu thụ thép thế giới giảm, thêm vào đó Nhật Bản cũng tuyên bố cắt giảm sản lượng. Tính trong giai đoạn suy thoái từ tháng 7 đến tháng 12, cứ trung bình mỗi tháng thì các chủ tàu Capesize bị giảm giá cước khoảng 53,5%, giá cước thuê tàu định hạn một năm cỡ tàu Panamax và Handymax tính theo phương pháp CAGR trung bình mỗi tháng giảm giá lần lượt là 46% và 43%.



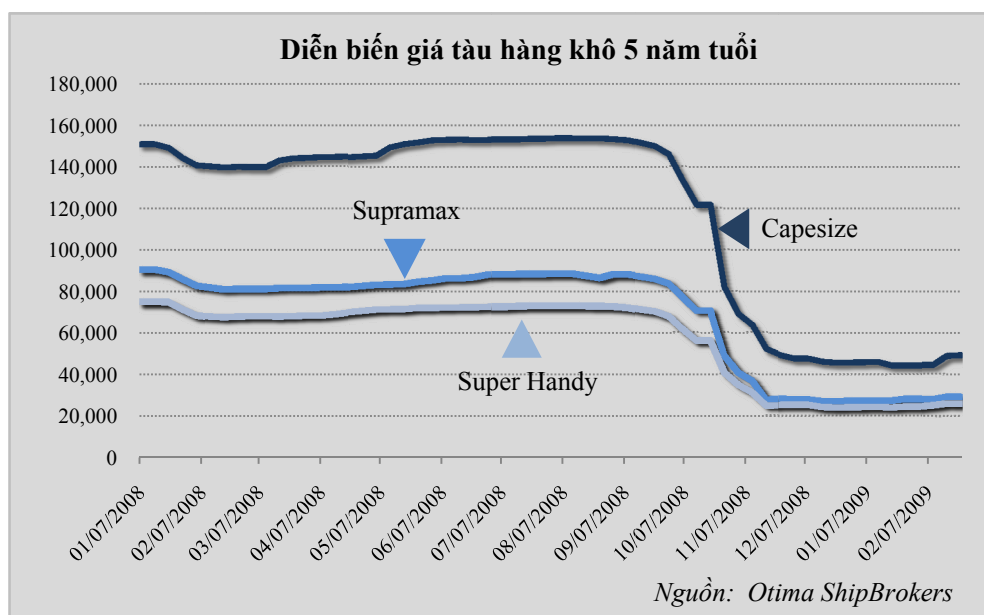
Chỉ số vận tải hàng khô Baltic Dry Index, một chỉ số đo lường sức khỏe của ngành vận tải biển cũng đã rớt xuống tới đáy 663 điểm trong tháng 12, đây là mức thấp nhất trong vòng 7 năm qua, mức cao nhất trong năm là 11.793 điểm hồi cuối tháng 5/2008.



Thị trường mua bán tàu hàng khô và hàng rời kém sôi động kể từ sau khủng hoảng. Dưới sự sụt giảm của phân khúc cho thuê cộng với tình hình bất an của nền kinh tế, việc chủ tàu chờ xem tình hình đã khiến cho số thương vụ mua bán tàu trong những tháng cuối năm rất yếu ớt. Thị trường đóng mới cũng chịu chung số phận do khó khăn cơ bản về tài chính, số lượng tàu đóng mới cứ mỗi ngày một sụt giảm từ tháng 7/2008 và tiếp tục giảm sâu trong những tháng cuối năm. Số lượng hợp đồng đóng mới đối với tàu hàng rời và hàng bách hóa bị hủy cũng tăng lên kỷ lục trong số đó khoảng 80% được đóng tại Trung Quốc và Hàn Quốc, gây khó khăn cho xưởng đóng tàu đặt tại hai quốc gia này. Các hãng đóng tàu lớn như C&Heavy Industries và Daehan của Hàn Quốc phải dừng hoạt động và nhiều khả năng bị các hãng tàu nước ngoài mua lại.



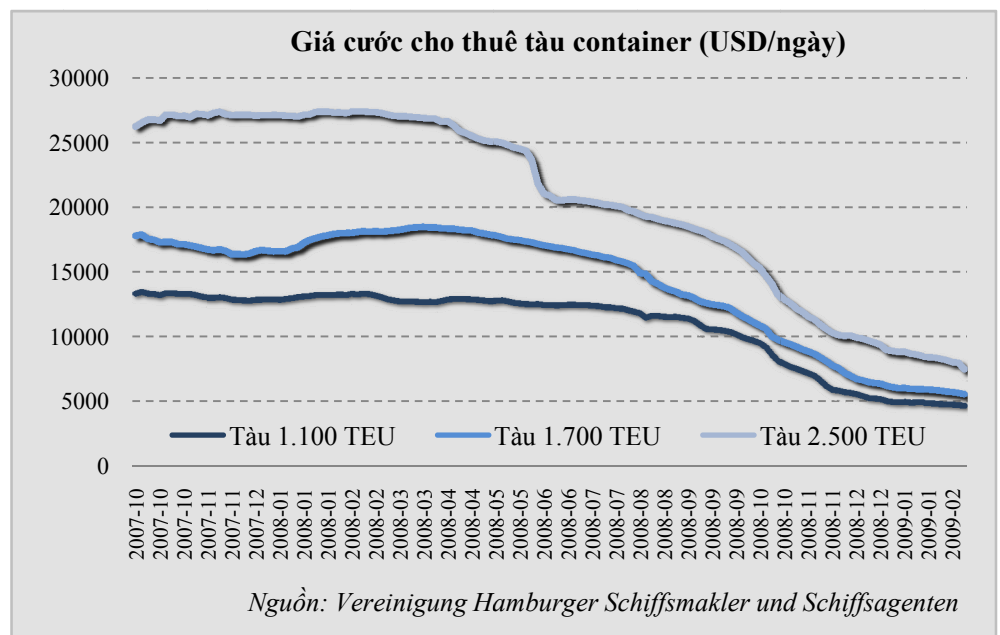
Tuy nhiên, so với các giao dịch mua bán tàu cũ, thị trường tàu đóng mới giảm ít hơn do các hợp đồng đóng mới thường phải ký trước từ 2 đến 3 năm nên việc thương lượng lại về giá sẽ gặp khó khăn. Việc giảm giá cũng tùy vào cỡ tàu, theo đó tàu có trọng tải càng lớn sẽ giảm giá càng nhiều. Riêng trong nửa cuối năm 2008, tàu Capesize 5 năm tuổi mất giá khoảng 70%, tàu Panamax và Handymax tương ứng mất giá khoảng 67% và 66%.



2. Thị trường vận tải Container.

Tương tự như thị trường vận tải hàng khô và hàng rời, thị trường vận tải container cũng trải qua giai đoạn hết sức khó khăn. Nhu cầu tiêu thụ hàng hóa tại Châu Âu và Bắc Mỹ giảm dẫn đến việc nhiều tuyến vận chuyển từ Châu Á tới khu vực này bị cắt giảm. Hiện khoảng 6% đội tàu container của thế giới phải neo đậu do không có hàng để vận chuyển và đây là mức cao nhất trong gần 10 năm qua.

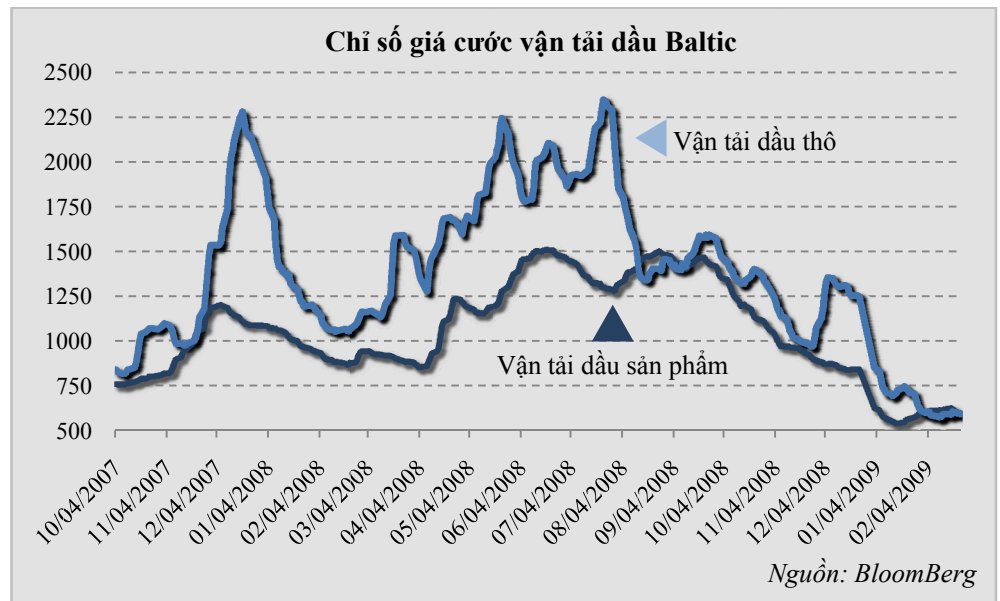
Giá cho thuê tàu chịu chung số phận. Sự suy thoái giá cước cho thuê tàu container diễn ra sớm hơn và bắt đầu từ tháng 2/2008. Những tàu có trọng tải bé do khả năng xoay sở nguồn hàng dễ hơn nên giá cước cước bị giảm ít, giá cước cho thuê đối với tàu 1.100TEU, 1.700TEU, 2.500TEU cho tới thời điểm cuối năm lần lượt mất giá khoảng 61%, 65%, 66% và tiếp tục giảm kể từ đầu năm 2009 trở lại đây.



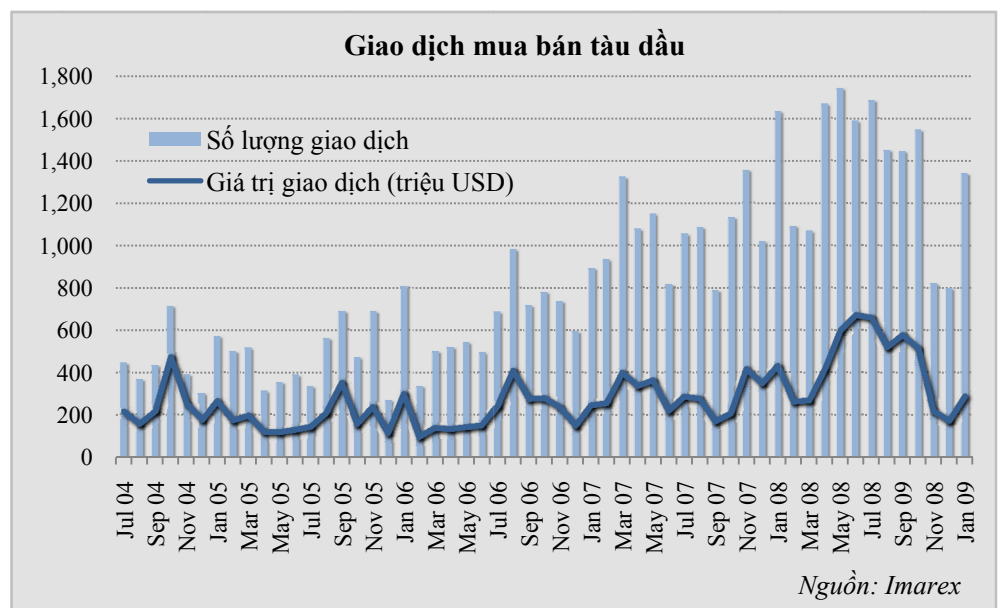
Thị trường đóng mới tàu container cũng không có nhiều chuyển biến, các yêu cầu về đặt đóng mới giảm mạnh trong nửa cuối năm do nguồn cung về hàng hóa giảm mạnh ngoại trừ một số loại tàu chuyên dụng, hầu như không có hợp đồng đóng mới nào trong những tháng cuối năm và phân khúc chịu ảnh hưởng nặng nề nhất là 1000-3000 TEU.

3. Thị trường vận tải tàu dầu và hàng lỏng.

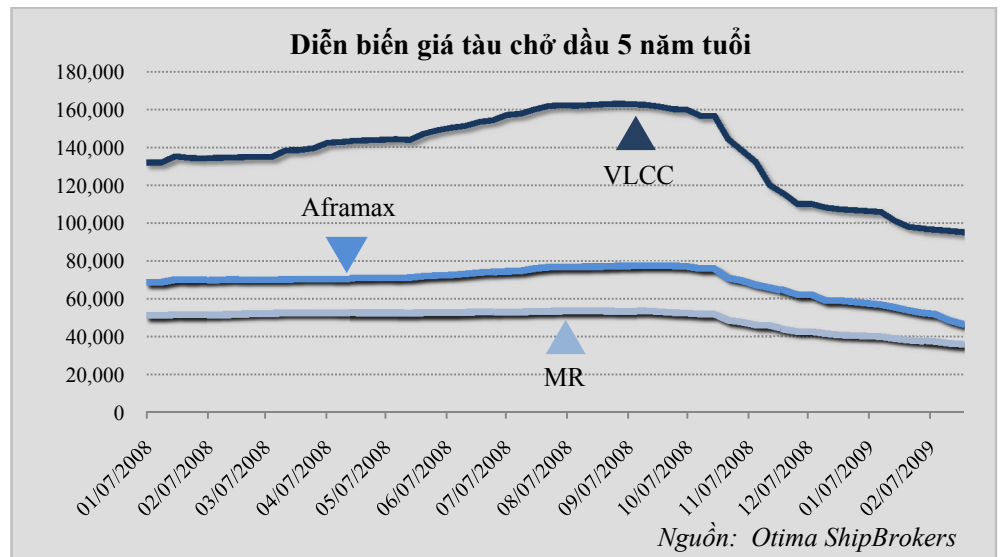
Giá cước vận tải dầu chưa có dấu hiệu hồi phục. Thị trường vận chuyển dầu, gas và hóa chất mặc dù ít bị ảnh hưởng từ khủng hoảng hơn so với thị trường vận tải hàng khô và hàng container nhưng cũng không tránh khỏi tình trạng giá cước giảm. Chỉ số vận tải dầu thô Baltic Dirty Tanker Index tại thời điểm 31/12/2008 so với đỉnh điểm hồi cuối tháng 7 mất giá 47%, vận tải dầu sản phẩm mất giá 44%. Bên cạnh đó, với việc OPEC liên tục cắt giảm sản lượng trong những tháng cuối năm 2008 để ngăn chặn giá dầu sụt giảm đã làm cho nhu cầu vận chuyển càng yếu thêm. Đây là lý do quan trọng khiến giá cước vận tải dầu chưa thể tăng giá trở lại như 2 thị trường hàng khô và container.



Thị trường mua bán tàu đang sôi động trở lại. Các giao dịch mua bán tàu dầu giảm mạnh cả về số lượng lẫn giá trị giao dịch tại thời điểm cuối năm 2008, mặc dù giá tàu giảm nhưng do sức cầu còn yếu nên nhiều hãng tàu đang tranh thủ lựa chọn thời điểm thích hợp nhất để đầu tư. Bằng chứng là số lượng và giá trị giao dịch tăng mạnh vào đầu tháng 1/2009 khi giá tàu đã rớt xuống đáy. Trong số những đơn đặt hàng đóng mới thì chủ yếu là tàu chở dầu thô trọng tải lớn VLCC, những tàu trọng tải nhỏ hơn VLCC hay MR, Handysize vẫn tiếp tục giảm. Đội tàu chở dầu sản phẩm vẫn tiếp tục duy trì mức tăng 13,5% trong năm 2008, đây là mức tăng trưởng 2 con số trong 5 năm liên tiếp. Nguyên nhân là do có nhiều đơn đặt hàng tàu vỏ kép khi mà các tàu vỏ đơn sẽ không được phép hoạt động vào năm 2010 nên thị trường này dành được nhiều sự quan tâm hơn cả.



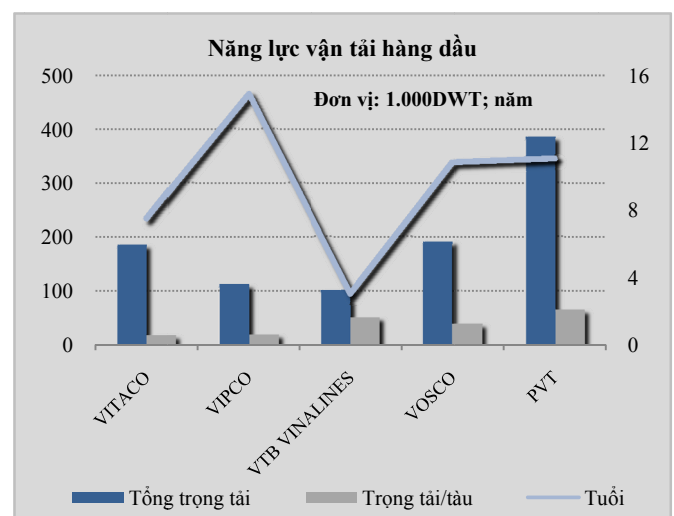
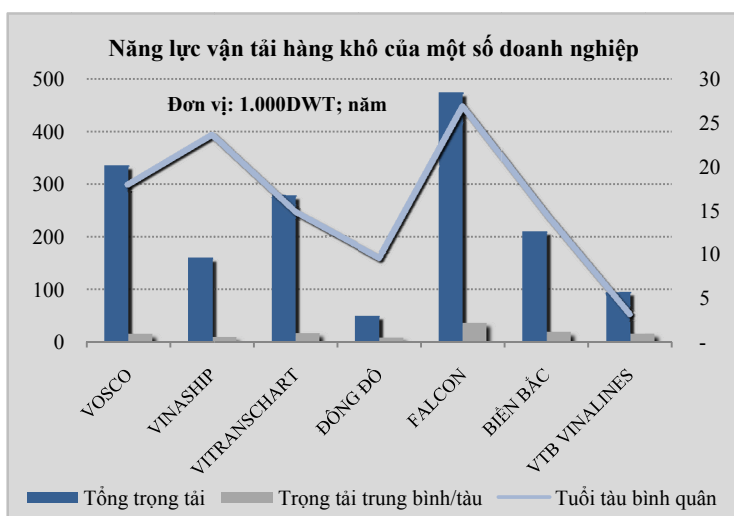
Giá tàu chở dầu hiện đang giao dịch ở mức khá thấp, tàu VLCC 5 năm tuổi (thế hệ tàu chở dầu lớn thứ 2 hiện nay) tại thời điểm cuối năm mất giá khoảng 30%, tàu nhỏ hơn như Aframax giảm khoảng 25%, tàu ít biến động giá trong năm vừa qua như tàu chở dầu sản phẩm cũng bị giảm giá 23% theo xu hướng chung của thị trường.



HOẠT ĐỘNG KINH DOANH CỦA CÁC DOANH NGHIỆP VẬN TẢI BIỂN TRONG NƯỚC

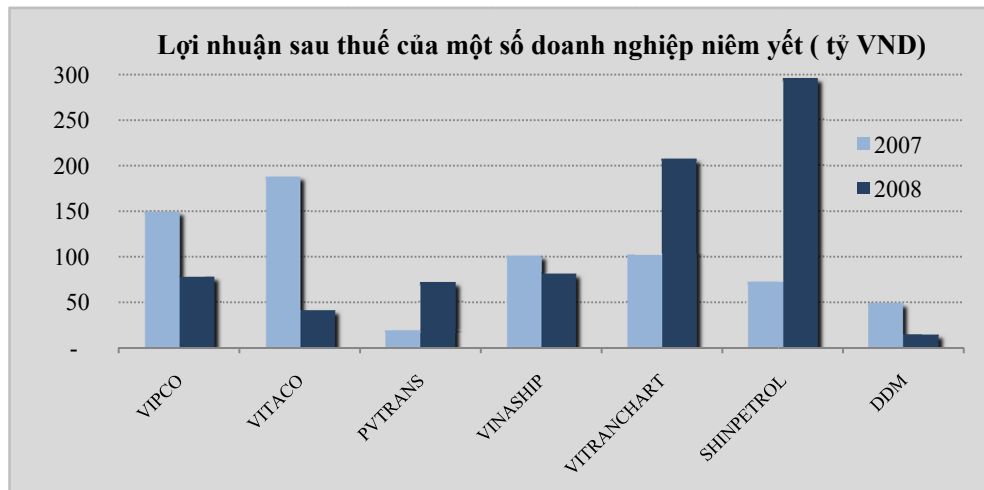
Tình trạng bỏ sân nhà và đá sân khách. Phương thức khai thác chủ yếu của các doanh nghiệp trong nước là cho thuê định hạn hoặc tự khai thác trên tuyến nước ngoài, thị phần trong nước chỉ chiếm 20%, phần còn lại là do các hãng tàu nước ngoài nắm giữ. Phần lớn đội tàu của Việt Nam là tàu hàng khô và hàng rời với các doanh nghiệp lớn trong ngành như Vosco, Vitranschart, Falcon, Biển Bắc, tỷ trọng tàu container còn rất thấp và trọng tải nhỏ.

Đội tàu già nua và chất lượng thấp. Đội tàu cả nước hiện có trên 1.200 tàu với tổng trọng tải khoảng 4,5 triệu DWT, đa phần trong số đó là tàu già và ít tàu có trọng tải lớn dẫn đến việc cạnh tranh trên các tuyến quốc tế giảm. Khá nhiều doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam có độ tuổi trung bình của đội tàu trên 20 tuổi trong khi độ tuổi trung bình thế giới hiện nay chỉ là 11 tuổi. Trong vòng 10 năm trở lại đây, Việt Nam luôn nằm trong top 10 quốc gia có số lượng tàu biển bị lưu giữ tại nước ngoài do không đảm bảo đủ các tiêu chuẩn về hàng hải và môi trường

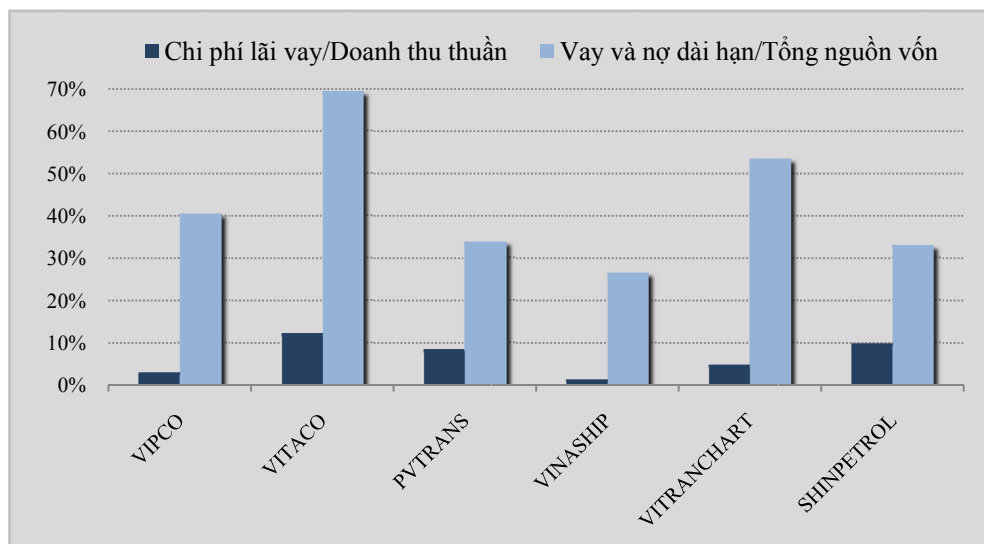


Kết quả kinh doanh 2008 không mấy ấn tượng. Thuận lợi trong 3 quý đầu năm 2008, nhưng khó khăn trong quý 4 đã trực tiếp ảnh hưởng lên kết quả kinh doanh của doanh

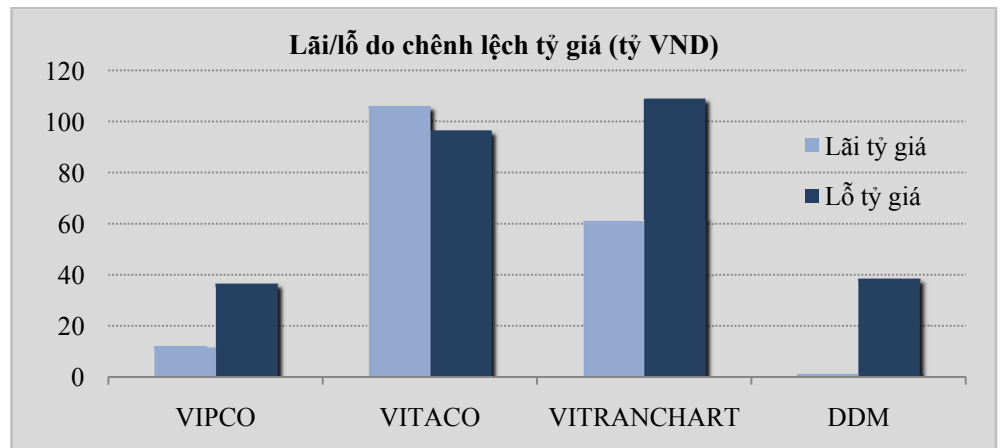
ng nghiệp nên đã kéo lợi nhuận cả năm xuống thấp. Ngoại trừ PVTRANS có kết quả kinh doanh tốt do được hưởng lợi từ Tập đoàn Dầu khí Việt Nam, hầu hết các doanh nghiệp còn lại đạt chỉ tiêu về doanh thu nhưng lại không đạt chỉ tiêu về lợi nhuận. SHINPETROL mặc dù lợi nhuận cả năm tăng trưởng mạnh nhưng lợi nhuận quý 4 âm 58 tỷ đồng do hoạt động kinh doanh chính sụt giảm.



Tỷ lệ vay nợ cao cùng với khoản lỗ do chênh lệch tỷ giá đã tạo nên khoản chi phí tài chính khổng lồ. Phần vay và nợ dài hạn chiếm tỷ trọng khá lớn trong cơ cấu nguồn vốn của các doanh nghiệp vận tải biển do tính chất của hoạt động kinh doanh buộc phải đầu tư lớn cho đội tàu. Vay nợ cao dẫn đến chi phí lãi vay tăng theo lý lẽ thuận và kéo lợi nhuận xuống thấp, năm 2008 có không ít trường hợp mặc dù hoạt động kinh doanh vận tải vẫn tốt nhưng do chi phí tài chính lớn dẫn đến kết quả kinh doanh âm trong quý 4/2008.



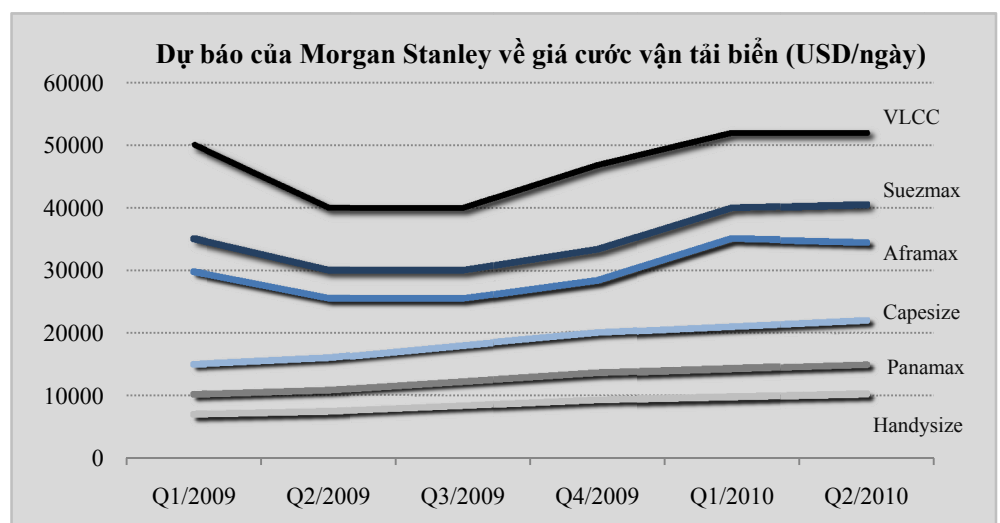
Một điểm quan trọng nữa là phần lớn các khoản vay để đầu tư đội tàu đều là những khoản vay bằng ngoại tệ theo các hợp đồng vay nợ với các ngân hàng trong nước. Năm 2008, đồng Việt Nam mất giá khoảng 5% so với USD theo tỷ giá liên ngân hàng. Về thực chất, đây chỉ là bút toán ghi nhận việc trả nợ vào cuối kỳ kế toán chứ chưa phải là lỗ thực của doanh nghiệp bởi hầu hết các khoản doanh thu là bằng đồng USD từ việc cho thuê tàu và khoản tiền này có thể dùng để trả nợ vay ngân hàng nên chênh lệch là không đáng kể.



THÁCH THỨC VÀ TRIỂN VỌNG NĂM 2009

Giai đoạn hết sức khó khăn cho ngành vận tải biển. Kinh tế ảm đạm sẽ vẫn là rào cản đối với sự hồi phục trở lại của ngành, nhiều hãng tàu lớn trên thế giới đã phải chuyển mục tiêu tăng trưởng và lợi nhuận sang mục tiêu sinh tồn nhằm tránh phải phá sản hoặc kinh doanh thua lỗ. Điều tương tự như vậy cũng sẽ xảy ra đối với các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam nếu như không đảm bảo được dòng tiền ổn định để trả nợ và chi phí hoạt động. Kinh tế thế giới có thể chỉ mới bắt đầu phục hồi nhẹ vào cuối năm nhưng phải mất một thời gian ít nhất là đến đầu năm 2010 thì hoạt động vận tải biển mới nhộn nhịp trở lại.

Giá cước vận tải biển đã quay trở lại và tăng nhẹ kể từ đầu năm 2009 đối với một số loại tàu. Tuy nhiên, chưa thể khẳng định là ngành đã hồi phục bởi bối cảnh nền kinh tế còn nhiều điểm tối, giá cước vận tải biển sẽ tăng nhưng sẽ không tăng mạnh mà có tăng có giảm. Nếu giá cước tiếp tục diễn biến như vậy thì nhiều khả năng doanh thu có thể sẽ không đủ để bù đắp lại các khoản chi phí mà doanh nghiệp phải bỏ ra như chi phí khấu hao, chi phí lãi vay và các khoản chi phí quản lý khác.



Nhà máy lọc dầu Dung Quất đi vào hoạt động sẽ gây khó khăn cho không ít doanh nghiệp vận tải dầu sản phẩm bởi lượng xăng dầu nhập khẩu sẽ giảm đi 30% trong khi nguồn cung về việc vận chuyển nguyên liệu cho nhà máy lại không tạo ra cơ hội cho các doanh nghiệp vận tải khác do các hợp đồng vận tải dầu thô hiện được một đơn vị duy nhất đảm nhiệm.

Việc ngân hàng nới lỏng chính sách tín dụng và tăng cường cho vay với lãi suất hấp dẫn như hiện nay thì thị trường mua bán tàu biển có thể sớm nhận nhịp trở lại bởi giá tàu hiện nay đã dường như xuống tới đáy. Giá tàu sẽ sụt nhẹ vào quý 1, ổn định rồi phục hồi vào quý 2 sau đó sẽ tăng trưởng trong quý 3 & 4 năm 2009 nên đây sẽ là thời điểm thích hợp nhất để đầu tư phát triển đội tàu nếu doanh nghiệp có tiềm lực tài chính đủ mạnh. Có một điểm khá may mắn là số lượng tàu biển mua hoặc đóng mới trong nửa đầu năm 2008 của các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam là không nhiều do chi phí lãi vay cao nên các doanh nghiệp không mặn mà với việc đi vay để rồi mang gánh nặng trả nợ, bởi vì nếu đầu tư trong giai đoạn này thì các doanh nghiệp sẽ bị thiệt hại lớn về giá.

Quy định luật pháp quốc tế. Theo Công ước về môi trường của Tổ chức Hàng Hải quốc tế, đến năm 2010 những tàu chở dầu vỏ đơn hoặc trên 20 năm tuổi sẽ không được phép hoạt động quốc tế. Công ước sẽ gây sức ép lên các doanh nghiệp vận tải dầu của Việt Nam khi phải đầu tư tàu vỏ đôi, đồng thời thanh lý những tàu cũ hoặc chuyển sang vận tải trong nước.

CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI XĂNG DẦU VIPCO

THÔNG TIN CỔ PHẦN

Mã chứng khoán:	VIP
Sàn giao dịch:	HOSE
Giá thấp nhất 52 tuần:	8.100
Giá cao nhất 52 tuần:	34.800
Giá trị vốn hóa (tỷ VNĐ):	526
Số lượng cổ phần lưu hành:	59.807.785
KLGD trung bình 10 ngày:	185.570
Tỷ lệ trả cổ tức:	6%

THÔNG TIN SỞ HỮU

Sở hữu nhà nước	51%
Sở hữu nước ngoài	9,59%
Sở hữu khác	39,41%

DIỄN BIẾN GIÁ GIAO DỊCH



THÔNG TIN VỀ ĐỘI TÀU

Tàu	Trọng tải (DWT)	Tuổi
Hạ Long 03	1.405	11
Hạ Long 04	2.509	32
Petrolimex 02	7.088	24
Petrolimex 03	27.402	23
Petrolimex 06	35.758	12
Petrolimex 10	37.256	5

Đánh giá kết quả hoạt động năm 2008.

- Năm 2008, doanh thu của VIPCO đạt 1.250 tỷ đồng, tăng 18,94% so với năm 2007 trong khi đó lợi nhuận sau thuế đạt 77,8 tỷ, giảm 47,98%. Nguyên nhân lợi nhuận sụt giảm là do khó khăn của thị trường vận tải biển; chi phí tài chính tăng cao (trích lập dự phòng chênh lệch tỷ giá gần 30 tỷ đồng, dự phòng giảm giá chứng khoán đầu tư ngắn hạn 24 tỷ); và sửa chữa định kỳ tàu Petrolimex 03 là 18 tỷ đồng.
- Hoạt động đầu tư tài chính mang nhiều rủi ro. Năm 2008, VIPCO đã phải trích lập 24 tỷ đồng cho khoản đầu tư tài chính ngắn hạn.
- Rủi ro về tỷ giá. VIPCO hiện có khoản vay ngoại tệ khoảng 33 triệu USD tại thời điểm 31/12/2008 để mua 2 tàu Petrolimex 06 và Petrolimex 10. Năm 2008, đồng VND mất giá khoảng 5% so với USD tạo ra khoản lỗ do chênh lệch tỷ giá đối với khoản vay dài hạn khoảng 30 tỷ đồng và ảnh hưởng đáng kể đến kết quả kinh doanh của công ty.

Thách thức và triển vọng năm 2009.

- Năm 2009 dự báo là một năm nhiều khó khăn đối với hoạt động vận tải biển do bối cảnh kinh tế vĩ mô không mấy sáng sủa. Giá cước vận tải biển mặc dù đã tăng trở lại sau một thời gian dài suy giảm nhưng khả năng phục hồi mạnh trong năm 2009 là tương đối khó khăn.
- Hiện tại, khoảng 90% doanh thu từ hoạt động vận tải của VIPCO dựa vào các hợp đồng cho Petrolimex thuê định hạn. Tuy nhiên một số hợp đồng cho thuê tàu của VIPCO đã sắp hết hạn và phải ký lại trong năm nay và nhiều khả năng sẽ không đạt được mức giá cho thuê cao như trước.
- Nhu cầu về nhập khẩu xăng dầu sẽ giảm mạnh khi Nhà máy lọc dầu Dung Quất đi vào hoạt động, đáp ứng khoảng 30% nhu cầu tiêu thụ xăng dầu trong nước. Trong năm 2009, công suất của nhà máy Dung Quất sẽ đạt khoảng 3 triệu tấn. Trong tình hình này VIPCO sẽ phải mở rộng tìm kiếm, khai thác nguồn hàng bên ngoài Petrolimex, tuy nhiên với bối cảnh kinh tế khó khăn như hiện nay thì điều này không phải là một nhiệm vụ dễ dàng.
- Năm 2009, VIPCO có kế hoạch đầu tư thêm 01 tàu chở dầu sản phẩm 47.000 DWT và 01 tàu 18.000 DWT. Giá tàu sụt giảm là một thuận lợi đối với kế hoạch đầu tư mở rộng năng lực đội tàu của VIPCO, tuy nhiên chúng tôi vẫn lo ngại về khả năng khai thác tàu mới trong ngắn hạn.
- Dự án Tòa nhà văn phòng 47 Quang Trung hiện đã hoàn thiện phần xây thô, dự kiến đưa vào khai thác trong năm 2009 sẽ giúp cải thiện một phần nguồn thu cho VIPCO trong thời gian tới.

MỘT SỐ CHỈ TIÊU TÀI CHÍNH CƠ BẢN

Đơn vị : tỷ VNĐ	2006	2007	2008
Doanh thu	843	1.051	1.250
Giá vốn hàng bán	726	881	1.073
Lợi nhuận sau thuế	81	150	78
Tổng tài sản	690	1.554	1.446
Tài sản ngắn hạn	388	520	395
Tài sản dài hạn	302	1.034	1.051
Nợ phải trả	235	765	658
Vốn chủ sở hữu	455	779	788

MỘT SỐ CHỈ TIÊU HIỆU QUẢ HOẠT ĐỘNG

Chỉ tiêu	2006	2007	2008
Tăng trưởng DT (%)	25,69	24,71	18,97
Tăng trưởng LNST (%)	214,75	83,94	-47,98
Biên lợi nhuận gộp (%)	13,86	16,17	14,18
Biên lợi nhuận ròng (%)	9,66	14,25	6,23
ROA (%)	11,52	13,34	5,19
ROE (%)	19,99	24,24	9,93
EPS cơ bản	2.319	2.352	1.302
Giá trị sổ sách	12.971	13.038	13.175

CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI XĂNG DẦU VITACO

THÔNG TIN CỔ PHẦN

Mã chứng khoán:	VTO
Sàn giao dịch:	HOSE
Giá thấp nhất 52 tuần:	8.100
Giá cao nhất 52 tuần:	33.670
Giá trị vốn hóa (tỷ VNĐ):	510
Số lượng cổ phần lưu hành:	60.000.000
KLGD trung bình 10 ngày:	83.134
Tỷ lệ trả cổ tức:	2%

THÔNG TIN SỞ HỮU

Sở hữu nhà nước	34%
Sở hữu nước ngoài	8,23%
Sở hữu khác	57,77%

DIỄN BIẾN GIÁ GIAO DỊCH



THÔNG TIN VỀ ĐỘI TÀU

Tàu	Trọng tải (DWT)	Tuổi
Petrolimex 04	29.998	21
Petrolimex 08	37.453	6
Petrolimex 09	40.019	2
Petrolimex 11	40.019	1
Petrolimex 12	13.114	1
Petrolimex 14	13.114	1
Nhà Bè 01	3.580	33
Nhà Bè 02	2.364	32
Nhà Bè 03	4.793	31
Áp Bắc 02	1.200	23
Áp Bắc 03	1.200	37

MỘT SỐ CHỈ TIÊU TÀI CHÍNH CƠ BẢN

Đơn vị : tỷ VNĐ	2006	2007	2008
Doanh thu	394	727	753
Giá vốn hàng bán	263	524	608
Lợi nhuận sau thuế	88	188	41
Tổng tài sản	1.088	1.741	3.416
Tài sản ngắn hạn	366	301	132
Tài sản dài hạn	722	1.440	3.284
Nợ phải trả	597	1.119	2.631
Vốn chủ sở hữu	491	622	785

Đánh giá kết quả hoạt động năm 2008.

- Doanh thu năm 2008 đạt 753 tỷ đồng, tăng 3,7% so với năm 2007 tuy nhiên lợi nhuận sau thuế của Công ty giảm mạnh, với mức giảm 80% so với năm 2007. Nguyên nhân chủ yếu là do sự biến động mạnh của chi phí nhiên liệu đầu vào, chi phí sửa chữa và chi phí khấu hao lớn. Bên cạnh đó, trong năm 2007 Công ty còn có khoản thu nhập từ việc thanh lý tàu Petrolimex 01, sau khi trừ đi toàn bộ chi phí thanh lý lợi nhuận ước tính đạt khoảng 80 tỷ đồng.
- Hoạt động đầu tư tài chính rủi ro. Cuối năm 2007 VITACO mua 312.500 cổ phần CTCP An Phú trị giá khoảng 50 tỷ đồng. Cuối năm 2008 VITACO đã trích lập dự phòng giảm giá chứng khoán 3,3 tỷ đồng. Đây là khoản đầu tư tài chính tiềm ẩn rủi ro cao trong điều kiện thị trường chứng khoán suy giảm mạnh như hiện nay.
- Trong năm 2008, VITACO đầu tư thêm 3 tàu chở dầu và đã đưa vào khai thác. Giá mua bán tàu dầu tính từ năm 2008 đến tháng 01/2009 đã giảm khoảng 25%. Tuy nhiên, chúng tôi không có các thông tin chi tiết để đánh giá về mức độ giảm giá tàu của VITACO.

Thách thức và triển vọng năm 2009.

- Năm 2009 dự báo là một năm nhiều khó khăn đối với hoạt động vận tải biển do bối cảnh kinh tế vĩ mô không mấy sáng sủa. Giá cước vận tải biển mặc dù đã tăng trở lại sau một thời gian dài suy giảm nhưng khả năng phục hồi mạnh trong năm 2009 là tương đối khó khăn.
- Phần lớn doanh thu hiện tại từ hoạt động vận tải của VITACO thu từ các hợp đồng cho Petrolimex thuê định hạn. Nhu cầu nhập khẩu xăng dầu của Petrolimex có khả năng sẽ giảm trong năm 2009 do Nhà máy Lọc dầu Dung Quất đi vào hoạt động. Khả năng tiếp cận nguồn hàng đầu ra của Nhà máy Lọc dầu Dung Quất đối với VITACO sẽ không dễ dàng bởi hầu hết các hợp đồng vận chuyển đã được giao cho PV Trans, Mekong và một số đơn vị khác.
- Việc đầu tư và nâng cao năng lực đội tàu trong năm 2008 và định hướng khai thác thêm các nguồn hàng bên ngoài Petrolimex sẽ giảm bớt sự phụ thuộc của VITACO vào Petrolimex, tuy nhiên trong ngắn hạn đây sẽ là một thách thức không nhỏ cho VITACO.

MỘT SỐ CHỈ TIÊU HIỆU QUẢ HOẠT ĐỘNG

Chỉ tiêu	2006	2007	2008
Tăng trưởng DT (%)	4,27	84,41	3,63
Tăng trưởng LNST (%)	193,27	112,61	-77,97
Biên lợi nhuận gộp (%)	33,29	27,85	19,27
Biên lợi nhuận ròng (%)	22,41	25,84	5,49
ROA (%)	8,12	10,78	1,21
ROE (%)	18,00	30,18	5,27
EPS cơ bản	2.208	4.695	690
Giá trị sổ sách	12.266	15.557	13.078

TỔNG CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI DẦU KHÍ

THÔNG TIN CỔ PHẦN

Mã chứng khoán	PVT
Sàn giao dịch:	HOSE
Giá thấp nhất 52 tuần:	9.770
Giá cao nhất 52 tuần:	32.160
Giá trị vốn hóa (tỷ VNĐ):	1.829
Số lượng cổ phần lưu hành:	144.000.000
KLGD trung bình 10 ngày:	148.276
Tỷ lệ trả cổ tức:	2%

THÔNG TIN SỞ HỮU

Sở hữu nhà nước	60%
Sở hữu nước ngoài	2,13%
Sở hữu khác	37,87%

DIỄN BIẾN GIÁ GIAO DỊCH



THÔNG TIN VỀ ĐỘI TÀU

Tàu	Trọng tải (DWT)	Tuổi
Athena	105.177	8
Poseidon M	96.125	13
Hercules M	96.174	12
PVT Dragon	8.700	1
PVT Dolphin	45.888	4
Eagle	33.425	10
Cửu Long Gas	3.500	12
Hồng Hà Gas	1.800	15
Việt Gas	1.800	16

MỘT SỐ CHỈ TIÊU TÀI CHÍNH CƠ BẢN

Đơn vị : tỷ VND	2006	2007	2008
Doanh thu	442	314	1.112
Giá vốn hàng bán	303	248	892
Lợi nhuận sau thuế	45	19	86
Tổng tài sản	1.408	1.761	5.870
Tài sản ngắn hạn	321	326	2.504
Tài sản dài hạn	1.087	1.435	3.366
Nợ phải trả	893	1.001	4.259
Vốn chủ sở hữu	515	760	751

Đánh giá kết quả hoạt động năm 2008.

- Năm 2008 là năm tăng trưởng mạnh của PV TRANS do Công ty đưa vào khai thác 2 tàu chở dầu sản phẩm. Doanh thu cả năm đạt 1.112 tỷ đồng, tăng 254% so với năm 2007, lợi nhuận sau thuế đạt 85,7 tỷ, tăng 356% so với 2007. Mặc dù vậy, so với vốn điều lệ 720 tỷ đồng thì mức lợi nhuận này vẫn là tương đối thấp.
- Tỷ lệ vay nợ bao gồm cả vay và nợ ngắn hạn lẫn dài hạn đang gia tăng nhanh do nhu cầu vay vốn để đầu tư phát triển đội tàu. Chi phí tài chính và áp lực trả nợ sẽ tiếp tục gia tăng trong những năm tới, đặc biệt là từ khoản vay nợ 175 triệu USD để đầu tư 3 tàu loại Aframax.

Thách thức và triển vọng năm 2009.

- Do tính chất ổn định về nguồn hàng vận chuyển, hoạt động kinh doanh của PV TRANS sẽ chịu ít ảnh hưởng từ khủng hoảng kinh tế hơn so với các doanh nghiệp vận tải biển khác. Hiện tại, khoảng 90% doanh thu của PV TRANS là từ hoạt động vận tải dầu thô. Khách hàng chính hiện tại của PV TRANS là PetroVietnam và nguồn khách quốc tế do PetroVietnam giới thiệu, doanh thu của PV TRANS sẽ tương đối ổn định trong tương lai.
- Nhà máy Lọc dầu Dung Quất đi vào hoạt động sẽ mở ra một tương lai rất khả quan cho PV TRANS do PV TRANS được giao nhiệm vụ là đầu mối thu xếp công tác vận tải cho Nhà máy Lọc dầu Dung Quất. PV TRANS sẽ vận chuyển 100% nguyên liệu đầu vào từ mỏ dầu Bạch Hổ về Nhà máy và 70% sản phẩm đầu ra cho Dung Quất.
- PV TRANS đã lên kế hoạch đóng mới 3 tàu loại Aframax để phục vụ cho Nhà máy Lọc dầu Dung Quất, trong đó 2 tàu sẽ nhận trong quý III và quý IV năm 2009 và tàu còn lại sẽ nhận vào đầu năm 2010. Việc tiếp nhận thêm 3 tàu mới này sẽ giúp PV TRANS nâng cao năng lực vận tải. Doanh thu của PV TRANS được dự báo sẽ có sự tăng trưởng đột biến trong thời gian tới, tuy nhiên tại thời điểm hiện tại chưa thể khẳng định được về hiệu quả các hoạt động của PV TRANS, đặc biệt khi thị trường vận tải biển hiện đang trong thời kỳ khó khăn.

MỘT SỐ CHỈ TIÊU HIỆU QUẢ HOẠT ĐỘNG

Chỉ tiêu	2006	2007	2008
Tăng trưởng DT (%)	103,83	-29,03	254,15
Tăng trưởng LNST (%)	94,98	-58,26	356,88
Biên lợi nhuận gộp (%)	31,59	21,16	19,74
Biên lợi nhuận ròng (%)	10,16	5,98	7,71
ROA (%)	3,19	1,07	1,46
ROE (%)	8,72	2,47	11,42
EPS cơ bản	1.002	261	1.191
Giá trị sổ sách	11.494	10.559	10.430

CTCP ĐẦU TƯ VÀ VẬN TẢI DẦU KHÍ VINASHIN

THÔNG TIN CỔ PHẦN

Mã chứng khoán	VSP
Sàn giao dịch:	HASTC
Giá thấp nhất 52 tuần:	30.070
Giá cao nhất 52 tuần:	204.840
Giá trị vốn hóa (tỷ VNĐ):	609
Số lượng cổ phần lưu hành:	15.870.000
KLGD trung bình 10 ngày:	288.330
Tỷ lệ trả cổ tức:	15%

THÔNG TIN SỞ HỮU

Sở hữu nhà nước	40,4%
Sở hữu nước ngoài	1,84%
Sở hữu khác	57,76%

DIỄN BIẾN GIÁ GIAO DỊCH



THÔNG TIN VỀ ĐỘI TÀU

Tàu	Dung tích	Tuổi
Vietgas 01	1.150 m ³	11
Aquanamarine Gas	1.900 m ³	32
Tàu hàng rời	Trọng tải	Tuổi
Asean Sea 01	25.854 DWT	26
Vinashin Iron	22.828 DWT	24
Vinashin Moonstone	63.332 DWT	24
VSP Diamond	63.739 DWT	24
VSP Titan	66.995 DWT	23
VSP Ruby	68.687 DWT	24

MỘT SỐ CHỈ TIÊU TÀI CHÍNH CƠ BẢN

Đơn vị : tỷ VNĐ	2006	2007	2008
Doanh thu	652	790	1.510
Giá vốn hàng bán	571	599	839
Lợi nhuận sau thuế	2	72	295
Tổng tài sản	740	2.523	3.788
Tài sản ngắn hạn	241	1.195	1.038
Tài sản dài hạn	499	1.328	2.750
Nợ phải trả	676	2.401	2.248
Vốn chủ sở hữu	64	122	1.540

Đánh giá kết quả hoạt động năm 2008.

- Trong 3 quý đầu năm, hoạt động kinh doanh vận tải biển đã đem lại lợi nhuận lớn cho Công ty. Tuy nhiên bước sang quý 4, do giá cước vận tải giảm mạnh tới hơn 80% làm cho lợi nhuận quý 4 giảm xuống ở mức -58 tỷ đồng. Xét cả năm, tổng doanh thu Shinpetrol đạt 1.509 tỷ đồng, tăng 91,18% so với năm 2007 và lợi nhuận sau thuế đạt gần 295 tỷ đồng (trong đó có khoảng 8 triệu USD lợi nhuận từ hoạt động mua bán tàu), hơn gấp 4 lần năm 2007.
- Năm 2008 ghi nhận sự thành công của Shinpetrol trong việc tăng vốn điều lệ từ 40 tỷ lên 138 tỷ đồng với khoản thặng dư khổng lồ (hơn 1.000 tỷ). Đây là mức thặng dư lớn làm giảm bớt áp lực về nguồn vốn vay, đồng thời giúp Công ty đầu tư thêm được 3 tàu với tổng trọng tải 197.482 DWT, qua đó nâng cao hiệu quả kinh doanh của Công ty.

Thách thức và triển vọng năm 2009.

- Năm 2009 dự báo là một năm nhiều khó khăn đối với hoạt động vận tải, thêm vào đó năm 2009 Shinpetrol tiếp tục triển khai một số dự án lớn về sân golf và bất động sản nên kết quả kinh doanh năm nay sẽ không có nhiều đột biến như năm 2008. Kế hoạch doanh thu đặt ra năm nay cho Công ty là 1.500 tỷ đồng, lợi nhuận trước thuế 150 tỷ đồng.
- Trong năm 2008 đa phần hoạt động kinh doanh vận tải biển của Shinpetrol là cho thuê tàu định hạn. So với hoạt động tự khai thác tàu, hoạt động cho thuê tàu định hạn tiềm ẩn nhiều rủi ro hơn do không chủ động được về nguồn hàng cũng như không có mạng lưới khách hàng trực tiếp.
- Shinpetrol có khoản vay nợ ngân hàng lớn để tài trợ cho các dự án đang triển khai, mặc dù được VINASHIN hỗ trợ toàn diện về vốn giúp Công ty thực hiện các kế hoạch đầu tư và đa dạng hóa ngành nghề kinh doanh, nhưng đây là những dự án lớn nên rủi ro về tài chính tương đối cao.
- Công ty hiện đang sở hữu một đội tàu già và đa phần là các tàu có trọng tải lớn nên đây là điểm bất lợi lớn cho Công ty do chi phí sửa chữa cao và thời gian khai thác còn lại không nhiều. Hơn nữa, tỷ lệ trích khấu hao thấp có thể làm giảm đi cơ hội trẻ hóa đội tàu trong điều kiện giá tàu đang thấp như hiện nay.

MỘT SỐ CHỈ TIÊU HIỆU QUẢ HOẠT ĐỘNG

Chỉ tiêu	2006	2007	2008
Tăng trưởng DT (%)	121,70	21,07	91,18
Tăng trưởng LNST (%)	482,20	314,62	307,59
Biên lợi nhuận gộp (%)	12,43	24,11	33,79
Biên lợi nhuận ròng (%)	21,53	38,00	57,81
ROA (%)	2,36	2,87	7,78
ROE (%)	28,54	65,40	19,75
EPS cơ bản	4.363	18.088	18.582
Giá trị sổ sách	15.284	27.656	97.016

CÔNG TY CỔ PHẦN HÀNG HẢI ĐÔNG ĐÔ

THÔNG TIN CỔ PHẦN

Mã chứng khoán:	DDM
Sàn giao dịch:	HOSE
Giá thấp nhất 52 tuần:	6.300
Giá cao nhất 52 tuần:	37.150
Giá trị vốn hóa (tỷ VNĐ):	87
Số lượng cổ phần lưu hành:	13.380.000
KLGD trung bình 10 ngày:	10.881
Tỷ lệ trả cổ tức:	10%

THÔNG TIN SỞ HỮU

Sở hữu nhà nước	51,23%
Sở hữu nước ngoài	2,33%
Sở hữu khác	46,44%

DIỄN BIẾN GIÁ GIAO DỊCH



THÔNG TIN VỀ ĐỘI TÀU

Tàu	Trọng tải (DWT)	Tuổi
Đông Phú	12.500	1
Đông Thọ	10.094	11
Đông Hoa	10.024	33
Đông An	7.091	14
Đông Phong	7.088	24
Đông Hồ	6.868	19
Đông Ba	6.517	3
Đông Du	8.515	11
Đông Mai	8.515	12

MỘT SỐ CHỈ TIÊU TÀI CHÍNH CƠ BẢN

Đơn vị : tỷ VNĐ	2006	2007	2008
Doanh thu	174,5	201,1	269,7
Giá vốn hàng bán	131,2	141,2	193,4
Lợi nhuận sau thuế	5,6	48,8	14,6
Tổng tài sản	483,0	592,4	1.252,1
Tài sản ngắn hạn	61,5	56,6	50,8
Tài sản dài hạn	421,4	535,9	1.201,3
Nợ phải trả	367,1	441,7	1.104,1
Vốn chủ sở hữu	115,8	150,7	148,1

Đánh giá kết quả hoạt động năm 2008.

- Doanh thu của Công ty năm 2008 đạt gần 270 tỷ, tăng 34% nhưng lợi nhuận cả năm lại giảm 70% từ ảnh hưởng kết quả kinh doanh quý IV lỗ 38 tỷ do phải trả lãi vay và chênh lệch tỷ giá cao. Nếu không có đột biến từ việc bán tàu Đông Sơn và đem lại nguồn thu khoảng 43 tỷ, thì kết quả lĩnh vực kinh doanh của Đông Đô còn gặp nhiều bất lợi hơn.
- Tỷ trọng vay nợ lớn, trong đó chủ yếu là khoản vay và nợ dài hạn khiến rủi ro về thanh khoản cao. Cũng giống như một số doanh nghiệp vận tải biển khác, Đông Đô cần khá nhiều vốn để đầu tư phát triển đội tàu, tính đến thời điểm cuối năm 2008 khoản vay và nợ dài hạn của công ty là 776 tỷ đồng, chiếm gần 80% tổng nguồn vốn của Công ty.
- Rủi ro về tỷ giá cao: Phần lớn các khoản vay của Đông Đô được thực hiện bằng đồng USD nên chịu nhiều biến động về tỷ giá. Năm 2008, chênh lệch tỷ giá đã tạo ra một khoản chi phí tài chính cho Công ty là 38 tỷ đồng và kéo lợi nhuận của Công ty giảm mạnh. Tuy nhiên, giống như trường hợp của một số công ty vận tải biển khác, nguồn thu chủ yếu của Công ty là tiền cho thuê tàu định hạn bằng đồng USD nên thực chất việc thay đổi tỷ giá không làm ảnh hưởng đến việc thu xếp nguồn trả nợ gốc và nợ lãi cũng như chi phí hoạt động tài chính của Công ty.

Thách thức và triển vọng năm 2009.

- Năm 2009 dự báo là một năm nhiều khó khăn đối với hoạt động vận tải biển do bối cảnh kinh tế vĩ mô không mấy sáng sủa. Giá cước vận tải biển tuy đã tăng trở lại sau một thời gian dài suy thoái nhưng khả năng phục hồi trong năm 2009 là tương đối khó khăn.
- Đông Đô hiện có 9 tàu trong đó đáng quan tâm nhất là 2 tàu container ký kết với đối tác Nhật Bản sắp hết hạn hợp đồng vào quý 2 năm nay và khả năng sẽ phải thay đổi lại giá cước. Thêm vào đó, một số tàu container hoạt động chưa ổn định do chưa có đối tác dài hạn và hợp đồng thường ký 6 tháng/lần.
- Áp lực về duy trì dòng tiền để trả nợ sẽ thực sự là thách thức lớn đối với Đông Đô trong năm nay, hoạt động kinh doanh sẽ không mấy thuận lợi trong khi vẫn phải trả nợ ngân hàng khi đến hạn.

MỘT SỐ CHỈ TIÊU HIỆU QUẢ HOẠT ĐỘNG

Chỉ tiêu	2006	2007	2008
Tăng trưởng DT (%)	-4,78	15,26	34,11
Tăng trưởng LNST (%)	-88,21	772,41	-70,02
Biên lợi nhuận gộp (%)	24,80	29,77	28,28
Biên lợi nhuận ròng (%)	3,21	24,28	5,43
ROA (%)	1,16	8,24	1,17
ROE (%)	4,83	32,39	9,89
EPS cơ bản	-	5.473	1.641
Giá trị sổ sách	-	15.631	15.659

CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI BIỂN VIỆT NAM

THÔNG TIN CỔ PHẦN

Sàn giao dịch:	OTC
Giá thấp nhất 52 tuần:	12.880
Giá cao nhất 52 tuần:	20.360
Giá trị vốn hóa (tỷ VNĐ):	N/A
Số lượng cổ phần lưu hành:	140.000.000
KLGD trung bình 10 ngày:	N/A
Tỷ lệ trả cổ tức:	12%

THÔNG TIN SỞ HỮU

Sở hữu nhà nước	60,0%
Sở hữu nước ngoài	0,0%
Sở hữu khác	40,0%

THÔNG TIN VỀ ĐỘI TÀU

Nhóm tàu	SL	DWT	Tuổi TB
Tàu dầu	5	191.675	9,8
Tàu hàng khô	22	335.351	16,3
Tàu container	2	17.452	10,5

Đội tàu Vosco có tổng cộng 29 tàu với tổng trọng tải 545 nghìn DWT. Tuổi tàu trung bình tính cho cả đội tàu là 13,8 tuổi.

Đánh giá hoạt động năm 2008.

- **Hoạt động sản xuất kinh doanh:** Năm 2008 VOSCO đạt tổng doanh thu 2.791 tỷ đồng, tăng 45% so với năm 2007 trong khi lợi nhuận sau thuế tăng đột biến lên mức 368 tỷ đồng gấp hơn 4 lần so với năm 2007. Việc tăng số tấn trọng tải cùng với thị trường thuận lợi trong 3 quý đầu năm 2008 đã làm cho doanh thu và lợi nhuận của VOSCO tăng trưởng vượt bậc. Bên cạnh đó, Công ty còn có khoản thu thập từ việc thanh lý 2 tàu cũ với lợi nhuận ước tính khoảng 80 tỷ đồng.
- **Hoạt động đầu tư tàu:** Cuối năm 2008, khi giá tàu giảm mạnh, VOSCO đã đầu tư thêm tàu hàng khô Vosco Star trọng tải 46.671 tấn với tổng vốn đầu tư 397 tỷ đồng và 2 tàu container cỡ 560 TEU với tổng vốn đầu tư 524 tỷ đồng. Đồng thời, Công ty đã tiến hành mở tuyến vận chuyển hàng từ Hải Phòng - TP. Hồ Chí Minh và ngược lại để khai thác 2 tàu container nói trên.
- **Hoạt động sửa chữa tàu:** Công ty đã phải lên đà sửa chữa định kỳ 4/5 tàu dầu trong năm 2008 nên đã ảnh hưởng nhiều đến hiệu quả hoạt động của đội tàu dầu. Bên cạnh đó, các loại nguyên liệu và chi phí sửa chữa đều tăng mạnh khiến cho Công ty phải điều chỉnh đơn giá sửa chữa tăng trung bình 25% - 30% so với 2007.

Thách thức và cơ hội năm 2009.

- Năm 2009 dự báo là một năm còn nhiều khó khăn đối với hoạt động vận tải biển do bối cảnh kinh tế vĩ mô không mấy sáng sủa. Vosco là doanh nghiệp vận tải biển lớn nhất tại Việt Nam, do vậy trước bối cảnh khó khăn này, Công ty đặt mục tiêu vượt qua khó khăn thay vì mục tiêu tăng trưởng.
- Thách thức lớn nhất đối với VOSCO trong năm 2009 là việc khai thác nguồn hàng khó khăn cùng với giá cước vận tải biển chưa có dấu hiệu hồi phục. Vì vậy, trong kế hoạch 2009, Công ty có dự kiến mở rộng thêm thị trường khai thác, củng cố các mối quan hệ khách hàng đồng thời cắt giảm chi phí hoạt động.
- Năm 2009, theo kế hoạch VOSCO sẽ nhận thêm 2 tàu hàng khô đóng mới, trọng tải mỗi tàu 22.500 tấn. Giá tàu giảm cùng với các điều kiện tín dụng trong nước thuận lợi hơn sẽ là những điều kiện tốt để VOSCO thực hiện kế hoạch này. Tuy nhiên, khả năng khai thác đội tàu trong năm 2009 sẽ là vấn đề lớn đối với VOSCO.

MỘT SỐ CHỈ TIÊU TÀI CHÍNH CƠ BẢN

Đơn vị : tỷ VND	2005	2006	2007
Doanh thu	1.406	1.425	1.922
Giá vốn hàng bán	1.314	1.358	1.780
Lợi nhuận sau thuế	41	36	71
Tổng tài sản	1.267	1.276	3.913
Tài sản ngắn hạn	260	427	882
Tài sản dài hạn	1.007	849	3.031
Vốn chủ sở hữu	631	684	1428
Nợ phải trả	636	592	2.485

MỘT SỐ CHỈ TIÊU HIỆU QUẢ HOẠT ĐỘNG

Chỉ tiêu	2005	2006	2007
Tăng trưởng DT (%)	8,51	1,33	34,92
Tăng trưởng LNST (%)	-29,33	-12,40	95,63
Biên lợi nhuận gộp (%)	6,50	4,66	7,38
Biên lợi nhuận ròng (%)	2,95	2,55	3,69
ROA (%)	3,29	2,86	1,83
ROE (%)	6,60	5,33	5,00
EPS cơ bản	698	598	510
Giá trị sổ sách	10.587	11.213	10.202

KHUYẾN CÁO SỬ DỤNG

Tất cả những thông tin nêu trong báo cáo này đã được xem xét cẩn trọng, tuy nhiên Công ty Cổ phần Chứng khoán Bảo Việt (BVSC) 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. Các quan điểm, nhận định, đánh giá trong báo cáo này là quan điểm cá nhân của các chuyên viên phân tích mà không đại diện cho quan điểm của BVSC.

Báo cáo chỉ nhằm mục tiêu cung cấp thông tin mà không hàm ý khuyên người đọc mua, bán hay nắm giữ chứng khoán. Người đọc chỉ nên sử dụng báo cáo phân tích này như một nguồn thông tin tham khảo.

BVSC có thể có những hoạt động hợp tác kinh doanh với các đối tượng được đề cập đến trong báo cáo này. Người đọc cần lưu ý rằng BVSC có thể có những xung đột lợi ích đối với các nhà đầu tư khi thực hiện báo cáo phân tích này.

THÔNG TIN LIÊN HỆ**Công ty Cổ phần Chứng khoán Bảo Việt****Trụ sở chính**

Địa chỉ: Số 8 Lê Thái Tổ, Hoàn Kiếm, Hà Nội
Tel: (84) 4 3 928 8080
Fax: (84) 4 3 928 9899
Email: research@bvsc.com.vn

Chi nhánh Tp. Hồ Chí Minh

Địa chỉ: 11 & 72 Nguyễn Công Trứ, Quận I, Tp. HCM
Tel: (84) 8 3 821 8564
Fax: (84) 8 3 914 7477

BỘ PHẬN PHÂN TÍCH NGÀNH**PHÓ TRƯỞNG PHÒNG PHÂN TÍCH**

Nguyễn Lương Tân	tannguyen@bvsc.com.vn	Vũ Thị Thanh Quyên	quyenvtt@bvsc.com.vn
		Nguyễn Thị Quỳnh Dung	dungntq@bvsc.com.vn

CHUYÊN VIÊN PHÂN TÍCH

Lưu Văn Lương	luonglv@bvsc.com.vn	Nguyễn Quang Minh	minhngq@bvsc.com.vn
Lưu Phương Mai	mailp@bvsc.com.vn	Nguyễn Phi Hùng	hungnp@bvsc.com.vn
Vũ Thị Mai	maivt@bvsc.com.vn	Lê Chí Thành	thanhlc@bvsc.com.vn
Trần Thăng Long	longtt@bvsc.com.vn	Nguyễn Tuấn Anh	anhnt@bvsc.com.vn
Vũ Phương Nga	ngavp@bvsc.com.vn	Hoàng Hồ Phú	phuhh@bvsc.com.vn
Nguyễn Hải Dương	duongnh@bvsc.com.vn		