

BÁO CÁO PHÂN TÍCH NGÀNH VẬN TẢI BIỂN

I. Tổng quan ngành vận tải biển:

1. Tầm quan trọng của ngành.

Trong thời đại toàn cầu hóa hiện nay, vận tải đóng vai trò rất quan trọng, liên kết các nền kinh tế, rút ngắn khoảng cách về không gian địa lý nhằm giảm chi phí, giảm giá thành sản phẩm và thúc đẩy thương mại phát triển.

Trong thương mại quốc tế, vận tải biển đóng vai trò đặc biệt quan trọng, khoảng 80% hàng hóa xuất nhập khẩu được vận chuyển bằng đường biển (do đặc thù ngành vận tải biển tạo ra những lợi thế cạnh tranh như phạm vi vận tải rộng, sức chuyên chở lớn và chi phí vận chuyển thấp). Do vậy ngành vận tải biển trở thành ngành kinh doanh dịch vụ tiềm năng.

Việt Nam có vị trí địa lý thuận lợi nằm trên đường hàng hải quốc tế, có bờ biển dài, có cảng biển sâu. Đây là điều kiện để phát triển ngành vận tải biển. Trong những năm gần đây, ngành vận tải biển của Việt Nam đã không ngừng phát triển và đóng góp không nhỏ vào sự phát triển của kinh tế đất nước.

2. Lịch sử hình thành và phát triển

Vào đầu thế kỷ 20, một số nhà tư bản Việt Nam bắt đầu đặt chân kinh doanh vận tải biển. Đi đầu là nhà tư bản Bạch Thái Bưởi với đội tàu thuyền có tổng trọng tải 4,069 tấn, vận chuyển hành khách là chủ yếu và có các cơ sở đóng và sửa chữa tàu.

Giai đoạn trước 1965: ngành vận tải biển chưa thực sự phát triển do chiến tranh và đất nước đang bị chia cắt.

Giai đoạn 1965-1975, ngành vận tải biển đã góp phần tích cực vào công cuộc xây dựng và bảo vệ miền Bắc, giải phóng miền Nam thống nhất nước nhà. Đã hoàn thành xuất sắc công tác tiếp nhận và vận chuyển bằng đường biển hàng hóa của bạn bè quốc tế, lương thực và vũ khí chi viện cho chiến trường miền Nam, nổi bật là chiến dịch vận tải VTB5, là chiến dịch chống phong tỏa bằng đường biển của Mỹ, là công trình khoa học chế tạo thiết bị rà phá thủy lôi từ tính và bom từ trường bảo đảm giao thông giai đoạn 1967 - 1972 (Công trình này đã được Chủ tịch nước tặng giải thưởng Hồ Chí Minh cùng với tập thể các đơn vị khác vào năm 1998). Để đáp ứng với sự phát triển của ngành Hàng hải, ngày 28/11/1978, Chính phủ ra Quyết định số 300 thành lập Tổng cục Đường biển trực thuộc Bộ Giao thông Vận tải "là tổ chức quản lý sản xuất kinh doanh chuyên ngành..., hoạt động theo chế độ hạch toán kinh tế, bao gồm các tổ chức, xí nghiệp liên hợp, xí nghiệp sản xuất và sửa chữa, đại lý tàu biển Việt Nam".

Tuy nhiên trong tình hình chung của cả nước, ngành vận tải biển trong giai đoạn này cũng gặp không ít khó khăn, đòi hỏi phải tổ chức lại sản xuất, đẩy mạnh đầu tư, đẩy mạnh ứng dụng các tiến bộ khoa học công nghệ, mở rộng liên doanh liên kết với các địa phương với các ngành trong và ngoài nước.

Ngành vận tải biển thực sự phát triển vào những năm 1990 khi nền kinh tế và thương mại bắt đầu mở cửa. Năm 1990, Quốc hội thông qua Bộ luật Hàng hải Việt Nam, một Bộ luật chuyên ngành đầu tiên của nước ta, thể hiện tư duy quản lý nhà nước bằng pháp luật đối với ngành vận tải biển. Tạo nền tảng pháp lý cho hoạt động kinh doanh của ngành.

Bằng Nghị định 239/HĐBT ngày 29/6/1992, Cục Hàng hải Việt Nam được thành lập, tách hầu hết các nhiệm vụ quản lý sản xuất kinh doanh, tập trung làm công tác quản lý nhà nước chuyên ngành vận tải biển. Năm 1993 thành lập Tổng công ty Hàng hải Việt Nam trực thuộc Chính phủ, là doanh nghiệp nhà nước có vai trò chủ đạo trong ngành vận tải biển Việt Nam.

Tính đến cuối năm 2012, đội tàu biển Việt Nam có 1,755 tàu, tổng trọng tải 6.96 triệu DWT đứng thứ 29 trên thế giới và thứ 4 trong khu vực Đông Nam Á.

3. Đặc trưng ngành vận tải biển:

- Vận tải biển còn phụ thuộc rất nhiều vào điều kiện tự nhiên.
- Tốc độ của tàu biển còn chậm.

Vì vậy: Vận tải biển thích hợp với chuyên chở hàng hóa trong buôn bán quốc tế. Chuyên chở hàng hóa có khối lượng lớn và chuyên chở trên cự ly dài không đòi hỏi giao hàng nhanh chóng.

II. Thực trạng ngành vận tải biển Việt Nam.

1. Đội tàu và thị phần:

Các doanh nghiệp vận tải biển trong nước đang gặp nhiều khó khăn giành thị phần ngay trên “sân nhà”.

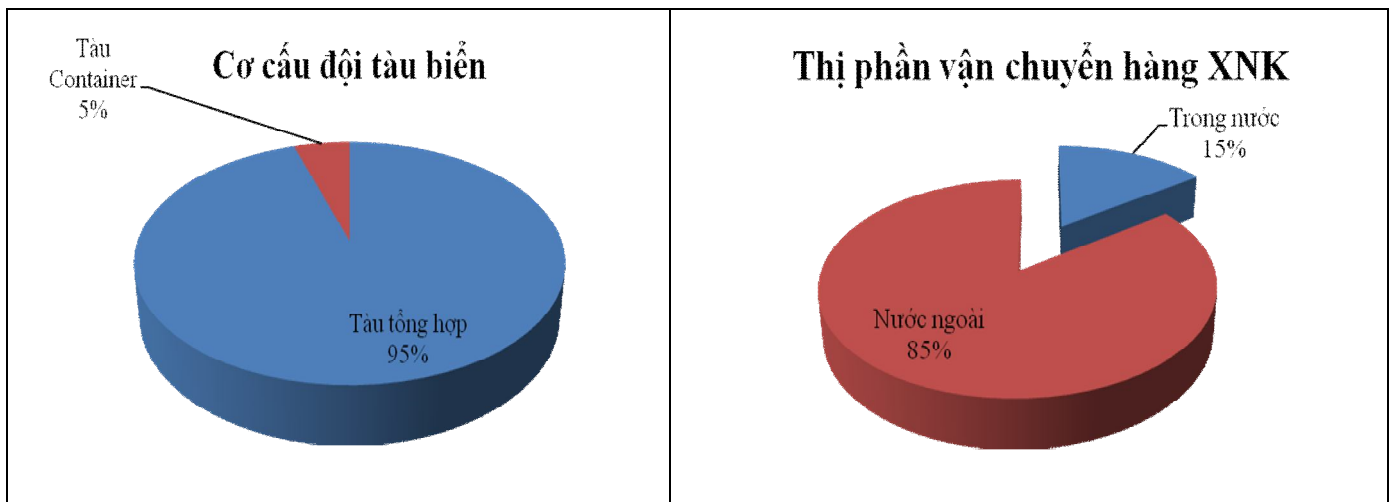
Thị trường vận tải biển đang cạnh tranh khá gay gắt, các doanh nghiệp vận tải trong nước có phần yếu thế hơn so với các doanh nghiệp vận tải nước ngoài. Các công ty vận tải biển Việt Nam với thương hiệu lớn trong ngành vận chuyển khá ít như Vosco, Vinaship, Falcon ... Hầu hết các công ty vận chuyển còn lại có qui mô nhỏ và không đáp ứng được nhu cầu.

Đội tàu biển Việt Nam hiện có 1,755 chiếc, với tổng trọng tải lên đến gần 7 triệu DWT. Nếu so sánh thuần túy về số lượng tàu, Việt Nam có thể sánh vai với nhiều cường quốc có bề dày phát triển phương tiện vận tải biển. Vấn đề ở chỗ, việc phát triển đội tàu là “ồ ạt”, không phù hợp nhu cầu vận chuyển hàng xuất nhập khẩu. Vì thế số lượng tàu tỉ lệ nghịch với thị phần vận tải biển.

Số lượng tàu khổng lồ, với tổng trọng tải gần 7 triệu DWT nhưng thị phần vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu của đội tàu Việt Nam hiện mới chỉ chiếm khoảng 10 - 15%, trong đó thị phần vận tải hàng khô tổng hợp chiếm 12%, hàng container chiếm 8%, hàng lỏng chiếm 8%. Đội tàu Việt Nam hiện chủ yếu chỉ vận tải hàng xuất nhập khẩu đi các nước châu Á và số ít đi các nước Đông Âu; còn việc vận chuyển hàng đi các thị trường lớn như châu Mỹ chủ yếu do các hãng tàu nước ngoài đảm nhận (85% thị phần). Đội tàu container của Việt Nam cũng chỉ vận tải nội địa, tuyến quốc tế gần và gom hàng cho các hãng tàu mẹ.

Nhiều DN đội tàu Việt Nam cho rằng do chính tập quán mua CIF, bán FOB (mua tại cảng đến và bán tại cảng đi) của DN Việt tồn tại quá lâu, DN nước ta phó mặc chuyên giao nhận vận chuyển cho phía DN nước ngoài. Do đó, các DN nước ngoài thường có ưu thế hơn trong đàm phán hợp đồng và thường giành quyền vận tải và đương nhiên họ thuê tàu nước ngoài.

Tuy nhiên nguyên nhân sâu xa là do năng lực đội tàu của chúng ta chưa đáp ứng được nhu cầu. Trong khi thế giới đang ngày càng tập trung vào việc phát triển các tàu lớn với sức chứa lớn cũng như tàu chuyên dụng, doanh nghiệp Việt Nam chỉ có phần lớn các tàu chở hàng có trọng tải nhỏ, chủ yếu là hơn 20,000 tấn. Xu hướng vận chuyển của thế giới ngày nay là container, trong khi đội tàu container của Việt Nam chiếm khoảng 5% số lượng tàu còn lại là tàu chở hàng rời. Chỉ có khoảng 500 tàu chạy tuyến quốc tế mà phải cập các cảng trung chuyển quốc tế, số còn lại chạy ven biển và nội địa.

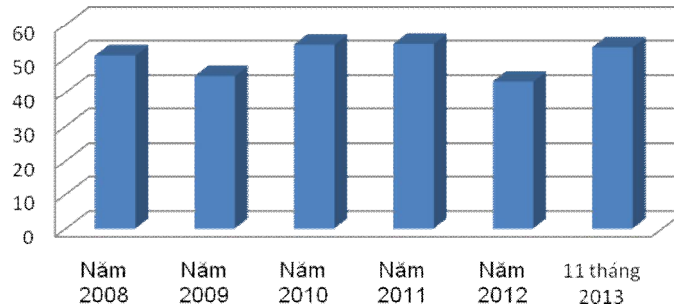


Nguồn: PNS tổng hợp

2. Sản lượng hàng hóa vận tải biển:

Trong vài năm gần đây, do khủng hoảng kinh tế trong nước và thế giới nên sản lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường biển tăng trưởng khá thấp, thậm chí sụt giảm vào năm 2009 và 2012. 11 tháng đầu năm 2013, sản lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường biển có sự cải thiện đáng kể, đạt 53.4 triệu tấn tăng 31.8% so với cùng kỳ năm 2012.

Sản lượng hàng hóa vận tải bằng đường biển (triệu tấn)



Nguồn: gso.vn

3. Giá cước vận chuyển:

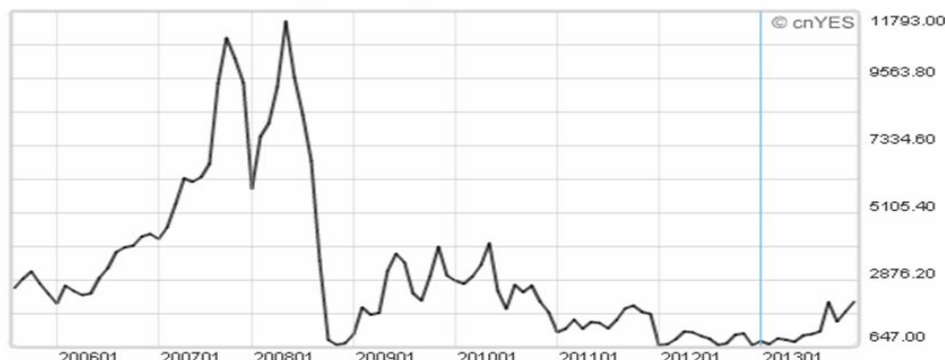
Chỉ số BDI (Baltic Dry Index) là chỉ số phản ánh mức cước vận chuyển trung bình theo trọng số của thị trường hàng rời khô như than, quặng sắt và ngũ cốc. Chỉ số tăng hay giảm, đồng nghĩa với việc giá cước vận chuyển trung bình quốc tế cũng biến động tăng giảm theo.

Thị trường vận tải biển thế giới đạt điểm cực thịnh vào năm 2008 với sự tăng trưởng nhanh chóng của giá cước trên tất cả các thị trường, đặc biệt là thị trường vận tải hàng khô. Chỉ số BDI đã thiết lập mốc 11,793 điểm vào tháng 5/2008.

Nhưng do bị tác động từ khủng hoảng tài chính toàn cầu, đặc biệt tại các khu vực và quốc gia có tác động rất nhạy cảm đến thị trường vận tải như Mỹ, EU và khối các nước BRIC (Brasil, Nga, Ấn Độ và Trung Quốc), thị trường vận tải biển trên thế giới đã có những biến động lớn, giá cước tụt không phanh, đến quý II/2009 chỉ còn bằng 1/10 so với mức cao nhất giữa năm 2008. Ngày 3/2/2012, chỉ số BDI ghi nhận một mức thấp kỷ lục trong vòng 25 năm qua là 647 điểm.

Đầu năm 2013, chỉ số BDI chỉ đạt xấp xỉ 700 điểm. Thế nhưng, kể từ tháng 6 năm nay, chỉ số này có đà tăng ấn tượng, chỉ số BDI vào ngày 05/12/2013 đạt mức 2,145 điểm tăng gấp 3 lần so với đầu năm. Diễn biến này đã kích lệ sự tăng giá mạnh mẽ của các cổ phiếu ngành vận tải biển đang niêm yết trong thời gian gần đây.

Chỉ số giá cước vận tải biển BDI



Nguồn: Cnyes

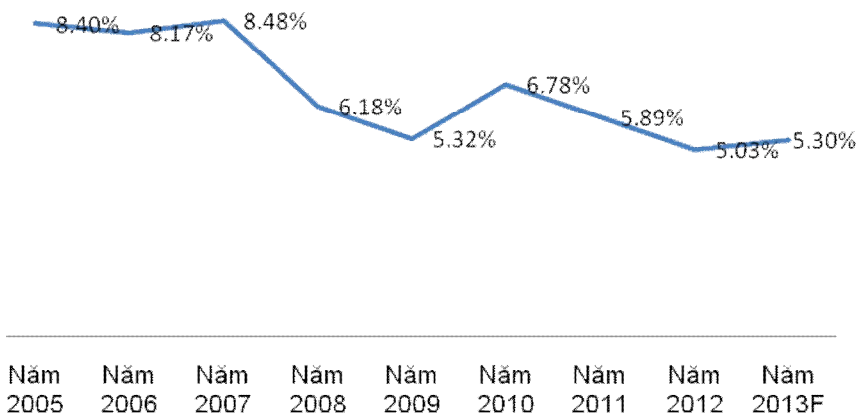
Mặc dù chỉ số giá BDI tăng khá mạnh nhưng giá vận tải đường biển trong nước không tăng nhiều. chỉ số giá cước vận chuyển bằng đường biển 9 tháng đầu năm 2013 chỉ tăng 1.97% so với cùng kỳ năm 2012. Nguyên nhân là do cước vận tải tăng tập trung vào phân khúc tàu có trọng tải lớn, từ 60,000-70,00 DWT tới gần 200,000 DWT. Trong khi đó, các tàu của Việt Nam chủ yếu có tải trọng từ 20,000 đến 50,000 DWT.

4. Các nhân tố ảnh hưởng đến ngành:

a. Tốc độ tăng trưởng kinh tế:

Sự phát triển ổn định và bền vững của nền kinh tế sẽ là nền tảng để phát triển cho các ngành nghề kinh doanh mà đặc biệt là ngành vận tải biển. sự phát triển của nền kinh tế cùng với sự tăng trưởng của thương mại xuất nhập khẩu ảnh hưởng trực tiếp đến doanh thu của các công ty vận tải biển.

Tốc độ tăng trưởng GDP qua các năm



Nguồn: Gso.vn

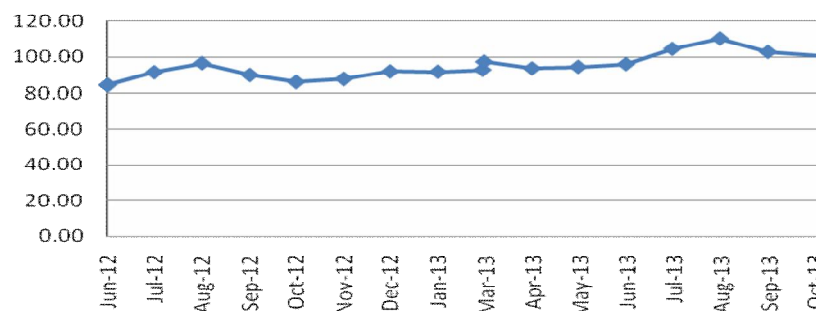
b. Biến động giá cước vận chuyển:

Tăng giảm giá cước vận chuyển ảnh hưởng trực tiếp đến doanh thu của ngành. Giá cước trong thời gian gần đây đã tăng trở lại, tốc độ tăng tuy chậm so với giá cước thế giới nhưng đây là tín hiệu đáng mừng đối với các doanh nghiệp vận tải trong nước.

c. Giá dầu:

Biến động giá dầu là yếu tố ảnh hưởng trực tiếp đến chi phí và lợi nhuận của các doanh nghiệp vận tải biển. Vì chi phí nguyên vật liệu chiếm 30 -35% tổng chi phí. Giá dầu trong năm nay biến động không nhiều, giá dầu ngày 9/12/2013 đang giao dịch ở mức 97.75 USD/thùng.

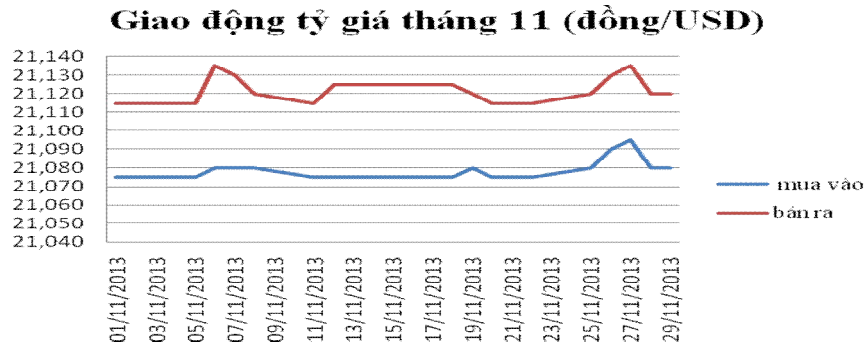
Diễn biến giá dầu qua các tháng (USD/thùng)



Nguồn: PNS tổng hợp

d. Tỷ giá:

Trong hoạt động dịch vụ vận tải, hầu hết các khoảng doanh thu và chi phí phải trả như chi phí nguyên vật liệu hay chi phí hoa hồng cho các nhà môi giới nước ngoài đều trả bằng ngoại tệ. Vì vậy, biến động tỷ giá ảnh hưởng nhất định đến doanh thu và lợi nhuận của các doanh nghiệp trong ngành.



Nguồn: Vietcombank

5. Triển vọng ngành:

Cuộc khủng hoảng tài chính và suy thoái kinh tế toàn cầu diễn ra từ nửa cuối năm 2008 đến nay đã tác động mạnh đến nền kinh tế thế giới, ảnh hưởng tới mọi lĩnh vực sản xuất kinh doanh và kéo theo nhu cầu vận tải biển suy giảm nghiêm trọng. Năm 2012, xuất hiện thêm các yếu tố không thuận lợi từ sự bất ổn chính trị tại các quốc gia Trung Đông và Châu Phi, tình hình nợ công tại Châu Âu diễn biến phức tạp dẫn đến những tác động kép, ảnh hưởng mạnh đến hoạt động sản xuất kinh doanh các doanh nghiệp trong và ngoài nước.

Đối với lĩnh vực vận tải biển, sau thời gian tăng trưởng mạnh, số lượng tàu tăng lên nhanh chóng đã làm mất cân đối giữa cung và cầu tàu biển trên thế giới khiến cho sự cạnh tranh càng trở nên gay gắt. Giá cước vận tải duy trì ở mức thấp kéo dài và thấp hơn giá thành dịch vụ dẫn đến hàng loạt các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực vận tải biển ở cả trong nước và quốc tế kinh doanh thua lỗ, phải bán tàu. Thậm chí một số đơn vị bị phá sản, số lượng tàu bị bắt giữ để siết nợ ngày càng tăng, nhiều tàu phải dừng hoạt động do không có kinh phí duy trì bảo hiểm, nhiên liệu, lương thuyền viên...

Sang năm 2013, tình hình ngành vận tải biển có những diễn biến tích cực hơn trong năm 2012, tuy nhiên ngành vận tải trong nước vẫn còn gặp nhiều khó khăn, giá chỉ tăng nhẹ vẫn chưa bù đắp hết chi phí. Nguyên nhân chính dẫn đến hiện trạng này là do tình trạng dư thừa tải trọng của các đội tàu và nền kinh tế thế giới và trong nước vẫn đang trong tình trạng phục hồi chậm chạp. Dự kiến thị trường sẽ bắt đầu hồi phục vào quý IV năm 2013. Theo VOS - đơn vị vận tải hàng rời lớn nhất đang niêm yết, giá cước thuê tàu sẽ được tăng thêm từ quý IV/2013 với mức tăng từ 10-20%.

III. Cổ phiếu khuyến nghị:

Hiện đang có 16 doanh nghiệp ngành vận tải biển niêm yết trên cả 2 sàn HSX và HNX. Dưới đây là một vài chỉ số tài chính cơ bản của các cổ phiếu đầu ngành.

NHÓM CHỈ SỐ TÀI CHÍNH NĂM 2012

Tỷ số khả năng thanh toán nhanh (lần)	PVT	GMD	VOS	VTO	VIP	TB NGÀNH
Tỷ số thanh toán hiện thời	2.02	2.29	0.64	0.74	0.59	1.25
Tỷ số thanh toán nhanh	1.97	2.21	0.36	0.59	0.35	1.09
Tỷ số cơ cấu tài chính (%)						
Tỷ số tài sản đảm bảo Nợ /VSCH	178%	50%	260%	149%	123%	152%
Tỷ số nợ = Tổng nợ/ Tổng tài sản	58%	32%	72%	60%	55%	55%
Tỷ số hoạt động						
Vòng quay hàng tồn kho (vòng)	48.0	24.2	12.1	17.7	8.5	22.11
Vòng quay các khoản phải thu (vòng)	2.4	2.1	13.9	13.7	13.4	9.09
Vòng quay các khoản phải trả (vòng)	6.1	2.4	3.8	7.1	5.2	4.92
Tỷ số khả năng sinh lời (%)						
Tỷ lệ lãi gộp	10%	18%	12%	13%	17%	14%
ROA (Doanh lợi tài sản)	0%	2%	-1%	2%	3%	1%
ROE (Doanh lợi Vốn CSH)	0%	3%	-2%	5%	6%	2%
Tỷ số giá thị trường						
BV (đồng)	14,243	42,317	10,120	13,010	14,733	18,885
EPS (đồng)	33	1,046	(237)	617	884	469
P (11/12/2013)	12,200	34,000	4,900	6,300	10,300	13,540
P/E	374	32	(21)	10	12	82
E/P (%)	0%	3%	-5%	10%	9%	3%
Giá trị nội tại	38,743	82,769	36,650	33,530	39,290	46,196
Chỉ tiêu doanh thu (triệu đồng)						
Doanh thu thuần	4,460,839	2,583,238	2,432,524	1,641,125	1,000,649	2,423,675
Lợi nhuận sau thuế	7,580	114,502	(33,178)	49,292	52,843	38,208
Tổng tài sản	7,931,986	6,822,403	5,072,607	2,589,318	1,956,836	4,874,630
Vốn điều lệ	2,326,000	1,094,473	1,400,000	798,667	598,078	1,243,444
Chỉ tiêu chi phí (triệu đồng)						
Chi phí bán hàng	9,169	16,657	72,872	1,828	8,163	21,738
Chi phí quản lý doanh nghiệp	238,819	255,263	62,823	33,457	51,109	128,294

A. Tình hình hoạt động kinh doanh.**a. PVT - Tổng công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí (HOSE):**

Tổng Công ty CP vận tải dầu khí được thành lập vào năm 2002. Năm 2006 hoạt động theo mô hình cổ phần. Ngày 10/12/2007, cổ phiếu của Công ty chính thức niêm yết trên Hose, VDL hiện tại của PVT là 2,326 tỷ đồng. PVT Là một thành viên thuộc Tập đoàn Dầu khí Quốc gia Việt Nam, Nhà nước nắm cổ phần chi phối (60%), PVT được hưởng nhiều lợi thế qua thương hiệu và uy tín lớn của Tập đoàn không chỉ trong nước mà còn trên cả thị trường quốc tế. Điều này giúp cho hoạt động kinh doanh của PVT Corp ngày càng phát triển hơn.

PVT là hoạt động chính trong lĩnh vực vận chuyển dầu thô và có khả năng vận chuyển với một số lượng lớn. Bên cạnh đó, PVT còn vận chuyển dầu thành phẩm, các sản phẩm khí hóa lỏng và dịch vụ logistics. Công ty đang sở hữu 3 con tàu chở dầu Hercules M, PVT Athena, PVT Mercury có trọng tải khoảng 100,000 tấn/tàu. 7 tàu chở thành phẩm và 4 tàu chở Gas, LPG và hóa chất.

b. GMD - Công ty Cổ phần Gemadept (HOSE)

Công ty Cổ phần Gemadept thành lập năm 1990. Năm 1993, Gemadept trở thành một trong ba công ty đầu tiên được cổ phần hóa và được niêm yết trên sàn Hose từ năm 2002. VDL hiện nay của GMD là 1,094 tỷ đồng.

Hoạt động sản xuất kinh doanh của công ty bao gồm: Khai thác cảng; Vận tải container chuyên tuyến; Đại lý hàng hải, giao nhận; Logistics; Vận chuyển hàng công trình; Kinh doanh bất động sản, khu công nghiệp; Đầu tư tài chính. Gemadept đang phát triển thành một tập đoàn đa ngành nghề.

Về vận tải biển, GMD là đơn vị khai sinh ra tuyến vận tải container quốc tế đầu tiên tại Việt Nam. Nằm trong top 3 các công ty vận tải container hàng đầu tại Việt Nam. Và dẫn đầu thị phần tuyến vận tải Việt Nam – Campuchia với gần 60% thị phần.

c. VOS - Công ty Cổ phần Vận tải biển Việt Nam (HOSE)

Công ty Cổ phần Vận tải Biển Việt Nam (VOSCO) tiền thân là Công ty Vận tải biển Việt Nam được thành lập năm 1970. 01/01/2008 chuyển sang hoạt động theo mô hình cổ phần và niêm yết trên sàn Hose vào ngày 08/09/2010. VDL hiện nay là 1,400 tỷ đồng.

Hoạt động kinh doanh chính của VOSCO là vận tải biển. VOSCO không chỉ là chủ tàu, quản lý và khai thác tàu mà còn tham gia vào các hoạt động thuê tàu, mua bán tàu, các dịch vụ liên quan... Kinh doanh vận tải biển là hoạt động chính chiếm khoảng 90% tổng doanh thu của Công ty. Trong đó doanh thu chở thuê cho các chủ hàng nước ngoài chiếm 90%, còn lại là chở thuê trong nước. Công ty có đội tàu 25 chiếc gồm 21 tàu hàng khô và hàng rời chuyên dụng, 2 tàu chở dầu và 2 tàu container với tổng trọng tải trên 560,422 DWT. Vận tải hàng khô là sở trường và thế mạnh của Công ty. Mặt hàng chuyên chở của Công ty bao gồm gạo, than, nông sản, xi măng, clinker, phân bón, vật tư sắt thép xuất khẩu của Việt Nam và thế giới, đặc biệt là các nước Đông Nam Á, Đông Bắc Á, Tây Phi, Úc và Nam Mỹ.

d. VTO - Công ty Cổ phần Vận tải Xăng dầu VITACO (HOSE)

Công ty Cổ phần vận tải Xăng dầu VITACO – tiền thân là Công ty Vận tải Nhiên liệu VITACO được thành lập ngày 8/9/1975. Đến 10/2005 chuyển sang hoạt động theo mô hình cổ phần. 9/10/2007 chính thức niêm yết trên sàn Hose. VDL hiện tại là 798 tỷ đồng.

Vitaco hoạt động kinh doanh chính là vận chuyển xăng dầu cho Tổng Công Ty Xăng Dầu Việt Nam. Vùng biển đội tàu hoạt động chủ yếu là Đông Nam Á và Đông Bắc Á. Ngoài ra công ty là đại lý môi giới hàng hải chuyên nghiệp trong nhiều năm qua.

e. VIP - Công ty Cổ phần Vận tải Xăng dầu VIPCO (HOSE)

Công ty Cổ phần Vận tải Xăng dầu VIPCO tiền thân là Công ty vận tải Xăng dầu đường thủy 1 thành lập năm 1980. Đến năm 2005 cổ phần hóa (Cổ đông nhà nước Petrolimex chi phối 51% VDL). Chính thức niêm yết trên sàn Hose vào ngày 21/12/2006 và VDL hiện nay là 598 tỷ đồng.

Hoạt động chính của công ty là vận tải xăng dầu viễn dương và ven biển, kinh doanh xăng dầu. Hoạt động vận tải xăng dầu và sản phẩm hoá dầu bằng đường biển là hoạt động chủ đạo của công ty chiếm hơn 50 % doanh thu

trong đó chủ yếu là chở xăng dầu nhập khẩu cho Tổng công ty xăng dầu Việt Nam. Công ty có đội tàu biển tổng trọng tải 180,000 DWT, là một trong số ít đội tàu biển vận tải xăng dầu của Việt Nam có tải trọng lớn, được chia làm 2 nhóm chuyên vận tải tuyến quốc tế và nội địa. Các tàu Petrolimex 2,6,10,15,16 được sử dụng vận chuyển xăng dầu nhập khẩu. Bên cạnh đó, công ty còn kinh doanh xăng dầu, ngoài ra, công ty còn kinh doanh bất động sản với dự án khu đô thị Anh Dũng VII.

B. Doanh thu và lợi nhuận 9 tháng đầu năm 2013:

	DT 9T/2013 (tỷ đồng)	DT 9T/2012 (tỷ đồng)	% Tăng trưởng	LNST 9T/2013 (tỷ đồng)	LNST 9T/2012 (tỷ đồng)	% Tăng trưởng
PVT	3,526	3,220	9.50%	176	122	44.26%
GMD	1,826	1,939	-5.83%	166	73	127.40%
VOS	1,614	1,834	-12.00%	-126	-169	n/a
VTO	1,201	1,227	-2.12%	23	44	-47.73%
VIP	614	827	-25.76%	127	43	195.35%

Nhìn vào bảng kết quả kinh doanh 9 tháng đầu năm của các doanh nghiệp ngành vận tải biển: PVT, GMD và VIP có kết quả khá tốt.

PVT, lợi nhuận sau thuế của công ty này 9 tháng đầu năm 2013 đạt 176 tỷ đồng, vượt gấp 4.5 lần so với kế hoạch đề ra cả năm là 39 tỷ đồng và tăng 44.26% so với cùng kỳ. Theo giải trình của PVT, nguyên nhân chính giúp cho công ty này có kết quả kinh doanh khả quan là do mức lỗ tỷ giá hạch toán vào chi phí trong quý 2/2013 chỉ gần 29 tỷ đồng nhờ tỷ giá USD/VNĐ chỉ tăng 1% so với năm 2012, trong khi cùng kỳ phải ghi nhận đến 124 tỷ đồng.

GMD 9 tháng đạt lợi nhuận 166 tỷ đồng tăng 127% so với cùng kỳ năm ngoái. Nguyên nhân lợi nhuận tăng mạnh chủ yếu đến từ hạng mục doanh thu tài chính khác với giá trị ghi nhận 175.5 tỷ đồng, tăng 170.5 tỷ đồng so với cùng kỳ. Đây cũng là hạng mục cứu cánh cho kết quả kinh doanh 9 tháng của GMD. Sắp tới GMD sẽ bán 25% vốn tại Cảng Cái Mép Gemadept-Terminal.

VIP mặt dù doanh thu 9 tháng giảm 25.76% nhưng lợi nhuận đột biến nhờ chuyển nhượng tài sản và đất thuê tại Cảng Container Đình Vũ, Hải Phòng. Lợi nhuận 9 tháng sau thuế đạt 127 tỷ tăng 195% so với cùng kỳ.

Kết quả kinh doanh của VOS không khả quan, 9 tháng đầu năm lỗ 126 tỷ đồng. Nghị quyết ĐHCĐ thường niên của VOS đã thông qua phương án bán 3 tàu trong năm 2013 và VOS mạnh dạn đề ra kế hoạch lợi nhuận trước thuế 7 tỷ đồng trong năm nay.

Lợi nhuận sau thuế của VTO cũng đạt 23.4 tỷ đồng, vượt 2.4 lần so với kế hoạch đề ra cả năm 2013 nhờ thanh lý tàu Petrolimex 04 nhưng vẫn sụt giảm so với cùng kỳ năm 2012.

Như vậy, tình hình hoạt động kinh doanh của các công ty nói trên vẫn chưa thật sự khả quan khi lợi nhuận đột biến chủ yếu xuất phát từ lợi nhuận bất thường như bán tàu hoặc hoạch toán chênh lệch tỷ giá.

C. Khả năng thanh toán:

	PVT	GMD	VOS	VTO	VIP	TB ngành
Tỷ số thanh toán hiện thời	2.52	1.99	0.88	0.69	0.86	1.97
Tỷ số thanh toán nhanh	2.47	1.90	0.67	0.57	0.58	1.24

Chỉ có PVT và GMD là đảm bảo được khả năng thanh toán các khoản nợ ngắn hạn. VOS, VTO, và VIP đều có tỷ số thanh toán hiện thời và thanh toán nhanh dưới 1, thể hiện dòng vốn lưu động hạn hẹp



Cơ cấu nợ:

	PVT	GMD	VOS	VTO	VIP	TB ngành
Tỷ Lệ nợ vay	60%	35%	77%	56%	48%	55%

Đặc điểm chung của các doanh nghiệp vận tải biển là tỷ lệ nợ cao, trong đó chủ yếu là vay nợ dài hạn để mua tàu. Và hầu hết các khoản vay đều bằng ngoại tệ. Vì vậy các doanh nghiệp trong ngành phải gánh cả chi phí lãi vay cao và chênh lệch tỷ giá. Trong năm 2013, lãi suất cho vay giảm mạnh cùng với tỷ giá ổn định phần nào giúp các doanh nghiệp ngành vận tải biển đỡ khó khăn hơn.

KẾT LUẬN:

Trong 3 tháng gần đây, do chỉ số giá BDI tăng mạnh đã tác động tích cực đến giá cổ phiếu của các doanh nghiệp vận tải biển. Tuy nhiên ngành vận tải Việt Nam vẫn chưa được hưởng lợi nhiều do cước vận tải tăng tập trung vào phân khúc tàu có trọng tải lớn, từ 60,000-70,00 DWT tới gần 200,000 DWT. Trong khi đó, các tàu của Việt Nam chủ yếu có tải trọng từ 20,000 đến 50,000 DWT. Bên cạnh đó kết quả hoạt động kinh doanh của những doanh nghiệp này vẫn chưa khả quan, ngành vận tải trong nước còn nhiều khó khăn phía trước. Vì vậy chúng tôi khuyến nghị thời điểm này chưa thích hợp đầu tư vào ngành vận tải biển.

KHUYẾN CÁO:

Nội dung bản tin này do Công ty Cổ phần Chứng khoán Phương Nam (PNS) cung cấp chỉ mang tính chất tham khảo. Mặc dù mọi thông tin đều được thu thập từ các nguồn tin đáng tin cậy, nhưng PNS không đảm bảo tuyệt đối độ chính xác của thông tin và không chịu trách nhiệm đối với bất kỳ vấn đề nào liên quan đến việc sử dụng bản tin này.

Các ý kiến, dự báo và ước tính chỉ thể hiện quan điểm của người viết tại thời điểm phát hành, báo cáo chỉ nhằm mục đích cung cấp thông tin tham khảo chứ không mang tính chất mời chào mua hay bán và nắm giữ bất cứ cổ phiếu nào.

Báo cáo này là tài sản của Công ty Cổ phần Chứng khoán Phương Nam (PNSC). Không ai được phép sao chép, tái sản xuất, phát hành cũng như tái phân phối báo cáo này vì bất cứ mục đích nào nếu không có sự đồng ý của PNS. Xin vui lòng ghi rõ nguồn khi trích dẫn các thông tin trong báo cáo này.

PNS RESEARCH

Trưởng phòng	: Tô Bình Quyền	quyen.to@ chungkhoanphuongnam.com.vn
Phó phòng	: Đặng Thị Thanh Bình	binh.dang@chungkhoanphuongnam.com.vn
Chuyên viên phân tích	: Huỳnh Thị Diệu Linh	linh.huynh@chungkhoanphuongnam.com.vn

LIÊN HỆ

Phòng Phân tích – Công ty cổ phần chứng khoán Phương Nam

Địa chỉ: 28 – 30 – 32 Nguyễn Thị Nghĩa, P. Bến Thành, Q.1, Tp.HCM.

Tel: (848) 62556518 – Fax: (848) 62556519

Email: info@chungkhoanphuongnam.com.vn

Website : www. Chungkhoanphuongnam.com.vn