

MỘT SỐ NÉT CHÍNH VỀ CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI BIỂN VIỆT NAM

Ngày 30/08/2010 Sở Giao dịch Chứng khoán Tp.HCM đã cấp Giấy phép số 190/QĐ-SGDHCM cho phép Công ty Cổ phần Vận tải biển Việt Nam niêm yết cổ phiếu phổ thông trên SGDCK Tp.HCM. Theo kế hoạch ngày 08/09/2010, Công ty Cổ phần Vận tải biển Việt Nam sẽ chính thức giao dịch. Như vậy, Công ty Cổ phần Vận tải và Giao nhận biển Sài Gòn đã trở thành công ty thứ 282 niêm yết cổ phiếu trên SGDCK Tp.HCM với mã chứng khoán là VOS. Để giúp quý độc giả có thêm thông tin về công ty, Sở Giao dịch Chứng khoán xin giới thiệu một số nét chính về lịch sử thành lập, quá trình hoạt động và những kết quả kinh doanh đáng chú ý của Công ty cổ phần Vận tải biển Việt Nam trong những năm qua.

1. Giới thiệu chung về Công ty:

Công ty Cổ phần Vận tải biển Việt Nam được thành lập từ 1/7/1970 và chuyển sang mô hình công ty cổ phần từ ngày 11/7/2007. Đến ngày 01/01/2008, Công ty Cổ phần Vận tải biển Việt Nam đã chính thức đi vào hoạt động theo mô hình mới với tên gọi Công ty Cổ phần Vận tải biển Việt Nam với số vốn điều lệ 1.400 tỷ đồng.

- Phạm vi và lĩnh vực hoạt động của Công ty là: Kinh doanh vận tải biển; đại lý tàu biển; đại lý vận tải đa phương thức; huấn luyện và đào tạo thuyền viên; đại lý sơn; sửa chữa tàu biển, khai thác bãi Container...

- Cơ cấu cổ đông như sau: Tại thời điểm 19/07/2010, công ty có 3.353 cổ đông trong đó tổ chức trong nước sở hữu 84,6%, cá nhân trong nước sở hữu 15,4%.

2. Tình hình hoạt động, kế hoạch sản xuất kinh doanh của Công ty:

- Tình hình hoạt động sản xuất kinh doanh:

Hoạt động sản xuất kinh doanh của công ty bao gồm vận tải đường biển và các dịch vụ hàng hải khác. Tuy nhiên kinh doanh vận tải biển là hoạt động chính của công ty, chiếm tới khoảng 90% tổng doanh thu.

❖ Vận tải hàng khô

Vận tải hàng khô là sở trường của công ty. Ngay từ những ngày đầu thành lập, công ty đã rất chú ý đầu tư và tích lũy kinh nghiệm cho lĩnh vực này và đã thu được nhiều kết quả tốt đẹp, giúp công ty phát triển nhanh, bền vững, trở thành doanh nghiệp vận tải biển lớn nhất cả nước.

Công ty đã có mối quan hệ tốt và là bạn hàng truyền thống của những chủ hàng lớn như gạo, than, nông sản, xi măng, clinker, phân bón, vật tư sắt thép xuất nhập khẩu của Việt nam và thế giới, đặc biệt là các nước Đông Nam Á, Trung đông, châu Phi...

Thị trường cước vận tải biển hàng khô từ cuối năm 2008 đến đầu năm 2010 bị giảm sút do ảnh hưởng của khủng hoảng tài chính và suy thoái kinh tế toàn cầu. Trước tình hình đó nhiều hãng tàu trên thế giới rơi vào khủng hoảng, phải neo tàu, thậm chí bán tàu nhưng công ty đã phát huy được kinh nghiệm của nhiều năm kinh doanh trong lĩnh vực này nên đội tàu hàng khô của công ty vẫn hoạt động đều, kể cả những thời điểm khó khăn nhất. Tuy doanh thu và hiệu quả không cao nhưng ý nghĩa lớn là duy trì được phương tiện, sĩ quan thuyền viên và giữ được mối quan hệ tốt với các bạn hàng truyền thống. Từ đầu năm 2010, kinh tế thế giới bắt đầu có dấu hiệu hồi phục, lượng hàng chuyên chở tăng cao, giá cước dần dần tăng trở lại. Hy vọng doanh thu và hiệu quả sản xuất kinh doanh của công ty sẽ tốt lên từ cuối năm 2010.

❖ *Vận tải dầu sản phẩm*

Ngay từ những năm đầu giải phóng Miền Nam, công ty đã bắt đầu kinh doanh vận tải dầu sản phẩm với những tàu dầu cỡ lớn như Cửu Long I, Cửu Long II.

Phát huy lợi thế và những kinh nghiệm sẵn có, từ năm 1999, khi thị trường cước tàu dầu sản phẩm đột ngột tăng cao, công ty đã nhanh chóng phát triển nhanh loại hình vận tải này và đã thu được những kết quả rất khả quan. Đến nay, công ty đã có 5 tàu dầu cỡ lớn, trong đó có 3 chiếc thế hệ mới với tổng trọng tải gần 200.000 DWT. Công ty đã đào tạo bồi dưỡng được một đội ngũ sĩ quan thuyền viên và cán bộ quản lý khai thác tàu dầu đạt trình độ quốc tế là tài sản quý để công ty tiếp tục phát triển mảng kinh doanh có nhiều triển vọng này.

❖ *Vận tải Container*

Hiện nay vận tải đường biển bằng container đang là xu hướng chủ yếu trên thế giới và thị trường cước vận tải container có nhiều triển vọng, công ty rất chú ý và đang phát triển phát triển mạng dịch vụ này. Cuối năm 2008, công ty đã mua hai tàu container loại 560 TEU là tàu Fortune Freighter và Fortune Navigator bước đầu tổ chức kinh doanh trong nước tuyến Hải Phòng – Quy Nhơn - Sài Gòn. Tuy bước đầu còn gặp khó khăn do giá cước thấp, độ sâu đầu Hải Phòng hạn chế, không phát huy được hết trọng tải nhưng quan trọng là công ty đã thiết lập được một mạng lưới khai thác loại hình dịch vụ này ở cả hai đầu Hải Phòng-Thành phố Hồ Chí Minh và các chi nhánh khác của công ty để phát triển nhanh loại hình vận tải này trong thời gian tới, mở ra khả năng liên doanh liên kết với những hãng vận tải lớn trên thế giới.

- Cơ cấu doanh thu và lợi nhuận theo từng lĩnh vực

❖ *Cơ cấu doanh thu theo từng lĩnh vực*

Đơn vị tính: Triệu đồng

| STT | Lĩnh vực hoạt động | Năm 2008 | | Năm 2009 | | 6T/2010 | |
|------------------|------------------------------------|------------------|--------------|------------------|--------------|------------------|--------------|
| | | Giá trị | Tỷ trọng (%) | Giá trị | Tỷ trọng (%) | Giá trị | Tỷ trọng (%) |
| I | Doanh thu hoạt động vận tải | 2.745.450 | 97,5 | 1.847.660 | 95,3 | 1.250.717 | 95,8 |
| 1 | Doanh thu tàu hàng khô | 1.743.163 | 61,9 | 1.119.220 | 57,7 | 830.075 | 63,6 |
| 2 | Doanh thu tàu dầu | 977.741 | 34,7 | 582.927 | 30,1 | 323.766 | 24,8 |
| 3 | Doanh thu tàu container | 24.546 | 0,9 | 145.513 | 7,5 | 96.876 | 7,4 |
| II | Doanh thu dịch vụ | 71.202 | 2,5 | 91.751 | 4,7 | 54.313 | 4,2 |
| Tổng Cộng | | 2.816.652 | 100 | 1.939.411 | 100 | 1.305.030 | 100 |

Vận tải hàng khô là hoạt động chủ lực của Công ty, chiếm khoảng 60% tổng doanh thu hoạt động vận tải và dịch vụ. Đội tàu chủ lực thứ hai của Công ty là đội tàu dầu sản phẩm, đóng góp khoảng 30% tổng doanh thu.

❖ *Cơ cấu lợi nhuận gộp theo từng lĩnh vực*

Đơn vị tính: Triệu đồng

| Stt | Lĩnh vực hoạt động | Năm 2008 | | Năm 2009 | | 6 tháng 2010 | |
|------------------|------------------------------------|----------------|--------------|----------------|--------------|----------------|--------------|
| | | Giá trị | Tỷ trọng (%) | Giá trị | Tỷ trọng (%) | Giá trị | Tỷ trọng (%) |
| I | Lợi nhuận gộp từ hoạt động vận tải | 516.606 | 98,51 | 117.492 | 90,1 | 174.002 | 95,5 |
| II | Lợi nhuận gộp từ hoạt động dịch vụ | 7.809 | 1,49 | 12.959 | 9,9 | 8.112 | 4,5 |
| Tổng Cộng | | 524.415 | 100 | 130.451 | 100 | 182.114 | 100 |

Nguồn: VOSCO

Tương tự như doanh thu, lợi nhuận của hoạt động vận tải cũng chiếm phần lớn trong tổng lợi nhuận gộp của Công ty (khoảng 95%). Tuy nhiên trong năm 2009 khi giá cước vận tải biến sụt giảm nặng nề do ảnh hưởng của cuộc khủng hoảng tài chính dẫn

đến suy thoái kinh tế toàn cầu khiến cho lợi nhuận hoạt động vận tải sụt giảm thì các hoạt động dịch vụ đã đóng góp tới 10% tổng lợi nhuận gộp của Công ty.

- Tóm tắt các chỉ tiêu về hoạt động SXKD của Công ty trong các năm gần nhất

Đơn vị : Triệu đồng

| Chỉ tiêu | Năm 2008 | Năm 2009 | Tăng (giảm) của 2009 so với 2008 | 6 tháng năm 2010 |
|---|-----------|-----------|----------------------------------|------------------|
| Tổng giá trị tài sản | 4.417.712 | 4.634.428 | 4,91% | 4.892.157 |
| Tổng Doanh thu vận tải và dịch vụ | 2.829.566 | 1.949.565 | -31,10% | 1.308.519 |
| Lợi nhuận gộp | 524.415 | 130.451 | -75,12% | 182.114 |
| Lợi nhuận hoạt động tài chính | -140.580 | -9.015 | -93,59% | -70.328 |
| Lợi nhuận thuần từ hoạt động kinh doanh | 253.592 | 22.606 | -91,09% | 50.728 |
| Lợi nhuận khác | 83.779 | 41.340 | -50,66% | 14.872 |
| Lợi nhuận trước thuế | 337.371 | 63.946 | -81,05% | 65.600 |
| Lợi nhuận sau thuế | 289.124 | 52.576 | -81,82% | 53.600 |
| Cổ tức/mệnh giá (%) | 15 | 5 | -66,67% | - |

Nguồn VOSCO

(Cổ tức năm 2009 5% bao gồm 3% từ lợi nhuận năm 2009 và 2% từ lợi nhuận để lại của năm 2008) Công ty thực hiện chi trả cổ tức năm 2009 cho các cổ đông bằng tiền mặt từ ngày 12/5/2010.

So với năm 2008, doanh thu và lợi nhuận năm 2009 của Công ty giảm mạnh do tác động của cuộc khủng hoảng tài chính dẫn đến suy thoái kinh tế khiến cho giá cước vận tải biển giảm tới mức kỷ lục trong khi các chi phí đầu vào như vật liệu, phụ tùng, chi phí sửa chữa, bảo hiểm, cảng phí.... lại có xu hướng tăng. Chi phí nhiên liệu có giảm so với năm 2008 nhưng mức giảm không tương ứng với mức giảm giá cước. Đó là nguyên nhân chính khiến cho doanh thu và lợi nhuận của Vosco giảm mạnh trong năm 2009.

- Kế hoạch sản xuất kinh doanh, lợi nhuận và cổ tức:

Kế hoạch lợi nhuận và cổ tức được xây dựng căn cứ vào định hướng chiến lược và kế hoạch sản xuất kinh doanh trong các năm tới của Công ty.

| STT | Chỉ tiêu | Năm 2009 | Năm 2010 | | Năm 2011 | | Năm 2012 | |
|-----|---|-----------|-----------|-------------------------------|-----------|-------------------------------|-----------|-------------------------------|
| | | Giá trị | Giá trị | % tăng (giảm) so với năm 2009 | Giá trị | % tăng (giảm) so với năm 2010 | Giá trị | % tăng (giảm) so với năm 2011 |
| 1 | Vốn điều lệ (triệu đồng) | 1.400.000 | 1.400.000 | 0% | 1.400.000 | 0% | 1.400.000 | 0% |
| 2 | Tổng Doanh thu (triệu đồng) | 2.080.060 | 2.419.000 | 16,29% | 2.911.000 | 20,34% | 3.451.000 | 18,55% |
| 4 | Tổng chi phí | 2.016.114 | 2.312.000 | 14,68% | 2.701.000 | 16,83% | 3.201.000 | 18,51% |
| 5 | Lợi nhuận trước thuế (triệu đồng) | 63.946 | 107.000 | 67,33% | 210.000 | 96,26% | 250.000 | 19,05% |
| 6 | Tỷ lệ Lợi nhuận trước thuế/Tổng Doanh thu | 3,07% | 4,42% | 43,88% | 7,21% | 63,00% | 7,25% | 0,55% |
| 7 | Lợi nhuận sau thuế (triệu đồng) | 52.576 | 80.000 | 52,16% | 157.000 | 96,25% | 187.000 | 19,11% |
| 8 | Tỷ lệ Lợi nhuận sau thuế/Vốn điều lệ | 3,76% | 5,71% | 52,05% | 11,21% | 96,32% | 13,36% | 19,18% |
| 9 | Tỷ lệ cổ tức/VĐL | | 5,0% | | 10,0% | | 12,0% | |

Nguồn: VOSCO

- Một số chỉ tiêu tài chính của công ty:

| Stt | Chỉ tiêu | Năm 2008 | Năm 2009 |
|----------|--|----------|----------|
| 1 | Chỉ tiêu về khả năng thanh toán | | |
| | Hệ số thanh toán ngắn hạn TSNH/Nợ ngắn hạn (lần) | 0,42 | 0,57 |
| | Hệ số thanh toán nhanh (TSNH-Hàng tồn kho)/Nợ ngắn hạn (lần) | 0,29 | 0,39 |
| 2 | Hệ số cơ cấu nguồn vốn | | |
| | Hệ số nợ / Tổng tài sản (%) | 66,94 | 68,6 |
| | Hệ số nợ / Vốn chủ sở hữu (%) | 205,05 | 220,74 |
| 3 | Hệ số hoạt động | | |
| | Vòng quayHTK (Giá vốn hàng bán/HTK bq) (lần) | 22,23 | 12,75 |
| | Vòng quay TS (DT thuần/Tổng tài sản) (lần) | 0,64 | 0,42 |
| 4 | Hệ số khả năng sinh lời | | |
| | Hệ số LN sau thuế /DT (%) | 10,26 | 2,71 |

| | | | |
|----------|--|----------|----------|
| | Hệ số LN sau thuế / Vốn chủ sở hữu (%) | 20,05 | 3,65 |
| | Hệ số LN sau thuế / Tổng tài sản (%) | 6,54 | 1,13 |
| | Hệ số LN gộp/ Tổng DT(%) | 18,62 | 6,73 |
| | Hệ số LN từ hoạt động SXKD /Tổng DT(%) | 11,98 | 3,30 |
| 5 | | | |
| | Thu nhập trên mỗi cổ phần (đồng/cổ phần) | 2.065,2 | 375,5 |
| | Giá trị sổ sách của cổ phần (đồng/cổ phần) | 10.301,5 | 10.289,5 |

Nguồn: VOSCO

3. Vị thế của Công ty:

- Vị thế của Công ty trong ngành

Là công ty vận tải biển đầu tiên được thành lập vào năm 1970, sau 40 năm xây dựng và phát triển, Vosco hiện là doanh nghiệp vận tải biển lớn nhất tại Việt Nam (Nguồn Cục hàng hải Việt Nam). Do đã có nhiều năm kinh nghiệm hoạt động trên khắp các tuyến hàng hải và cảng biển trên thế giới, Vosco có khả năng hoạt động và cạnh tranh có hiệu quả trên thị trường quốc tế.

Tính đến ngày 31/12/2009, đội tàu của Vosco có 28 chiếc với tổng trọng tải 546 nghìn DWT, chiếm khoảng 20% tổng trọng tải đội tàu biển của Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam (Vinalines) và hơn 9% của đội tàu cả nước. Đồng thời, đội tàu Vosco cũng có tuổi tàu tương đối trẻ so với mức trung bình hiện nay của Việt Nam và khu vực.

Hiện nay, Vosco vừa nhận và đưa vào khai thác tàu hàng khô VOSCO Sky (trọng tải 52.523 DWT đóng tại Nhật Bản) và chuẩn bị nhận 1 tàu hàng khô 22.500 DWT đóng mới trong nước, nâng tổng trọng tải đội tàu lên 621 nghìn DWT.

- Triển vọng phát triển của ngành

Kinh tế hàng hải đang và sẽ giữ vị trí quan trọng trong nền kinh tế quốc gia mà theo đó các doanh nghiệp vận tải biển nói chung và Tổng công ty Hàng hải nói riêng đóng vai trò rất quan trọng. Với bề dày truyền thống và kinh nghiệm khai thác của mình, Vosco sẽ có nhiều lợi thế để nắm bắt các cơ hội đó.

4. Các nhân tố rủi ro:

Bên cạnh những rủi ro về tốc độ tăng trưởng của nền kinh tế, rủi ro về chính sách luật pháp và các rủi ro bất khả kháng, Công ty còn có những rủi ro đặc thù có ảnh hưởng đến hoạt động kinh doanh như sau:

- **Rủi ro cổ phần hóa:** Vosco hoạt động theo mô hình Công ty Cổ phần (CTCP) từ ngày 1/1/2008, tuy nhiên đến thời điểm hiện tại Vosco vẫn chưa thực hiện bàn giao vốn nhà nước từ doanh nghiệp nhà nước sang CTCP. Khi có quyết định chính thức việc bàn giao vốn từ doanh nghiệp Nhà nước sang CTCP có thể sẽ phát sinh các khoản nợ phải trả do phải xác định lại giá trị phần vốn nhà nước tại thời điểm Công ty chính thức chuyển sang CTCP.

- **Rủi ro tài chính:** Đặc thù ngành kinh doanh vận tải biển phải đầu tư vào các tài sản cố định có giá trị đầu tư lớn như phát triển đội tàu hay xây dựng kho, cảng container, do đó phát sinh nhu cầu vay vốn dài hạn để tài trợ cho các dự án. Việc dùng cho vay của các tổ chức tín dụng trong một số thời điểm như vừa qua do chính sách thắt chặt cung tiền có tác động rất lớn đến kế hoạch đầu tư phát triển của các doanh nghiệp trong ngành nói chung và của VOSCO nói riêng.

- **Rủi ro biến động giá:**

Tác động của biến động giá cả: Chi phí cho hoạt động vận tải biển phụ thuộc khá lớn vào giá nhiên liệu. Do đặc thù vận tải trên tuyến quốc tế nên phần lớn lượng nhiên liệu tiêu thụ của VOSCO là mua tại nước ngoài (khoảng 80%). Trong giai đoạn gần đây, giá dầu trên thế giới luôn biến động theo chiều hướng tăng do những biến động về kinh tế chính trị tại Trung Đông, nơi tập trung các nước xuất khẩu dầu mỏ chủ yếu. Những biến động đó làm ảnh hưởng không tốt tới hoạt động của các doanh nghiệp trong ngành.

Rủi ro từ tác động của thị trường vận tải quốc tế: Phần lớn đội tàu VOSCO hoạt động trên các tuyến quốc tế nên chịu ảnh hưởng trực tiếp của nhu cầu vận chuyển hàng hóa tại khu vực và trên thế giới. Chẳng hạn, năm 2009 là năm hết sức khó khăn của ngành vận tải biển do chịu ảnh hưởng nặng nề của cuộc khủng hoảng tài chính toàn cầu. Sự sụt giảm nghiêm trọng của nhu cầu vận tải trên toàn thế giới dẫn đến cước vận tải ở mức thấp kéo dài trong đó có những thời điểm cước trên hầu hết các tuyến quốc tế của tàu hàng rời và tàu dầu sản phẩm xuống thấp kỷ lục. Sự suy giảm của thị trường vận tải quốc tế đã ảnh hưởng đến hoạt động sản xuất kinh doanh không chỉ của VOSCO mà còn ảnh hưởng đến hầu hết các công ty vận tải biển nói chung.

Rủi ro về biến động tỷ giá: Trong hoạt động vận tải của Vosco thì doanh thu chở thuê cho các chủ hàng nước ngoài thu bằng ngoại tệ chiếm 90%, còn lại 10% chở thuê trong nước. Đội tàu của Công ty chạy tuyến quốc tế là chủ yếu nên việc chi tiêu phần lớn chi bằng ngoại tệ. Như vậy vấn đề về chênh lệch tỷ giá trong việc thu chi của Vosco không bị ảnh hưởng nhiều. Tuy nhiên rủi ro về tỷ giá vẫn ảnh hưởng đến kết quả kinh doanh của doanh nghiệp bởi những lý do chủ yếu sau:

Để phát triển sản xuất, tăng doanh thu và tăng lợi nhuận VOSCO luôn phải đổi mới, trẻ hoá đội tàu, để làm được việc này Công ty phải đi vay các tổ chức tín dụng bằng USD để mua tàu của nước ngoài (thường dự án vay và trả nợ trong 10 năm).

Do chính sách điều hành vĩ mô của nền kinh tế và tính cẩn trọng trong bảo toàn vốn vay nên Nhà nước yêu cầu các doanh nghiệp đánh giá số dư tiền vay ngoại tệ dài hạn cuối năm tài chính theo tỷ giá mà NHNNVN qui định tại thời điểm đánh giá và hạch

toán tất cả vào năm đó. Việc này vô hình chung đã làm ảnh hưởng đến kết quả hoạt động sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp có vốn vay bằng ngoại tệ. Mặc dù Nhà nước cho phép các doanh nghiệp có vốn vay bằng ngoại tệ được phân bổ chênh lệch tỷ giá tối đa 5 năm để tránh biến động đột biến của chênh lệch tỷ giá trong giá thành. Tuy nhiên vẫn ảnh hưởng đến kết quả sản xuất kinh doanh của Công ty vì thời gian cho phép phân bổ luôn ngắn hơn nhiều so với thời gian vay của dự án.