



# CÔNG TY CỔ PHẦN HƯNG ĐẠO CONTAINER (HDO)

Số 105/9B Điện Biên Phủ (số mới: 62 Nguyễn Cửu Vân), Phường 17, Quận Bình Thạnh, Tp. Hồ Chí Minh

Điện thoại: +84-(0)8-38.40.32.10

Fax: +84-(0)8-38.40.32.11

Website: <http://www.hungdaocontainer.com.vn>

## GIỚI THIỆU

- Năm 1994, Công ty TNHH Hưng Đạo Container được thành lập.
- Năm 2000, thực hiện chuyển đổi mô hình từ Công ty TNHH Hưng Đạo container sang Công ty Cổ phần Hưng Đạo Container với vốn điều lệ đăng ký là 12,5 tỷ đồng. Song song đó, Công ty đã thành lập bãi Depot Container tại Tân Vạn - Bình Dương có sức chứa 3.000 Teu, diện tích 60.000 m<sup>2</sup>.
- Năm 2002, Công ty thành lập Depot container Hải Phòng có sức chứa 1.000 Teu, diện tích 17.000 m<sup>2</sup>.
- Năm 2003: Công ty tăng vốn điều lệ lên 17,5 tỷ đồng.
- Năm 2004: Công ty tiến hành lắp đặt dây chuyền sản xuất container và trở thành nhà máy đầu tiên sản xuất container ISO tại Việt Nam được Tổ chức Đăng kiểm quốc tế Germanischer Lloyd (Đức) kiểm định và chứng nhận.
- Năm 2006, Công ty là đại lý độc quyền dịch vụ Depot và mua bán container cho Florents. Cũng trong năm 2006, Công ty cũng thực hiện việc tăng vốn điều lệ lên 40 tỷ đồng để bổ sung vốn cho hoạt động sản xuất kinh doanh. Năm 2006 là năm đánh dấu sự phát triển lớn mạnh của thương hiệu Hưng Đạo Container bằng việc tham gia trưng bày container tại Triển lãm hàng hải Maritime 2006.
- Năm 2008, Công ty phát hành thêm cổ phiếu cho cổ đông chiến lược, cổ phiếu thưởng cho cán bộ công nhân viên, tăng vốn điều lệ lên 43.046.720.000 đồng.

## LĨNH VỰC KINH DOANH

- Đầu tư xây dựng các dự án thủy điện. - Bốc xếp, vận tải hàng hóa bằng container và sửa chữa thùng container.
- Đại lý ký gửi hàng hóa, đại lý giao nhận, vận tải hàng hóa trong và ngoài nước.
- Mua bán container và vật tư phụ tùng.
- Cho thuê kho bãi, cho thuê container.
- Sản xuất container khô và lạnh.
- Sửa chữa, mua bán xe cơ giới và phụ tùng, thiết bị vận tải và thiết bị chuyên dùng.
- Mua bán sắt thép, phế liệu, kim loại màu.
- Đại lý kinh doanh xăng dầu và nhớt.
- Sản xuất, mua bán và cho thuê rơ moóc và vật tư phụ tùng; Sản xuất, mua bán, sửa chữa, lắp đặt: máy lạnh, giàn lạnh, xe lạnh; sản xuất, mua bán phụ tùng, vật tư giàn lạnh, máy lạnh, xe lạnh.
- Quảng cáo; Đại lý du lịch; Kinh doanh khách sạn, nhà hàng ăn uống.

## VỊ THẾ CÔNG TY

### - Hoạt động sản xuất Container:

Nhà máy sản xuất container Hưng Đạo là nhà máy đầu tiên tại Việt Nam nên Công ty không có sự cạnh tranh về giá. Sự cạnh tranh về giá chủ yếu là trên thị trường quốc tế nhất là Trung Quốc. Tuy nhiên theo khảo sát thì giá bán container của Trung Quốc luôn luôn cao hơn giá bán container của Việt Nam. Thương hiệu container Việt Nam chưa được quảng bá rộng rãi trên trường quốc tế, uy tín chưa được khẳng định. Hiện nay, Công ty đang đầu tư thêm máy móc để nâng cao chất lượng và tăng năng suất và đang thiết lập các hệ thống phân phối tại các nước có tiềm năng tiêu thụ container như Singapore, Malaysia, Indonesia, Thái Lan, Campuchia. Trong bối cảnh Việt Nam gia nhập WTO, Công ty đang thực hiện nghiên cứu để đẩy mạnh việc đưa sản phẩm container Việt Nam vào thị trường Châu Âu và Mỹ.

### - Hoạt động Depot:

Hưng Đạo Container đã phát triển hệ thống Depot rộng khắp, trải dài từ Bắc đến Nam. Hệ thống Depot của Công ty chủ yếu tập trung tại các cảng biển lớn của Việt Nam đã tạo điều kiện thuận lợi cho các hãng dịch vụ hàng hải, hãng tàu và hãng vận tải thực hiện giao và nhận container và tạo sự thuận tiện cho dịch vụ quản lý, sửa chữa container của Công ty.

## THÔNG TIN CƠ BẢN

Ngày GD đầu tiên	17/06/2010
KLNY đầu tiên	4.304.672
Giá niêm yết	22.800 đ
Khối lượng niêm yết	8.600.000
Cổ phiếu quỹ	0
Khối lượng lưu hành	8.600.000
Nước ngoài được phép mua	2.109.289 (24.47%)
Nước ngoài sở hữu	1.786.220 (20.77%)
KL trung bình 10 phiên	143.970
Cổ tức gần nhất (VNĐ)	1.300
Giá thấp nhất 52 tuần	13.300
Giá cao nhất 52 tuần	35.900
EPS (VNĐ)	2.076
Thị giá vốn (tỷ VNĐ)	123

## CHỈ SỐ CƠ BẢN

P/E	5,9
Lãi gộp/ DT	26,1%
EBITDTA/ DT	12,8%
Lãi HĐ/ DT	8,4%
Lãi sau Thuế/ DT	6,8%
Thanh toán Nhanh	0,9
Vay DH/VỐN CSH	8,8%
Vay DH/TỔNG TS	4,3%
Vốn vay/VCSH	73,1%
ROCE	24,6%
ROE	19,2%

Hiện tại, đối thủ cạnh tranh chính với Hưng Đạo Container trong lĩnh vực container là Công ty TNHH Tân Thanh. Tuy nhiên, với thế mạnh của Hưng Đạo Container trong lĩnh vực sản xuất và đóng mới các loại container đáp ứng nhu cầu của khách hàng, cũng như luôn chủ động được nguồn container đầu vào và đặc biệt là có hệ thống kho, bãi để thực hiện cung cấp các dịch vụ liên quan đến container, trong khi Tân Thanh chủ yếu hoạt động trong lĩnh vực mua, bán container văn phòng và không thực hiện đóng container do đó thị phần của Hưng Đạo Container không bị ảnh hưởng.

## CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN VÀ ĐẦU TƯ

Các sản phẩm và dịch vụ container do Công ty cung cấp chủ yếu phục vụ cho ngành vận tải biển. Do đó sự phát triển của ngành sản xuất container phụ thuộc vào sự phát triển của ngành vận tải biển.

Kế hoạch tổng thể đến năm 2010 và định hướng đến năm 2020 để phát triển hạ tầng cảng biển, công nghiệp tàu thủy và đội tàu quốc gia đã được Chính phủ phê duyệt nhằm thúc đẩy sự phát triển ngành kinh tế biển của cả nước, mục tiêu phát triển như sau:

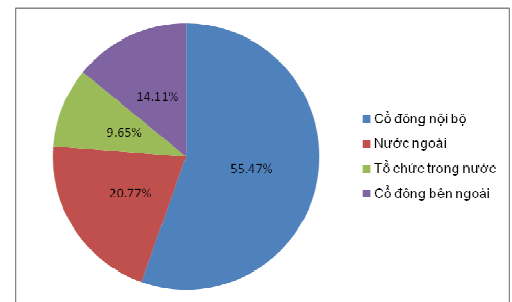
- Phát triển đội tàu biển năm 2010 có tổng trọng tải đạt 4.445.000 DWT và định hướng đến năm 2020 đạt 7.100.000 DWT, từng bước trẻ hóa đội tàu đến năm 2010 đạt độ tuổi bình quân 16 tuổi và định hướng đến năm 2020 đạt 14 tuổi, đưa năng suất vận tải bình quân đến năm 2010 đạt 16,7 T/DWT và định hướng đến năm 2020 đạt 20 T/DWT.

- Từng bước nâng cao tỷ lệ đảm nhận vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu đến năm 2010 là 25% (hiện tại là 15%) định hướng đến năm 2020 là 35%, tỷ lệ đảm nhận hàng hóa vận tải biển nội địa đạt 100%, nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải bằng đường biển.

Với hơn 80% khối lượng hàng hóa xuất nhập khẩu của Việt Nam được vận chuyển bằng đường biển thông qua các cảng trong toàn quốc, ngành vận tải biển đóng vai trò quan trọng trong quá trình phát triển kinh tế xã hội của đất nước.

## CƠ CẤU CỔ ĐÔNG

<b>Cổ đông nội bộ</b>	<b>55.47%</b>
<b>Sở hữu nước ngoài</b>	<b>20.77%</b>
<b>Tổ chức trong nước</b>	<b>9.65%</b>
<b>Cổ đông bên ngoài</b>	<b>14.11%</b>
<b>Tổng cộng</b>	<b>100%</b>



STT	Tên Cổ Đông	Chức Vụ	CP Năm Giữ	Tỉ Lệ
1	Trần Văn Hùng	Chủ tịch HĐQT	1,803,135	20.97%
2	Lotus – Mekong River Equity Fund	---	1,497,292	17.41%
3	Dương Thị Hằng	Thành viên HĐQT	1,120,000	13.02%
4	CTCP Quản lý Quỹ Bông Sen	---	830,000	9.65%
5	Dương Thị Hằng	Thành viên HĐQT	700,000	16.30%
6	Dương Công Phùng	Thành viên HĐQT	70,477	1.60%
7	Trần Thị Xuân Thảo	Thành viên HĐQT	67,769	0.79%
8	Dương Thị Hà	Thành viên HĐQT	41,243	0.48%
9	Phan Văn Hiếu	Thành viên HĐQT	36,701	0.80%
10	Dương Công Phùng	Thành viên HĐQT	35,477	0.41%
11	Dương Thị Long (Em bà Dương Thị Hằng - TV HĐQT)	---	29,588	0.70%
12	Nguyễn Thị Hoàng (Mẹ của ông Trần Văn Hùng - CT HĐQT)	---	10,000	0.20%
13	Trần Thị Thu	Trưởng ban kiểm soát	5,641	0.07%
14	Mai Hoàng Tuấn	Kế toán trưởng	2,600	0.10%
15	Lê Thị Ngọc Mai	Thành viên Ban kiểm soát	1,485	0.02%
16	Lê Thị Hồng Minh	Thành viên Ban kiểm soát	1,166	0.01%

## HOẠT ĐỘNG CÔNG TY

### HOẠT ĐỘNG DEPOT CONTAINER

Hoạt động dịch vụ Depot container trong năm chỉ chiếm khoảng 7,3% tổng doanh thu nhưng chiếm tới hơn 30% tổng lợi nhuận toàn Công ty. Công ty có 05 Depot container tại những vị trí thuận lợi của các vùng trọng điểm kinh tế của cả nước nên việc cung cấp sản phẩm và dịch vụ về container luôn mang đến sự hài lòng cho khách hàng, tạo nên một lợi thế cạnh tranh rất lớn so với các đối thủ khác. Tuy nhiên, hoạt động dịch vụ Depot chưa tương xứng với tiềm năng của doanh nghiệp. Trong thời gian sắp tới, công ty sẽ đẩy mạnh hơn nữa mảng dịch vụ này để khai thác tối đa tiềm năng vốn có.

<b>KẾT QUẢ KINH DOANH</b>	<b>2010</b>	<b>2009</b>	<b>%</b>
Tổng doanh thu hoạt động kinh doanh	155,400	107,633	44.38%
Các khoản giảm trừ doanh thu	2		
Doanh thu thuần	155,398	107,633	44.38%
Giá vốn hàng bán	108,526	73,938	46.78%
Lợi nhuận gộp	46,872	33,695	39.11%
Doanh thu hoạt động tài chính	65	23	182.61%
Chi phí tài chính	11,239	10,281	9.32%
Chi phí bán hàng	7,038	11,206	-37.19%
Chi phí quản lý doanh nghiệp	14,410	11,520	25.09%
Lợi nhuận thuần từ hoạt động kinh doanh	14,250	711	1904.22%
Thu nhập khác	5,821	11,299	-48.48%
Chi phí khác	4,878	2,558	90.70%
Lợi nhuận khác	943	8,742	-89.21%
Tổng lợi nhuận kế toán trước thuế	15,193	9,453	60.72%
Chi phí thuế TNDN	3,976	2,230	78.30%
Lợi nhuận sau thuế	11,217	7,169	56.47%
Lợi ích của cổ đông thiểu số		1	
EBITDA	52,209	42,124	23.94%
EPS	2,606	1,665	56.52%
P/E	6.4		
Giá giao dịch cuối quý	16.7		
Khối lượng	4,304,672	4,304,672	0.00%
Giá sổ sách	12.9	11.6	11.21%

<b>BẢNG CÂN ĐỐI KẾ TOÁN</b>	<b>2010</b>	<b>2009</b>	<b>%</b>
Tài sản ngắn hạn	122,593	63,960	91.67%
Tiền và các khoản tương đương tiền	26,193	2,162	1111.52%
Các khoản đầu tư tài chính ngắn hạn			
Các khoản phải thu ngắn hạn	65,959	36,537	80.53%
Hàng tồn kho	30,300	24,872	21.82%
Tài sản ngắn hạn khác	140	389	-64.01%
Tài sản dài hạn	67,022	82,731	-18.99%
Các khoản phải thu dài hạn			
Tài sản cố định	62,801	78,632	-20.13%
Bất động sản đầu tư			
Các khoản đầu tư tài chính dài hạn			
Tài sản dài hạn khác	4,221	4,099	2.98%
<b>TỔNG TÀI SẢN</b>	<b>189,615</b>	<b>146,690</b>	<b>29.26%</b>
Nợ phải trả	134,041	96,739	38.56%
Nợ ngắn hạn	125,503	85,378	47.00%
Nợ dài hạn	8,538	11,361	-24.85%
Vốn chủ sở hữu	55,574	49,951	11.26%
Nguồn kinh phí và quỹ khác			
<b>TỔNG NGUỒN VỐN</b>	<b>189,615</b>	<b>146,690</b>	<b>29.26%</b>

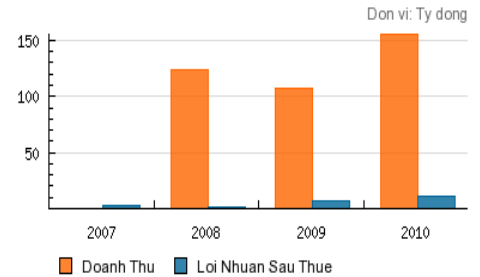
### **PHÂN TÍCH CƠ CẤU DOANH THU THEO CHI NHÁNH**

- Khu vực phía Nam (VP HCM và chi nhánh Bình Dương) là khu vực tạo ra doanh thu nhiều nhất cho Công ty với hơn 56% tổng doanh thu.
- Khu vực phía Bắc và chi nhánh Đà Nẵng là những thị trường lớn, sự cạnh tranh còn ít, khả năng khai thác còn nhiều nên hầu hết các chi nhánh này đều đạt và vượt kế hoạch doanh thu đặt ra.
- Nha Trang tuy doanh số chưa cao nhưng đây là bước đi đón đầu thị trường khi cụm cảng Vân Phong – Cảng lớn nhất khu vực Đông Nam Á được đưa vào khai thác. Thị trường container lạnh cũng đang được khai thác tốt tại đây.

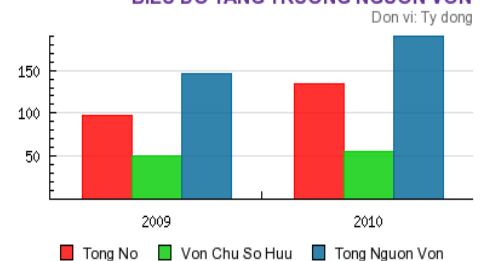
### **Những nét chính nổi bật trong HKKD 2010:**

- HDO chuyển niêm yết cp từ Upcom sang sàn HNX.
- Phát hành thành công hơn 4 triệu CP ra công chúng.
- HDO đã có sự phát triển vượt bậc trong năm 2010 thể hiện ở qui mô tăng trưởng doanh thu và lợi nhuận.
- Doanh thu đạt hơn 155.4 tỷ tăng 44% so với năm 2009.
- LNST đạt hơn 11.2 tỷ tăng 56% so với năm 2009. EPS đạt 2.606 đồng/cổ phiếu

### **BIỂU ĐỒ TĂNG TRƯỞNG DOANH THU/LOI NHUAN**



### **BIỂU ĐỒ TĂNG TRƯỞNG NGUỒN VỐN**



Năm 2010 chứng kiến sự tăng trưởng mạnh mẽ từ doanh thu thuần của cty, trong khi đó doanh thu khác giảm đi đáng kể. So với kế hoạch thì công ty hoàn thành vượt mức kế hoạch đề ra.

Công ty cũng sử dụng hiệu quả vốn vay và kiểm soát tốt chi phí tài chính góp phần làm gia tăng lợi nhuận cho doanh nghiệp.

Do đặc thù kinh doanh nên công ty luôn có lượng hàng tồn kho khá lớn.

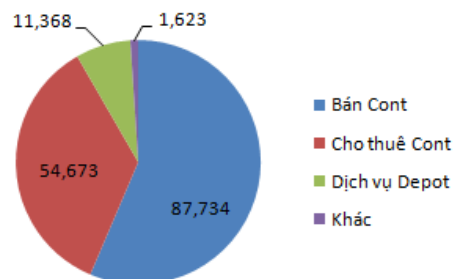
Tỷ trọng nợ ngắn hạn chiếm phần lớn trong cơ cấu nợ của doanh nghiệp, điều này sẽ gây áp lực lên chi phí tài chính và khả năng thanh toán của DN.

<b>Chi Nhánh</b>	<b>Doanh Thu 2010</b>	<b>Tỷ lệ</b>
HCM	26,094	16.79%
Bình Dương	62,186	40.02%
Nha Trang	7,769	5.00%
Đà Nẵng	14,075	9.06%
Hà Nội	20,842	13.41%
Hải Phòng	24,434	15.72%
<b>Tổng</b>	<b>155,400</b>	<b>100%</b>

## PHÂN TÍCH CƠ CẤU DOANH THU THEO LĨNH VỰC

- Lĩnh vực bán container giữ vị trí chủ đạo, mang lại doanh thu chính cho Công ty với giá trị hơn 56% tổng doanh thu các lĩnh vực.
- Cho thuê container cũng đóng góp giá trị rất lớn với hơn 35% tổng doanh thu.
- Mảng doanh thu dịch vụ chưa tương xứng với tiềm năng vốn có, chỉ chiếm 7.3% trên tổng doanh thu.

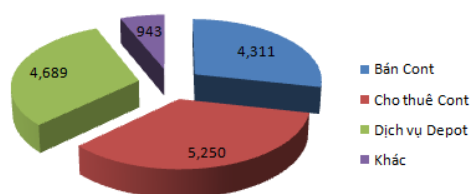
Lĩnh vực	DT 2010	Tỷ lệ
Bán Cont	87,734	56.46%
Cho thuê Cont	54,673	35.18%
Dịch vụ Depot	11,368	7.32%
Khác	1,623	1.04%
<b>Tổng</b>	<b>155,398</b>	<b>100%</b>



## PHÂN TÍCH CƠ CẤU LỢI NHUẬN TRƯỚC THUẾ

- Mặc dù chiếm chỉ có hơn 7% trên tổng doanh thu nhưng lĩnh vực dịch vụ Depot chiếm tới hơn 30% trên tổng lợi nhuận. Đây là lĩnh vực có tỷ suất sinh lợi cao nhất. Trong thời gian tới, BGD sẽ chú trọng khai thác mảng dịch vụ này để mang lại nhiều lợi ích hơn nữa cho Công ty.
- Lĩnh vực kinh doanh bán container mặc dù có tỷ suất lợi nhuận không cao so với lĩnh vực cho thuê container và dịch vụ Depot nhưng đây là mảng tạo nên thương hiệu, tạo ra doanh thu cao nhất cho HDO. Lĩnh vực này cần phải được duy trì để tạo mối quan hệ thường xuyên với khách hàng cũng như tạo dòng tiền ngắn hạn cho công ty.
- Cho thuê container có tỷ suất lợi nhuận cũng khá cao. Tuy nhiên, lĩnh vực này đòi hỏi phải có nguồn vốn lớn để đầu tư sản xuất đóng mới container và thời gian thu hồi vốn tương đối dài. Nếu thu hút được nguồn vốn rẻ đầu tư cho lĩnh vực này, Công ty có thể tạo được thêm nhiều lợi nhuận hơn nữa chưa kể đến việc bán thanh lý container sau thời gian cho thuê.

Ngành KD	LNTT 2010	Tỷ lệ
Bán Cont	4,311	28.37%
Cho thuê Cont	5,250	34.56%
Dịch vụ Depot	4,689	30.86%
Khác	943	6.21%
<b>Tổng</b>	<b>15,193</b>	<b>100%</b>



## KẾ HOẠCH KINH DOANH 2011

Chỉ Tiêu	2010	KH 2011	Tăng
Doanh thu thuần	155.4	210.0	35%
Lợi nhuận sau thuế	11.2	18.0	60%
Cổ tức	10%	18%	

## THỰC HIỆN VÀ TIỀM NĂNG

Quý I/2011, HDO đạt 39,48 tỷ đồng doanh thu và 3,67 tỷ đồng LNST.

So với cùng kỳ năm 2010, doanh thu quý I tăng 36% và LNST tăng 134%.

Chỉ Tiêu	Q1 2011	Q1 2010	Tăng
Doanh thu bán hàng	39.48	28.97	36%
Lợi nhuận sau thuế	3.67	1.57	134%

Tuy chịu tác động lớn từ suy thoái kinh tế thế giới nhưng các công ty của Việt Nam vẫn “ăn nên làm ra”, cụ thể trong quý một năm nay Vinaship đạt 1.5 tỉ lợi nhuận, Vitranschart JSC cũng công bố một khoản lớn lợi nhuận quý một đạt 45.7 tỉ đồng... Một số khác lại tăng vốn để tiếp tục đầu tư mới, nâng cao năng lực cạnh tranh, có thể kể đến là Công ty Cổ Phần Hưng Đạo Container (HDO)

Trong tương lai, HDO sẽ thực hiện việc nghiên cứu các loại container đặc biệt và tiện dụng khác theo yêu cầu thị trường. Ngoài ra, việc nội địa hóa một phần vật tư thiết bị, giảm giá thành sản phẩm để tăng lợi nhuận đó là mục tiêu mà công ty đang hướng đến, việc tiếp thị, quảng bá hình ảnh – sản phẩm công ty cũng được chú trọng.

Thêm vào đó đa dạng hóa đối tượng khách hàng nhất là có nhu cầu về các loại container đặc biệt; liên kết với đơn vị vận tải để tận dụng tối đa lợi thế bến bãi cho việc luân chuyển container; duy trì và đầu tư phát triển cung cấp các dịch vụ container chuyên nghiệp cho các hãng tàu, các hãng leasing, các đơn vị vận tải để tận dụng tối đa lợi thế các Depot trải dài khắp Việt Nam như tại Bình Dương, Nha Trang, Quy Nhơn, Đà Nẵng, Hải Phòng, Hà Nội.

## **PHÂN TÍCH TRIỂN VỌNG NGÀNH**

Theo Chiến lược phát triển kinh tế biển Việt Nam đến năm 2020, ngành hàng hải sẽ đóng góp 53%-55% cho tổng GDP của cả nước. Theo điều tra của Ngân hàng hợp tác quốc tế Nhật Bản (JBIC) năm tài khóa 2008, có đến 45% doanh nghiệp Nhật Bản (qua khảo sát 620 Doanh nghiệp Nhật Bản ở nước ngoài) đã dành nhiều sự quan tâm cho sự phát triển cảng biển ở Việt Nam.

Lượng hàng hóa lưu thông nội địa cũng như lượng hàng hóa thông thương giữa Việt Nam và quốc tế tăng đáng kể. Các mặt hàng xuất khẩu chính của Việt Nam như: gạo, cà phê, tiêu, điều, dầu thô, khí đốt ...sang Châu Âu và Mỹ vẫn giữ đà tăng trưởng. Ngoài ra, hàng hóa nhập khẩu vào Việt Nam cũng tăng nhanh và kéo theo hàng loạt dự án công nghiệp ra đời như trang thiết bị cho nhà máy, nguyên phụ liệu, vật liệu nhập khẩu có nguồn gốc từ các quốc gia khác nhau. Khối lượng xuất nhập khẩu đến năm 2010 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.

Thêm vào đó, hàng từ Thái Lan xuất khẩu đi các nước tăng cao nhưng đội tàu vốn có của họ không đủ để vận chuyển.

Indonesia, Philipines cũng vậy lượng hàng nhập khẩu từ Việt Nam như gạo tăng nhiều nếu tận dụng được lợi thế là nước xuất khẩu để dành quyền vận chuyển thì đội tàu của Việt Nam sẽ thu được lợi ích to lớn. Hàng hóa xuất nhập khẩu của Cambodia cũng là mối lợi lớn đang chờ khai thác do cảng Cambodia nhỏ và ít, đội tàu tuy nhiều về số lượng nhưng chủ yếu là tàu treo cờ phương tiện. Hàng hóa xuất nhập khẩu của Lào bằng đường biển hầu hết qua các cảng của Việt Nam, nếu đảm nhận vận chuyển cho riêng lượng hàng này thì đó cũng là một nguồn lợi lớn không thể bỏ qua. Hơn thế, thông thương hàng hóa giữa Việt Nam và Trung Quốc hiện đang tăng cao, chủ yếu là đường biển, rất nhiều hàng hóa đang nằm chờ phương tiện vận chuyển. Xa ra hơn là Ấn Độ hiện đang thiếu trầm trọng tàu vận chuyển do lượng hàng hóa thông thương giữa Ấn Độ và các nước tăng quá lớn, vượt xa khả năng đáp ứng của đội tàu nước này.

Như trên đã nói, hiện nay chúng ta đã có nhiều tín hiệu tốt từ ngành vận tải biển, lượng tàu tham gia vận chuyển đường biển ngày càng tăng, có thể thấy rõ ràng trong số lượng đóng mới, tàu mua mới tăng nhiều.

Kinh tế thế giới đang bắt đầu những trang tươi sáng hơn khi sức mua cùng niềm tin của người tiêu dùng được khôi phục. Các Công ty kinh doanh vận tải biển và các dịch vụ có liên quan, đặc biệt tại Việt Nam, sẽ còn tiếp tục phát triển với rất nhiều cơ hội và tiềm năng trong tương lai.

## **NHẬN XÉT & KHUYẾN NGHỊ**

Với những phân tích như trên, HDO là một trong những doanh nghiệp có tiềm năng và triển vọng tăng trưởng. Doanh nghiệp hoàn toàn có thể hoàn thành kế hoạch kinh doanh 2011 đã đề ra. Hiện nay với tình hình chung của TTCK, cổ phiếu HDO đang giao dịch ở mức giá 13.x là mức khá thấp từ khi chào sàn đến nay, kết quả kinh doanh Q1 rất khả quan, PE 6.6, giá 1x, thanh khoản trung bình duy trì khá ổn định. Có thể xem đây là một trong những cổ phiếu tiềm năng, nên theo dõi và chọn thời điểm đầu tư hợp lý.