

MỘT SỐ NÉT CHÍNH VỀ CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI SẢN PHẨM KHÍ QUỐC TẾ - GAS SHIPPING

*Ngày 20/12/2011, Sở Giao dịch Chứng khoán TP.HCM đã cấp Quyết định Niêm yết số **185/2011/QĐ-SGDHCM** cho cổ phiếu Công ty cổ phần vận tải sản phẩm khí Quốc tế- Gas shipping niêm yết trên SGDCK Tp.HCM. Theo dự kiến ngày **09/03/2011**, cổ phiếu CTCP Gas Shipping sẽ chính thức giao dịch trên SGDCK TP.HCM với mã chứng khoán là **GSP**.*

Để giúp Quý độc giả có thêm thông tin, SGDCK TP.HCM xin giới thiệu một số nét chính về lịch sử thành lập, quá trình hoạt động và kết quả kinh doanh đáng chú ý của GSP trong thời gian qua.

I. Giới thiệu chung

1. Lịch sử hình thành

Công ty Cổ phần Vận tải Sản phẩm khí Quốc tế (Gas Shipping) được thành lập từ việc góp vốn của 03 cổ đông chính là các Tổng Công ty lớn thuộc Tập đoàn Dầu khí Quốc gia Việt Nam: Tổng Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí (PV Trans), Tổng Công ty Cổ phần Dịch vụ Kỹ thuật Dầu khí (PTSC) và Tổng Công ty Khí Việt Nam (PV Gas) vào ngày 25/10/2007 theo Biên bản số 245/BB-KVN. Việc thành lập Gas Shipping nhằm tập trung phát triển và chuyên nghiệp hóa các loại hình cung cấp dịch vụ vận tải khí hóa lỏng trong và ngoài nước.

Công ty chính thức đi vào hoạt động theo Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh số 0305390530 (số cũ 4103008857) do Sở Kế hoạch và Đầu tư TP. Hồ Chí Minh cấp lần đầu ngày 24/12/2007, đăng ký thay đổi lần thứ 4 ngày 06/01/2011 với vốn điều lệ là 300.000.000.000 (ba trăm tỷ đồng) và nhiệm vụ chính là: Kinh doanh vận tải biển; Cho thuê tàu; Dịch vụ: đại lý tàu biển, môi giới hàng hải, cung ứng tàu biển, giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu.

Một vài thông tin chính về công ty như sau:

Tên gọi: Công cổ phần Vận tải Sản phẩm khí Quốc tế

Tên tiếng Anh: INTERNATIONAL GAS PRODUCT SHIPPING JOINT STOCK COMPANY

Tên viết tắt: GAS SHIPPING JSC

Mã chứng khoán: GSP

Địa chỉ trụ sở chính: Lầu 9, Tòa nhà Green Power, 35 Tôn Đức Thắng, Quận 1, Tp.HCM

Điện thoại: (08) 222 05388

Fax: (08) 222 05366

Website: <http://gasshipping.com.vn>

Vốn Điều lệ: 300.000.000.000 đồng (Ba trăm tỷ đồng).

Số lượng cổ phiếu đăng ký niêm yết: 30.000.000 cổ phiếu (ba mươi triệu cổ phiếu)

Công ty đã trở thành công ty đại chúng từ ngày 15/03/2011, theo công văn số 726/UBCK-QLPH của Ủy ban Chứng khoán Nhà nước.

2. Quá trình tăng vốn

Kể từ khi hoạt động dưới hình thức công ty cổ phần, công ty đã thực hiện được 3 đợt góp vốn như sau:

- Đợt 1: Theo BCTC kiểm toán năm 2008 (Báo cáo từ giai đoạn thành lập đến 31/12/2008) số 215/Deloitte-AUDHCM-RE ngày 18/03/2009 các cổ đông công ty đã thực hiện góp 184 tỷ đồng

- Đợt 2: tại ngày 31/12/2009 các cổ đông góp thêm được 51 triệu đồng nâng tổng số vốn góp lên 184.051.000.000 đồng.

- Đợt 3: Theo Báo cáo kiểm toán vốn tại ngày 24/12/2010 các cổ đông công ty đã thực hiện góp đủ số vốn điều lệ là 300 tỷ đồng.

3. Danh sách công ty mẹ và công ty con của Gas Shipping

Bảng 1: Danh sách công ty nắm giữ quyền kiểm soát đối với Gas Shipping và công ty mà Gas Shipping đang nắm giữ quyền kiểm soát hoặc cổ phần chi phối

STT	TÊN CỔ ĐÔNG	ĐỊA CHỈ	SỐ CỔ PHẦN	TỶ LỆ	GHI CHÚ
I	Công ty nắm giữ quyền kiểm soát đối với Gas Shipping				
1	Tổng Công ty Cổ phần Vận tải Dầu khí	Tầng 4, Toà nhà H3, số 384 Hoàng Diệu, Phường 6, Quận 4, Tp. HCM	20.320.900	67,74%	Đang Niêm yết tại HOSE với mã chứng khoán PVT
II	Công ty mà Gas Shipping đang nắm giữ quyền kiểm soát hoặc cổ phần chi phối				
1	Công ty Cổ phần Vận tải Nhật Việt	56/2A Trần Bình Trọng, Phường 5, Quận Bình Thạnh, TP. Hồ Chí Minh	2.550.000	51%	

Nguồn: Bản cáo bạch - Công ty Gas Shipping

II. Cơ cấu cổ đông

Bảng 2: Cơ cấu cổ đông của Công ty Cổ phần Vận tải Sản phẩm khí Quốc tế tại thời điểm ngày 04/05/2011

STT	DANH MỤC	SỐ LƯỢNG CỔ ĐÔNG	SỐ CỔ PHẦN	TỶ LỆ (%)
1	Cổ đông trong nước	853	28.000.000	93,33
	<i>Cổ đông là tổ chức</i>	2	21.320.900	71,07
	<i>Cổ đông là cá nhân</i>	851	6.679.100	22,26
2	Cổ đông nước ngoài	2	2.000.000	6,67
	<i>Cổ đông là tổ chức</i>	2	2.000.000	6,67
	<i>Cổ đông là cá nhân</i>	0	0	0
3	Cổ phiếu quỹ	0	0	0
	Tổng	855	30.000.000	100,00

Nguồn: tổng hợp từ Sổ đăng ký người sở hữu cổ phiếu GSP

III. Tình hình hoạt động kinh doanh

1. Tình hình hoạt động kinh doanh

Hoạt động chính của Gas Shipping là vận chuyển khí hóa lỏng (LPG) từ các Nhà máy lọc dầu Dung Quất, Nhà máy chế biến khí Dinh Cố, tàu Chelsea Bridge của PV Gas, vận chuyển tuyến nước ngoài cho Petronas Malaysia ... Bên cạnh đó, Gas Shipping cũng tham gia hoạt động kinh doanh xăng dầu để tăng thêm doanh thu cho công ty.

Bảng 3: Doanh thu thuần sản phẩm dịch vụ năm 2009, 2010, Quý III năm 2011

Đơn vị tính: ngàn đồng

SẢN PHẨM – DỊCH VỤ	Năm 2009		Năm 2010		Tăng trưởng 2010/2009	01/01/2011 – 30/09/2011	
	Giá trị	Tỷ Trọng (%)	Giá trị	Tỷ Trọng (%)		Giá trị	Tỷ trọng (%)
Hoạt động vận tải	203.893.053	99	376.108.833	99	84,46%	294.952.448	68,09
Kinh doanh xăng dầu, LPG	1.419.170	1	2.887.818	1	103,49%	138.241.378	31,91
Tổng cộng	205.312.223	100%	378.996.651	100	84,60%	433.193.826	100,00

Nguồn: Bản cáo bạch GSP

Bảng 4: Cơ cấu lợi nhuận gộp năm 2009, 2010, Quý III năm 2011*Đơn vị tính: ngàn đồng*

SẢN PHẨM – DỊCH VỤ	Năm 2009		Năm 2010		Tăng trưởng 2010/ 2009	01/01/2011 – 30/09/2011	
	Giá trị	Tỷ Trọng (%)	Giá trị	Tỷ Trọng (%)		Giá trị	Tỷ trọng (%)
Hoạt động vận tải	47.597.586	99,9%	58.758.985	100%	23,45%	54.211.795	93,9%
Kinh doanh xăng dầu	34.440	0,1%	0	0%	-	3.538.356	6,1%
Tổng cộng	47.632.026	100	58.758.985	100%	23,36%	57.750.151	100%

*Nguồn: Báo cáo tài chính đã kiểm toán năm 2009, 2010 và BCTC hợp nhất Quý III/2011***- Về hoạt động vận tải:**

So với năm 2009, Doanh thu hoạt động vận tải của Gas Shipping trong năm 2010 đã tăng từ 203,9 tỷ đồng lên hơn 376,1 tỷ đồng, đạt mức tăng trưởng gần 85%. Đạt được mức tăng trưởng ấn tượng này, nguyên nhân chính phải nói tới là trong năm 2010, Nhà máy lọc dầu Dung Quất đã bắt đầu đi vào hoạt động ổn định, sản lượng LPG đạt 300.000 tấn /năm. Với vị thế là Công ty duy nhất trực thuộc PV Trans về vận tải LPG bằng đường biển, Gas Shipping gần như được giao là đơn vị đầu mối vận chuyển LPG cho Nhà máy lọc dầu Dung Quất. Do đó, trong khi rất nhiều doanh nghiệp còn đang gặp khó khăn trong việc tìm kiếm hợp đồng, đội tàu của Gas Shipping luôn khai thác hết công suất. Bên cạnh đó, Gas Shipping cũng tham gia vận tải LPG cho Nhà máy xử lý khí Dinh Cố, từ tàu chứa LPG Chelsea Bridge của PV Gas, cho Petronas Malaysia và nhập khẩu LPG từ Trung Quốc.

Tính đến hết Quý III/2011, Doanh thu từ mảng hoạt động này đạt gần 295 tỷ đồng, Lợi nhuận đạt hơn 54 tỷ đồng, gần bằng 100% Lợi nhuận trong năm 2010.

- Về hoạt động Kinh doanh xăng dầu:

Trong giai đoạn 2009 – 2010, Doanh thu từ hoạt động Kinh doanh xăng dầu chỉ chiếm một tỷ trọng rất nhỏ là 1% trong Tổng Doanh thu, đạt giá trị bình quân khoảng 2 – 3 tỷ đồng/năm. Tuy nhiên, tính tới hết Quý III/2011, thông qua hợp đồng nguyên tắc cung cấp nhiên liệu cho các tàu chở LPG ký với Công ty Kinh Doanh Sản phẩm khí (KDK) và các tàu làm dịch vụ vận tải biển với một số khách hàng phía Bắc nên Doanh thu từ hoạt động này đã tăng mạnh lên 138 tỷ, nâng tỷ trọng trong Tổng Doanh thu lên 31,91%. Mặc dù Doanh thu có sự tăng trưởng mạnh mẽ, Lợi nhuận từ hoạt động này chỉ đạt hơn 3 tỷ và chiếm hơn 6% trong Tổng Lợi nhuận. Nguyên nhân là do giá dầu trong giai đoạn này đang có những biến động dữ dội nên kế hoạch Doanh thu – Lợi nhuận cũng bị ảnh hưởng đáng kể.

2. Kết quả hoạt động SXKD của GSP 2009 và 2010 và 9 tháng đầu năm 2011

Tóm tắt một số chỉ tiêu về hoạt động sản xuất kinh doanh của Công ty trong năm 2009, 2010 và 9 tháng đầu năm 2011:

Bảng 5: Một số chỉ tiêu hoạt động sản xuất kinh doanh của Công ty trong năm 2009,2010 và 9 tháng đầu năm 2011

Đơn vị tính: đồng

Chỉ tiêu	Năm 2009	Năm 2010	Tăng trưởng 2010/2009 (%)	30/09/2011
Tổng giá trị tài sản	242.912.237.269	539.139.970.444	121,95	533.163.492.198
Doanh thu thuần	205.312.223.180	378.996.650.886	84,60	171.083.556.820
Lợi nhuận gộp	47.632.026.298	58.758.985.268	23,36	14.880.000.115
Doanh thu hoạt động tài chính	6.855.199.281	11.375.276.987	65,94	5.279.897.297
Lợi nhuận thuần từ hoạt động kinhdoanh	41.832.307.643	47.009.215.126	12,38	12.532.869.296
Thu nhập khác	329.672.765	4.198.023.684	1.173,39	804.796.178
Tổng lợi nhuận trước thuế	42.161.980.408	50.497.446.230	19,77	13.053.742.954
Lợi nhuận sau thuế	34.748.983.838	37.574.334.001	8,13	9.778.682.215
Tỷ lệ cổ tức/Vốn Điều lệ bình quân	14,01%	17,28%	23,34	-

Nguồn: Báo cáo tài chính đã kiểm toán hợp nhất năm 2009, 2010 và BCTC Quý IV – 2011 hợp nhất của GSP

IV. Tình hình tài chính của Công ty

Bảng 6: Các chỉ tiêu tài chính chủ yếu năm 2009, 2010 và 9 tháng đầu năm 2011

TT	CHỈ TIÊU	Đvt	Năm 2009	Năm 2010	Từ 1/1/2011 đến 30/9/2011
1	Chỉ tiêu về khả năng thanh toán				
1.1	Hệ số thanh toán ngắn hạn	Lần	5,70	3,21	3,62
1.2	Hệ số thanh toán nhanh	Lần	5,46	2,94	3,38
2	Chỉ tiêu về cơ cấu vốn				
2.1	Hệ số nợ/Tổng tài sản	%	10,05	31,12	30,12
2.2	Hệ số nợ/Vốn chủ sở hữu	%	11,17	45,18	43,10
3	Chỉ tiêu về năng lực hoạt động				
3.1	Vòng quay hàng tồn kho	Lần	25	25	21
3.2	Vòng quay các khoản phải thu	Lần	18	11	7
3.3	Doanh thu thuần/ Tổng tài sản	%	84,52	70,30	81,25
4	Chỉ tiêu về khả năng sinh lời				
4.1	Hệ số lợi nhuận sau thuế / Doanh thu thuần	%	16,92	9,91	8,58
4.2	Hệ số Lợi nhuận sau thuế/Vốn chủ sở hữu	%	16,57	12,74	6,93
4.3	Hệ số Lợi nhuận sau thuế / Tổng tài sản	%	15,20	9,61	9,99
4.4	Tỷ suất lợi nhuận thuần từ hoạt động kinh doanh/Doanh thu thuần	%	20,37	12,40	8,69

Nguồn: Báo cáo tài chính đã kiểm toán năm 2009, 2010, BCTC hợp nhất Quý III/2011

Các chỉ số trên có thể cho ta thấy bức tranh tổng quát về tình hình hoạt động của công ty Gas Shipping như sau:

- **Khả năng thanh toán:** Trong năm 2010, các chỉ số khả năng thanh toán có sự giảm đáng kể so với năm 2009. Nguyên nhân chính là do Công ty thực hiện các khoản vay đầu tư để mua tàu Sài Gòn Gas, Aquamarine Gas và tàu Apollo Pacific nên làm gia tăng giá trị Nợ ngắn hạn. Tính trong 09 tháng đầu năm 2011, giá trị Tài sản ngắn hạn gia tăng, đồng thời Công ty thực hiện chi trả một số khoản vay ngắn hạn; vì thế, các hệ số khả năng thanh toán lại tăng cao so với năm 2010. Bên cạnh đó, các chỉ số này đều có giá trị lớn gấp nhiều lần so với mức yêu cầu tối thiểu là 1 (lần). Vì vậy,

có thể khẳng định, Gas Shipping có tiềm lực tài chính rất tốt, và không gặp bất kỳ khó khăn nào trong việc thanh toán các khoản nợ.

- **Cơ cấu vốn:** Một rủi ro đặc trưng của các doanh nghiệp ngành vận tải biển là việc đầu tư vào tài sản cố định lớn nên hay dẫn tới tỷ lệ nợ cao trong cơ cấu vốn. Tuy nhiên, nhìn vào hệ số Nợ/Tổng tài sản của Gas Shipping thì có thể thấy đây là một con số rất nhỏ. Nguyên nhân chủ yếu là do Công ty mới đi vào hoạt động trong năm 2007 nên trong giai đoạn 2008 – 2009, Công ty mới chỉ dừng lại ở việc khai thác đội tàu được đầu tư từ nguồn vốn chủ sở hữu. Từ năm 2010, để đáp ứng nhu cầu mở rộng quy mô và thị trường hoạt động, ĐHĐCĐ Công ty đã thông qua kế hoạch phát triển đội tàu với cơ cấu đầu tư mỗi tàu dự kiến gồm 30% vốn tự có và 70% vốn vay. Cụ thể, trong năm 2010, Công ty đã thực hiện khoản đầu tư vốn và vay dài hạn để đầu tư tàu Sài Gòn Gas, tàu Aquamarine Gas và tàu Apollo Pacific, dẫn tới hệ số nợ của Công ty tăng từ 10% lên 31%. Các chỉ số này không có sự thay đổi đáng kể trong 09 tháng đầu năm 2011.

- **Khả năng sinh lời:** Mặc dù trong năm 2010, Doanh thu của Gas Shipping đã đạt sự tăng trưởng gần 85% nhưng do sự gia tăng của giá dầu – chi phí đầu vào trong khi giá cước vận tải chưa có sự điều chỉnh tăng tương ứng nên tỷ suất sinh lợi của Công ty trong năm 2010 đã điều chỉnh giảm so với năm 2009.

V. Vị thế của Công ty

1. Về thị phần

- ✓ Nguồn cung LPG trong nước được cung cấp chủ yếu từ Nhà máy lọc dầu Dung Quất với sản lượng 300.000 tấn/năm và Nhà máy lọc xử lý khí Dinh Cố với sản lượng 280.000 tấn/năm, đáp ứng được khoảng 59% nhu cầu thị trường trong nước.
- ✓ Với vị thế là Công ty duy nhất trực thuộc PV Trans về vận tải LPG bằng đường biển, hiện nay, Gas Shipping gần như là đơn vị đầu mối vận chuyển khí cho Nhà máy lọc dầu Dung Quất. Bên cạnh đó, Gas Shipping cũng tham gia vận tải LPG cho Nhà máy xử lý khí Dinh Cố, từ tàu chứa LPG Chelsea Bridge của PV Gas, cho Petronas Malaysia và nhập khẩu LPG từ Trung Quốc.

2. Về năng lực vận tải

- ✓ Theo số liệu thống kê năm 2010 của Gas Shipping thì hiện nay Việt Nam có 11 tàu chuyên dụng và xà lan chuyên chở LPG của các chủ tàu Việt Nam. So với các đối thủ cạnh tranh, đội tàu của Gas Shipping có tuổi đời trẻ nhất (từ 13 – 17 tuổi).

VI. Triển vọng phát triển của ngành vận tải LPG

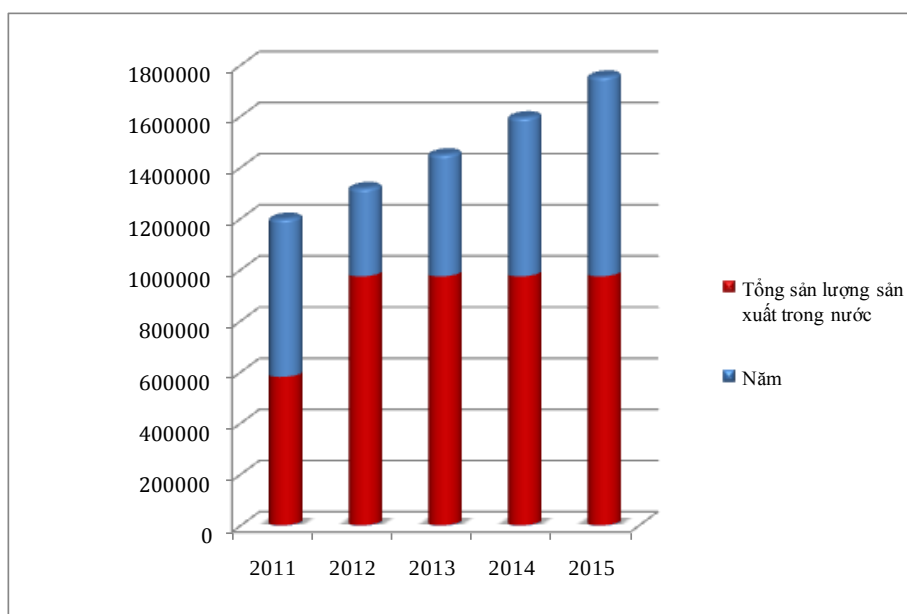
Bảng 7: Dự báo sản lượng LPG sản xuất, nhu cầu tiêu thụ trong nước, sản lượng nhập khẩu LPG trong giai đoạn 2011 - 2015

Đơn vị tính: MT

Năm	NM Dinh Cố	NMLD Dung Quất	NMLD Nghi Sơn	Tổng sản lượng sản xuất trong nước	Tổng nhu cầu tiêu thụ trong nước	Tổng sản lượng nhập khẩu
2011	280.000	300.000		580.000	1.197.900	617.900
2012	280.000	300.000	393.000	973.000	1.317.690	344.690
2013	280.000	300.000	393.000	973.000	1.449.459	476.459
2014	280.000	300.000	393.000	973.000	1.594.405	621.405
2015	280.000	300.000	393.000	973.000	1.753.845	780.845

Nguồn: Báo cáo bạch GSP

Biểu đồ nhu cầu LPG tiêu thụ cả nước, sản lượng sản xuất nội địa và nhập khẩu



- Hiện nay, LPG do Nhà máy xử lý khí Dinh Cố sản xuất đáp ứng khoảng 30-35% nhu cầu thị trường LPG Việt Nam. LPG được xuất đi với khối lượng lớn từ kho cảng Thị Vải bằng tàu và phân phối đến các khách hàng khắp cả nước hoặc xuất bằng xe bồn đến các khách hàng thuộc những khu vực lân cận. Kể từ năm 2009, thị trường LPG Việt Nam có thêm nguồn cung LPG mới từ Nhà máy Lọc dầu Dung Quất, đáp ứng khoảng 42% nhu cầu cả nước. Trong tương lai, nguồn cung LPG cho thị trường Việt Nam sẽ tăng thêm khi các dự án xây dựng nhà máy lọc dầu Nghi Sơn và một số nhà máy lọc dầu khác được triển khai;

- Với tổng lượng LPG đến năm 2015 của Nhà máy lọc dầu Dinh Cố, Nhà máy

lọc dầu Dung Quất và Nhà máy lọc dầu Nghi Sơn đạt khoảng 973,000 tấn/năm trong các năm tới, có thể thấy thị trường đầu ra của ngành vận tải LPG ở Việt Nam vẫn đang phát triển mạnh và đem lại nhiều cơ hội cho các công ty vận tải sản phẩm dầu khí, trong đó có Gas Shipping;

- Với lợi thế được giao nhiệm vụ từ Tổng công ty PV Trans / Tập đoàn Dầu khí Việt Nam, Gas Shipping sẽ còn nhiều cơ hội gia tăng doanh thu trong những năm tới.

VII. Kế hoạch kinh doanh và cổ tức của Công ty trong năm 2011- 2015

Dựa vào định hướng phát triển cho giai đoạn 2011 – 2015, Gas Shipping có kế hoạch doanh thu lợi nhuận và cổ tức dự kiến các năm như sau:

Bảng 8: Kế hoạch kinh doanh và cổ tức của Công ty trong năm 2011- 2015

Đơn vị: Tỷ đồng

Stt	Chỉ tiêu năm	2011	2012	2013	2014	2015
1	Doanh thu	700	768	838	915	1,171
2	Lợi nhuận trước thuế	65	78	85	92	105
3	Lợi nhuận sau thuế	48,75	58,50	63,75	69,00	78,75
4	Vốn điều lệ	300	300	300	300	300
5	Lợi nhuận sau thuế/Doanh thu	7%	8%	8%	8%	7%
6	Lợi nhuận sau thuế/Vốn điều lệ	16%	20%	21%	23%	26%
7	Cổ tức (%/VĐL)	12%	14%	16%	17%	19%
8	Thu nhập bình quân (Triệu đồng/tháng)	19,25	21,00	23,00	25,00	27,50

Nguồn: Công ty Gas Shipping

VIII. Các nhân tố rủi ro ảnh hưởng đến giá cả chứng khoán niêm yết:

Bên cạnh những rủi ro về tốc độ tăng trưởng của nền kinh tế, rủi ro về chính sách luật pháp, rủi ro xuất phát từ đặc điểm kinh doanh (Rủi ro về biến động giá dầu trên thế giới, Rủi ro lãi suất, tỷ giá hối đoái) và các rủi ro bất khả kháng (Rủi ro về thiên tai, Rủi ro cháy nổ), Công ty còn có những rủi ro đặc thù có ảnh hưởng đến hoạt động kinh doanh như sau:

- Rủi ro từ hoạt động đầu mối vận tải LPG cho Nhà máy lọc dầu Dung Quất

Gas Shipping được Tập đoàn Dầu khí Việt Nam và Tổng Công ty Vận tải Dầu khí giao nhiệm vụ là đầu mối cung cấp dịch vụ vận tải LPG cho Nhà máy Lọc Dầu Dung Quất, Nhà máy xử lý khí Dinh Cố; theo đó Công ty có trách nhiệm là đầu mối

thu xếp tàu biển để vận chuyển toàn bộ lượng khí LPG được sản xuất ra từ các Nhà máy nêu trên.

Việc được giao là đầu mối vận chuyển sẽ giúp cho Công ty loại bỏ được các rủi ro về cạnh tranh trong việc khai thác vận chuyển LPG tại các nhà máy này, qua đó có điều kiện để khai thác một cách triệt để khả năng hoạt động của Đội tàu.

Bên cạnh những thuận lợi, Gas Shipping cũng chịu những áp lực trong việc là đầu mối cung cấp dịch vụ vận tại LPG cho Nhà máy Lọc Dầu Dung Quất và Nhà máy xử lý khí Dinh Cố. Công ty phải luôn đảm bảo số lượng tàu nhất định, đảm bảo đủ tiêu chuẩn chất lượng đáp ứng nhu cầu vận chuyển ngày càng lớn của hai nhà máy; trong trường hợp đội tàu có sự cố công ty phải có kế hoạch dự phòng thuê, mượn tàu kịp thời để không ảnh hưởng đến việc sản xuất của hai nhà máy. Các chi phí này cũng sẽ ảnh hưởng đến hiệu quả kinh doanh của công ty. Ngoài ra, việc phụ thuộc quá nhiều vào sản lượng LPG của hai nhà máy khiến doanh thu của công ty có thể bị suy giảm khi các nhà máy giảm sản lượng hoặc đi vào thời kỳ duy tu, bảo dưỡng.

Để khắc phục tình trạng nêu trên, Gas Shipping đã chủ động nghiên cứu, lập kế hoạch đầu tư, mua sắm các tàu mới, từng bước mở rộng thị trường hoạt động vận tải LPG cho nhiều đầu mối, đối tác mới.

- Rủi ro biến động giá cổ phiếu niêm yết

Việc niêm yết cổ phiếu trên thị trường chứng khoán Việt Nam sẽ đem lại những lợi ích to lớn cho Công ty như khẳng định uy tín, quảng bá rộng rãi thương hiệu, tăng cường tính thanh khoản, tạo cơ hội cho Công ty huy động vốn để tài trợ cho hoạt động sản xuất kinh doanh.

Tuy nhiên, rủi ro biến động giá cổ phiếu trên thị trường chứng khoán là điều không thể tránh khỏi đối với các công ty niêm yết. Giá chứng khoán trên thị trường được quyết định bởi nhiều yếu tố, trong đó tình hình hoạt động sản xuất kinh doanh của tổ chức niêm yết chỉ là một yếu tố tác động. Giá chứng khoán biến động có thể do lượng cung và cầu cổ phiếu, tình hình kinh tế - xã hội, sự thay đổi quy định pháp luật về chứng khoán, yếu tố tâm lý của nhà đầu tư, v.v... Sự biến động giá cổ phiếu có thể gây ảnh hưởng đến thương hiệu, giá trị, tâm lý của các khách hàng của Công ty.

Quý độc giả có thể tham khảo thông tin chi tiết tại Bản Cáo Bạch Niêm Yết của GSP và trang thông tin điện tử <http://gasshipping.com.vn>