



Đánh giá khái quát cơ cấu tài sản, nguồn vốn của các doanh nghiệp logistics niêm yết trên thị trường chứng khoán Việt Nam

ThS. Trần Thu Hằng, Khoa Quản trị kinh doanh

Trường Đại học Công nghệ Đông Á

Email: hangntt1@eaut.edu.vn

TÓM TẮT

Cơ cấu tài sản của một doanh nghiệp phụ thuộc vào đặc điểm ngành nghề kinh doanh, trình độ quản lý và đầu tư của doanh nghiệp. Bài viết phân tích khái quát cơ cấu tài sản và nguồn vốn của các doanh nghiệp logistics niêm yết trên thị trường chứng khoán Việt Nam thông qua tỷ trọng của các yếu tố tài sản và nguồn vốn; từ đó làm rõ các doanh nghiệp này đã sử dụng vốn đầu tư chủ yếu vào những tài sản nào và nguồn vốn nào là nguồn vốn quan trọng đang sử dụng.

Từ khóa: logistics, doanh nghiệp logistics niêm yết, tài sản, nguồn vốn, cơ cấu tài sản, cơ cấu nguồn vốn.

ABSTRACT

The asset structure of a company depends on the characteristics of its business sector, as well as its management level and investment activities. This article provides an overview analysis of the asset and capital structure of logistics companies listed on the Vietnam stock market by examining the proportions of asset and capital components. It clarifies which types of assets these companies mainly invest their capital in and identifies the key sources of capital currently being used.

Keywords: logistics, listed logistics companies, assets, capital, asset structure, capital structure.

1. Đặt vấn đề

Với vị trí địa lý thuận lợi và tốc độ tăng trưởng ổn định, thị trường logistics Việt Nam đang trở thành lĩnh vực đầu tư hấp dẫn, thu hút các nhà đầu tư nước ngoài. Theo số liệu thống kê của Bộ Kế hoạch và Đầu tư trong giai đoạn 2013 - 2023, xu hướng đầu tư trực tiếp nước ngoài vào lĩnh vực logistics ngày càng tăng, tính lũy kế đến giữa năm 2024, địa phương thu hút được số dự án đầu tư nước ngoài trong lĩnh vực logistics nhiều nhất là TP. Hồ Chí Minh với trên 840 dự án, TP. Hà Nội với gần 380 dự án, TP. Hải Phòng trên 150 dự án...Việc đầu tư không dừng lại ở việc dịch chuyển dòng vốn quốc tế vào Việt Nam, mà đi cùng với đó là việc chuyển giao công nghệ cũng như trang thiết bị, máy móc nhằm phục vụ cho các hoạt động logistics. Các hình thức đầu tư có thể kể đến là thành lập doanh

nghiệp hoặc trụ sở, chi nhánh công ty nước ngoài tại Việt Nam; hay các thương vụ mua bán sáp nhập xảy ra với số lượng và quy mô ngày càng lớn. Cụ thể, nếu xét theo hình thức đầu tư, đa số các nhà đầu tư nước ngoài lựa chọn hình thức liên doanh (50,4% số dự án) và 100% vốn nước ngoài (48,7% số dự án) khi đầu tư vào lĩnh vực logistics tại Việt Nam, chỉ một số ít các dự án (0,9%) lựa chọn hình thức hợp đồng hợp tác kinh doanh và đều là các dự án được cấp phép từ năm 2010 trở về trước [1]. Tuy nhiên triển vọng này cũng tạo ra thách thức về áp lực cạnh tranh gia tăng và nguy cơ mất thị phần cho các doanh nghiệp logistics trong nước nếu không nâng cao năng lực cạnh tranh. Nỗ lực nâng cao năng lực cạnh tranh có rất nhiều cách tiếp cận và tác giả đi sâu vào khía cạnh tài chính, mức độ an toàn và khả năng sinh lời của các doanh nghiệp logistics niêm yết trên thị trường chứng khoán Việt Nam. Với vai trò đặc thù trong chuỗi cung ứng, các doanh nghiệp logistics thường có cấu trúc tài chính riêng biệt, đòi hỏi sự phân tích chuyên sâu để nhận diện xu hướng, đánh giá mức độ tối ưu trong phân bổ tài sản và huy động vốn. Do đó, việc nghiên cứu và đánh giá khái quát cơ cấu tài sản, nguồn vốn của các doanh nghiệp logistics niêm yết là cần thiết nhằm cung cấp cái nhìn toàn diện cho nhà đầu tư, nhà hoạch định chính sách và các bên liên quan trong quá trình ra quyết định.

2. Khái quát cơ cấu tài sản và nguồn vốn các doanh nghiệp logistics niêm yết trên thị trường chứng khoán Việt Nam

Nghiên cứu thực hiện trên mẫu gồm 46 doanh nghiệp logistics niêm yết trên 02 sàn HOSE và HNX trong giai đoạn 2020 - 2024, được phân chia thành 3 nhóm cung cấp dịch vụ logistics bao gồm: vận tải, khai thác cảng và kho bãi, giao nhận, hậu cần.

Nghiên cứu sử dụng phương pháp so sánh và thực hiện đối với số liệu phân tích được trích xuất từ báo cáo tài chính đầy đủ của các doanh nghiệp logistics niêm yết nhằm làm rõ xu hướng biến động về quy mô và cơ cấu tài sản, nguồn vốn của các doanh nghiệp.

2.1. Quy mô tổng tài sản, tổng nguồn vốn

Xét theo quy mô vốn kinh doanh và tính đến năm 2024 thì 100% các doanh nghiệp logistics niêm yết là doanh nghiệp quy mô lớn (vốn kinh doanh >100 tỷ đồng).

Bảng 2.1. Tình hình tài sản, nguồn vốn của các doanh nghiệp logistics niêm yết

Đơn vị tính: Triệu đồng

TT	Dịch vụ LOGISTICS	MÃ CK	Năm 2020	Năm 2024	Biểu đồ	TT	Dịch vụ LOGISTICS	MÃ CK	Năm 2020	Năm 2024	Biểu đồ
1	Vận tải	ASG	1,704,382	3,160,503		25	Khai thác cảng	CLL	702,055	673,407	
2		GSP	889,882	1,606,911		26		DVP	1,337,379	1,637,463	
3		HAH	1,961,048	6,324,238		27		GMD	9,977,226	15,771,940	
4		HTV	422,800	402,332		28		PDN	975,481	1,454,016	
5		HVN	69,508,502	57,951,773		29		QNP	720,483	1,295,661	
6		ILB	1,471,707	1,586,702		30		VSC	2,425,695	6,493,028	
7		PJT	525,256	436,567		31		CAG	153,078	150,092	
8		PVP	2,491,867	2,950,239		32		CCR	341,331	311,133	
9		PVT	11,043,442	18,674,053		33		CDN	1,691,219	2,331,227	
10		SFI	620,488	905,908		34		DXP	458,020	995,850	
11		SKG	907,342	898,061		35		NAP	266,911	312,274	
12		STG	2,307,340	2,960,431		36		VGP	3,483,397	5,602,447	
13		TMS	3,614,922	7,955,207		37	Kho bãi, giao nhận, hậu cần	MHC	811,218	831,414	
14		VIP	1,519,339	1,409,311		38		NCT	543,790	647,762	
15		VJC	47,027,792	93,224,550		39		SCS	1,083,788	1,800,262	
16		VNL	371,755	423,438		40		SGN	1,149,473	1,389,383	
17		VOS	2,958,119	2,803,169		41		TCL	1,006,937	1,025,559	
18		VTO	1,880,890	1,629,839		42		DS3	154,330	146,367	
19		VTP	3,891,022	6,398,924		43		GIC	307,112	264,995	
20		HMH	259,012	235,429		44		MAC	242,268	260,054	
21		TOT	73,719	204,795		45		VMS	262,694	236,834	
22		VNF	816,670	905,356		46	VSM	94,677	127,215		
23		VNT	599,316	661,857							
24		VSA	585,917	625,041							

(Nguồn: Tác giả tổng hợp)

Trong giai đoạn năm 2020-2024, trong số 46 doanh nghiệp logistics niêm yết thì có 29 doanh nghiệp có quy mô tài sản tăng (chiếm 63%) và 17 doanh nghiệp có quy mô tài sản giảm (chiếm 37%), đặc biệt khối doanh nghiệp khai thác cảng có đến 75% doanh nghiệp tăng tài sản. Đây là dấu hiệu cho thấy ngành logistics đang có sự hồi phục nhanh chóng và mạnh mẽ sau ảnh hưởng của đại dịch Covid 19 diễn ra ở các năm 2020, 2021.

2.2. Cơ cấu tài sản

Phân tích số liệu bảng cân đối kế toán hợp nhất của 46 doanh nghiệp logistics về chỉ tiêu tài sản ngắn hạn (TSNH) và tài sản dài hạn (TSDH) trong giai đoạn 2020 – 2024 cho kết quả như sau:

Bảng 2.2. Cơ cấu tài sản của các doanh nghiệp logistics niêm yết

Đơn vị tính: %



TT	Dịch vụ LOGISTICS	MÃ CK	Tỷ trọng	2020	2021	2022	2023	2024	TT	Dịch vụ LOGISTICS	MÃ CK	Tỷ trọng	2020	2021	2022	2023	2024
1	Vận tải	ASG	TSNH	53	41	46	57	55	25	Khai thác cảng	CLL	TSNH	40	45	52	56	58
			TSDH	47	59	54	43	45				TSDH	60	55	48	44	42
2		GSP	TSNH	43	43	38	39	40	26		DVP	TSNH	71	76	80	79	78
			TSDH	57	57	62	61	60				TSDH	29	24	20	21	22
3		HAH	TSNH	35	37	37	32	27	27		GMD	TSNH	13	15	18	23	32
			TSDH	65	63	63	68	73				TSDH	87	85	82	77	68
4		HTV	TSNH	76	80	85	88	91	28		PDN	TSNH	33	33	36	42	51
			TSDH	24	20	15	12	9				TSDH	67	67	64	58	49
5		HVN	TSNH	20	16	19	23	28	29		QNP	TSNH	62	71	65	51	48
			TSDH	80	84	81	77	72				TSDH	38	29	35	49	52
6		ILB	TSNH	19	20	20	19	22	30		VSC	TSNH	32	41	36	28	24
			TSDH	81	80	80	81	78				TSDH	68	59	64	72	76
7		PJT	TSNH	15	16	18	24	33	31		CAG	TSNH	40	44	49	51	56
			TSDH	85	84	82	76	67				TSDH	60	56	51	49	44
8		PVP	TSNH	33	38	49	50	43	32		CCR	TSNH	11	11	13	12	14
			TSDH	67	62	51	50	57				TSDH	89	89	87	88	86
9		PVT	TSNH	38	40	42	40	35	33		CDN	TSNH	38	43	44	45	42
			TSDH	62	60	58	60	65				TSDH	62	57	56	55	58
10		SFI	TSNH	53	66	67	63	66	34		DXP	TSNH	78	75	47	41	53
			TSDH	47	34	33	37	34				TSDH	22	25	53	59	47
11	SKG	TSNH	33	35	42	55	58	35	NAP	TSNH	36	37	27	20	17		
		TSDH	67	65	58	45	42			TSDH	64	63	73	80	83		
12	STG	TSNH	42	38	36	38	39	36	Kho bãi, giao nhận, hậu cần	VGP	TSNH	99	99	99	99	99	
		TSDH	58	62	64	62	61				TSDH	1	1	1	1	1	
13	TMS	TSNH	31	39	37	27	24	37		MHC	TSNH	96	86	80	80	83	
		TSDH	69	61	63	73	76				TSDH	4	14	20	20	17	
14	VIP	TSNH	32	39	56	64	70	38		NCT	TSNH	62	67	67	67	70	
		TSDH	68	61	44	36	30				TSDH	38	33	33	33	30	
15	VIC	TSNH	53	54	51	48	45	39		SCS	TSNH	41	53	62	66	71	
		TSDH	47	46	49	52	55				TSDH	59	47	38	34	29	
16	VNL	TSNH	70	75	77	76	77	40		SGN	TSNH	60	60	72	80	83	
		TSDH	30	25	23	24	23				TSDH	40	40	28	20	17	
17	VOS	TSNH	28	35	42	52	66	41		TCL	TSNH	45	43	44	48	55	
		TSDH	72	65	58	48	34				TSDH	55	57	56	52	45	
18	VTO	TSNH	27	36	44	51	62	42		DS3	TSNH	41	43	36	31	30	
		TSDH	73	64	56	49	38				TSDH	59	57	64	69	70	
19	VTP	TSNH	87	91	91	88	80	43		GIC	TSNH	16	15	23	26	21	
		TSDH	13	9	9	12	20				TSDH	84	85	77	74	79	
20	HMH	TSNH	49	52	46	35	39	44		MAC	TSNH	56	49	47	59	70	
		TSDH	51	48	54	65	61				TSDH	44	51	53	41	30	
21	TOT	TSNH	45	45	54	51	45	45		VMS	TSNH	52	53	51	51	53	
		TSDH	55	55	46	49	55				TSDH	48	47	49	49	47	
22	VNF	TSNH	62	73	69	55	58	46	VSM	TSNH	52	61	60	59	61		
		TSDH	38	27	31	45	42			TSDH	48	39	40	41	39		
23	VNT	TSNH	63	72	73	66	68										
		TSDH	37	28	27	34	32										
24	VSA	TSNH	68	75	76	75	78										
		TSDH	32	25	24	25	22										

(Nguồn: Tác giả tổng hợp)

- Số doanh nghiệp có tỷ trọng TSNH lớn hơn tỷ trọng TSDH là 15/46, chiếm 33%. Trong đó, một số doanh nghiệp có tỷ trọng TSNH chiếm hơn 80% như: HTV, VTP, VGN, MHC, SGN, các doanh nghiệp này được phân bố ở cả 3 lĩnh vực dịch vụ logistics.

- Số doanh nghiệp có tỷ trọng TSNH nhỏ hơn tỷ trọng TSDH cũng là 15/46, chiếm 33%. Một số doanh nghiệp có tỷ trọng TSDH chiếm hơn 80% như: CCR, NAP, GIC, là các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực khai thác cảng và kho bãi, giao nhận, hậu cần logistics.



- Số doanh nghiệp có xu hướng biến động tăng dần tỷ trọng TSNH, giảm dần tỷ trọng TSDH là 10/46, chiếm 21%, điển hình một số doanh nghiệp có sự biến động nhanh và mạnh như: VIP (từ 32% năm 2020 lên 70% năm 2024), VOS (từ 28% năm 2020 lên 66% năm 2024), VTO (từ 27% năm 2020 lên 62% năm 2024), là các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực cung cấp dịch vụ vận tải.

- Số doanh nghiệp có xu hướng biến động giảm dần tỷ trọng TSNH, tăng dần tỷ trọng TSDH là 6/46, chiếm 13% với tỷ lệ giảm bình quân dưới 15%/năm, cụ thể là VJC, HMM, QNP, DXP, NAP, DS3, là các doanh nghiệp hoạt động ở cả 3 lĩnh vực dịch vụ logistics.

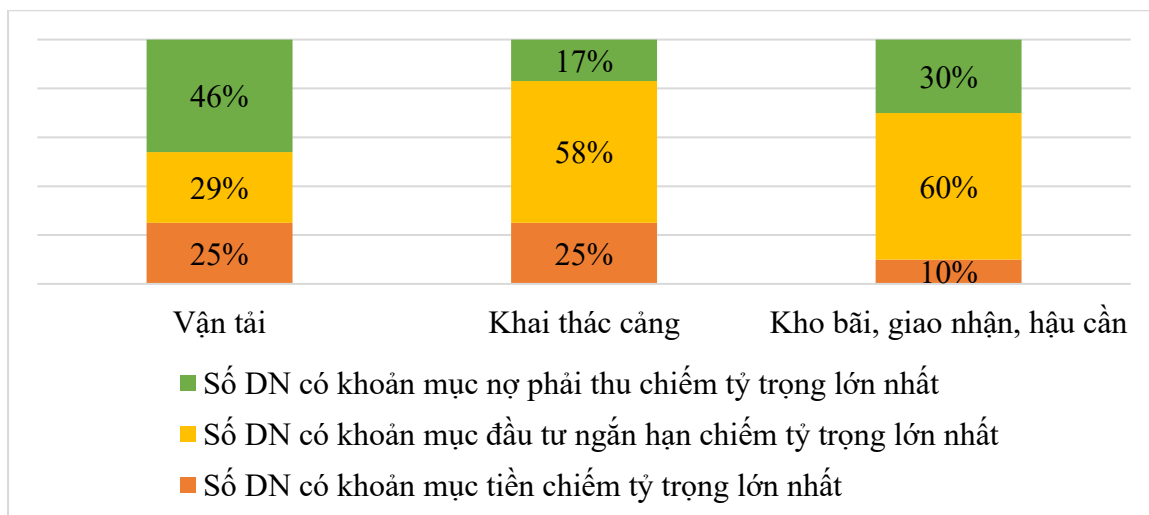
Phân tích cơ cấu TSNH và TSDH của các doanh nghiệp logistics niêm yết:

Cơ cấu TSNH:

- Về hàng tồn kho, có 42/46 doanh nghiệp logistics (chiếm 91%) có tỷ trọng hàng tồn kho ở mức < 8%, phổ biến 2%-3%, thậm chí nhiều doanh nghiệp có tỷ trọng hàng tồn kho là 0%, 1%. Tỷ lệ này cho thấy đặc điểm hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp logistics, là các doanh nghiệp không thực hiện quá trình sản xuất nên không lưu trữ nguyên vật liệu, thành phẩm hay không phải doanh nghiệp thương mại nên không có tồn kho hàng hóa. Tuy nhiên có 02 doanh nghiệp dịch vụ vận tải là HVN (Tổng Công ty Hàng không Việt Nam), PJT (Công ty Cổ phần Vận tải Xăng dầu Đường thủy Petrolimex) có tỷ trọng hàng tồn kho cao (khoảng 21% và 40%), đây là 02 doanh nghiệp đặc thù, hàng tồn kho chủ yếu là xăng, dầu dạng nguyên vật liệu và hàng hóa của công ty con, công ty liên kết.

- Về tỷ trọng các khoản mục tài sản gồm tiền và tương đương tiền, đầu tư ngắn hạn, các khoản phải thu thì có sự khác biệt lớn giữa các nhóm doanh nghiệp logistics (sơ đồ 2.1).

Có thể thấy phần lớn các doanh nghiệp nhóm vận tải có khoản mục nợ phải thu ngắn hạn chiếm tỷ trọng lớn, trong đó chủ yếu là nợ phải thu khách hàng (khoảng 80%-90%). Điều này có ảnh hưởng lớn đến dòng tiền của doanh nghiệp, trong trường hợp doanh nghiệp không có biện pháp cân đối dòng tiền kịp thời sẽ tăng nguy cơ rủi ro thanh toán cho doanh nghiệp. Nhóm doanh nghiệp khai thác cảng và kho bãi, giao nhận, hậu cần có tỷ trọng khoản mục đầu tư ngắn hạn lớn, các dạng đầu tư ngắn hạn chủ yếu là gửi tiền và góp vốn. Cho thấy các doanh nghiệp đã rất linh hoạt trong việc sử dụng tiền nhằm gia tăng hiệu quả sử dụng vốn kinh doanh.



(Nguồn: Tác giả tổng hợp)

Sơ đồ 2.1. Đặc điểm cơ cấu TSNH của các doanh nghiệp logistics niêm yết

Cơ cấu TSDN:

Về cơ cấu TSDH thì có 70% số doanh nghiệp có tỷ trọng tài sản cố định là lớn nhất trong tổng TSDN, tỷ trọng tài sản cố định của các doanh nghiệp này phổ biến ở mức trên 80%; 30% số doanh nghiệp còn lại có khoản mục tài sản dở dang dài hạn (tập trung ở các doanh nghiệp khai thác cảng) và đầu tư dài hạn chiếm tỷ trọng lớn. Cấu trúc này phản ánh đặc trưng của doanh nghiệp logistics, tài sản dài hạn chủ yếu là tài sản cố định. Đặc điểm này có ảnh hưởng đến dòng tiền ra của doanh nghiệp, làm cho dòng tiền ra từ hoạt động đầu tư lớn.

2.3. Cơ cấu nguồn vốn

Phân tích số liệu bảng cân đối kế toán của 46 doanh nghiệp logistics niêm yết về chỉ tiêu nợ phải trả (NPT) và vốn chủ sở hữu (VCSH) trong giai đoạn 2020 – 2024 cho kết quả như sau:

- Số doanh nghiệp có tỷ trọng NPT thấp hơn VCSH là 40/46, chiếm 87%, điển hình như SKG có tỷ lệ vốn chủ sở hữu là 98%, CAG có tỷ lệ vốn chủ sở hữu là 97%. Có 6/46 doanh nghiệp có tỷ trọng NPT cao hơn VCSH, trong đó VGP có NPT chiếm tới 95% tổng nguồn vốn hay HVN có NPT vượt quá giá trị tổng tài sản. Kết quả này cho thấy phần lớn các doanh nghiệp logistics ưu tiên cấu trúc đảm bảo an toàn tài chính.

- Số doanh nghiệp có xu hướng tăng dần tỷ trọng NPT, giảm dần tỷ trọng VCSH là 13/46, chiếm 28%, trong đó một số doanh nghiệp đã tăng vốn vay tài trợ cho các hoạt động kinh doanh có ý nghĩa tăng đòn bẩy tài chính, gia tăng ROE. Tuy nhiên cũng gia tăng áp lực trả nợ và rủi ro tài chính.



- Số doanh nghiệp có xu hướng giảm tỷ trọng nợ phải trả, tăng dần tỷ trọng VCSH là 12/46, chiếm 26%, đây là phản ứng cho thấy các doanh nghiệp này có hướng ưu tiên nguyên tắc an toàn tài chính khi đứng trước nhiều biến động kinh tế như giá xăng dầu tăng hay những bất ổn chính trị thế giới.

Bảng 2.4. Cơ cấu nguồn vốn của các doanh nghiệp logistics niêm yết

Đơn vị tính: %

TT	Dịch vụ LOGISTICS	MÃ CK	Tỷ trọng	2020	2021	2022	2023	2024	TT	Dịch vụ LOGISTICS	MÃ CK	Tỷ trọng	2020	2021	2022	2023	2024
1	Vận tải	ASG	NPT	31	35	38	40	39	25	Khai thác cảng	CLL	NPT	9	6	6	8	8
			VCSH	69	65	62	60	61				VCSH	91	94	94	92	92
2		GSP	NPT	49	49	50	50	50	26		DVP	NPT	8	8	8	12	13
			VCSH	51	51	50	50	50				VCSH	92	92	92	88	87
3		HAH	NPT	34	39	42	42	44	27		GMD	NPT	34	34	37	33	25
			VCSH	66	61	58	58	56				VCSH	66	66	63	67	75
4		HTV	NPT	20	20	22	22	18	28		PDN	NPT	38	36	35	30	23
			VCSH	80	80	78	78	82				VCSH	62	64	65	70	77
5		HVN	NPT	82	95	109	124	123	29		QNP	NPT	16	19	24	32	34
			VCSH	18	5	-9	-24	-23				VCSH	84	81	76	68	66
6		ILB	NPT	70	68	67	66	64	30		VSC	NPT	13	10	19	32	37
			VCSH	30	32	33	34	36				VCSH	87	90	81	68	63
7		PJT	NPT	57	49	41	35	28	31		CAG	NPT	4	4	5	4	3
			VCSH	43	51	59	65	72				VCSH	96	96	95	96	97
8		PVP	NPT	44	36	34	36	39	32		CCR	NPT	19	10	8	9	10
			VCSH	56	64	66	64	61				VCSH	81	90	92	91	90
9		PVT	NPT	46	44	44	46	48	33		CDN	NPT	18	18	20	23	24
			VCSH	54	56	56	54	52				VCSH	82	82	80	77	76
10		SFI	NPT	25	33	28	20	17	34		DXP	NPT	5	3	3	11	15
			VCSH	75	67	72	80	83				VCSH	95	97	97	89	85
11	SKG	NPT	2	1	1	2	2	35	NAP	NPT	14	15	13	16	22		
		VCSH	98	99	99	98	98			VCSH	86	85	87	84	78		
12	STG	NPT	28	30	27	23	21	36	VGP	NPT	95	95	96	97	96		
		VCSH	72	70	73	77	79			VCSH	5	5	4	3	4		
13	TMS	NPT	41	40	32	32	38	37	MHC	NPT	36	54	59	44	34		
		VCSH	59	60	68	68	62			VCSH	64	46	41	56	66		
14	VIP	NPT	28	29	19	11	9	38	NCT	NPT	15	18	16	18	23		
		VCSH	72	71	81	89	91			VCSH	85	82	84	82	77		
15	VJC	NPT	68	67	73	81	83	39	SCS	NPT	7	10	10	15	24		
		VCSH	32	33	27	19	17			VCSH	93	90	90	85	76		
16	VNL	NPT	42	46	39	31	33	40	SGN	NPT	19	14	17	21	21		
		VCSH	58	54	61	69	67			VCSH	81	86	83	79	79		
17	VOS	NPT	79	73	53	41	35	41	TCL	NPT	30	34	33	34	39		
		VCSH	21	27	47	59	65			VCSH	70	66	67	66	61		
18	VTO	NPT	40	37	33	31	29	42	DS3	NPT	25	27	24	33	40		
		VCSH	60	63	67	69	71			VCSH	75	73	76	67	60		
19	VTP	NPT	72	74	76	76	75	43	GIC	NPT	30	13	7	8	8		
		VCSH	28	26	24	24	25			VCSH	70	87	93	92	92		
20	HMH	NPT	9	12	12	10	11	44	MAC	NPT	23	22	17	11	13		
		VCSH	91	88	88	90	89			VCSH	77	78	83	89	87		
21	TOT	NPT	18	18	41	52	45	45	VMS	NPT	42	41	39	37	36		
		VCSH	82	82	59	48	55			VCSH	58	59	61	63	64		
22	VNF	NPT	56	58	45	30	34	46	VSM	NPT	45	45	44	41	33		
		VCSH	44	42	55	70	66			VCSH	55	55	56	59	67		
23	VNT	NPT	67	73	75	71	67										
		VCSH	33	27	25	29	33										
24	VSA	NPT	38	47	50	44	43										
		VCSH	62	53	50	56	57										

(Nguồn: Tác giả tổng hợp)

Phân tích cơ cấu NPT và VCSH của các doanh nghiệp logistics niêm yết:

Cơ cấu NPT:

- Có khoảng 68% số doanh nghiệp có tỷ trọng nợ ngắn hạn lớn hơn tỷ trọng nợ dài hạn, trong đó một số doanh nghiệp có 100% nợ phải trả là các khoản nợ ngắn hạn bao gồm: HTV, SFI, SKG, VTP, DVP, DXP, VGP. Có 15% số doanh nghiệp có tỷ trọng nợ ngắn hạn xấp xỉ bằng tỷ trọng nợ dài hạn và khoảng 17% là số doanh nghiệp còn lại có tỷ trọng nợ ngắn hạn thấp hơn tỷ trọng nợ dài hạn.

- Xét cơ cấu nợ ngắn hạn cho thấy, các doanh nghiệp logistics đều duy trì tỷ trọng nợ phải trả người bán, trong đó có 54% doanh nghiệp có tỷ trọng phải trả người bán ở mức 20% - 50%; 24% số doanh nghiệp có tỷ trọng phải trả người bán < 20% và 22% số doanh nghiệp có tỷ trọng phải trả người bán > 50%. Các doanh nghiệp chiếm dụng vốn nhằm tăng hiệu quả sử dụng vốn nhưng cũng tạo ra rủi ro thanh toán, gây áp lực lớn trong các chính sách tài chính của doanh nghiệp.

Cơ cấu VCSH:

Vốn chủ sở hữu của các doanh nghiệp logistics chủ yếu là từ vốn góp của chủ sở hữu và lợi nhuận chưa phân phối, trong đó tỷ trọng lợi nhuận chưa phân phối phổ biến từ 20% – 30%, kết quả này cho thấy giai đoạn này các doanh nghiệp tập trung vốn cho tăng trưởng.

3. Đánh giá chung

Qua phân tích phân tích khái quát cơ cấu tài sản và nguồn vốn của các doanh nghiệp logistics niêm yết trên thị trường chứng khoán Việt Nam giai đoạn 2020 – 2024 có thể rút ra một số nhận định sau:

Thứ nhất: Quy mô vốn kinh doanh có xu hướng tăng

Cho thấy các doanh nghiệp logistics đang mở rộng quy mô hoạt động, đầu tư kinh doanh, mở rộng thị trường và gia tăng năng lực cạnh tranh. Tuy nhiên, nếu tăng vốn quá nhanh mà không tương ứng với hiệu quả sinh lời, doanh nghiệp có thể bị áp lực lợi nhuận hoặc rủi ro tài chính.

Thứ hai: Tỷ trọng đầu tư ngắn hạn và nợ phải thu khách hàng cao

Tỷ trọng đầu tư ngắn hạn cao cho thấy các doanh nghiệp logistics có tính thanh khoản cao, chủ động về dòng tiền, dễ dàng xoay vòng vốn.

Tỷ trọng nợ phải thu từ khách hàng lớn, dưới góc nhìn tài chính phản ánh hoạt động kinh doanh tốt, doanh nghiệp có doanh thu cao, ký được nhiều hợp đồng, mở rộng được thị phần; mặt khác, điều này cho thấy doanh nghiệp có thể thiết lập được quan hệ hợp tác lâu dài với các đối tác lớn, đặc biệt nếu các khoản phải thu đến từ khách hàng có uy tín (các



tập đoàn lớn, nhà nước, FDI...). Tuy nhiên tiềm ẩn rủi ro không thu hồi được nợ, nếu khách hàng chậm thanh toán, kéo dài công nợ quá hạn sẽ ảnh hưởng trực tiếp đến dòng tiền kinh doanh. Trường hợp xấu hơn, nợ không thu được sẽ chuyển thành nợ xấu, phải trích lập dự phòng, làm giảm lợi nhuận.

Thứ ba: Tỷ trọng vốn chủ sở hữu lớn

Cho thấy các doanh nghiệp logistics có nền tảng tài chính vững chắc, ít phụ thuộc vào vay nợ, rủi ro tài chính thấp. Tỷ lệ tự chủ tài chính cao sẽ giúp các doanh nghiệp này hấp dẫn với nhà đầu tư dài hạn và dễ dàng tiếp cận vốn vay ngân hàng với điều kiện tốt hơn. Tuy nhiên, nếu tỷ trọng vốn chủ sở hữu lớn nhưng ROE thấp, có thể thấy doanh nghiệp chưa tối ưu hóa lợi nhuận trên nguồn vốn chủ.

Tài liệu tham khảo:

- [1] Bộ Công thương (2024). *Báo cáo logistics Việt Nam 2024. Khu thương mại tự do*. Nhà xuất bản Công thương.
- [2]. Bùi Văn Vân (2023), *Giáo trình Tài chính doanh nghiệp*, NXB Tài chính.
- [3]. Các doanh nghiệp logistics niêm yết trên thị trường chứng khoán Việt Nam (2020 - 2024), *Báo cáo tài chính*.
- [4]. Ngô Kim Phượng, Lê Hoàng Vinh (2021), *Phân tích Tài chính doanh nghiệp*, NXB Tài chính.
- [5]. Ngô Thế Chi, Nguyễn Trọng Cơ (2015), *Phân tích Tài chính doanh nghiệp*, NXB Tài chính.
- [6]. Vũ Duy Hào (2019), *Giáo trình Tài chính doanh nghiệp*, NXB Đại học Kinh tế quốc dân.