

THỰC TRẠNG GIÁ NHÓM CỔ PHIẾU DOANH NGHIỆP VẬN TẢI BIỂN VIỆT NAM 2015 - 2018

GROUP OF STOCKS OF VIETNAMESE SEA TRANSPORTATION
ENTERPRISES: REALITY OF PRICES (2015 - 2018)

Huỳnh Chí Giải

Khoa Kinh tế vận tải

Trường Đại học Giao thông vận tải Thành phố Hồ Chí Minh

Tóm tắt: Bài báo muốn giới thiệu đến độc giả thực trạng biến động giá cả của nhóm cổ phiếu các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam được niêm yết trên sàn giao dịch chứng khoán Hồ Chí Minh. Hay còn gọi là sàn HOSE gồm các mã cổ phiếu PVT (Tổng CTCP Vận tải Dầu khí), VIP (CTCP Vận tải Xăng dầu VIPCO), VTO (CTCP Vận tải Xăng dầu VITACO), VOS (CTCP Vận tải biển Việt Nam), GMD (CTCP Gemadept) trong giai đoạn bốn năm từ năm 2015 đến năm 2018. Thông qua những phân tích từ tổng quan đến chi tiết dựa trên các biểu đồ phân tích kỹ thuật giá cùng với những phân tích cơ bản về tình hình vĩ mô của từng mã cổ phiếu và thực trạng vĩ mô, độc giả sẽ có cái nhìn sâu hơn về tình hình sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp không chỉ ảnh hưởng đến hiệu quả sinh lời, hiệu quả sử dụng vốn mà còn tác động đến giá trị cổ phiếu của chính doanh nghiệp đó, cũng như sự tác động từ tâm lý kỳ vọng của nhà đầu tư đến biến động của thị giá kể cả cơ hội đầu tư nhóm cổ phiếu này.

Từ khóa: Nhóm cổ phiếu vận tải biển Việt Nam, thực trạng giá cổ phiếu, thị trường chứng khoán.

Chỉ số phân loại: 3.2

Abstract: The article introduces to readers the reality of prices of stocks of Vietnamese shipping enterprises listed on the Ho Chi Minh Stock Exchange or also known as HOSE including PVT (PetroVietNam Transportation JSC), VIP (VietNam Petroleum Transport JSC), VTO (VietNam Tanker JSC), VOS (VietNam Ocean Shipping JSC), GMD (Gemadept Coporation) in four - year period from 2015 to 2018. Through analysis from overview to detail by using technical and fundamental analysis tools, readers will have knowledge about the real situations of production and business not only affects the profitability and efficiency of capital use but also impacts on the value of the stocks, as well as the impact of the expected psychology of investors come to price movements and opportunity to invest in this stocks group.

Keywords: Group of stocks of Vietnamese Sea Transport Enterprise, reality of stock price, stock market.

Classification number: 3.2

1. Tổng quan thị trường chứng khoán Việt Nam (2015 - 2018)

Hầu hết nhóm cổ phiếu của các doanh nghiệp vận tải biển lớn ở nước ta hiện được đang giao dịch trên sàn giao dịch chứng khoán tập trung, cụ thể là Sàn giao dịch chứng khoán Thành phố Hồ Chí Minh (viết tắt là sàn HOSE), tổng quan về hoạt động giao dịch chứng khoán trên sàn HOSE từ năm 2015 đến nay đã trải qua nhiều biến động tích cực và tiêu cực cụ thể:

Năm 2015, trên thị trường chứng khoán (TTCK), sàn HOSE biến động rất mạnh, trong quý 1 và quý 2 chỉ số VN-Index có sự bứt phá mạnh nhờ nhóm cổ phiếu ngân hàng và dầu khí. VN-Index đạt mốc cao nhất trong năm 2015 với 638.69 điểm vào ngày 14/07/2015, đến tháng 8, những tác động từ việc Trung

Quốc phá giá đồng Nhân dân tệ đã ảnh hưởng mạnh đến tâm lý các nhà đầu tư, khiến thị trường hoàn toàn sụp đổ đến cuối năm chỉ giữ ở mức 579.03 điểm, TTCK mất hơn 59 điểm.

Năm 2016, TTCK sàn HOSE trải qua nhiều biến cố xấu nhìn chung xuất phát từ các sự kiện vĩ mô bởi các quốc gia lớn như Trung Quốc, Anh và Mỹ khiến các nhà đầu tư nước ngoài bán tháo cổ phiếu. Đến cuối năm 2016 chỉ số VN Index chốt ở mức 664.87 điểm được coi là sự may mắn do nền tảng của TTCK Việt Nam (VN) vẫn tốt nên đã phục hồi ngay sau đó. Ở năm 2017, TTCK sàn HOSE tăng trưởng mạnh khi có một số điểm nhấn tích cực từ Nhà nước về nới rộng quy mô đầu tư vào TTCK cho nhà đầu tư nước ngoài giúp đẩy mạnh mua ròng từ nước ngoài gần 26 nghìn tỷ đồng. Đây cũng là năm mà các doanh nghiệp

(DN) lớn chính thức lên sàn niêm yết như Tập đoàn xăng dầu Việt Nam (mã: PLX), Ngân hàng Thương mại Cổ phần (TMCP) Việt Nam Thịnh Vượng (mã VPB), đến cuối năm chỉ số VN-Index chốt ở mức 970 điểm được coi là đạt đỉnh cao (tăng gần 46% so với ngày 30/12/2016), mức vốn hóa thị trường đến cuối năm 2017 đạt gần 3.360 nghìn tỷ đồng, tương đương 74,6% GDP, vượt chỉ tiêu đặt ra cho năm 2020. Năm 2018 vừa qua chỉ số VN-Index từ vùng đỉnh 1.200 điểm đã "lao dốc" xuống vùng 900 điểm trong ba quý cuối năm, tương ứng mức điều chỉnh khoảng 25% được cho là khá lớn và nằm trong top 10 chỉ số chứng khoán có biến động mạnh nhất trên thế giới. Khi quý một, kinh tế VN tăng trưởng tốt, dòng tiền khối ngoại ồ ạt đổ vào (khối ngoại mua ròng hơn 10.000 tỷ trong quý một), cũng như hàng loạt doanh nghiệp lớn lên sàn. Nhưng đến quý ba, quý bốn, chịu ảnh hưởng của kinh tế vĩ mô khi Mỹ và Trung Quốc chiến tranh thương mại qua chính sách tăng thuế áp đặt lẫn nhau gây tiêu cực đến TTCK của thế giới và VN.

2. Tổng quan nhóm cổ phiếu doanh nghiệp vận tải biển VN (2017 - 2018)

Nhóm cổ phiếu doanh nghiệp vận tải biển số lượng khá khiêm tốn, trên sàn HOSE tính đến nay chỉ có năm mã chứng khoán đang được giao dịch, so với 386 mã chứng khoán đang được niêm yết, nhận thấy sự ảnh hưởng của nhóm cổ phiếu này không lớn đến sự tăng giảm của TTCK VN, khi vẫn còn một số DN vận tải biển có quy mô sản xuất kinh doanh lớn vẫn chưa được niêm yết trên sàn HOSE như Công ty Vận tải biển Vinalines (VLC), hay những công ty vận tải biển chưa đủ điều kiện niêm yết đang được giao dịch trên sàn Upcom (sàn giao dịch không tập trung) như Công ty Cổ phần (CTCP) Vận tải biển Vinaship, CTCP Vận tải và Thuê tàu biển VN,

CTCP Vận tải biển và Thương mại Phương Đông,...

Từ số liệu bảng 1, nhóm cổ phiếu vận tải hàng lỏng chiếm tới ba mã chứng khoán gồm PVT, VIP, VTO chiếm gần 50% số lượng cổ phiếu đang lưu hành trong tổng nhóm cổ phiếu DN vận tải biển, riêng VOS là mã chứng khoán của DN Vận tải biển Việt Nam chuyên về khai thác container và cho thuê tàu rời cỡ lớn, còn mã GMD của DN Cổ phần Gemadep lĩnh vực kinh doanh rộng hơn không chỉ tập trung mảng khai thác tàu mà còn khai thác cảng biển.

Trong năm mã cổ phiếu thì mã GMD năm 2018 vừa qua có kết quả sản xuất kinh doanh (SXKD) dẫn đầu so với các mã còn lại về lợi nhuận tăng gấp 3,27 lần so với năm 2017. Đứng thứ hai là VOS (tăng 1,60 lần), tiếp là VTO (tăng 1,02 lần) và VIP (tăng 0,21 lần). Xét về giá trị vốn hóa và vốn chủ sở hữu thì mã GMD cũng đứng đầu với hơn 8,388 tỷ đồng và 6,549 tỷ đồng, đứng thứ hai là mã PVT, tiếp đến là VIP, VTO, VOS. Nhìn chung, từ kết quả tăng trưởng kinh doanh cao thì những mã cổ phiếu GMD, VIP, VIP, VTO là sẽ kênh đầu tư an toàn cho các nhà đầu tư với nhiều triển vọng trong tương lai. Riêng mã VOS với quy mô lợi nhuận thấp nhất trong nhóm chỉ đạt 17,137 tỷ đồng chiếm 0,64% trong tổng lợi nhuận sau thuế của nhóm cổ phiếu này, kết quả SXKD mới khả quan hơn một chút trong hai năm gần đây (2017 - 2018) khi DN này lỗ liên tục từ năm 2012 đến năm 2016 ngoại trừ năm 2014 là có lợi nhuận do bán bớt tài sản cố định giá trị lớn và hiện nay vẫn còn đang thuộc diện bị cảnh cáo vì lợi nhuận sau thuế chưa phân phối từ quý một đến quý ba năm 2018 bị âm, tính đến nay mã cổ phiếu VOS vẫn chưa lấy lại được sức hấp dẫn cao, tương lai còn ảm đạm khi thị giá vẫn giảm hơn 12 lần kể từ năm 2008 đến 2010 được niêm yết lên sàn HOSE.

Bảng 1. Một số thông tin tài chính cơ bản của nhóm cổ phiếu DN vận tải biển VN.

Stt	Mã CK	Tên doanh nghiệp	Số lượng cổ phiếu đang lưu hành (Triệu CP)	Giá trị vốn hóa (tỷ đồng) (tại thời điểm 15/03/2019)	VCSH		Doanh thu		Lợi nhuận sau thuế	
					2018 (tỷ đồng)	2018/2017 (lần)	2018 (tỷ đồng)	2018/2017 (lần)	2018 (tỷ đồng)	2018/2017 (lần)
1	PVT	Tổng CTCP Vận tải Dầu khí	281.440	4,939.27	5,139	1.10	7,523.10	1.22	652.092	1.22
2	VIP	CTCP Vận tải Xăng dầu VIPCO	65.470	441.93	1,121.22	1.01	777.69	1.07	80.894	1.04
3	VTO	CTCP Vận tải Xăng dầu VITACO	78.866	679.83	1,143.88	1.01	1,598.93	1.27	97.871	1.02
4	VOS	CTCP Vận tải biển Việt Nam	140.000	235.2	654.46	1.03	1,690.47	1.05	17.137	1.60
5	GMD	CTCP Gemadept	296.924	8,388.13	6,549.88	0.92	2,673.20	0.67	1,899.71	3.27

3. Thực trạng giá nhóm cổ phiếu doanh nghiệp vận tải biển VN (2015 - 2018)

3.1 Thực trạng giá cổ phiếu mã VOS (2015 - 2018)

Qua hình 1, nhận thấy từ năm 2015 đến năm 2018 vừa qua xu hướng của giá cổ phiếu mã VOS (CTCP VOSCO) giảm là chính. Từ năm 2015 với mức giá đóng cửa (31/12/2015) là 2,800 đồng/cổ phiếu đến cuối năm 2018 giá đóng cửa là 1,630 đồng/cổ phiếu (28/12/2018), cho thấy qua năm năm giá cổ phiếu VOS giảm với tốc độ 41,8% là rất lớn, tính ra trung bình mỗi năm giảm hơn 10%. Giai đoạn bốn năm qua giá cổ phiếu VOS không có nhiều khởi sắc. Giai đoạn 2015 - 2016 có thể coi là khoản thời gian trượt dài “không phanh” đối với giá của cổ phiếu này, khi công ty này hai năm liên tiếp báo lỗ từ mức lỗ hơn 296 tỷ đồng (2015), đến năm 2016 công ty tiếp tục báo lỗ hơn 361 tỷ đồng, tương lai ảm đạm của ngành vận tải biển quốc tế. Các con tàu của công ty này khi mua với hàng chục triệu USD nhưng khi bán chỉ có vài triệu USD, kinh doanh thua lỗ và bán tài sản giá trị lớn khiến giá cổ phiếu VOS tụt dốc và mất giá hơn 30% suốt hai năm đó vì các nhà đầu tư thấy được dòng vốn của họ không được sử dụng hiệu quả. Chỉ số EPS liên tục âm và tỷ lệ P/E cũng không thể tính được, các nhà đầu tư bán tháo cổ phiếu khiến giá cổ phiếu mã VOS vốn đã rất thấp, giảm hơn 8 lần so với thời điểm khi mới lên sàn HOSE với mức giá đóng cửa 14,400 đồng (08/09/2010). Giai đoạn sụt giảm

của năm 2015 - 2016 đã khiến giá cổ phiếu VOS không còn tạo đà phục hồi ở giai đoạn 2017 - 2018 kế tiếp. Cổ phiếu này hiện đang giao dịch với mức giá của những viên kẹo rẻ tiền, mất đi sức hấp dẫn vốn có khi tình hình kinh doanh chưa có nhiều đột phá mà chỉ mới thoát lỗ với lợi nhuận sau thuế đạt hơn 10 tỷ đồng (2017) và 17 tỷ đồng (2018) nhờ nguồn thu nhập khác có lãi hơn 269 tỷ đồng, đây là một tín hiệu may mắn để mã cổ phiếu này thoát khỏi diện cảnh báo loại cổ phiếu bị giao dịch hạn chế.

Giai đoạn 2017 - 2018, mỗi năm giá cổ phiếu chỉ có một đợt bức phá mạnh, giá tăng hơn 64% vào tháng 07 năm 2017 từ mức giá thấp nhất 1,021 đồng tăng hơn 2,900 đồng cho một cổ phiếu, nhưng không giữ được lâu, giá giảm nhanh ngay sau đó và có nhiều đợt tăng giảm nhẹ dao động từ khoảng 1,600 đồng đến hơn 2,200 đồng. Kịch bản lặp lại ở năm 2018 khi giá đạt đỉnh cao nhất hơn 3,400 đồng (08/01/2018) kể từ năm 2016, sau đó lại tiếp tục giảm sâu dù có nhiều phiên tăng giảm, giá đóng cửa cuối năm 2018 chỉ còn hơn 1,600 đồng. Trong những năm qua, Công ty VOSCO đã phải thanh lý một nửa đội tàu, nhưng kết quả kinh doanh vẫn không thể tốt hơn, có thể thấy cơn sóng tăng giá của hai năm vừa qua dù mạnh nhưng chỉ phù hợp với những nhà đầu cơ, giá cổ phiếu không có xu thế tăng dài hạn.



Hình 1. Biến động giá cổ phiếu mã VOS (2015 - 2018).

3.2. Thực trạng giá cổ phiếu mã VIP (2015 - 2018)

Mã cổ phiếu VIP được niêm yết trong ngày đầu tiên trên sàn HOSE với giá đóng cửa hơn 55,000 đồng/cổ phiếu (21/12/2006) trải qua hơn chín năm giao dịch trên sàn đến năm 2015 thì giá của cổ phiếu này đã sụt giảm từ 80% đến hơn 88%.

Từ hình 2 phản ánh biến động giá của cổ phiếu VIP của CTCP VIPCO, trong năm 2015, giá cổ phiếu này có xu thế giảm là chính, trong năm có hơn ba phiên tăng mạnh tạo đà phục hồi ngắn hạn với tốc độ tăng dao động từ hơn 11% đến hơn 21% để giá cổ phiếu không bị rớt quá sâu, nhưng vẫn chưa vượt qua được ngưỡng của năm cũ 2014 khi giá đóng cửa cuối năm đó tăng mạnh hơn 13,000 đồng (31/12/2014). Còn trong suốt năm 2015 giá cổ phiếu này chỉ dao động từ hơn 6,300 đến hơn 9,400 đồng, năm 2015 mặt bằng chung của giá cổ phiếu một lần nữa lại đi xuống khi kết quả kinh doanh không khả quan, dù không bị lỗ nặng như VOSCO nhưng lợi nhuận sau thuế giảm hơn 75% so với năm 2014, dù công ty chuyên vận tải xăng dầu nhưng cũng chịu chung hoàn cảnh thị trường vận tải biển ảm đạm. Đội tàu của công ty vẫn đang bị dư thừa, chi phí khai thác cao trong khi giá cước vận chuyển quốc tế ở khu vực khá thấp, lại thêm mảng kinh doanh bất động

sản của Công ty thời điểm đó không nhiều khả quan, kết quả khiến chỉ số EPS từ 3.44 (2014) giảm còn 0.83 (2015), đây là nguyên nhân chính khiến giá cổ phiếu này giảm rõ rệt từ năm 2014.

Giai đoạn 2016 - 2018 chính thức đánh dấu giai đoạn tăng trưởng chậm, trong ba năm này có thời điểm mức giá thấp nhất xuống tới khoảng 5,200 đồng/cổ phiếu, tăng cao nhất khoảng 7,100 đồng, chỉ có bốn giai đoạn giá cổ phiếu vượt ngưỡng trung bình 6,650 đồng/cổ phiếu. Những giai đoạn này cũng chỉ kéo dài 2 - 3 ngày, khoảng thời gian dài chủ yếu là giao dịch ở mức giá thấp hơn ngưỡng trung bình mặc dù lợi nhuận sau thuế các năm đều có tăng trưởng với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng 11%, nhưng tỷ lệ nợ trên tài sản vẫn ở mức quá cao

Giai đoạn 2016 - 2018 dao động từ 27.3 đến 30.92 đồng nợ trên 100 đồng tài sản, tỷ lệ nợ cao mà tỷ suất sinh lời trên tổng tài sản ROA thì tăng rất chậm từ 4,88 đến 5,24 đồng lãi trên 100 đồng tài sản. Mặt bằng chung của tỷ số này rất thấp kể từ năm 2014 đạt được 12.21%, cho thấy sức sinh lời trên tổng tài sản giảm tới ba lần như thêm một đòn giáng vào tâm lý của các nhà đầu tư không còn nhiều đánh giá cao với triển vọng của Công ty khiến giá cổ phiếu giao dịch với giá trị giảm dần theo thời gian.



Hình 2. Biến động giá cổ phiếu mã VIP (2015 - 2018).

3.3. Thực trạng giá cổ phiếu mã VTO (2015 - 2018)

Mã cổ phiếu VTO của CTCP Vận tải Xăng dầu VITACO, sự tăng trưởng về giá không lớn chủ yếu là xu thế phục hồi sau những đợt giảm sâu, kịch bản này cứ lặp đi lặp lại qua các năm. Mười một năm qua giá cổ phiếu này vẫn không cách quá xa so với mức giá của ngày đầu tiên lên sàn với giá đóng cửa là 9,000 đồng/cổ phiếu (9/10/2007), được niêm yết chỉ sau mã VIP một năm, định giá trên thị trường so với VIP lúc đó thấp hơn khoảng 6,000 đồng, nhưng tính đến giai đoạn cuối năm 2018 giá cổ phiếu VTO này vẫn cao hơn mã VIP 780 đồng cụ thể là 7,550 đồng/cổ phiếu. Dù niêm yết sau một năm và cũng chuyên vận tải xăng dầu, nhưng mã VTO vẫn có giai đoạn bứt phá mạnh về giá cụ thể trong tháng 07/2016 có thời điểm giá cổ phiếu tăng 9,600 đồng/cổ phiếu đó là giai đoạn tăng mạnh nhất rồi nhanh chóng sụt giảm sau đó, mức giảm sâu tới khoảng 6,300 đồng. Giai đoạn 2017 - 2018 tiếp theo là xu thế phục hồi dài hạn thu hẹp khoảng cách với ngưỡng trung bình là 8,500 đồng/cổ phiếu.

Tuy nhiên, so với hai mã trước VOS và VIP thì đây vẫn là mã cổ phiếu có sự tăng

trưởng khá bền vững khi lợi nhuận sau thuế có xu hướng tăng liên tục từ hơn 54 tỷ (2015) tăng hơn 97 tỷ (2018), tốc độ tăng trưởng bình quân hơn 20%/năm. Đồng thời các tỷ số sinh lời EPS cũng tăng nhiều từ 0.7 (2015) lên 1,24 đồng lãi cơ bản trên một cổ phiếu (2018), tỷ số ROA từ 2,8 (2015) tăng lên tới 8,9 (2018). Kết quả sản xuất kinh doanh đều tăng trưởng tốt dù tăng chậm nhưng nó cũng là tín hiệu cho thấy sự phát triển bền vững của công ty đã vượt những giai đoạn khó khăn của ngành vận tải biển khi hoàn cảnh chung trước đó cũng mua sắm nhiều tàu biển như VOS, VIP. Nhưng với sự cân nhắc hợp lý việc mua tàu đã không làm giảm kết quả kinh doanh của công ty khi chi phí cố định tăng cao. Tuy nhiên, mấu chốt vẫn khiến giá cổ phiếu VTO vẫn chưa vượt ngưỡng trung bình chỉ dao động ở khoảng hơn 7,000 đồng giống như thực trạng của mã VIP khi tỷ số ROA vẫn còn thấp từ 2.5 (2015) tăng lên 8.9 (2018). Và tỷ lệ nợ trên tổng tài sản thì cao hơn hẳn đang ở mức hơn 40%, lớn hơn nhiều so với VIP đang ở mức 30,3%, nhận thấy hiệu quả của đòn bẩy tài chính không đủ lớn đã ảnh hưởng không nhỏ đến sự tăng trưởng giá cổ phiếu của công ty và kỳ vọng của các nhà đầu tư.



Hình 3. Biến động giá cổ phiếu mã VTO (2015-2018).

3.4. Thực trạng giá cổ phiếu mã PVT (2015-2018)

Giá cổ phiếu PVT của Tổng CTCP Vận tải Dầu khí so với ba mã cổ phiếu trước có mức giá cao gấp hai tới ba lần tính đến năm 2018. Giai đoạn 2015 - 2018, giá của cổ phiếu này có sự phục hồi mạnh từ năm 2016 sau đợt giảm sâu kéo dài từ năm 2015 ở mức giá giao dịch thấp nhất khoảng 7,400 đồng/cổ phiếu đến năm 2018 mức giá giao dịch cao nhất lên tới hơn 20,300 đồng, tốc độ tăng bình quân của giá lên tới hơn 43%/năm.

Cổ phiếu PVT niêm yết trên sàn HOSE với mức giá đóng cửa ngày đầu tiên khoảng 96,000 đồng (10/12/2007), cũng giống như ba công ty vận tải biển được nhắc trước đó, chịu sự khủng hoảng kinh tế toàn cầu (2008 - 2011), giá cước vận tải giảm sâu và sức phục hồi chậm của nền kinh tế thế giới trong khoảng thời gian dài từ 2012 - 2015 đã khiến cổ phiếu PVT không tránh khỏi sự sụt giảm sâu khi giá đóng cửa cuối năm 2014 chỉ còn khoảng 14,000 đồng/cổ phiếu (31/12/2014). Tính ra tốc độ giảm hơn 85% tính đến năm 2014 như ba mã cổ phiếu trước đó, năm 2015 xu thế chính của giá cổ phiếu này vẫn là tiếp tục giảm sâu khi giá mở cửa đầu năm chỉ khoảng 13,600 đồng (05/01/2015) đến cuối năm, giá đóng cửa chỉ còn 9,900 đồng/cổ phiếu kèm theo là nhiều đợt “sóng trào” để phục hồi giá, làm chậm xu thế giảm của cổ phiếu này dù năm 2015 hoạt động kinh doanh

chính là vận tải xăng dầu, than đá rời mang lại lợi nhuận không nhỏ hơn 368 tỷ đồng. Nhưng các chỉ tiêu sinh lời lại giảm nhiều như tỷ số EPS, ROA, ROE, ROS, cộng thêm tỷ lệ nợ trên tổng tài sản lên tới 55.12% cao nhất so với bốn mã cổ phiếu VOS, VIP, VTO, GMD, những chỉ tiêu hiệu quả sản xuất kinh doanh khác giảm khiến giá cổ phiếu giảm hơn 27% trong năm 2015. Giai đoạn 2016 - 2018 là xu thế phục hồi của giá cổ phiếu PVT với nhiều đợt tăng giá và đỉnh điểm là trong tháng 04/2018 giá tăng lên tới 20,300 đồng sau đó. Đến tháng 7/2018 giá giảm sâu hơn 13,500 đồng rồi phục hồi nhanh chóng vượt qua ngưỡng trung bình 17,500 đồng tăng hơn 18,700 đồng, giai đoạn này công ty kinh doanh thuận lợi khi lợi nhuận sau thuế tăng liên tục từ hơn 415 tỷ đồng (2015) tăng hơn 652 tỷ đồng (2018) tốc độ tăng trưởng bình quân hơn 9%/năm. Đồng thời các tỷ số sinh lời được cải thiện nhiều các tỷ số như EPS từ 1.32 (2015) tăng lên 2,3 nghìn đồng lãi cơ bản trên một cổ phiếu (2018), tương tự từ năm 2015 - 2018 các tỷ số ROS (6,39% - 8,6%), ROE (8,51% - 12,68%), ROA (3,81% - 6,39%), các chỉ tiêu này đều có tốc độ tăng trưởng bình quân khá cao từ hơn 8% đến hơn 10%/năm, giúp các nhà đầu tư thấy được hiệu quả rõ rệt về đồng vốn mà công ty đang khai thác và sức đề kháng khá tốt trong khi các công ty cùng ngành đang có giá cổ phiếu lao đao xuống dốc.



Hình 4. Biến động giá cổ phiếu mã PVT (2015 - 2018).

3.5. Thực trạng giá cổ phiếu mã GMD (2015 - 2018)

Cổ phiếu mã GMD của CTCP Gemadept được niêm yết trên sàn HOSE với mức giá đóng cửa của ngày giao dịch đầu tiên là 42,500 đồng/cổ phiếu (22/04/2002), được niêm yết sớm nhất so với các mã cổ phiếu đã phân tích ở trên. Trải qua 12 năm tính đến ngày cuối cùng của năm 2014, giá đóng cửa cổ phiếu này 28,900 đồng/cổ phiếu, giá trị cổ phiếu giảm tới 32%, tốc độ giảm khá lớn, nhưng xét vị thế trong ngành vận tải biển thì đây vẫn là mã cổ phiếu có “sức khỏe” tài chính tốt nhất và dẫn đầu trong nhóm cổ phiếu vận tải biển VN, đồng thời đang là một trong nhóm cổ phiếu VN30 (VN30 có chỉ số riêng để theo dõi diễn biến của 30 cổ phiếu có vốn hóa và thanh khoản lớn nhất được niêm yết ở sàn HOSE). Xu thế chính của giá cổ phiếu GMD là tăng trưởng dài hạn suốt giai đoạn 2015 - 2018 từ khoảng 12,200 đồng mức giá giao dịch thấp nhất cho một cổ phiếu ở năm 2015 đến cuối năm 2018 tăng lên hơn 25,600 đồng, tốc độ tăng trưởng bình quân là rất lớn hơn 27%/năm.

Chi tiết năm 2015 - 2016 là giai đoạn tăng rất chậm, suốt hai năm đó giá cổ phiếu tăng nhưng không vượt được ngưỡng trung bình 26,950 đồng kèm theo là nhiều giai đoạn tăng giá trong năm để tạo đà tăng trưởng cho cổ phiếu. Sau những đợt “sóng trào” như vậy thì giá lại sụt giảm nhưng đáy giảm mới vẫn giữ cao hơn đáy giảm trước đó. Nguyên nhân

khiến giá cổ phiếu tăng chậm suốt hai năm qua là do sự sụt giảm lợi nhuận ròng so với năm 2014 từ hơn 503 tỷ đồng giảm còn 389 tỷ đồng (2016), đồng thời các chỉ số hiệu quả kinh doanh cũng giảm mạnh cụ thể chỉ số EPS từ 4,6 (2014) giảm còn 2,01 nghìn đồng lãi cơ bản trên 1 cổ phiếu (2016). Các tỷ số như ROA, ROE, ROS lần lượt giảm mạnh từ hơn 38% đến hơn 40%, ngược lại tỷ số nợ trên tổng tài sản tăng thêm hơn 16%, các tỷ số tài chính không khả quan. Việc chuyển nhượng 51% cổ phần mảng logistics là thế mạnh của công ty khiến sức hấp dẫn đối với nhà đầu tư giảm nhiều, rào cản khiến giá cổ phiếu tăng trưởng chậm, vì tâm lý nhà đầu tư e ngại về sự phát triển lâu dài của công ty.

Giai đoạn 2017 - 2018, giá cổ phiếu tăng trưởng nhanh chóng, có nhiều đợt tăng mạnh và kéo dài gần một năm cụ thể từ đầu tháng 04/2017 đến giữa tháng 4/2018, giá tăng hơn 30,000 đồng/cổ phiếu, thời điểm tăng cao nhất lên tới hơn 35,200 đồng/cổ phiếu, là khoảng thời gian thuận lợi mang lại lợi nhuận rất cao cho những nhà đầu tư đã mua thấp trước đó. Trong giai đoạn này do công ty có được nguồn thu nhập cao từ kết quả chuyển nhượng cổ phần logistics, bên cạnh đó công ty đã đầu tư vào CTCP Dịch vụ Hàng hóa Sài Gòn (SCS) có thêm gần 29% lợi nhuận ròng năm 2017. Cộng thêm lợi nhuận của hoạt động khai thác cảng biển hiệu quả từ cụm cảng container Nam Hải Đình Vũ, kinh doanh tốt đã tạo động lực cho cổ phiếu này tăng giá cao đến cuối

năm 2018 hạ nhiệt còn 26,150 đồng (28/12/2018). Sự hạ nhiệt này vừa giúp giá cổ phiếu không tăng quá cao và không giảm quá

sâu như năm 2015, chu kỳ tăng giảm giá trong phạm vi an toàn cho nhà đầu tư, tạo đà tăng trưởng cho những năm tới.



Hình 5. Biến động giá cổ phiếu mã GMD (2015-2018).

4. Kết luận

Qua phân tích thực trạng giá của năm cổ phiếu giai đoạn 2013 - 2018, cho thấy các cổ phiếu vận tải xăng dầu hiện đang nổi bật nhất là cổ phiếu PVT của Tổng CTCP Vận Tải Dầu Khí, có mức giá cao gấp 1 - 2 lần so với mệnh giá cổ phiếu 10,000 đồng, xu thế chính là tăng trưởng dài hạn nhờ Công ty luôn giữ tình trạng sản xuất kinh doanh tăng trưởng tốt.

Xét về mặt bằng chung ngành vận tải biển thì GMD là mã cổ phiếu có nhiều triển vọng lớn nhất khi không chỉ kinh doanh vận tải biển mà còn khai thác cảng biển và logistics, giá cổ phiếu cũng đứng đầu trong nhóm cổ phiếu vận tải biển từ 26,000 đồng trở lên.

Có thể nói sau đợt khủng hoảng kinh tế toàn cầu và sự sụt giảm giá cước vận tải quốc tế một cách nặng nề trong ba năm qua (2011 - 2014) là một hàn thử biểu TTCK VN nói chung và nhóm cổ phiếu vận tải biển nói riêng cho các nhà đầu tư thấy được những doanh nghiệp thực sự có năng lực “sống sót”, vượt “ải môn quan” để giữ giá cổ phiếu của công ty mình luôn được phục hồi và tăng trưởng trong dài hạn. Tóm lại, cốt lõi doanh nghiệp vẫn là nền tảng để giữ vững giá trị cổ phiếu không biến động quá lớn trong ngắn hạn nhưng cụ thể chung vẫn là giữ tăng trưởng trong dài hạn.

Trên nền tảng sản xuất kinh doanh sử dụng hiệu quả vốn chủ sở hữu, sức sinh lời cao, tỷ lệ nợ không quá lớn và khả năng thanh toán luôn ở mức hợp lý sẽ luôn tạo niềm tin, tâm lý an toàn và kỳ vọng tăng trưởng ở các nhà đầu tư khi giao dịch cổ phiếu.

Tài liệu tham khảo

- [1] GS.TS Nguyễn Thị Cành (2007), *Thị Trường Chứng Khoán*, Nxb Đại Học Quốc Gia, Tp. Hồ Chí Minh.
- [2] PGS.TS Bùi Kim Yến (2009) *Giáo trình Thị trường Chứng khoán*, NXB Giao Thông Vận Tải.
- [3] Báo cáo tài chính (2013 - 2018) của CTCP Gemadept (GMD).
- [4] Báo cáo tài chính (2013 - 2018) của CTCP Vận tải Xăng dầu VIPCO.
- [5] Báo cáo tài chính (2013 - 2018) của CTCP Vận tải Xăng dầu VITACO.
- [6] Báo cáo tài chính (2013 - 2018) của CTCP Vận tải biển Việt Nam (VOS).
- [7] Báo cáo tài chính (2013 - 2018) của Tổng CTCP Vận tải Dầu khí (PVT).
- [8] <https://vietstock.vn/>
- [9] <https://www.hsx.vn/>
- [10] <http://vneconomy.vn/>

Ngày nhận bài: 31/5/2019

Ngày chuyển phản biện: 3/6/2019

Ngày hoàn thành sửa bài: 24/6/2019

Ngày chấp nhận đăng: 1/7/2019