

# Vận tải biển và Logistics: tăng trưởng lợi nhuận đang giảm tốc

18/07/2022

Phòng phân tích dữ liệu khối dữ liệu tài chính cho biết, tăng trưởng lợi nhuận giảm tốc là xu hướng chung của nhiều doanh nghiệp ngành kinh doanh vận tải biển và logistics khi chi phí đầu vào tăng cao nhưng giá cước giảm.

Sau khi tình trạng tắc nghẽn cảng và thiếu container dự báo, giá cước hiện thấp hơn 29% so với mức trung bình của tháng 07/2021. Các doanh nghiệp vận tải biển và logistics dự kiến lợi nhuận năm 2022 giảm 10% sau khi đạt mức tăng gần 300% trong năm 2021. Nhìn xa hơn, năm 2023 có thể bắt đầu xuất hiện tình trạng dư thừa công suất trong ngành do phần lớn các đơn hàng đóng tàu mới dự kiến sẽ được bàn giao trong năm 2023 và 2024.



(ĐTCK) Áp lực lạm phát gia tăng và rủi ro suy thoái khiến nhu cầu nhập khẩu từ các nền kinh tế lớn như Mỹ và châu Âu yếu đi là trở ngại ngắn hạn đối với các doanh nghiệp kinh doanh vận tải biển và logistics.

Tăng trưởng 9 doanh nghiệp đầu ngành tiếp tục chậm lại

Theo thống kê của FiinTrade, lợi nhuận sau thuế quý II/2022 của 9/104 doanh nghiệp ngành vận tải biển và logistics (chiếm 30% vốn hóa ngành) tiếp tục tăng trưởng 22% so với cùng kỳ năm ngoái. Trong đó, đóng góp lớn là Công ty cổ phần Gemadept (mã chứng khoán GMD) với mức tăng trưởng 45,8% nhờ vận hành tối đa công suất cảng mới Gemalink và Công ty cổ phần Vận tải xếp dỡ Hải An (mã chứng khoán HAH) với mức tăng trưởng 78,5% nhờ cước vận tải biển hạ nhiệt nhưng vẫn cao hơn cùng kỳ.

Tuy nhiên, đây là quý thứ 4 liên tiếp lợi nhuận của 9 doanh nghiệp này tăng chậm lại, thấp hơn nhiều so với mức tăng 97% so với cùng kỳ năm ngoái trong quý I/2022 và tăng 101% trong quý IV/2021.

Chia sẻ với Báo Đầu tư Chứng khoán, bà Đỗ Thị Hồng Vân, Phó Phòng phân tích dữ liệu khối dữ liệu tài chính FiinGroup cho biết, tăng trưởng lợi nhuận giảm tốc cũng là xu hướng chung của nhiều doanh nghiệp ngành kinh doanh vận tải biển và logistics khi chi phí đầu vào (chủ yếu là xăng dầu) tăng cao nhưng giá cước giảm.

Cụ thể, chỉ số Freightos Baltic Index (FBX) chuyên theo dõi chi phí vận chuyển bằng container cho thấy, sau khi tình trạng tắc nghẽn cảng và thiếu container dự báo, giá cước hiện thấp hơn 29% so với mức trung bình của tháng 7/2021.

Bà Vân cho biết thêm, gia tăng áp lực lạm phát và rủi ro suy thoái khiến nhu cầu nhập khẩu từ các nền kinh tế lớn như Mỹ và châu Âu yếu đi là trở ngại ngắn hạn đối với các doanh nghiệp kinh doanh vận tải biển và logistics. Trong bối cảnh này, các doanh nghiệp vận tải biển và logistics dự kiến lợi nhuận năm 2022 giảm 10% sau khi đạt mức tăng gần 300% trong năm 2021. Ngoại trừ GMD và STG, phần lớn các doanh nghiệp đầu ngành bao gồm PHP, TMS, SGP, HAH đưa ra kế hoạch lợi nhuận khá thận trọng cho năm nay.

Với tiềm năng lợi nhuận phía trước của ngành có nhiều trở ngại hơn cơ hội, diễn biến giá và dòng tiền vào nhóm cổ phiếu này đang kém tích cực. Chỉ số dòng tiền lũy kế FMI của FiinTrade cho thấy, dòng tiền vào nhóm logistics vẫn đang hướng về mức đáy một

năm, khiến cổ phiếu ngành này chưa thể hồi phục.



Nhìn xa hơn, năm 2023 có thể bắt đầu xuất hiện tình trạng dư thừa công suất trong ngành do phần lớn các đơn hàng đóng tàu mới dự kiến sẽ được bàn giao trong năm 2023 và 2024.

### Số lượng đơn hàng trong xu hướng giảm và hành động của doanh nghiệp

Các dự báo từ đầu năm đưa ra đánh giá doanh nghiệp logistics sẽ duy trì đà tăng trưởng trong năm nay mà chưa tính đến nguy cơ lạm phát tăng cao và kinh tế toàn cầu suy giảm. Phần lớn các doanh nghiệp không chuẩn bị được kịch bản để đối diện với câu chuyện nền kinh tế có suy giảm và nhu cầu tiêu dùng giảm. Doanh nghiệp xuất khẩu trong nước sẽ chịu sự tác động đầu tiên, phản ánh vào sản lượng xuất khẩu trong nửa cuối năm với dự báo sẽ giảm đáng kể.

Hiện nay, sản lượng tồn kho trên thế giới còn nhiều dẫn đến đơn hàng giảm. Khi doanh nghiệp xuất khẩu bị ảnh hưởng đơn hàng thì những ngành liên quan như logistics sẽ ảnh hưởng theo.

Trao đổi với Báo Đầu tư Chứng khoán, ông Đinh Hữu Thạnh, Chủ tịch HĐQT kiêm Tổng giám đốc Bee Logistics cho biết, từ nay đến cuối năm, doanh nghiệp khối logistics sẽ tăng trưởng chậm lại. Sự chậm lại này sẽ kéo dài đến hết quý I năm sau, phụ thuộc vào từng công ty.

"Nhu cầu hàng hóa cuối năm cao hơn nhưng giá cước vận chuyển tăng hay giảm còn phụ thuộc vào tình hình dịch bệnh Covid-19 tại Trung Quốc với chính sách phong tỏa Zero Covid và lạm phát ở các nước. Nếu giá cước có tăng thì mức tăng cũng không mạnh như hồi đầu năm", ông Thạnh nói.

Hiện nay, số lượng đơn hàng đang trong xu hướng giảm chung, nhưng sự suy giảm đó có ảnh hưởng đến tăng trưởng của doanh nghiệp hay không, CEO Bee Logistics cho rằng sẽ phụ thuộc vào phản ứng của từng công ty và sự thay đổi để thích ứng với thị trường cũng như sự chuẩn bị của doanh nghiệp.

"Ngành logistics sẽ có sự dịch chuyển, các công ty sẽ kết hợp lại, công ty tốt sẽ ở lại thị trường và công ty yếu sẽ phải rời bỏ thị trường. Mạnh hay yếu ở đây nằm ở sự cam kết với khách hàng", ông Thạnh nhận định.

Hành động thế nào để đạt được mục tiêu đề ra, ông Thạnh cho rằng mỗi bên có một chiến lược khác nhau. "Lợi thế của Bee logistics có nội lực, cạnh tranh quốc tế rất mạnh, có văn phòng nước ngoài, có thể sử dụng hệ thống văn phòng nước ngoài để tham gia đấu thầu khai thác thêm thị trường quốc tế. Công ty đang tối ưu hoá các nguồn lực, biến thách thức trở thành cơ hội", Chủ tịch HĐQT Bee Logistics cho hay.

Về vấn đề giá cước vận tải, ông Nguyễn Tương, Hiệp hội Logistics Việt Nam cho biết hiện đã giảm nhưng vẫn cao so với thời điểm trước dịch bệnh. Phần lớn hàng hóa xuất khẩu của Việt Nam đi bằng đường biển nên giá cước neo cao sẽ gây áp lực cho doanh nghiệp trong nửa cuối năm

**Nguồn:** <https://www.tinnhanhchungkhoan.vn/van-tai-bien-va-logistics-tang-truong-loi-nhuan-dang-giam-toc-post301858.html>