

PHÂN TÍCH HIỆU QUẢ HOẠT ĐỘNG KINH DOANH CỦA CÁC CÔNG TY VẬN TẢI NIÊM YẾT TRÊN THỊ TRƯỜNG CHỨNG KHOÁN VIỆT NAM

ANALYSING EFFECTIVENESS OF BUSINESS PERFORMANCE OF TRANSPORT ENTERPRISES IN STOCK MARKET VIETNAM

Nguyễn Thị Hương Mai

Trường Cao đẳng Công nghệ Thông tin, Đại học Đà Nẵng; Email: nguyenuongmai810@yahoo.com

Tóm tắt - Phân tích hiệu quả hoạt động kinh doanh là một công cụ đắc lực để nhà quản trị doanh nghiệp đưa ra lựa chọn đúng đắn về chiến lược trong hoạt động kinh doanh và giúp các nhà đầu tư có những thông tin đầy đủ, có được sự lựa chọn đúng đắn, chính xác trong việc quyết định đầu tư. Ngành vận tải là một ngành dịch vụ với nhiều đặc thù, việc phân tích hiệu quả hoạt động kinh doanh của các công ty này có nhiều ý nghĩa. Tác giả phân tích hiệu quả hoạt động kinh doanh của các công ty vận tải niêm yết qua các chỉ tiêu phản ánh hiệu quả kinh doanh cá biệt như: hiệu suất sử dụng toàn bộ tài sản, hiệu suất sử dụng tài sản cố định, số vòng quay nợ phải thu. Bài báo phân tích một số chỉ tiêu phản ánh hiệu quả hoạt động kinh doanh tổng hợp: tỷ suất sinh lời của tài sản (ROA), tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu thuần hoạt động kinh doanh (ROS). Đồng thời, tác giả nghiên cứu về những nhân tố ảnh hưởng tới hiệu quả hoạt động kinh doanh của các công ty này bằng phương pháp hồi quy.

Từ khóa - hiệu quả; hoạt động kinh doanh; vận tải; nhân tố; phân tích

1. Đặt vấn đề

Phân tích hiệu quả hoạt động kinh doanh các doanh nghiệp vận tải giúp cho các nhà quản lý và các nhà đầu tư có được những đánh giá và quyết định phù hợp nhất cho lựa chọn của mình.

Bài báo xem xét và phân tích thực trạng hiệu quả hoạt động của các doanh nghiệp vận tải trên thị trường chứng khoán Việt Nam, nguyên nhân dẫn đến sự yếu kém của một số doanh nghiệp, tăng trưởng mạnh mẽ tại một số doanh nghiệp tiêu biểu trong ngành nói riêng và toàn ngành nói chung. Đánh giá sự tác động của các nhân tố đến hiệu quả hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp.

2. Kết quả nghiên cứu

2.1. Đánh giá chung về tình hình sản xuất kinh doanh của các công ty vận tải niêm yết

Vận tải là ngành có vị trí quan trọng trong kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội. Ngành vận tải tuy không tạo ra các sản phẩm vật chất mới cho xã hội như các ngành kinh tế khác nhưng nó lại tạo ra khả năng sử dụng các sản phẩm xã hội bằng cách đưa ra các sản phẩm đó từ nơi sản xuất đến nơi tiêu dùng, làm cho giá trị của sản phẩm được tăng lên. Sản phẩm vận tải không có một khoảng cách về thời gian giữa sản xuất và tiêu dùng, không tồn tại độc lập ngoài sản xuất. Khi quá trình sản xuất kết thúc thì sản phẩm vận tải được sáng tạo ra trong quá trình sản xuất hợp nhất với giá trị hàng hóa được vận chuyển kết quả giá trị hàng hóa được tăng lên khi chưa vận chuyển. Chính vì vậy, giảm giá trị vận chuyển tức là giảm giá hàng hóa, đặc biệt của ngành vận tải không những vận chuyển hàng hóa mà còn vận chuyển hành khách, đó là đặc điểm mà các ngành kinh tế khác không có.

Ngành vận tải có các bộ phận chuyên ngành cụ thể: vận

Abstract - Analysing the effectiveness of business performance is a useful tool for managers to make wise decisions about business strategies, and help investors gain sufficient information to have good investments. Transportation industry has many features; therefore the analysis of the effectiveness of its business performance have many meanings. The author analyses the effectiveness of business performance of posted transportation companies through several factors which reflect the individual business effectiveness such as general assets efficiency, fixed assets efficiency and receivable turnover. This paper also analyses several factors which reflects general business effectiveness such as Return on Assets (ROA), Return on Sales (ROS). In addition, the author studies the factors that affect the business efficiency of these companies through regression methods.

Key words - effectiveness; business performance; transport; factor; analyse

tải đường sắt, đường bộ, đường ống, đường thủy, đường hàng không.

Tình hình hoạt động kinh doanh của các công ty vận tải niêm yết trên thị trường chứng khoán Việt Nam trong giai đoạn 2010 – 2012 như sau [3]:

Bảng số liệu phản ánh tình hình kinh doanh của các công ty vận tải niêm yết trên thị trường chứng khoán Việt Nam ở Bảng 1, ta thấy: doanh thu của các công ty năm 2011 tăng khoảng 3 696,6 tỷ (tức là tăng 16%) so với năm 2010; tuy nhiên lợi nhuận trước thuế giảm khoảng 330 tỷ (tức là giảm 23%). Năm 2012, tình hình hoạt động kinh doanh lại có sự giảm sút mạnh hơn nữa, cụ thể, doanh thu năm 2012 so với năm 2011 giảm 637,8 tỷ (tức là giảm 2%), đồng thời lợi nhuận trước thuế cũng giảm mạnh ở mức 475,3 tỷ (tức là giảm 42%).

Bảng 1. Tình hình hoạt động kinh doanh của các công ty qua 3 năm 2010 – 2012

Chỉ tiêu	2010	2011	2012
Doanh thu (triệu đồng)	23.076.86	26.773.436	26.135.606
Lợi nhuận trước thuế (triệu đồng)	1.460.621	1.130.349	655.089
% tăng (giảm) doanh thu		+16%	-2%
% tăng (giảm) lợi nhuận		-23%	-42%

Trên thị trường chứng khoán Việt Nam có 42 công ty thuộc ngành vận tải niêm yết, trong đó có 11 công ty chuyên vận tải đường bộ, 13 công ty vận tải đường thủy, 18 công ty đặc thù (kinh doanh nhiều loại hình vận tải).

Để phân tích hiệu quả hoạt động kinh doanh của các công ty vận tải niêm yết trên thị trường chứng khoán, tác giả đã chọn mẫu ngẫu nhiên theo nhóm công ty để tiến hành phân tích. Các công ty được lựa chọn được liệt kê ở bảng dưới [6].

Bảng 2. Danh mục các công ty vận tải lựa chọn để phân tích

STT	Mã CK	Tên công ty
<i>DN Vận tải đường bộ</i>		
1	MNC	CTCP Mai Linh miền Trung
2	PGT	CTCP Taxi gas Sài Gòn Petrolimex
3	VNS	CTCP Ánh Dương Việt Nam
4	WCS	CTCP bến xe Miền Tây
<i>DN vận tải đường thủy</i>		
1	MAC	CTCP dịch vụ và cung ứng kỹ thuật hàng hải
2	MHC	CTCP hàng hải Hà Nội
3	PRC	CTCP Portserco
4	VNA	CTCP vận tải đường thủy Vinaship
5	VST	CTCP vận tải và thuê tàu biển Việt Nam
<i>DN đặc thù</i>		
1	HCT	CTCP thương mại và dịch vụ vận tải xi măng Hải Phòng
2	SFI	CTCP đại lý vận tải Safi
3	TCO	CTCP vận tải đa phương thức Duyên hải
4	GMD	CTCP đại lý liên hiệp vận chuyển
5	VCV	CTCP vận tải Vinaconex
6	PSC	CTCP vận tải và dịch vụ Petrolimex

2.2. Phân tích hiệu quả hoạt động kinh doanh cá biệt của các công ty vận tải niêm yết

2.2.1. Phân tích hiệu suất sử dụng tài sản

Bảng 3. Hiệu suất sử dụng tài sản từng doanh nghiệp và trung bình ngành từ năm 2010 – 2013 (ĐVT: lần)

STT	Mã CK	2010	2011	2012	2013	Bình quân
DN Vận tải đường bộ		0,96	1,20	0,86	0,91	0,98
1	MNC	0,93	0,88	0,90	0,93	0,91
2	PGT	1,23	2,02	0,27	0,34	0,97
3	VNS	1,07	1,28	1,52	1,66	1,38
4	WCS	0,62	0,62	0,75	0,72	0,68
DN vận tải đường thủy		0,84	0,94	0,96	0,87	0,90
1	MAC	0,55	0,77	0,72	0,80	0,71
2	MHC	0,39	0,50	0,50	0,28	0,42
3	PRC	1,79	2,09	2,48	2,27	2,16
4	VNA	0,83	0,80	0,61	0,54	0,70
5	VST	0,63	0,55	0,48	0,46	0,53
DN Đặc thù		1,37	1,27	1,06	1,05	1,19
1	HCT	1,21	1,45	1,39	1,47	1,38
2	SFI	0,50	0,50	0,71	0,91	0,66
3	TCO	0,68	0,66	0,65	0,76	0,69
4	GMD	0,39	0,36	0,38	0,35	0,37
5	VCV	0,46	0,35	0,22	0,27	0,33
6	PSC	4,99	4,27	3,03	2,54	3,71
Trung bình ngành		0,75	0,79	0,79	0,76	0,77

Chỉ tiêu hiệu suất sử dụng tài sản thể hiện một đồng tài sản tạo ra được bao nhiêu đồng doanh thu và như vậy nó thể hiện khả năng, hiệu quả quản lý của doanh nghiệp [4]. Từ số liệu thu thập được ở Bảng 3, hiệu suất sử dụng tài

sản qua 4 năm như sau:

Trong 3 nhóm ngành, các doanh nghiệp đặc thù với nhiều loại hình vận tải có hiệu suất sử dụng tài sản cao nhất (1.19 lần), tiếp theo là các doanh nghiệp vận tải đường bộ (0.98 lần), các doanh nghiệp vận tải đường thủy hệ số này thấp (0.90 lần). Tuy nhiên, hiệu suất sử dụng tài sản của nhóm ngành vận tải đặc thù đang có xu hướng đi xuống.

Hiệu suất sử dụng tài sản của doanh nghiệp trong cùng nhóm ngành cũng có những sự chênh lệch lớn.

Một số doanh nghiệp có hiệu suất sử dụng tài sản cao là PSC- CTCP vận tải và dịch vụ petrolimex (3,71 lần), tuy nhiên hiệu suất sử dụng tài sản của doanh nghiệp này lại có xu hướng giảm mạnh, từ 4,99 lần (năm 2010) xuống 2,54 lần (năm 2013). PRC cũng có hệ số này cao (2,59 lần).

Tuy nhiên có một số doanh nghiệp hệ số này rất thấp như VCV - CTCP vận tải Vinaconex (0,33 lần), GMD-CTCP đại lý liên hiệp vận chuyển, MHC (0,37 lần). Hiệu suất sử dụng tài sản của 2 doanh nghiệp này cũng có xu hướng đi xuống từ năm 2010 – 2013. Đây là xu hướng đáng lo ngại, nguyên nhân chính của sự sụt giảm này là doanh thu thuần giảm mạnh, trong khi đó giá trị tài sản ít có sự biến động.

2.2.2. Phân tích hiệu suất sử dụng tài sản cố định của doanh nghiệp

Với dữ liệu được tổng hợp ở Bảng 4, hiệu suất sử dụng tài sản của các doanh nghiệp vận tải đường bộ và đường thủy có xu hướng tăng trong năm 2011, giảm nhẹ ở năm 2012, tới năm 2013 thì hệ số này lại tăng lên. Tuy nhiên ở những doanh nghiệp đặc thù, hệ số này có xu hướng ngày càng giảm.

Các doanh nghiệp vận tải có sự đầu tư lớn cho các tài sản cố định, mỗi nhóm ngành lại có những sự khác biệt nhau. Tuy nhiên, hiệu suất sử dụng TSCĐ ở những nhóm ngành này lại ít có sự khác biệt. Hệ số này đặc biệt cao ở PSC- CTCP vận tải và dịch vụ petrolimex (10,07 lần). Tuy nhiên hệ số này có xu hướng giảm mạnh từ 15,09 lần (năm 2010) xuống 7,11 lần (năm 2013). Nguyên nhân chính của sự sụt giảm này là công ty có sự đầu tư mạnh vào TSCĐ, tuy nhiên doanh thu thuần lại tăng rất chậm.

Bảng 4. Hiệu suất sử dụng tài sản cố định từng doanh nghiệp từ năm 2010 – 2013 (ĐVT: lần)

STT	Mã CK	2010	2011	2012	2013	Bình quân
Vận tải đường bộ		2,66	3,47	2,20	2,76	2,77
1	MNC	0,93	1,05	1,15	1,16	1,07
2	PGT	3,53	7,99	1,42	3,60	4,14
3	VNS	1,06	1,46	1,74	1,99	1,56
4	WCS	5,11	3,40	4,48	4,30	4,32
DN vận tải đường thủy		1,92	2,42	2,37	1,88	2,15
1	MAC	3,08	4,71	3,24	2,71	3,43
2	MHC	2,10	2,42	2,88	1,60	2,25
3	PRC	2,92	3,56	4,53	3,98	3,75
4	VNA	0,91	0,85	0,70	0,63	0,77
5	VST	0,58	0,57	0,50	0,48	0,53
DN Đặc thù		3,57	3,14	2,25	2,54	2,87
1	HCT	1,65	2,14	2,17	2,33	2,07

2	SFI	1,69	1,90	2,60	3,30	2,37
3	TCO	1,27	1,00	1,11	1,28	1,16
4	GMD	1,07	1,19	1,31	0,89	1,12
5	VCV	0,63	0,51	0,32	0,35	0,45
6	PSC	15,09	12,09	6,00	7,11	10,07

2.2.3. Phân tích số vòng quay nợ phải thu của các doanh nghiệp

Vòng quay các khoản phải thu phản ánh tốc độ biến đổi các khoản phải thu thành tiền mặt. Hệ số vòng quay các khoản phải thu càng lớn chứng tỏ tốc độ thu hồi nợ của doanh nghiệp càng nhanh, khả năng chuyển đổi các khoản nợ phải thu sang tiền mặt cao, điều này giúp cho doanh nghiệp nâng cao luồng tiền mặt, tạo ra sự chủ động trong việc tài trợ nguồn vốn lưu động trong sản xuất [5].

Từ số liệu ở Bảng 5, trong 3 nhóm ngành, vận tải đường bộ có hệ số vòng quay các khoản phải thu là cao nhất (17,57 lần), tiếp theo là vận tải đường thủy (9,08 lần), thấp nhất là doanh nghiệp đặc thù (5,71 lần). Đồng thời hệ số vòng quay các khoản phải thu ở tất cả các nhóm ngành có xu hướng giảm mạnh từ năm 2010 đến 2013, ngoại trừ các doanh nghiệp đặc thù hệ số này tăng trong năm 2013.

Doanh nghiệp có hệ số vòng quay các khoản phải thu cao nhất là WCS (22,59 lần). MHC là doanh nghiệp có hệ số này thấp nhất (1,53 lần).

Bảng 5. Số vòng quay nợ phải thu từng doanh nghiệp từ năm 2010 – 2013 (ĐVT: lần)

STT	Mã CK	2010	2011	2012	2013	Bình quân
Vận tải đường bộ		21,64	18,01	16,35	14,28	17,57
1	MNC	32,94	23,38	17,59	15,35	22,31
2	PGT	7,35	7,21	0,69	1,56	4,20
3	VNS	22,23	20,74	20,73	20,97	21,17
4	WCS	24,03	20,71	26,39	19,25	22,59
DN vận tải đường thủy		11,25	9,48	8,12	7,47	9,08
1	MAC	2,07	2,50	1,97	2,31	2,21
2	MHC	1,40	1,55	1,80	1,37	1,53
3	PRC	8,13	8,75	9,29	8,92	8,77
4	VNA	27,74	19,78	14,45	12,99	18,74
5	VST	16,92	14,81	13,07	11,78	14,14
DN Đặc thù		6,07	5,54	5,13	6,12	5,71
1	HCT	9,81	9,86	7,73	6,95	8,59
2	SFI	3,81	3,57	4,10	4,09	3,89
3	TCO	4,28	4,71	5,21	6,00	5,71
4	GMD	4,01	2,80	2,30	2,30	2,85
5	VCV	4,5	3,72	4,23	7,07	4,88
6	PSC	10,03	8,55	7,19	10,29	9,02

2.3. Phân tích hiệu quả kinh doanh tổng hợp của các công ty vận tải niêm yết

Ngoài việc xem xét hiệu quả cá biệt của từng nguồn lực, ta cần phân tích hiệu quả tổng hợp. Đó là khả năng tổng hợp các nguồn lực để tạo ra kết quả trong lĩnh vực sản xuất kinh doanh. Trong nghiên cứu này, tác giả lựa chọn chỉ tiêu lợi nhuận trên doanh thu thuần hoạt động kinh doanh, tỷ suất sinh lời của tài sản để đánh giá hiệu quả kinh doanh tổng hợp của các doanh nghiệp vận tải niêm yết.

2.3.1. Phân tích tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu thuần hoạt động sản xuất kinh doanh (ROS)

Chỉ tiêu này phản ánh một đồng doanh thu thuần đem lại bao nhiêu đồng lợi nhuận sau thuế. Tỷ số này cho biết lợi nhuận chiếm bao nhiêu phần trăm trong doanh thu. Tỷ số này mang giá trị dương nghĩa là công ty kinh doanh có lãi; tỷ số càng lớn nghĩa là lãi càng lớn. Tỷ số mang giá trị âm nghĩa là công ty kinh doanh thua lỗ [4].

Qua số liệu ở Bảng 6, ta thấy, tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu thuần của các doanh nghiệp có xu hướng giảm qua các năm. Trong các nhóm ngành, ngành vận tải đường bộ có chỉ số ROS cao nhất (0,08 lần), tiếp theo là các doanh nghiệp vận tải đường thủy (-0,01 lần). Các doanh nghiệp đặc thù có chỉ số ROS trung bình của các năm thấp nhất (-0,02 lần). Tuy nhiên, nguyên nhân chính là do chỉ số này của công ty VCV rất thấp trong năm 2012 (-0,83 lần) và 2013 (-0,93 lần) đã làm cho chỉ số trung bình của nhóm ngành bị sụt giảm mạnh. Như vậy, ROS của các công ty vận tải đường thủy là thấp so với 2 nhóm ngành còn lại. Cụ thể, trong 5 doanh nghiệp vận tải đường thủy, thì có 3 doanh nghiệp có hệ số ROS bình quân có giá trị âm, chỉ có 2 doanh nghiệp có ROS dương (0,01 lần). Điển hình là công ty VST, ROS của công ty này giảm từ 0,05 lần (năm 2010) xuống còn -0,17 lần (năm 2013).

Bảng 6. Tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu thuần (ROS) của các doanh nghiệp và trung bình ngành từ năm 2010 – 2013 (ĐVT: lần)

STT	Mã CK	2010	2011	2012	2013	Bình quân
Vận tải đường bộ		0,16	0,12	0,10	-0,06	0,08
1	MNC	0,04	0,02	0,01	0,04	0,03
2	PGT	0,05	0,03	-0,04	-0,71	-0,17
3	VNS	0,11	0,06	0,06	0,07	0,08
4	WCS	0,43	0,38	0,35	0,35	0,38
DN vận tải đường thủy		-0,05	0,01	-0,01	0,00	-0,01
1	MAC	-0,01	0,01	0,02	0,02	0,01
2	MHC	-0,33	0,01	0,05	0,30	-0,01
3	PRC	0,00	0,01	0,01	0,01	0,01
4	VNA	0,04	0,03	-0,03	-0,16	-0,03
5	VST	0,05	0,00	-0,08	-0,17	-0,05
DN Đặc thù		0,08	0,04	-0,08	-0,10	-0,02
1	HCT	0,05	0,04	0,04	0,02	0,04
2	SFI	0,18	0,15	0,13	0,08	0,14
3	TCO	0,10	0,09	0,13	0,13	0,11
4	GMD	0,10	0,01	0,04	0,08	0,06
5	VCV	0,02	-0,07	-0,83	-0,93	-0,45
6	PSC	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
Trung bình ngành		0,06	0,04	0,03	0,03	0,04

2.3.2. Phân tích khả năng sinh lời tài sản (ROA)

Tỷ suất sinh lời của tài sản (ROA) biểu thị mối quan hệ giữa lợi nhuận so với tài sản. Chỉ tiêu này phản ánh cứ 1 đồng tài sản đầu tư tại doanh nghiệp sẽ tạo ra bao nhiêu đồng lợi nhuận trước thuế. Chỉ tiêu này càng cao chứng tỏ khả năng sinh lời tài sản càng lớn [4].

Qua số liệu ở Bảng 7 ta thấy rằng, các doanh nghiệp vận tải đường bộ làm ăn hiệu quả nhất với ROA trung bình hàng

năm đạt 0,09 lần. Tuy nhiên, giá trị này có xu hướng giảm dần qua các năm, từ 0,12 lần (năm 2010) còn 0,04 lần (năm 2013). Các doanh nghiệp vận tải đường thủy có hệ số ROA thấp nhất với giá trị bình quân qua các năm bằng 0.

Bảng 7. Tỷ suất sinh lời của tài sản (ROA) của các doanh nghiệp và trung bình ngành từ năm 2010 – 2013

STT	Mã CK	2010	2011	2012	2013	Bình quân
Vận tải đường bộ		0,12	0,10	0,09	0,04	0,09
1	MNC	0,03	0,02	0,01	0,03	0,02
2	PGT	0,06	0,06	-0,01	-0,24	-0,03
3	VNS	0,12	0,07	0,08	0,12	0,10
4	WCS	0,26	0,24	0,26	0,25	0,25
DN vận tải đường thủy		-0,01	0,01	0,00	-0,01	0,00
1	MAC	-0,01	0,01	0,01	0,02	0,01
2	MHC	-0,13	0,00	0,02	0,08	-0,01
3	PRC	0,00	0,02	0,02	0,02	0,02
4	VNA	0,04	0,03	-0,02	-0,09	-0,01
5	VST	0,03	0,00	-0,04	-0,08	-0,02
DN Đặc thù		0,05	0,03	0,01	0,00	0,03
1	HCT	0,06	0,06	0,06	0,03	0,05
2	SFI	0,09	0,07	0,09	0,07	0,08
3	TCO	0,07	0,06	0,08	0,10	0,08
4	GMD	0,04	0,00	0,02	0,03	0,02
5	VCV	0,01	-0,02	-0,19	-0,25	-0,11
6	PSC	0,05	0,03	0,02	0,03	0,03
Bình quân ngành		0,05	0,03	0,02	0,03	0,03

Trong các doanh nghiệp trên, WCS là công ty có hệ số ROA cao nhất với giá trị bình quân là 0,25 lần, và có sự ổn định cao qua các năm. Công ty VCV có giá trị ROA bình quân qua các năm thấp nhất (-0,11 lần), và trị số này có xu hướng giảm mạnh qua các năm, từ 0,01 lần (năm 2010) xuống còn -0,25 lần (năm 2013). Nguyên nhân của sự sụt giảm này là do công ty làm ăn thua lỗ mạnh trong các năm sau.

Bảng 9. Các tham số thống kê trong mô hình Coefficients(a)

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
4 (Constant)	.022	.044		.494	.624		
Ty suat TS CD (X3)	-.104	.046	-.299	-2.285	.028	.806	1.240
Ty suat no (X5)	-.086	.035	-.328	-2.460	.019	.774	1.292
ROE(X6)	.021	.011	.222	1.878	.068	.986	1.014
Tang truong doanh nghiep (X7)	.180	.073	.299	2.479	.018	.950	1.053

Như vậy qua 3 bước loại bỏ dần các biến độc lập ít có tác dụng tới tỷ suất sinh lời của tài sản. Các biến bị loại bỏ khỏi mô hình lần lượt là: khả năng thanh toán hiện hành (X4), thời gian hoạt động (X2) và quy mô doanh nghiệp (X1). Kết quả ở Bảng 9 cho thấy, có 4 biến được đưa vào mô hình lần lượt là các biến tỷ suất tài sản cố định (X3), tỷ suất nợ (X5), ROE (X6), tăng trưởng doanh nghiệp (X7).

Tuy nhiên, giá trị Sig. của hệ số góc và biến ROE lớn hơn mức ý nghĩa 5%, vì vậy, mô hình trên không có độ tin cậy. Tác giả, loại bỏ biến ROE và hệ số góc ra khỏi mô hình và sử dụng excel để thực hiện hồi quy. Kết quả hồi quy được thể hiện ở Bảng 10. Các biến tỷ suất nợ, tăng

2.4. Phân tích các nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả kinh doanh của các công ty vận tải niêm yết

2.4.1. Phương pháp nghiên cứu

Để xây dựng mô hình các nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả kinh doanh của các công ty vận tải niêm yết, trước hết tác giả lựa chọn các biến phụ thuộc và biến độc lập.

- Biến phụ thuộc là tỷ suất sinh lời của tài sản ROA (Y).

- Biến độc lập là các nhân tố dự kiến có ảnh hưởng tới hiệu quả hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp này. Dựa trên một số nghiên cứu thực nghiệm trong và ngoài nước (nghiên cứu của Zentun-2007, Athula 2011, Onalapo 2010, margaritis 2007, Đoàn Ngọc Phi Anh 2011, Nguyễn Lê Thanh Tuyên 2013...) [2], tác giả lựa chọn các biến sau làm biến độc lập, đó là: quy mô doanh nghiệp (X1), thời gian hoạt động (X2), tỷ suất tài sản cố định (X3), khả năng thanh toán hiện hành (X4), tỷ suất nợ (X5), ROE (X6), tăng trưởng doanh nghiệp (X7).

Dữ liệu được sử dụng là báo cáo tài chính của 42 công ty vận tải niêm yết trong thời gian 3 năm (2010 - 2012). Tác giả đã sử dụng giá trị trung bình để chạy mô hình.

Phương pháp phân tích hồi quy tuyến tính bội với sự hỗ trợ của phần mềm SPSS được tác giả lựa chọn. Sau đây là kết quả chạy mô hình hồi quy từ phần mềm SPSS [1]. Với thủ tục backward dừng lại ở bước thứ 4.

Bảng 8. Hệ số xác định R^2 của mô hình hồi quy tuyến tính bội Model Summary (e)

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.710(a)	.504	.401	.055489
2	.710(b)	.504	.419	.054691
3	.708(c)	.501	.432	.054066
4	.700(d)	.490	.435	.053927

trường doanh nghiệp và cấu trúc tài sản có ảnh hưởng tới ROA. Giá trị R^2 là 0,57, nghĩa là mô hình giải thích được 57% sự biến động của ROA do ảnh hưởng của các nhân tố trong mô hình.

Độ phóng đại của phương sai (VIF) của các biến như trong mô hình đều nhỏ hơn 10, chứng tỏ không có hiện tượng đa cộng tuyến. Hệ số Durbin- Watson là 1,696; giá trị d tra bảng Durbin- Watson với 3 biến độc lập và 42 quan sát là $d_U = 1,659$ và $d_L = 1,338$, như vậy hệ số này nằm trong khoảng ($d_U, 4 - d_U$). Vì vậy, có thể kết luận không có hiện tượng tự tương quan. Kết quả kiểm định tương quan hạng Spearman giữa phần dư và 3 nhân tố ảnh hưởng có giá trị

kiểm định lớn hơn mức ý nghĩa. Do vậy có thể kết luận phương sai của sai số không đổi. Theo hệ số B, tỷ suất tài sản cố định và tỷ suất nợ có quan hệ ngược chiều với hiệu quả hoạt động kinh doanh. Trong khi đó, tăng trưởng doanh nghiệp có tác động cùng chiều với tỷ suất sinh lời của tài sản.

Bảng 10. kết quả hồi quy sau khi đã loại bỏ biến ROE

	Coefficients	Standard Error	t Stat	P-value
Ctts	-0,10082701	0,046509432	-2,167883126	0,036332334
TTDn	0,219018445	0,031715714	6,905675887	2,88826E-08
TSN	-0,08360261	0,031757148	-2,632560468	0,012081308

Mô hình hiệu quả hoạt động kinh doanh được biểu diễn như sau:

$$Y = -0,101X_3 - 0,084X_5 + 0,219X_7$$

Hay:

ROA = - 0,101 tỷ suất TSCĐ – 0,084 tỷ suất nợ + 0,219 tốc độ tăng trưởng doanh nghiệp. Một số giải pháp nâng cao hiệu quả hoạt động của các công ty vận tải niêm yết

Qua phân tích ở trên, các nhân tố chính ảnh hưởng tới hiệu quả hoạt động kinh doanh. Tác giả đề xuất một số giải pháp nâng cao hiệu quả hoạt động của các công ty vận tải niêm yết.

Thứ nhất, tiết kiệm và giảm thiểu các chi phí kinh doanh, chi phí kinh doanh là một nhân tố ảnh hưởng trực tiếp đến kết quả sản xuất kinh doanh, nếu chi phí kinh doanh càng lớn thì hiệu quả kinh doanh càng thấp. Khoản chi phí kinh doanh lớn của các doanh nghiệp vận tải là nhiên liệu. Để tiết kiệm khoản này, các doanh nghiệp nên lựa chọn những nhà cung cấp lớn, gần địa điểm vận chuyển. Đối với chi phí quản lý doanh nghiệp, các doanh nghiệp cần cắt giảm và hạn chế tăng những chi phí không cần thiết như thực hiện khoán chi phí điện thoại cho từng bộ phận, tăng cường tiết kiệm điện, nước. Đồng thời tổ chức bộ máy quản lý gọn nhẹ, hiệu quả.

Thứ hai, định hướng đầu tư TSCĐ tại các doanh nghiệp vận tải niêm yết, tỷ suất tài sản cố định tác động ngược chiều với hiệu quả kinh doanh. Vì vậy, đầu tư các tài sản

cố định phải có những sự cân nhắc, tính toán nhất định, tránh trường hợp đầu tư dàn trải, hoặc các tài sản cố định hoạt động không hết công suất. Việc lựa chọn các khoản mục đầu tư cần được nghiên cứu và thẩm định kỹ.

Thứ ba, doanh nghiệp cần xác định cơ cấu vốn hợp lý, phù hợp với đặc điểm của doanh nghiệp mình. Tỷ suất nợ cao sẽ làm giảm hiệu quả kinh doanh của doanh nghiệp.

Thứ tư, tốc độ tăng của tổng tài sản tác động cùng chiều tới ROA. Vì vậy, bên cạnh việc đầu tư vào tài sản cố định phải được nghiên cứu và thẩm định kỹ, các doanh nghiệp cần phải tăng cường đầu tư vào các tài sản ngắn hạn.

3. Kết luận

Bài báo đã đánh giá, phân tích hiệu quả hoạt động kinh doanh của các công ty vận tải niêm yết trên thị trường chứng khoán Việt Nam. Đồng thời đã sử dụng mô hình hồi quy bội, nhận diện một số tổ ảnh hưởng tới hiệu quả kinh doanh của các doanh nghiệp này gồm: tỷ suất tài sản cố định, tỷ suất nợ, tăng trưởng doanh nghiệp.

Tuy nhiên, bài báo cũng có một số tồn tại, đó là chọn mẫu các công ty để nghiên cứu còn ít.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Hoàng Trọng, Chu Nguyễn Mộng Ngọc, *Phân tích dữ liệu nghiên cứu với SPSS*, Nhà xuất bản Hồng Đức, 2008.
- [2] Nguyễn Lê Thanh Tuyền, *Nghiên cứu các nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả hoạt động kinh doanh của các công ty sản xuất chế biến thực phẩm niêm yết trên thị trường chứng khoán Việt Nam*, Luận văn thạc sỹ, 2013.
- [3] Nguyễn Thị Hương Mai, *Phân tích các nhân tố ảnh hưởng cấu trúc vốn công ty vận tải niêm yết trên thị trường chứng khoán Việt Nam*, Luận văn thạc sỹ, 2013.
- [4] Trương Bá Thanh, Trần Đình Khôi Nguyên, *Phân tích hoạt động kinh doanh 2*, Trường Đại học Kinh tế - Đại học Đà Nẵng.
- [5] <http://learning.stockbiz.vn/knowledge/investopedia/terms/ACCOU NTRECEIVABLETURNOVER.aspx>
- [6] www.cophieu68.com
- [7] www.vcb.com.vn

(BBT nhận bài: 08/09/2014, phản biện xong: 25/12/2014)