

**BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI
CỤC HÀNG HẢI VIỆT NAM**

**CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Số: ~~3608~~/CHHVN-VTDVHH

Hà Nội, ngày 13 tháng 9 năm 2016

V/v hãng tàu Hanjin Shipping
Global nộp đơn cho tòa án để
làm thủ tục phá sản

Kính gửi: Bộ Giao thông vận tải

Ngày 31/8/2016, việc hãng tàu Hanjin Shipping Global (HJS) đã nộp đơn xin thụ lý tài sản tại Tòa án trung tâm quận Seoul, khởi đầu của tiến trình phá sản. Ngày 31/8/2016, Văn phòng đại diện của Hãng tàu biển HJS tại Việt Nam đã có thông báo về việc dừng không nhận hàng hóa mới kể từ ngày 31/8/2016. Trên cơ sở báo cáo của các cơ quan, đơn vị liên quan, Cục Hàng hải Việt Nam xin báo cáo Bộ Giao thông vận tải như sau:

1. Thông tin chung

Công ty vận tải biển Hàn Quốc - Hanjin hiện đang nắm 2,9% thị phần vận tải biển toàn cầu, đứng thứ 7 trên toàn thế giới - là hãng vận tải biển lớn nhất của Hàn Quốc, vận hành 140 tàu chở hàng trên 60 tuyến vận tải biển quốc tế; mỗi năm, hãng này vận chuyển hơn 100 triệu tấn hàng hóa. Hanjin vận chuyển khoảng 8% số lượng hàng hóa xuyên qua Thái Bình Dương đến thị trường Mỹ, trong đó có hàng của các công ty bán lẻ nổi tiếng của Mỹ như Target, Wal-Mart, Best Buy v.v.. Trong năm 2015, HJS đảm nhận vận chuyển 18,1% lượng hàng xuất khẩu của Hàn Quốc sang Bắc Mỹ, trong đó Samsung Electronics xuất khẩu 40% sản phẩm gia dụng theo tàu của HJS, con số này của Nexen Tire và LG Electronics tương ứng là 25% và 20%. Nguy cơ phá sản của HJS đã làm các đơn hàng xuất khẩu qua hãng này bị đình trệ, hàng hóa bị trễ lịch và nguy cơ bị kiện cao từ phía người mua hàng.

Ngày 02/9/2016, Tòa án trung tâm quận Seoul đã chấp thuận yêu cầu bảo hộ của HJS, qua đó đưa ra mốc thời gian ngày 25/11/2016 là hạn chót để HJS trình bản kế hoạch phục hồi của mình, tuy nhiên việc HJS trở lại sẽ rất khó khăn do các khách hàng đã quay lưng và liên minh CKYHE đã khai trừ tư cách thành viên của HJS. Trong thời điểm này, HJS đang thực hiện các biện pháp để tránh các doanh nghiệp cảng, chủ hàng là chủ nợ giữ tàu của mình tại các cảng. Chính phủ Hàn Quốc cũng đã có những cơ chế chính sách để giảm các tác động tiêu cực như các cảng ở Hàn Quốc (Ví dụ: Incheon, Busan) đã tiếp nhận làm hàng tàu của HJS sau

khi chính quyền cảng ở đây bảo đảm thanh toán dịch vụ cho các nhà thầu; hãng tàu Hyundai Merchant Marine (HMM) sẽ điều động thêm ít nhất 13 tàu trên các tuyến đi châu Âu và Bắc Mỹ để giúp hàng hóa được tiếp tục luân chuyển.

Hiện Chính phủ Hàn Quốc cho HJS vay dài hạn lãi suất thấp 100 tỷ won (khoảng 91 triệu đô la Mỹ) và HJ Group tiếp tục đàm phán với các chủ nợ của HJS về các gói hỗ trợ tài chính khẩn cấp và vay thế chấp, điều này đã tạo điều kiện cho cổ phiếu của HJS được phép giao dịch lại và tăng giá trị 21%. Ngoài nhận được sự hỗ trợ từ phán quyết tòa án Mỹ, hãng tàu Hanjin cũng nhận được thêm 54 triệu USD từ cổ đông lớn nhất là Tập đoàn hàng không Korean Air để chi trả các chi phí cập cảng, bốc dỡ hàng hóa.

2. Các tác động, ảnh hưởng đối với thế giới và Việt Nam

a) Các tác động đối với chuỗi cung ứng trên toàn thế giới:

- Các tàu được HJS vận hành rơi vào tình trạng bị từ chối tiếp nhận tại nhiều cảng trên thế giới bởi lý do quan ngại đến khả năng thanh toán phí dịch vụ của HJS. Về phía HJS cũng yêu cầu các tàu của mình không làm thủ tục nhập vào các cảng để phòng ngừa nguy cơ bị bắt giữ bởi các chủ hàng và các nhà cung cấp. Từ đó dẫn đến việc hàng hóa trên các con tàu này không được giải phóng, đến được tay các chủ hàng.

- Đối với các thương hiệu hàng đầu Hàn Quốc, với truyền thống sử dụng dịch vụ từ các công ty vận tải biển, các chủ hàng Hàn Quốc luôn ưu tiên sử dụng dịch vụ của các hãng tàu Hàn Quốc, trong đó HJS và Hyundai Merchant Marine (HMM) là hai hãng phổ biến nhất. Hàng hóa của các hãng tàu là thành viên trong liên minh CKYHE với Hanjin hay các hãng khác mua chỗ trên tàu của HJS nằm trên những con tàu này cũng chịu tình huống tương tự. Các container hàng dự định xuất khẩu hay trung chuyển trên các tàu này cũng phải thay đổi kế hoạch.

b) Các tác động, ảnh hưởng đối với doanh nghiệp Việt Nam:

- Đối với doanh nghiệp xuất nhập khẩu: Hanjin chiếm khoảng 5% thị phần vận chuyển hàng hóa của Việt Nam. Các ngành hàng có khối lượng xuất nhập khẩu nhiều như dệt may, da giày, đồ gỗ hay hàng thủy sản đến khu vực Đông Bắc Á, Hàn Quốc, Trung Quốc và thị trường mà Hanjin có tàu đi như Mỹ đều bị tác động. Việc đệ đơn phá sản của Hanjin đã, đang và sẽ có khả năng ảnh hưởng đến hoạt động giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu của nhiều doanh nghiệp Việt Nam. Theo báo cáo của hãng tàu HJS Việt Nam tính đến ngày 06/9/2016, các doanh nghiệp xuất nhập khẩu Việt Nam có 1.516 container nhập khẩu đang ở các bến cảng, 432

container nhập khẩu đang ở kho của khách hàng, 1.323 container xuất khẩu đang ở cảng trung chuyển hoặc ở trên tàu. Hãng tàu HJS hoạt động chuyên tuyến vào khu vực cảng biển thành phố Hồ Chí Minh với tần suất khoảng 3-5 chuyến/tuần, trong đó vào cảng Tân Cảng Cát Lái 2-3 chuyến/tuần, vào cảng Container Quốc tế Việt Nam (VICT) khoảng 1 chuyến/1-2 tuần, vào cảng Tân Cảng Hiệp Phước khoảng 1 chuyến/1-2 tuần.

- Đối với doanh nghiệp làm đại lý cho hãng tàu HJS: Công ty TNHH MTV Giao nhận Vận tải Thương mại Sài Gòn là đại lý của hãng tàu HJS tại Hồ Chí Minh: Hãng tàu HJS nợ tiền thanh toán phí Hải quan, Biên phòng và Cảng vụ 289.366.666 VNĐ.

- Đối với doanh nghiệp cảng biển: HJS trước đây có trên 20% vốn tại cảng quốc tế Tân Cảng Cái Mép, nhưng đã bán lại phần vốn này cho Hanjin Transportation trong năm nay.

Đối với Tổng Công ty Tân Cảng Sài Gòn: Theo báo cáo của Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn, hãng tàu HJS nợ khoảng 50 tỷ VNĐ; Số container của HJS đang lưu tại Tân Cảng: khoảng 1.028 container có hàng, 1.038 container rỗng. Công ty Liên doanh Phát triển Tiếp vận Số 1 (Cảng VICT): Hãng tàu HJS nợ khoảng 80.000 USD; Số container của HJS đang lưu tại cảng: 119 container có hàng, 70 container rỗng. Hai cảng này yêu cầu khi khách hàng đến nhận hàng phải sử dụng dịch vụ cảng hoặc đặt cọc trong trường hợp lấy container ra khỏi cảng.

- Tại Hải Phòng, hãng tàu HJS bắt đầu hoạt động tại Hải phòng từ 1993, thuê Gemadept Hải phòng làm đại lý. Năm 2005, HJS đã thành lập đại diện tại Việt Nam với 100% vốn nước ngoài. Trước ngày 31/8/2016, hãng tàu HJS khai thác tàu Pacita quốc tịch Portuga chạy chuyên tuyến đến cảng Green Port với tần suất 02 tuần/chuyến, do Công ty cổ phần container Việt Nam làm đại lý. Ngoài ra, HJS còn liên kết với các hãng tàu khác khai thác một số tàu vào các cảng Tân Vũ, Nam Hải, Đoạn Xá, PTSC với sản lượng hàng hóa do hãng HJS khai thác thông qua khu vực cảng biển Hải phòng khoảng 700-800 TEUs/tuần.

- Theo báo cáo của các doanh nghiệp đối tác của hãng tàu HJS gửi Cảng vụ Hàng hải Hải phòng: Công ty Cổ phần cảng Hải phòng: HJS nợ tiền neo đậu, xếp dỡ v.v.: 67.003,46 USD; số container của HJS lưu tại cảng Tân Vũ là 76 container; Công ty Cổ phần cảng Nam Hải: HJS nợ tiền lưu kho bãi, xếp dỡ, sửa chữa container tháng 6-8/2016 là 1.523.000.000 VNĐ; Công ty Cổ phần Tân Cảng 189 Hải phòng: Số container của HJS lưu kho bãi là 31 container; Xí nghiệp Viconship (Greenport): Số container của HJS lưu kho bãi là 513 container; Công ty CP đầu tư

và phát triển cảng Đình Vũ: HJS nợ tiền kho bãi, xếp dỡ khoảng 2.000.000.000 VNĐ; số container của HJS lưu kho bãi là 200 container.

Hiện nay, theo thông báo của HJS, 23 tàu của HJS đang đỗ gần bên cảng của 23 quốc gia, bao gồm cả Trung Quốc và Mỹ, ở trong tình trạng neo đậu tạm thời mà không được tháo dỡ hàng hóa vì các cảng từ chối tiếp nhận tàu cũng như hãng tàu HJS không dám cho tàu nhập cảng do sợ bị bắt giữ. Tại Việt Nam, theo lịch trình, tàu Hanjin Chennai của Hãng đến cảng biển thành phố Hồ Chí Minh vào ngày 02/9/2016, tuy nhiên, hiện nay tàu đang thả trôi tại tọa độ 08'' 38,8'N, 108''05,1'E cách bờ biển Bà Rịa - Vũng Tàu 85 hải lý. Trên tàu có chở 833 container nhập khẩu vào Việt Nam (733 container có hàng, 60 container rỗng).

3. Giải pháp:

Để giảm thiểu tác động tiêu cực đến các doanh nghiệp Việt Nam, Cục Xuất nhập khẩu (Bộ Công Thương) đã có thông báo liên quan đến việc giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu thông qua Hãng tàu biển Hanjin Shipping Global (Hàn Quốc) tại Cổng thông tin điện tử của Bộ Công Thương ngày 01/9/2016; Hiệp hội DN dịch vụ logistics Việt Nam (VLA) đã có văn bản khuyến cáo các hội viên của mình: Trường hợp hàng đã đặt chỗ với Hanjin Shipping nhưng chưa kịp bốc lên tàu, DN cần nhanh chóng cho làm thủ tục lấy hàng lại và chuyển sang một hãng vận tải khác; Trường hợp hàng đang trên phương tiện di chuyển đến cảng đích, có khả năng các nhà cung cấp dịch vụ cho hãng vận tải cũng sẽ giam giữ phương tiện và thiết bị của hãng vận tải cho đến khi có ai đó đứng ra thanh toán.

Tuy nhiên, hàng hóa do phương tiện chuyên chở hoặc hàng hóa bên trong thiết bị của hãng vận tải thì thông thường không thuộc đối tượng cầm giữ, vì vậy đại lý hãng tàu, chủ hàng có thể tìm giải pháp để rút ruột, bốc dỡ hàng hóa ra khỏi phương tiện của hãng vận tải đang bị cầm giữ. Đồng thời, Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam (VLA) đã chuẩn bị luật sư thuộc ban pháp luật của hiệp hội, đồng thời là trọng tài viên của Trung tâm Trọng tài quốc tế sẵn sàng giải đáp và tư vấn, hỗ trợ doanh nghiệp.

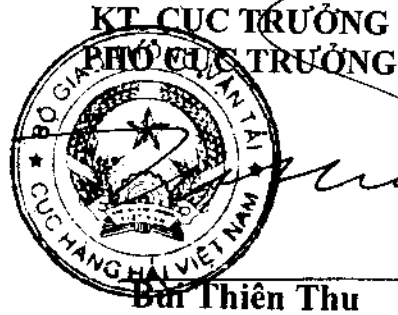
Cục Hàng hải Việt Nam tiếp tục phối hợp với các cơ quan, đơn vị liên quan liên tục cập nhật diễn biến, tình hình để có được những hành động hợp lý, kịp thời; tiếp tục chỉ đạo các Cảng vụ hàng hải theo dõi các doanh nghiệp cảng biển, doanh nghiệp kinh doanh vận tải biển Việt Nam có hoạt động sản xuất kinh doanh liên quan đến hãng tàu HJS để tìm hiểu tác động, ảnh hưởng, công nợ, các kiến nghị, đề xuất để báo cáo cơ quan có thẩm quyền giải quyết theo quy định. Đồng thời, có

phương án bố trí phương tiện hợp lý và điều tiết kịp thời để hỗ trợ doanh nghiệp, tránh ảnh hưởng đến tiến độ giao nhận hàng hóa và gây ùn tắc tại các cảng biển.

Cục Hàng hải Việt Nam kính báo cáo Bộ Giao thông vận tải.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Cục trưởng (để báo cáo)
- Các PCT;
- Các Cảng vụ hàng hải (25);
- Hiệp hội Cảng biển Việt Nam (VPA);
- Hiệp hội các doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt nam (VLA);
- Lưu VT, VTDVHH.



Phụ lục.
Danh sách container của hãng tàu HJS tại Tổng công ty Tân Cảng
(Ban hành kèm theo văn bản số: 3608 /CHHVN-VTDVHH)

Container có hàng:

Cơ sở cảng	Nhập			Xuất			Tổng
	20'	40'	Tổng	20'	40'	Tổng	
Tân Cảng Cát Lái	159	266	425	99	143	242	667
Tân Cảng Hiệp Phước	1	1					1
Depot Tân Cảng - Hiệp Lực					3	1	4
TCIT	54	115	169	26	29	55	224
TCIT Tân Cảng 128		4	4		13	13	17
Tổng	214	385	599	128	186	314	913

Container rỗng:

Cơ sở cảng	20'	40'	Tổng
Tân Cảng Cát Lái	187	25	212
Depot Tân Cảng - Rạch Chiếc	12	77	89
Tân Cảng Miền Trung	28	110	138
Depot Tân Cảng - Hiệp Lực	4	1	5
Depot 5	341	77	418
Depot Tân Cảng Suối Tiên	28	9	37
ICD Long Bình	21	37	58
TCIT	2	480	482
TCIT	2	18	20
Tân Cảng 128		70	70