

Đã hơn một năm sau khi “ngôi vua khổng lồ” Hanjin Shipping Co., hãng vận tải đường biển lớn nhất Hàn Quốc, đệ đơn xin bảo hộ phá sản vào ngày 31/8/2016. Sự sụp đổ của đại gia tàu biển này không chỉ làm suy yếu nghiêm trọng ngành công nghiệp đóng tàu và vận tải hàng hải của Hàn Quốc mà còn khiến hoạt động vận tải biển toàn cầu rơi vào hỗn loạn và đình trệ.



Với bảo hộ phá sản lớn nhất trong lịch sử các hãng tàu biển này đã đổ lỗi cho những bài học quý giá cho các nhà hoạch định chính sách cũng như quản lý doanh nghiệp.

Đâu chỉ quá lớn để sụp đổ?

Hanjin từng “vang bóng măng tây” khi là công ty vận tải biển lớn nhất bên trên thế giới, bắt đầu dấn sâu quản lý tài sản của tòa án vào tháng 9/2016 sau khi các chức năng do Ngân hàng Phát triển Hàn Quốc (KDB) được đưa không chấp nhận kế hoạch tái cấu trúc của hãng. Khi đó, Hanjin chỉ có chi phí 200 triệu USD, mức con số quá nhỏ khi mà hãng cần hơn 1 tỷ USD để giải quyết thanh toán khoản nợ lên đến 6 tỷ USD.

Ngay khi đại gia tàu biển này vừa tuyên bố phá sản, tài sản của Hanjin bị phong tỏa, mất số

tàu thm chí đã bị tchỉi c p cng đ tr ho c nh n hàng. c tính, kho ng 100 tàu c a hng v i giá tr hàng hóa lên đ n 14 t USD b m c k t t i các cng ho c lnh đnh trên bi n, gây nh h ng n ng n t i chu i cung ng toàn c u. Hanjin đã ph i thanh lý h u h t tài s n chính theo k ho ch tái c c u n do tòa án ki m soát, m t ph n trong s đó s thu c v đ i th đ ng h ng c a Hanjin là Hyundai Merchant Marine.

Tháng 2 năm nay, m t tòa án Seoul đã chính th c tuyên b Hanjin phá s n, ch m đ t ho t đ ng sau 40 năm và báo tr c m t s thay đ i c b n trong ngành v n t i bi n c a đ t n c này. N u không ph i vì mong ch “m t bàn tay giúp đ ” t phía chính ph , li u các nhà qu n lý c a Hanjin có m r ng đ i tàu và làm phình to các kho n n kh ng l c a công ty? Hng tàu bi n ra đ i vào năm 1977 này đã ph i “ch t v t” t n t i trong m t giai đ o n vô cùng “ m”. Kinh t th gi i suy y u k t cu c kh ng ho ng năm 2008 đã làm gi m nhu c u trao đ i th ng m i toàn c u. Trong khi đó, ngày càng nhi u các lo i tàu l n h n đ c s n xu t, đ m l i hi u qu v chi phí v n chuy n hàng hóa. Nh ng y u t trên đã khi n giá c c v n t i gi m sâu trong nh ng năm g n đây, và kho ng 1/5 các tàu ch container trên th gi i đang “n m không” vì không đ c u.

Theo c tính c a Liên đoàn Công nghi p Hàng h i Hàn Qu c, ngành công nghi p tàu bi n c a n c này s thi t h i 15 t USD khi Hanjin “ra đ i”, v i nguy c thu h p quy mô cng Hanjin t i Busan, n i tuy n đ ng 11.000 lao đ ng và x lý 70% s l ng các container xu t và nh p kh u vào Hàn Qu c.

Nh ng “ng i kh ng l” m i?

Hng thông t n Yonhap đ n l i các nhà phân tích cho r ng ngành công nghi p v n t i đ ng bi n c a Hàn Qu c ch a “đ ng v ng” k t s s p đ c a Hanjin, khi mà các hng còn l i ch a th k th a v trí đ n đ u mà đ i gia tàu bi n này đ l i.

M t năm sau khi Hanjin đ đ n xin b o h phá s n, Hyundai Merchant Marine Co. (HMM) ti p qu n v trí hng v n t i bi n l n nh t Hàn Qu c. Tuy nhiên, HMM cùng các công ty n i đ a khác v n g p nhi u khó khăn trong n l c tăng th ph n trên th tr ng toàn c u, b t ch p nh ng đ u hi u cho th y ngành v n t i bi n đã b t đ u kh i s c v i giá c c ghi nh n xu h ng tăng.

Kế hoạch thanh lý tài sản của Hanjin bao gồm việc rao bán cho đối thủ cạnh tranh trong và ngoài nước các tàu, công hàng hóa trên tuyến vận tải toàn cầu của hãng này, cùng các trung tâm khu vực và chi nhánh trên toàn thế giới. Theo đề nghị của giới chức Hàn Quốc, HMM và SM Line Corp. mua lại một phần trong đội tàu của Hanjin, song những tài sản cốt lõi của hãng – 9 tàu vận chuyển chuyên chở 13.000 TEU – đã được bán cho công ty vận tải biển Maersk Line của Đan Mạch và Mediterranean Shipping Company (MSC) của Thụy Sĩ (1 TEU tương đương với một container tiêu chuẩn 20 feet – chiếm khoảng 39 m³ thể tích). Các công ty vận tải biển trong nước cũng tham gia trong việc mua lại 71 tuyến vận tải toàn cầu do Hanjin điều hành. SM Line chỉ mua được 50 tuyến đường biển nội Mĩ-châu Á và liên Á. HMM và SM Line đã tiếp nhận hơn 10 công ty container của Hanjin ở trong nước và nước ngoài, những công ty tiếp nhận hàng hóa lớn nhất của hãng tại Long Beach, New York đã được bán cho tập đoàn vận tải hàng hải lớn nhất thế giới Maersk.

Một chuyên gia trong ngành bày tỏ sự đáng tiếc vì quy tắc định không giới hạn của Hanjin của giới chức Hàn Quốc, bởi công ty này sở hữu một lượng lớn các tài sản hữu hình và vô hình. Các nhà quan sát cũng giới thiệu thích rằng trong đội của Hanjin và HMM đạt 1,05 triệu TEU tính đến cuối tháng 8/2016. Cùng khoảng một năm sau đó, tổng đội của HMM và SM Line đã giảm xuống còn 390.000 TEU. Trong khi đó, thị trường toàn cầu ghi nhận sự cạnh tranh khốc liệt hơn sau khi Hanjin “rơi sập”, do các công ty vận tải biển hàng đầu thế giới tăng cường năng lực thông qua các thương vụ sáp nhập-mua lại và mở rộng đội tàu.

Trước tình hình trên, chính quyền của Tổng thống Moon Jae-in đặt mục tiêu lý tưởng của ngành vận tải hàng hải của Hàn Quốc bằng cách đưa ra hàng loạt biện pháp nâng cao khả năng cạnh tranh của ngành. Chính phủ cũng hỗ trợ cho một liên minh doanh nghiệp, mà HMM cùng 13 công ty khác thành lập vào đầu tháng 8 vừa qua, để thúc đẩy hợp tác phát triển các tuyến vận tải đường biển mới và khai thác các công ty tiếp nhận hàng hóa ở nước ngoài...

Nguồn : Vinalines