

TỔNG CÔNG TY CÔNG NGHIỆP TÀU THỦY

Tập trung ngành nghề chính là

đóng mới và sửa chữa tàu biển

Vừa qua, Vinashin (tiền thân của SBIC hiện nay) đã phát hành thành công 600 triệu USD trái phiếu quốc tế, thủ tục pháp lý được quốc tế thừa nhận để tái cấu trúc nợ là việc làm chưa có tiền lệ đối với một công ty của Việt Nam, làm thế nào để có được sự thành công đó, thưa ông?

Khoản vay 600 triệu USD của Vinashin vay từ 21 tổ chức tín dụng và nhà đầu tư quốc tế (chủ yếu là các quỹ đầu tư rủi ro) là một khoản vay rất đặc thù vì khoản vay này không có bảo lãnh của Chính phủ hoặc ngân hàng mà nó được đảm bảo bằng 21 công ty, nhà máy lớn, chủ lực của Tập đoàn. Đồng thời, các chủ nợ có quyền mua bán trên thị trường và có quyền tuyên bố tới hạn đòi 100% nợ ngay lập tức nếu Vinashin mắc những vi phạm theo qui định của thỏa thuận tại bất cứ thời điểm nào, mọi sự phán quyết đối với khoản vay phải được sự đồng thuận của tất cả các chủ nợ. Việc tái cơ cấu khoản vay này là việc làm hết sức khó khăn, chúng tôi xác định tái cơ cấu khoản vay này mang tính then chốt để tái cơ cấu các khoản vay khác của Vinashin. Vì vậy, lãnh đạo Tập đoàn đã tập trung chỉ đạo rất cao và quyết liệt để xử lý khoản vay này. Thời gian đầu, Vinashin đưa ra một số hình thức tái cơ cấu khác nhau để đàm phán với các chủ nợ như: Xóa nợ, giảm nợ, hoãn nợ, giãn nợ, kể cả dự kiến trường hợp xấu nhất là phá sản Vinashin để được xóa nợ... Tuy nhiên, các phương án đưa ra đều gặp những khó khăn khách quan và chủ quan, nhiều lúc tưởng chừng như bị bế tắc không thể giải quyết được.

Qua nghiên cứu các quy định của hệ thống Luật của Anh quốc, cộng với sự tư vấn của các tư vấn Luật (Mayer Brown), tư vấn tài chính (KPMG), chúng tôi nhận thấy rằng để tái cơ cấu khoản vay



TS. Nguyễn Ngọc Sự - Chủ tịch HĐQT Tổng Công ty Công nghiệp Tàu thủy tại Lễ công bố Quyết định Thành lập SBIC

Việc tái cơ cấu “con tàu” Vinashin đã được Chính phủ chỉ đạo quyết liệt, các bộ ngành đã cùng vào cuộc giải quyết những khó khăn, Thời gian qua, Vinashin đã dần tháo gỡ được những khó khăn về tài chính, tái cơ cấu doanh nghiệp tạo được thế ổn định để phát triển. Ngày 21/10/2013, Bộ GTVT đã có Quyết định số 3287/QĐ-BGTVT về việc thành lập Tổng công ty Công nghiệp tàu thủy (SBIC) trên cơ sở tổ chức lại Công ty mẹ và một số đơn vị thành viên của Tập đoàn Công nghiệp tàu thủy Việt Nam (Vinashin). Nhân dịp Xuân Giáp Ngọ, phóng viên Tạp chí GTVT đã có cuộc trò chuyện với TS. Nguyễn Ngọc Sự - Chủ tịch HĐQT Tổng Công ty Công nghiệp Tàu thủy, ông Sự đã trải lòng với phóng viên những khó khăn trong công tác tái cơ cấu mà ông và các cộng sự đã trải qua.

này có thể xử lý theo qui định của Luật Anh trong đó có qui định một trong các giải pháp tái cơ cấu nợ bằng một Thỏa thuận tái cấu trúc trong tổ tụng nghĩa là áp dụng theo “UK Scheme”. Để Tòa án phán quyết, Vinashin phải đưa ra phương án tái cơ cấu và phải thuyết phục được tối thiểu 50% số chủ nợ đang nắm giữ tối thiểu 75% tổng số nợ chấp thuận thì sẽ được Tòa án phán quyết theo “UK Scheme” buộc các chủ nợ còn lại phải chấp hành theo số đông nói trên. Để làm được việc này thì một khối lượng khổng lồ các thủ tục

pháp lý, hồ sơ pháp lý phải được hoàn thành theo đúng qui định trong thời gian ngắn, song song với việc đó còn phải gặp các chủ nợ thuyết phục họ đồng thuận với phương án đưa ra. Đây là việc làm chưa có tiền lệ đối với một tổ chức nào tại Việt Nam.

Để làm được những việc này, Vinashin phải xây dựng được một phương án tái cơ cấu khả thi. Đồng thời, phải tổng hợp tình hình hoạt động về mọi mặt của Tập đoàn và các đơn vị, lập báo cáo về những khó khăn, cũng như tình hình rất xấu của mình để chứng minh với

các chủ nợ và Tòa án rằng phương án của Vinashin đưa ra là khả thi và tốt hơn phương án nếu Vinashin phá sản và có lợi cho tất cả các bên. Vinashin đã tổ chức rất nhiều cuộc đàm phán trao đổi với các chủ nợ, vừa để thuyết phục vừa để tìm hiểu thông tin xem chủ nợ nào thiện chí, chủ nợ nào căng thẳng để có những đối sách hợp lý trên cơ sở đó tranh thủ sự đồng tình của các chủ nợ thiện chí để vận động các chủ nợ khác. Thậm chí trong quá trình đàm phán, Vinashin đã phải yêu cầu tư vấn luật làm cho một bộ hồ sơ các thủ tục phá sản theo đúng qui định của pháp luật (thực chất chỉ để phục vụ cho đàm phán, không phải cho mục đích phá sản) để làm cơ sở trao đổi với các chủ nợ về khả năng phá sản của Vinashin là không thể tránh được nếu các chủ nợ không đồng thuận hỗ trợ. Kết quả là tại Hội nghị chủ nợ tại Singapore ngày 5/8/2013 dưới sự chủ trì của Chủ tịch HĐQT Vinashin, theo ủy nhiệm của Tòa án tối cao Vương quốc Anh các chủ nợ đã bỏ phiếu với tỷ lệ đồng thuận cao hơn yêu cầu với phương án mà Vinashin đề xuất (64,7059% số chủ nợ nắm giữ 79,3460% tổng số nợ), và ngày 4/9/2013 Tòa án tối cao Vương quốc Anh đã phán quyết phê chuẩn Thỏa thuận tái cấu trúc trong tổ tụng do Vinashin đệ trình.

Để có thể đạt được kết quả đó vấn đề quan trọng là phải nắm chắc luật pháp của Việt Nam và quốc tế; biết vị thế của mình đang ở đâu; có phương án khả thi và kiên trì đàm phán thuyết phục chủ nợ, nắm chắc những điểm mạnh, yếu của chủ nợ, tuân thủ sự chỉ đạo của Chính phủ và sự hỗ trợ của các cơ quan liên quan, tư vấn và kể cả các chủ nợ tích cực, tuyệt đối giữ bí mật các thông tin trong đàm phán.

Qua thương vụ tái cơ cấu và đặc biệt là với các chủ nợ quốc tế họ nắm rất vững “luật chơi” mà Vinashin ở thế cực kỳ khó khăn, ông có thể chia sẻ kinh nghiệm gì với các doanh nghiệp trong nước?

Các chủ nợ nước ngoài họ rất am hiểu luật pháp, không chỉ Luật quốc tế mà kể cả Luật Việt Nam, họ có nhiều kinh nghiệm trên thị trường và trong các vụ việc tương

tự; và đúng là họ nắm rất vững “luật chơi”. Trong khi chúng ta còn rất hạn chế và thiếu am hiểu và kinh nghiệm về các việc tương tự. Qua việc tái cơ cấu khoản vay này đã cho thấy nhiều kinh nghiệm mà các doanh nghiệp Việt Nam khi tham gia vào thị trường quốc tế cần phải quan tâm, có thể đưa ra một vài kinh nghiệm như sau:

- Phải nghiên cứu, nắm chắc các quy định của Luật pháp Việt Nam và Luật quốc tế mà cụ thể trong trường hợp này là Luật Anh. Tuân thủ nghiêm túc các qui định của luật pháp.

- Nghiên cứu kỹ, nắm chắc tình trạng của đơn vị tái cơ cấu, đặc biệt là các khó khăn về SXKD và tài chính lập một báo cáo trung thực về thực trạng hoạt động của mình, đưa ra các phương án tái cơ cấu và đề xuất phương án tối ưu cho các bên.

- Tìm hiểu nắm chắc tình hình và tâm lý của các chủ nợ vì bản thân họ cũng bị nhiều sức ép từ nhiều phía từ việc cho vay không có bảo lãnh, sức ép thu hồi nợ, lo lắng nếu Vinashin phá sản không thu được nợ ảnh hưởng đến uy tín của họ trên thị trường, và quan trọng nữa là hầu hết các chủ nợ đã có trích dự phòng rủi ro và mua bảo hiểm...

- Kiên trì đàm phán, kiên định phương án đề xuất, phương châm đàm phán vừa cứng rắn, kiên quyết nhưng mềm dẻo, uyển chuyển trong các trường hợp cụ thể, vận động, thuyết phục, tranh thủ sự thiện chí của các chủ nợ tích cực đồng thuận để các chủ nợ này giúp vận động các chủ nợ khác chấp thuận.

- Tuyệt đối giữ bí mật các thông tin trong quá trình đàm phán, tranh thủ các phương tiện thông tin trong các trường hợp cần thiết.

- Tuân thủ sự chỉ đạo của cấp trên, tranh thủ sự hỗ trợ của các cơ quan liên quan, của tư vấn và của các đối tác khác.

Việc tái cơ cấu là việc làm quan trọng, xong để ổn định phát triển, tạo lòng tin cho bạn hàng, công ăn việc làm cho người lao động của SBIC hiện nay, lãnh đạo Tổng Công ty đã có kế hoạch cụ thể gì, thưa ông?

Việc tái cơ cấu nợ là vấn đề quan trọng nhất trong quá trình tái

cơ cấu Vinashin, nó phải được ưu tiên làm trước để tạo sự ổn định và rõ ràng về tài chính. Đến nay, về cơ bản số nợ khổng lồ của Vinashin đã được tái cơ cấu số nợ cũng đã giảm đi đáng kể, còn lại được giãn nợ 10 đến 12 năm với lãi suất bằng 0 hoặc lãi suất rất thấp (1%), đặc biệt là lãi phát sinh gần như không đáng kể (trước khi tái cơ cấu mỗi ngày lãi suất và chênh lệch tỷ giá phát sinh khoảng 20 tỷ đồng). Bây giờ việc tái cơ cấu nợ đã cơ bản rồi thì vấn đề tạo dựng lại lòng tin với khách hàng, tìm kiếm việc làm cho người lao động là hết sức quan trọng và cấp bách.

Tổng công ty Công nghiệp tàu thủy (SBIC) ra đời tại thời điểm thành lập có vốn điều lệ là 9.520 tỷ đồng. Các ngành, nghề kinh doanh chính của Tổng công ty là: Đóng mới tàu thủy, thiết bị và phương tiện nổi; Sửa chữa, hoán cải tàu thủy, thiết bị và phương tiện nổi; Tư vấn, thiết kế tàu thủy và phương tiện nổi; Tái chế, phá dỡ tàu cũ. Ngoài ra, Tổng công ty còn có nhiệm vụ Khai thác cảng biển, cảng thủy nội địa, bến tàu, cầu tàu; Kinh doanh hoạt động lai đất, tàu kéo, tàu đẩy, sà lan, phương tiện nổi; Xây dựng công trình thủy, nhà máy đóng tàu; Sản xuất chế tạo kết cấu thép; Các ngành, nghề sản xuất phụ trợ phục vụ trực tiếp cho ngành đóng mới và sửa chữa tàu thủy.

Để làm được những việc khó khăn đó chúng tôi cần phải triển khai một số công việc sau:

Một là: Nhanh chóng ổn định, tổ chức lại sản xuất và quản trị doanh nghiệp, chuyển Tập đoàn thành Tổng công ty, hoạt động dưới một tên và thương hiệu mới.

Hai là: Tập trung mọi nguồn lực cho ngành nghề SXKD chính là đóng mới và sửa chữa tàu biển, hoàn thiện cơ sở vật chất kỹ thuật cho việc triển khai đóng tàu đúng tiến độ, đảm bảo chất lượng và hiệu quả.

Ba là: Triển khai nhanh việc tái cơ cấu lao động, lựa chọn và giữ lại đội ngũ lao động có tay nghề cao, tổ chức đào tạo, đào tạo lại, nâng cao trình độ và tay nghề công nhân đáp ứng yêu cầu đóng tàu theo công nghệ hiện đại.

Bốn là: Đẩy nhanh quá trình tái cơ cấu các đơn vị không giữ lại, duy trì, củng cố và phát triển 8 nhà máy đóng tàu chủ lực được giữ lại trong

mô hình Tổng công ty, thực hiện cổ phần hóa các đơn vị này trên cơ sở tìm kiếm đối tác chiến lược đặc biệt là đối tác chiến lược nước ngoài, hợp tác đầu tư và SXKD theo nhiều hình thức thích hợp.

Năm là: Phát huy tốt vai trò, chức năng của các tổ chức chính trị xã hội trong việc lãnh đạo, chỉ đạo, động viên tinh thần và tư tưởng của CBCNV lao động hăng say làm việc vì một Tổng công ty đóng tàu giữ vai trò quan trọng trong phát triển kinh tế hàng hải và chiến lược biển.

Những bước đi vừa rồi của Vinashin mới chỉ là bước khởi đầu, để cho con tàu Vinashin tiếp tục tiến ra biển lớn khẳng định vị thế của mình trong tương lai, Vinashin đã chuẩn bị những gì, thưa ông?

Những kết quả đạt được vừa qua chỉ là bước đầu, tuy nhiên nó có vai trò rất quan trọng và là khởi

đầu cho một chặng đường mới đầy hứa hẹn. Bây giờ, tình hình tài chính công nợ của Tổng công ty đã cơ bản được giải quyết, rõ ràng minh bạch hơn, ngành nghề chính chỉ tập trung vào đóng mới và sửa chữa tàu biển.

Với phương châm hành động của Tổng công ty là: **“Đoàn kết, dân chủ, kỷ cương, năng động, sáng tạo xây dựng Tổng công ty Công nghiệp tàu thủy (SBIC) phát triển mạnh, bền vững”**. Thời gian tới đây, Tổng công ty sẽ phải chuẩn bị tốt hành trang cho mình để cho một giai đoạn phát triển mới, cụ thể:

- Nhanh chóng ổn định Tổng công ty mới trên mọi lĩnh vực tổ chức, lao động, cơ sở vật chất kỹ thuật, đổi mới cơ chế hoạt động, quản trị doanh nghiệp, tài chính, chính sách tiếp thị, thị trường, xác định đúng chiến lược sản phẩm, nâng cao sức cạnh tranh với các đối tác trong và ngoài nước...

- Rà soát điều chỉnh, hoàn thiện các qui trình, qui chế nội bộ tạo hành lang pháp lý cho mọi hoạt động của Tổng công ty.

- Lựa chọn, sắp xếp, đào tạo lại cán bộ, người lao động cho hợp lý, đáp ứng yêu cầu đổi mới trong tổ chức điều hành SXKD.

- Có chính sách tiếp thị rõ ràng, khuyến khích toàn thể CBCNV tìm kiếm các sản phẩm mới. Chú trọng thị trường trong nước đối với tất cả các lĩnh vực cần và có sử dụng các loại tàu, thuyền, kết cấu kim loại. Mở rộng hợp tác và tranh thủ sự hỗ trợ của các đối tác nước ngoài để có thêm nhiều sản phẩm, Mời các đối tác nước ngoài có tiềm lực về đóng tàu vào hợp tác, chuyển nhượng bớt cổ phần, tạo ra các trung tâm đóng tàu làm hạt nhân tạo công ăn việc làm cho các nhà máy trong khu vực lân cận.

Xin cảm ơn ông!

Hoàng Thạch thực hiện

THANH TRA GIAO THÔNG...

(Tiếp theo trang 78)

Trung, Đống Đa, Cầu Giấy, Tây Hồ, đặc biệt đảm bảo tốt giao thông phục vụ nhân dân tại các khu vực lễ hội, vui chơi giải trí và tâm linh tín ngưỡng: Công viên Thống Nhất, công viên Thủ Lệ, chùa Quán Sứ, chùa Trấn Quốc, chùa Hà, chùa Phúc Khánh, đền Ngọc Sơn, đền Quán Thánh, phủ Tây Hồ, đền Bia Bà, Văn Miếu - Quốc Tử Giám, công viên văn hóa Đống Đa...

Bên cạnh đó, Thanh tra đã phối hợp với các lực lượng liên ngành thực hiện hiệu quả kiểm tra, xử lý, giải tỏa các vi phạm trật tự đô thị, hành lang ATGT đường bộ phục vụ Tết Dương lịch và Tết Nguyên đán Quý Ty; xử lý vi phạm trật tự hè, đường trên địa bàn quận nội thành Hoàn Kiếm, Ba Đình, Hai Bà Trưng và Đống Đa. Tiến hành giải tỏa, quản lý và bảo vệ mặt bằng gầm cầu, đường trên cao và nút giao, Thanh tra Sở đã phối hợp với các phòng nghiệp vụ Sở GTVT Hà Nội và các đơn vị chức năng tổ chức thu hồi toàn bộ mặt bằng gầm cầu Thanh Trì, nút giao Pháp Vân và gầm cầu cạn đường vành đai III.

Thực hiện chỉ đạo UBND TP Hà

Nội, Sở GTVT về việc lập lại trật tự an toàn giao thông tại các bến xe, lực lượng Thanh tra phối hợp tăng cường quản lý, kiểm tra và xử lý vi phạm trong hoạt động vận tải hành khách công cộng đảm bảo cho hành khách đi lại thuận lợi tại các khu vực bến xe Giáp Bát, Yên Nghĩa, Lương Yên, Mỹ Đình, Gia Lâm, Nước Ngầm. Đặc biệt, Thanh tra GT Hà Nội đã kiên quyết giải tỏa dứt điểm “bến xe dù” nằm trên bãi đất trống tiếp giáp phía sau bến xe Mỹ Đình và các vi phạm trật tự khác xung quanh bến xe; bố trí lực lượng duy trì công tác chốt trực, tuần tra, kiểm soát chống tái lấn chiếm tại khu vực này.

Để đấu tranh có hiệu quả, Thanh tra GT Hà Nội còn phối hợp với phòng CSTT- CATP triển khai thực hiện Kế hoạch số 187/KH/PC64b ngày 22/4/2013 và số 230/KH/PC64b, 231/KH/PC64b ngày 08/5/2013 của phòng CSTT- CATP về việc bố trí lực lượng phối hợp với công an các quận, huyện liên quan giải quyết TTCC-TTGT-TTĐT trên một số tuyến đường liên thông, giáp ranh trên địa bàn 10 quận nội thành và 02 huyện Thanh Trì, Từ Liêm.

Năm 2013, đã tiến hành xử lý 46.880 trường hợp vi phạm trật tự an toàn giao thông liên quan đến lĩnh vực giao thông đường bộ, đường

thủy; phạt tiền 40,979 tỷ đồng, tạm giữ 693 phương tiện các loại và 10.366 bộ giấy tờ xe. Ngoài ra, Thanh tra còn giải tỏa 1.654 lều lán mái che mái vẩy, 1.266 bụi bệ cầu dẫn xe, 2.564 bảng zôn biển quảng cáo, 212 ô dù bạt che, 70 tụ điểm KDBB, san ủi chuyển dọn 2.687 m³ vật liệu xây dựng, đất phế thải, giải tỏa 09 chợ cóc...

Nhằm đảm bảo an toàn giao thông trong dịp Tết 2014, trao đổi với chúng tôi ông Nguyễn Hoàng Giáp - Chánh Thanh tra Sở GTVT Hà Nội cho biết, sẽ phối hợp với các lực lượng chức năng tổ chức quản lý, kiểm tra và xử lý vi phạm trong hoạt động vận tải hành khách công cộng đảm bảo cho hành khách đi lại thuận lợi. Đặc biệt, lực lượng Thanh tra sẽ phân luồng chống ùn tắc giao thông, xây dựng phương án bố trí lực lượng phối hợp với lực lượng CSGT và các lực lượng chức năng khác chống ùn tắc tại 56 vị trí có nguy cơ ùn tắc giao thông, nhất là các tuyến giao thông huyết mạch ra vào thành phố những ngày trước và sau kỳ nghỉ Tết của người dân.

Có thể những gì mà lực lượng Thanh tra đã làm được đã đóng góp một phần quan trọng trong giải tỏa ùn tắc, kiểm chế tai nạn giao thông trên địa bàn Thủ đô, được nhân dân đánh giá cao □