

Ly kỳ chuyện cổ phần hóa ACV- Kỳ 1: Khúc khuất phía sau sân bay Nội Bài

20:02 16/03/2018

Khai thác các dịch vụ có yêu cầu rất cao về an ninh và chất lượng như sân bay là một loại hình kinh doanh đặc thù. Và dù mọi doanh nghiệp (DN) đều mong muốn, thì không phải DN nào cũng có thể đáp ứng được yêu cầu ấy để kinh doanh trong sân bay. Song Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam (ACV) đã khai thác triệt để tiềm năng này thông qua việc biến các dịch vụ trong sân bay thành đặc quyền dành cho chuỗi DN “thân hữu” hay “vô tình” làm cổ đông (CĐ) trong những DN này.



Từ những doanh nghiệp “sân sau”...

Năm 2012, Bộ trưởng Giao thông vận tải (GTVT) quyết định thành lập ACV, trên cơ sở sáp nhập ba cụm cảng hàng không (CHK), với hơn 20 sân bay và các dự án hạ tầng hàng không cả nước. 5 năm sau quyết định ấy, ACV giờ là siêu tổng công ty (TCT) CP độc quyền khai thác các sân bay nhà nước, với hàng nghìn tỷ đồng sai phạm vừa “được” Thanh tra Chính phủ kết luận. Nhưng cũng có hàng

nghìn tỷ đồng doanh thu khác đã đẩy qua “sân sau” của DN kinh doanh sân bay này đã bị lờ đi, không cơ quan nào ngó tới.

Trong giới thiệu, ACV cho biết có ba công ty con, công ty liên kết hoạt động tại khu vực Sân bay Nội Bài. Đó là Công ty CP Dịch vụ nhiên liệu hàng không Nội Bài (NAFSC), chuyên cung cấp nhiên liệu máy bay; Công ty CP Phục vụ mặt đất Hà Nội (HGS), chuyên cung cấp các dịch vụ mặt đất, hành khách tại sân bay; và Công ty CP Dịch vụ hàng hóa hàng không Nội Bài (ACSV), chuyên cung cấp các dịch vụ liên quan hàng hóa hàng không.

Nhưng sau những DN này, lại là một hệ thống các công ty con nữa, với đường dây sở hữu chằng chịt. Mà, rất tình cờ, lại có những cá nhân sở hữu CP tại các DN này liên quan chặt chẽ với lãnh đạo của chính ACV.

Chẳng hạn, ACSV cùng Công ty CP Đầu tư thương mại và dịch vụ quốc tế góp vốn thành lập Công ty CP Logistics hàng không (ALS). ALS chuyên lo các phần việc thủ tục, vận chuyển hàng hóa hàng không “ngon nhất” của ACV, với chủ lực là hàng hóa giá trị cao, đơn cử là hàng hóa của hãng điện tử Samsung.

Công ty ALS lại tiếp tục góp vốn cùng Công ty CP Đầu tư thương mại và dịch vụ quốc tế... thành lập Công ty CP Dịch vụ sân bay (ASG), chuyên lo thủ tục các hàng hóa, dịch vụ giá trị cao cho các khách hàng của ACV và Sân bay Nội Bài.

Đáng lưu ý, đến “cấp” DN thứ 2, 3 này, phần vốn của các công ty con thuộc ACV đã giảm hẳn, mà phần lớn vốn góp thuộc về các công ty TNHH hoặc cá nhân. Tại ALS, hiện vốn của Công ty CP Dịch vụ hàng hóa Nội Bài chỉ còn 10,063% vốn điều lệ. “Nối dài” tới Công ty ASG, tỷ lệ nắm giữ điều lệ của ALS chỉ còn chưa tới 5%, trong khi một công ty TNHH và một cá nhân còn lại nắm gần 78%.

Cách đầu tư và bố trí công việc này đưa tới kết quả, những phần việc lợi nhuận tốt nhất trong chuỗi dịch vụ hàng không mà ACV khai thác độc quyền đã tự nhiên rơi vào những DN về danh nghĩa thuộc TCT, nhưng thực tế lại là của một số cổ đông cá nhân, hoặc DN ngoài ACV.

Những DN ký hợp đồng trực tiếp với ACV, hoặc công ty con của ACV thế là mặc nhiên được thuê trụ sở, thuê kho ngay trong khu vực Sân bay Nội Bài, một điều mà ngay các DN rất lớn hiện nay cũng không thể “mơ” tới. Chẳng hạn, hãng Samsung, DN hiện chiếm không dưới 25% tổng kim ngạch xuất nhập khẩu của Việt Nam, cũng đã bị từ chối cho thuê diện tích tại Sân bay Nội Bài để tự làm thủ tục hàng không cho hàng hóa của hãng. Samsung hiện vẫn phải thuê dịch vụ của ALS, DN mà như trên đã nói, chỉ có hơn 10% vốn là của công ty con

thuộc ACV.

Đương nhiên, theo quy định công ty CP, ai nắm giữ nhiều CP người đó sẽ được hưởng nhiều lợi nhuận hơn. Nói cách khác là phần lợi nhuận béo bở nhất tại ACV đang ồ ạt chảy qua các công ty con tới các DN tư nhân khác, hay độc quyền kinh doanh ACV có đã chuyển hóa thành một dạng biệt đãi với các công ty “sân sau” mà các cơ quan chức năng khó có thể lần tới.

... Đến những pha “đánh võng” với đặc quyền của ACV

Ngay trong những dịch vụ nhỏ, ít người chú ý, các nhà cung cấp ngoài cũng khó mà chen chân vào hệ thống những DN “thân hữu” với người ACV. Ai cũng hiểu, khai thác các dịch vụ có yêu cầu rất cao về an ninh và chất lượng như sân bay là một loại hình kinh doanh đặc thù. Và do đó, dù mọi DN đều mong muốn, thì không phải DN nào cũng có thể đáp ứng được yêu cầu ấy để kinh doanh trong sân bay.

ACV đã khai thác chính cách hiểu này, để biến các dịch vụ trong sân bay thành đặc quyền dành cho chuỗi DN “thân hữu”. Một trong số đó là Công ty CP Phục vụ mặt đất Hà Nội (HGS). Năm 2017, ACV cho biết muốn thoái 20% CP vốn điều lệ đang nắm giữ tại HGS. Đề nghị này đã chuyển hóa thành tờ trình và được Bộ GTVT đồng ý để thoái vốn toàn bộ số CP tương ứng 20% vốn điều lệ hiện đang nắm giữ tại HGS. Cụ thể, Bộ GTVT đồng ý để ACV chỉ đạo chào bán số CP trên cho CĐ sáng lập của HGS theo phương thức chào bán là bán đấu giá (trong trường hợp có hơn hai CĐ sáng lập đăng ký mua CP), hoặc bán thỏa thuận (trong trường hợp chỉ có một CĐ sáng lập đăng ký mua CP).

ACV cũng được yêu cầu thực hiện bán đấu giá công khai số CP trên cho các nhà đầu tư khác không phải là CĐ sáng lập (nếu được sự chấp thuận của Đại hội đồng CĐ của HGS)

“Giá khởi điểm chào bán CP sẽ được xác định thông qua tổ chức có chức năng thẩm định giá theo quy định của pháp luật về thẩm định giá”, Bộ GTVT yêu cầu.

Đáng chú ý, đến thời điểm ACV đề nghị thoái vốn tại HGS, DN này thậm chí mới được có... hai năm tuổi. Theo đó, HGS được thành lập ngày 2-4-2015 với vốn điều lệ 150 tỷ đồng, bởi bốn CĐ pháp nhân. Trong đó, ACV chỉ nắm 20% vốn điều lệ, 80% còn lại được nắm bởi 3 CĐ pháp nhân.

(Còn nữa)

TÂM HUẾ