

# Vinapco

## và những tranh cãi

Ngày 1.4.2008, Vinapco ngừng cung cấp nhiên liệu bay cho Jetstar Pacific vì hãng này lúc đó chưa đồng ý với phương án tăng phí nạp nhiên liệu. Sự kiện trên đã khiến cho 30 chuyến bay của Jetstar Pacific tê liệt, khoảng 5.000 hành khách bị chậm, hủy chuyến. Ngày 14/4, Hội đồng Cạnh tranh Quốc gia đã tuyên phạt Công ty Xăng dầu Hàng không (Vinapco) 3 tỷ đồng. Tuy nhiên một nguyên nhân sâu xa khác chưa được xem xét giải quyết đó là việc Jetstar Pacific nợ đọng tiền Vinapco làm ảnh hưởng tới hoạt động kinh doanh của Vinapco. Như vậy liệu đã công bằng?

### Tranh chấp kinh tế hay độc quyền?

Vụ việc bắt đầu vào sáng 1/4 khi tất cả các chuyến bay nội địa của hãng Pacific Airlines (PA) đã phải hoãn lại từ 2-3 tiếng do nhà cung cấp duy nhất là Vinapco đơn phương ngừng tra nạp nhiên liệu cho máy bay của PA.

Nguyên nhân là do hai bên đã không đạt được thỏa thuận tăng giá bán xăng. Theo hợp đồng mua bán xăng dầu máy bay năm 2008 giữa PA và Vinapco ký ngày 31/12/2007, PA phải trả cho Vinapco phí nạp xăng dầu 593 nghìn đồng/tấn, ngoài việc thanh toán theo giá mua xăng dầu thực tế, chi phí vận chuyển, bảo hiểm, thuế nhập khẩu. Ngày 20/3/2008, PA nhận được công văn của Vinapco đề nghị tăng phí nạp xăng dầu lên 750 nghìn đồng/tấn.

Theo PA, lý do để hãng này không chấp nhận điều chỉnh hợp đồng là Vinapco bán xăng cho PA với giá cao hơn giá bán cho Vietnam Airlines (VNA), trong khi theo quyết định của Chính phủ, VNA và PA đều được đối xử bình đẳng.

3 tỷ đồng là mức tiền phạt mà Hội đồng cạnh tranh quốc gia dành cho Vinapco. Để ra được quyết định này, Hội đồng Cạnh tranh

Như Thanh



Kho bể xăng dầu của Vinapco



Toàn cảnh phiên điều trần vụ Vinapco

Quốc gia đã phải mở hai phiên xử xử kín (8h-18h) và xử công khai (18h-21h30) trong suốt cả ngày 14/4/2009. Kết thúc phiên xử, Hội đồng Cạnh tranh Quốc gia đã tuyên bố công khai quyết định phạt Vinapco hơn 3 tỷ đồng do vi phạm khoản 2, khoản 3, điều 14 của Luật Cạnh tranh 2005, trong đó có nội dung lạm dụng vị thế độc quyền trong cung cấp nhiên liệu bay. Đây là phiên xử đầu tiên liên quan tới hành vi hạn chế cạnh tranh, do Hội đồng Cạnh tranh quốc gia đảm nhận và kết luận điều tra của Cục Quản lý cạnh tranh (Bộ Công Thương) tại phiên xử đã được hội đồng chấp nhận.

Đại diện Cục Quản lý Cạnh tranh (Bộ Công Thương) cho biết, cơ quan này sẽ đề nghị các cơ quan có thẩm quyền tách Vinapco ra khỏi

Vietnam Airlines và kiểm soát chặt chẽ các dịch vụ độc quyền. Bên cạnh đó, tiến hành cấp phép cho các doanh nghiệp khác được tham gia thị trường xăng dầu hàng không.

### Phán quyết có thỏa đáng?

Nhiều chuyên gia khẳng định, việc Hội đồng Cạnh tranh quốc gia xử phạt nghiêm vi phạm ngừng cấp nhiên liệu của Vinapco, nhằm ngăn chặn tình trạng tương tự có thể xảy ra là cần thiết. Bởi các hãng hàng không nội địa hiện chỉ có thể mua xăng dầu từ Vinapco đã khiến họ rơi vào tình thế "tiền thoái lương nan". Ban Thư ký Hội đồng Cạnh tranh quốc gia thì cho rằng "Vinapco đã vi phạm Luật Cạnh tranh, lợi dụng vị thế độc quyền áp đặt điều kiện bất lợi cho khách hàng. Cụ thể ở đây là hành vi ngừng cấp nhiên liệu của đơn vị doanh nghiệp độc quyền, vì Vinapco ý thức được rằng nếu họ ngừng cung cấp nhiên liệu thì các hãng hàng không không biết mua xăng ở đâu".

Bình luận về kết quả phiên xử, một quan chức của Cục Quản lý cạnh tranh cho rằng vì đây là vi phạm lần đầu nên mức phạt cũng chỉ mới mang tính răn đe.

Tuy nhiên, công bằng còn cần phải tính đến quyền lợi cho Vinapco khi các đối tác cố tình vi phạm hợp đồng.

Được biết, Cty Vinapco đã từng có công văn kêu cứu lên Bộ Giao thông Vận tải, Bộ Tài chính, Cục Quản lý cạnh tranh-Bộ Công Thương, Cục Hàng không dân dụng VN, Tổng Công ty Hàng không VN về việc nợ quá hạn dai dẳng của hai hãng hàng không Indochina Airlines và Jetstar Pacific Airlines.

Ông Trần Hữu Phúc - GD Vinapco cho biết: "Chúng tôi đã có công văn báo cáo về tình trạng nợ đọng của Indochina Airlines và Jetstar Pacific Airlines, đồng thời xin chỉ đạo của cấp có thẩm quyền giải quyết vụ việc này. Trong khi đợi hồi âm chúng tôi vẫn phải tiếp tục cung cấp nhiên liệu cho hai hãng, điều này cũng đồng nghĩa với số tiền vốn bị chiếm dụng tăng lên hàng ngày. Năm 2008 Vinapco đã phải chịu lỗ 20 tỉ đồng. Trước tình hình này, cần có một lối thoát cho Vinapco".

Ở đây, các nhà quản lý đã bỏ quên những quy định để giúp Vinapco có được "cây gậy pháp lý" khi các đối tác cố tình chây ì nợ tiền. Qua vụ việc này, các nhà quản lý cần tạo ra những quy định đảm bảo sự công bằng cho cả Vinapco và các hãng hàng không. Bằng không, vô hình trung đã "dán bùa bảo hộ" cho sự chây ì nợ, chiếm dụng vốn của các hãng hàng không với Vinapco. ■