



8 dự án cao tốc Bắc - Nam có nguy cơ bị “treo” nếu tiếp tục triển khai theo hình thức PPP khi nguồn vốn tín dụng gần như bị “đóng cửa”.

8 dự án thành phần cao tốc Bắc - Nam thực hiện đầu tư bằng hình thức đối tác công tư (PPP) đang đứng trước nhiều rủi ro, thậm chí có thể bị “treo” nếu tiếp tục quy định không có những giải pháp quy định, đột phá.

Có nhà đầu tư qua sự tuyển chọn không phải triển khai dự án

D án đ u t m t s d án thành ph n trên tuy n cao t c B c - Nam đang đ c B GTVT tri n khai r t quy t li t. Bên c nh 3 d án th c hi n theo hình th c đ u t công (Cao B - Mai S n, Cam L - La S n, c u M Thu n 2) đã đ c kh i công xây d ng, 8 d án PPP còn l i tri n khai b ng hình th c PPP theo Ngh quy t 52/2017 c a Qu c h i cũng đã hoàn thành công tác s tuy n nhà đ u t . Ngoài hi n tr ng, công tác gi i phóng m t b ng cũng đ c các đ a ph ng bàn giao đ c 477/654km (đ t 73%).



Nếu 8 dự án PPP được chuyển đổi sang hình thức đầu tư công, tăng mức đầu tư của các dự án cao tại C BIC - Nam sẽ giảm khoản 19.223 tỷ đồng

Tuy nhiên, quá trình thực hiện đầu tư 8 dự án cao tại C BIC - Nam bằng hình thức PPP đang đang trở nên rủi ro rất lớn, thậm chí có thể bị “treo” trong giai đoạn tới vì không có vốn tín dụng để triển khai.

Trong cơ cấu đầu tư ngân sách đầu tư ban đầu của các dự án cao tại C BIC - Nam lên tới 118.716 tỷ đồng, ngoài 55.000 tỷ đồng vốn Nhà nước tham gia thực hiện dự án, còn lại nguồn vốn nhà đầu tư phải huy động 63.716 tỷ đồng, chủ yếu là vay vốn tín dụng, trong khi với chính sách của các ngân hàng hiện nay, việc nhà đầu tư vay được vốn dường như là bất khả thi.

Cần phải nói rõ, ngay từ năm 2017, khi đã xuất hiện những quy định thông qua chế độ trợ cấp đầu tư 11

dự án thành phần cao tốc Bắc – Nam với 8 dự án thuộc hiện hình thức PPP, Chính phủ đã nhận diện và báo cáo Quốc hội khả năng huy động vốn từ các tổ chức tín dụng trong nước sẽ khó khăn. Tuy nhiên, đến nay, những vướng mắc trong huy động vốn tín dụng cho dự án này vẫn không thể giải quyết dứt điểm.

Theo Bộ trưởng Bộ GTVT Nguyễn Văn Thiệu, hiện nay, 8 dự án thành phần cao tốc Bắc – Nam được tổ chức hiện hình thức PPP đã hoàn thành công tác sơ tuyển. Trong đó, 7 dự án (Mai Sơn – QL45, QL45 – Nghi Sơn, Nghi Sơn – Diên Châu, Diên Châu – Bãi Vết, Nha Trang – Cam Lâm, Cam Lâm – Vĩnh Hảo, Phan Thiết – Dục Giây) có từ 2 nhà thầu trở lên trúng sơ tuyển. Dự án Vĩnh Hảo – Phan Thiết không có nhà thầu qua sơ tuyển.

Tuy nhiên, Bộ trưởng Nguyễn Văn Thiệu cho biết, các doanh nghiệp tham gia sơ tuyển các dự án cao tốc Bắc – Nam chủ yếu là các nhà thầu, có năng lực thi công tốt nhưng không có tham gia trong huy động vốn tín dụng, trong khi từ là vốn tín dụng trong ngân sách được dự án rất lớn.

Hơn nữa, tại Nghị quyết 20/2018 của Chính phủ quy định, trong trường hợp sau 6 tháng không ký được hợp đồng tín dụng đối phần vốn vay theo quy định dự kiến khai thác dự án, cơ quan Nhà nước có thẩm quyền sẽ thực thu báo đảm thực hiện hợp đồng và hợp đồng hết hiệu lực.

“Trường hợp lập ra chủ nhân dự án nhà đầu tư trong năm 2020 cũng chưa thể khẳng định có thể triển khai ngay các dự án thành phần đầu tư theo hình thức PPP trong năm 2021. Nếu nhà đầu tư không huy động được vốn tín dụng, sẽ phải hủy hợp đồng và báo cáo cấp có thẩm quyền xem xét, quyết định.

Theo đó, việc sớm hoàn thành các dự án, đưa vào khai thác, phát huy hiệu quả đi với tăng trường kinh tế theo tiến độ đã đưa ra tại Nghị quyết 52/2017 của Quốc hội là rất khó báo đảm và chưa thể xác định được thời điểm hoàn thành đưa vào khai thác”, Bộ trưởng Nguyễn Văn Thiệu cho biết.

Hàng loạt vướng mắc về tín dụng cho cao tại BIC - Nam

Đặc biệt là các khó khăn về nguồn vốn tín dụng, Bộ trưởng Nguyễn Văn Thiệu cho biết, theo báo cáo của Ngân hàng Nhà nước Việt Nam, các dự án BOT, BT giao thông có quy mô và tín dụng mở đầu lớn, thời gian vay vốn kéo dài,... trong khi nguồn vốn của các chủ đầu tư tín dụng chủ yếu là nguồn hùn, dẫn đến khó khăn trong cân đối nguồn vốn.

Bên cạnh đó, để đảm bảo ổn định chính sách tiền tệ, pháp luật về tín dụng quy định rõ trình tự mở đầu nguồn vốn nguồn hùn để các số dự án cho vay trung và dài hạn.

Có thể, tại Thông tư 22/2019 của Ngân hàng Nhà nước Việt Nam, hiện nay, tại các địa phương

nguồn vốn ngân hàng để cho vay trung hạn và dài hạn là 40% và số tiếp tục giảm dần theo lộ trình, đến 1/10/2022 còn 30% nên khả năng cung cấp tín dụng của các ngân hàng sẽ ngày càng bị thu hẹp và khó khăn.

Hơn nữa, hệ số an toàn vốn (CAR) của các ngân hàng thương mại Nhà nước đã chạm ngưỡng, tăng dần và cam kết tín dụng đối với các dự án BOT, BT đã chạm tới giới hạn cấp tín dụng đối với lĩnh vực này, đặc biệt là ngành vận tải và thu phí, dẫn đến doanh thu thực tế thấp hơn dự kiến chưa đủ để chi trả nên các tổ chức tín dụng sẽ rất khó khăn để tham gia tài trợ vốn đối với dự án.

Đặc biệt, do tác động của dịch Covid-19, để hỗ trợ nền kinh tế duy trì các hoạt động sản xuất, kinh doanh, Ngân hàng Nhà nước đã ban hành Chỉ thị 02 ngày 31/3/2020 về các giải pháp cấp bách nhằm tăng cường phòng chống và khắc phục khó khăn do tác động của dịch Covid-19, trong đó hướng ngân hàng đã dành một lượng lớn vốn tín dụng để hỗ trợ doanh nghiệp, người dân, chủ yếu tập trung cho vay ngắn hạn, tiêu dùng thiết yếu nên hạn mức tín dụng cho vay trung và dài hạn sẽ bị ảnh hưởng.

Đúng thôi, do tác động của dịch Covid-19, có một số khách hàng doanh nghiệp gặp khó khăn, rút khỏi thị trường, thậm chí đóng kinh doanh, hoặc phá sản, nhất là các doanh nghiệp vừa và nhỏ, dù tín dụng rủi ro đối với hệ thống ngân hàng là không xu có thể gia tăng, thì trích lập quỹ phòng rủi ro có thể được điều chỉnh tăng, theo đó khả năng cung cấp tín dụng dài hạn cho các dự án thành phần cao tại CBB – Nam là không khả thi trong giai đoạn hiện nay.



Theo Ngân hàng Nhà nước Việt Nam, dù tín dụng của các

d án BOT giao thông hi n nay kho ng 102 nghìn t đng.

D n ví d t th c t tri n khai m t s d án BOT giao thông th i gian qua, B tr ng Nguy n Văn Th cho r ng, trong đ i u ki n ch a có quy đ nh pháp lu t v c ch chia s r i ro, đ c bi t là r i ro v doanh thu nên vi c huy đ ng v n tín đng đ tri n khai đ u t các d án BOT giao thông th i đ i m hi n nay là r t khó khăn.

“Ngay c m t s d án có nhu c u v n t i l n, kh thi v tài chính nh cao t c Trung L ng - M Thu n cũng r t khó khăn trong vi c huy đ ng v n tín đng. M t s d án đã ký k t h p đ ng đ tri n khai nh cao t c đ o n H u Ngh - Chi Lăng ký h p đ ng t năm 2017, cao t c Vân Đ n - Móng Cái ký h p đ ng t tháng 9/2018 nh ng đ n nay v n ch a th huy đ ng đ c v n tín đng”, B tr ng Nguy n Văn Th d n ch ng.

Ban trưởng Nguyễn Văn Văn Thảo cho rằng, với tình hình khó khăn, vướng mắc hiện nay, nếu không có giải pháp kịp thời sẽ ảnh hưởng đến tiến độ hoàn thành các dự án, tác động đến mục tiêu phát triển KT-XH đã đề ra của Trung ương Đảng, Bộ Chính trị, Quốc hội đã đề ra, đặc biệt trong bối cảnh nền kinh tế sụt giảm phi thường tác động nghiêm trọng do dịch Covid-19 gây ra.

Ngân hàng “đóng cửa” tín dụng dự án PPP giao thông triển khai mới

Liên quan đến việc cung cấp vốn tín dụng cho dự án cao tốc BIC - Nam, theo thông tin của Báo Giao thông, trong văn bản gửi Thủ tướng Chính phủ vào cuối tháng 2/2020, Ngân hàng Nhà nước Việt Nam cho rằng, các dự án đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông thông thường có tỷ lệ mức đầu tư lớn, nguồn vốn vay ngân hàng lên tới 80% nên có thể vượt giới hạn cho phép tín dụng.

Trong khi hiện nay hệ số an toàn vốn (CAR) của các ngân hàng thông thường mà nhà nước đã chấp

nguồn, tăng mức độ và cam kết tín dụng đối với các dự án BOT, BT đã chiếm giữ vị trí tín dụng đối với lĩnh vực này.

“Cùng đó, những vướng mắc về thu phí, doanh thu chưa được cập thêm quy định lý do nên doanh thu thực tế thấp hơn với dự kiến nên các tổ chức tín dụng sẽ rất khó khăn để tham gia tài trợ vốn đối với dự án mới”, đại diện Ngân hàng Nhà nước Việt Nam cho biết.

Theo ông Nguyễn Quốc Hùng, Trưởng phòng Tín dụng, Ngân hàng Nhà nước, dự kiến tín dụng của các dự án BOT giao thông hiện nay khoảng 102 nghìn tỷ đồng. Trong đó, 59/116 dự án có doanh thu không đảm bảo phòng án tài chính, doanh thu không đủ trả nợ ngân hàng.

Nghiêm trọng hơn, 43/116 dự án BOT giao thông hiện nay đang phải chuyển đổi vị trí tín dụng số tiền khoảng 66.474 tỷ đồng, gồm: 10 dự án khả năng chuyển ngay sang nợ xấu với số

tiền 14.618 tỷ đồng và 33 dự án có nguy cơ chuyển sang nợ xấu với số tiền trên 51.000 tỷ đồng.

Đi với 8 dự án PPP cao tại C BNC - Nam, ông Hùng cho rằng, các nhà đầu tư vượt qua sự tụt giảm chủ yếu là các nhà thầu, họ có năng lực và thi công những năng lực và tài chính còn nhiều hơn nữa.

“Các nhà đầu tư chủ yếu là những nhà thầu thì rất khó thuyết phục ngân hàng cho vay số tiền lên đến 5.000 - 10.000 tỷ đồng để thực hiện các dự án cao tại C BNC - Nam. Tôi chia hình dung ra, những khả năng là không ngân hàng nào họ đồng ý cho vay. Hơn nữa, theo quy định của pháp luật, không một cơ quan nào có quyền yêu cầu thị trường tín dụng phải cho vay khi dự án không có hiệu quả tài chính hoặc là nhà đầu tư không đủ năng lực”, ông Hùng cho biết.

Tổng mức giảm 19.223 tỷ đồng khi chuyển sang đầu tư công

Ngày 14/5/2020, Chính phủ đã có tờ trình Quốc hội về việc điều chỉnh chi phí trả nợ gốc đầu tư dự án xây dựng mặt đường đôn đôn đường bộ cao tốc trên tuyến Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 – 2020. Trong đó, Chính phủ đề xuất chuyển đổi 8 dự án PPP cao tốc Bắc - Nam sang hình thức đầu tư công, sử dụng toàn bộ ngân sách nhà nước. Theo trình của Chính phủ, việc chuyển đổi hình thức đầu tư sẽ đẩy nhanh tiến độ thực hiện và giải ngân vốn đầu tư công, hỗ trợ cho tăng trưởng GDP của nền kinh tế; tổng mức đầu tư dự án sau khi điều chỉnh còn khoảng 99.493 tỷ đồng, giảm khoảng 19.223 tỷ đồng so với tổng mức đầu tư được duy trì tại Nghị quyết 52/2017 của Quốc hội.

Theo baogiaothong.vn