

Chuyên gia lên tiếng về 08 dự án BOT, PPP giao thông

07:45 05/11/2022

Tiến sỹ Nguyễn Hữu Đức, chuyên gia giao thông nhấn mạnh: “Tôi cho rằng Nhà nước không nên bỏ rơi các dự án này. Vấn đề giờ là Nhà nước phải đánh giá lại khoản tiền sát với thực tế để trả cho nhà đầu tư...”

Chính phủ có tờ trình gửi Ủy ban Thường vụ Quốc hội đề xuất tháo gỡ vướng mắc cho 08 dự án PPP, BOT giao thông đã đưa vào khai thác, do không được thu phí hoặc doanh thu sụt giảm quá lớn, nhà đầu tư nguy cơ lâm vào phá sản. Trong đó có phương án chấm dứt hợp đồng trước hạn, thanh toán chi phí hợp pháp cho nhà đầu tư.



Trạm thu phí trên tuyến cao tốc Pháp Vân - Cầu Giẽ. Ảnh Dân trí.

Đối với 08 dự án BOT giao thông có nhiều bất cập mà Chính phủ trình Quốc hội xử lý, bên cạnh phương án Nhà nước mua lại, chuyên gia, đại biểu Quốc hội cho rằng, có thể nghiên cứu thêm phương án hỗ trợ tín dụng, giãn nợ cho dự án này.

PGS.TS Trần Chung-Chủ tịch Hiệp hội các Nhà đầu tư hạ tầng giao thông đường bộ Việt Nam (VASRI) cho biết, hoàn toàn đồng tình với quan điểm của đại biểu Quốc hội, cần phải xem xét lại đúng sai, nguyên nhân từ đâu đặc biệt các dự án đã có ý kiến của các cơ quan là Thanh tra Chính phủ, Kiểm toán Nhà nước nêu ra các vấn đề liên tổng mức đầu tư, phương án đặt trạm, phương án thu phí, hiệu quả đầu tư của dự án.

“Khi đã xác định rõ các yếu tố đảm bảo hoặc yếu tố khác làm ảnh hưởng thì phải đánh giá qua đó yêu cầu các bên liên quan là doanh nghiệp đầu tư, cơ quan có thẩm quyền là Bộ Giao thông Vận tải (GTVT) hay địa phương và đặc biệt các ngân hàng cho vay phải cùng ngồi lại xác định trách nhiệm và nghĩa vụ khi đã đề xuất, ký kết hợp đồng, thẩm định cho vay và phải chia sẻ rủi ro, đừng đẩy doanh nghiệp vào đường cùng”, ông Chung nói.

Tiến sỹ Nguyễn Hữu Đức, chuyên gia giao thông phân tích: Khi dự án BOT bị thất bại, giải pháp đưa ra thường là các bên tham gia dự án gồm Nhà nước, nhà đầu tư và ngân hàng phải chia sẻ rủi ro. Tuy nhiên, ngân hàng không ký hợp đồng với Nhà nước mà đứng sau nhà đầu tư, nên còn lại Nhà nước và nhà đầu tư.

“Tôi cho rằng Nhà nước không nên bỏ rơi các dự án này và không mua cũng không được. Vấn đề giờ là Nhà nước phải đánh giá lại khoản tiền sát với thực tế để trả cho nhà đầu tư...”, ông Đức nêu ý kiến.

Cng có ý kin nêu thêm phng án Nhà nc không phi b toàn b s tin ln ra mua li, mà có th hp, tha thun phng án h tr tín dng, giãn n cho d án ang gp vng mc này...



Ảnh minh họa internet.

ại biểu Quốc hội Lưu Bình Nhưỡng chỉ rõ, đối với dự án BOT, ngay cả khi doanh nghiệp đang thua lỗ thì dự án vẫn tiếp tục hoạt động và xã hội vẫn tiếp tục hưởng lợi. Trong khi doanh nghiệp và ngân hàng rủi ro, cần làm rõ cơ chế chia sẻ của Nhà nước.

“Nếu xác định đây là vấn đề quốc phòng, an ninh, dân sinh thì cần tăng vốn cho ngân hàng để cấp tín dụng tiếp cho dự án BOT, tháo gỡ khó khăn trước mắt. Đồng thời, cần tăng cường năng lực của doanh nghiệp BOT cũng như năng lực của ngân hàng, phải có chính sách chung, hợp tác để thu hút các nguồn vốn. Bộ GTVT cần đứng ra làm trọng tài, hợp với ngân hàng và doanh nghiệp để có chiến lược riêng cho BOT và triển khai Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công-tư...”, ông Nhưỡng đề xuất.

Theo Đại biểu Quốc hội Lê Thanh Vân thì, việc đánh giá những bất cập không khó: Đầu tiên cần xem xét kỹ các dự án BOT có thực hiện đúng các cam kết trong hợp đồng đã ký hay không, có đúng chủ trương, quy định của pháp luật và Bộ GTVT đã thực hiện đúng các cam kết với Chính phủ, Quốc hội không? Tiếp đó, xem xét việc trước khi cấp tín dụng, các ngân hàng cũng đã thẩm định, đánh giá tính khả thi của dự án, do vậy các ngân hàng cũng cần có trách nhiệm chung tay xử lý các vướng mắc bất cập cho các dự án BOT này.

Ông Vân đề nghị, với 08 dự án BOT giao thông được Chính phủ đề xuất phương án mua lại, trên cơ sở khảo sát đánh giá thực tế, cần phân loại các dự án để có phương án xử lý phù hợp. Thứ nhất, đối với những dự án có cơ sở chặt chẽ,

vướng mắc hoàn toàn xuất phát từ phía Nhà nước thì có thể xem xét giải quyết bằng nhiều giải pháp trong bao gồm cả việc mua lại.

Thứ hai, những dự án khác có thể khắc phục hậu quả, như cho nhà đầu tư kéo dài thời gian khai thác (thu phí). Ngoài ra, có thể áp dụng chính sách hỗ trợ tín dụng, để các ngân hàng khoan, giãn nợ cho nhà đầu tư. Đây là những giải pháp nằm trong thẩm quyền Bộ GTVT, Chính phủ và các ngân hàng.

Theo tờ trình mới nhất của Bộ GTVT, để giải quyết triệt để bất cập tại các trạm BOT chỉ còn cách Nhà nước bỏ 13.115 tỷ đồng mua lại. Với số tiền bỏ ra tương đối lớn, một số ý kiến chuyên gia và Đại biểu Quốc hội cho rằng, cần giải quyết dứt điểm thể hiện tinh thần sòng phẳng, công bằng trong hoạt động đối tác công tư, tạo niềm tin cho doanh nghiệp, người dân và tôn trọng pháp luật khi hợp đồng các bên đã ký.

Công Huy (t/h)