

Vướng mắc về vốn vay dự án BOT: Bộ, ngành phân vân, DN tổn thất

15:21 14/03/2018

Phó Thủ tướng Vương Đình Huệ yêu cầu Bộ Tài chính, căn cứ vào chức năng, nhiệm vụ và thẩm quyền được giao, khẩn trương thực hiện việc sửa đổi, bổ sung Thông tư 55/2016/TT-BTC ngày 23/3/2016 và Thông tư 75/2017/TT-BTC ngày 21/7/2017 phù hợp với quy định hiện hành và yêu cầu thực tế...

Hàng trăm tỷ bù lãi suất chênh lệch

Trong Văn bản số 9577/BGTVT-ĐTCT ngày 23/8/2017, do Thứ trưởng Bộ GTVT Nguyễn Nhật ký, tham gia ý kiến về vướng mắc trong xác định lãi suất vốn vay của dự án BOT lĩnh vực giao thông vận tải.

Cụ thể, cả 2 dự án đã ký hợp đồng vào năm 2015, tuy nhiên đến thời điểm nói trên, dự án cao tốc Trung Lương – Mỹ Thuận vẫn chưa ký hợp đồng tín dụng vay vốn cho dự án, còn BOT Bắc Giang – Lạng Sơn tuy đã ký hợp đồng tín dụng nhưng chưa thể giải ngân được vốn vay.

Theo Bộ GTVT, nguyên nhân các dự án này chưa thể ký hợp đồng tín dụng và giải ngân nguồn vốn vay là do mức lãi suất vay vốn trong phương án tài chính của 2 dự án tính toán theo Thông tư 55/2016/TT-BTC khoảng 8,11%/năm. Trong khi thực tế lãi suất vay dài hạn ở các NHTM ở thời điểm hiện nay, trung bình khoảng 10,5%/năm, cao hơn nhiều so với mức lãi suất tính toán trong phương án tài chính của 2 dự án này khiến cho các NH cảm thấy rủi ro vì NĐT phải bỏ thêm tiền bù phần chênh lệch lãi suất được thanh toán và lãi suất phải trả NH, phần chênh lệch này lên tới hàng trăm tỷ đồng.



Nhà đầu tư tiếp tục phải gánh thêm một phần lãi vay chênh lệch để trả cho ngân hàng

Bộ GTVT cho rằng, nhằm tạo điều kiện cho các NĐT có thể tiếp cận và ký kết được hợp đồng vay vốn để thực hiện dự án, góp phần nhanh chóng hoàn thiện đồng bộ hệ thống kết cấu hạ tầng trong bối cảnh NSNN hạn chế, Bộ GTVT thống nhất với đề xuất của Bộ Tài chính tại Văn bản số 10021/BTC ngày 28/7/2017 về việc cho phép 2 dự án cao tốc Bắc Giang – Lạng Sơn và Trung Lương – Mỹ Thuận được cập nhật, áp dụng nguyên tắc xác định mức lãi suất theo quy định tại Thông tư 75/2017/TT-BTC.

Ông Trần Văn Thế, Phó TGD Công ty CP BOT Bắc Giang – Lạng Sơn, một trong những đơn vị đang gặp các vướng mắc về lãi suất vay vốn tín dụng, cho biết: “Tại hợp đồng BOT ký với NĐT là 8,11%/năm, trong khi thực tế, chúng tôi huy động vốn là 10,5 %/năm của các NH, hiện nay nhà đầu tư đang phải bù lỗ là 2,33 %”.

Theo ông Thế, nhận thấy sự bất cập này, Bộ Tài chính đã có Thông tư 75/2017 sửa đổi bổ sung thay thế Thông tư 55/2016, cho phép áp dụng lãi suất từ 1,3 lần vốn trái phiếu chính phủ như ở Thông tư 55 lên 1,5 lần, nhưng đến nay Công ty CP BOT Bắc Giang - Lạng Sơn vẫn chưa được giải quyết vấn đề nêu trên.

Chờ đến bao giờ?

Ông Thế nêu, điều khoản chuyển tiếp của Thông tư 55/2016 là dự án BOT Bắc Giang – Lạng Sơn và một số dự án khác tương tự lại không được áp dụng trực tiếp, NĐT đã kiến nghị lên Bộ GTVT, sau đó bộ này kiến nghị lên Bộ Tài chính để xử lý. Tiếp đó, Bộ GTVT cũng đã trình Thủ tướng để quyết định. Tuy nhiên, sau 4 lần các văn bản qua lại thì đến nay, quả “bóng trách nhiệm” vẫn chưa lăn đúng hướng, mà các cơ quan nhà nước có thêm quyền cứ... “đá đi đá lại”.

“Như vậy, việc tồn tại nêu trên chưa được khắc phục, DN tiếp tục phải gánh chịu những khó khăn tổn thất nặng nề”, ông Thế bức xúc.

Tại Văn bản số 16181/BTC-ĐT báo cáo Thủ tướng, liên quan đến việc tháo gỡ vướng mắc về lãi vốn vay của các dự án BOT trong lĩnh vực giao thông vận tải, Bộ Tài chính đã ban hành Thông tư số 75/2017/TT-BTC ngày 21/7/2017 để sửa đổi quy định về mức lãi suất huy động vốn đối với các dự án BOT theo ý kiến chỉ đạo của Phó Thủ tướng Chính phủ tại Văn bản số 7165/VPCP-KTTH ngày 10/7/2017 của Văn phòng Chính phủ.

Bộ Tài chính cho rằng, việc sửa đổi nêu trên đã cơ bản tháo gỡ vướng mắc về lãi suất cho các dự án BOT ngành giao thông, song đối tượng được điều chỉnh mức lãi suất vay vốn mới tại Thông tư 75 không áp dụng đối với các dự án BOT đã ký hợp đồng dự án và các phụ lục hợp đồng dự án trước thời điểm thông tư 75 có hiệu lực, theo Khoản 3, Điều 2 thông tư này quy định.

Theo quan điểm của Bộ Tài chính, điều khoản chuyển tiếp nêu trên của Thông tư 75 căn cứ vào quy định tại Khoản 5 và Khoản 7 Điều 72 NĐ số 15/2015/NĐ-CP ngày 14/02/2015 của Chính phủ về đầu tư theo hình thức đối tác công tư. Như vậy, Theo bộ này, thẩm quyền quyết định thuộc về Thủ tướng Chính phủ.

Tại báo cáo, Bộ Tài chính cũng kiến nghị Thủ tướng Chính phủ xem xét cho phép 2 dự án hạ tầng giao thông quan trọng là BOT Trung Lương – Mỹ Thuận và Bắc Giang – Lạng Sơn được cập nhật, áp dụng nguyên tắc xác định lãi suất theo quy định tại Thông tư 75 (không vượt quá 1,5 lần lãi suất trái phiếu chính phủ cùng kỳ hạn và lãi suất cho vay bình quân trung hạn và dài hạn tại 4 NHTM nhà nước) như đã báo cáo Thủ tướng tại Văn bản số 10021/BTC-ĐT ngày 28/7/2017 của Bộ Tài chính.

Thế nhưng, ngày 14/12/2017, Bộ KH&ĐT cũng đã có Văn bản số 10215/BKHĐT-KCHTĐT gửi Văn phòng Chính phủ về việc giải quyết vướng mắc trong xác định lãi suất vay vốn tại các dự án BOT lĩnh vực giao thông vận tải, do ông Nguyễn Văn Trung, Thứ trưởng bộ này ký.

Văn bản của Bộ KH&ĐT viện dẫn Khoản 7, Điều 72 của ND số 15/2015/ND -CP ngày 14/02/2015 quy định chung về việc xử lý chuyển tiếp đối với các dự án đã có hoạt động triển khai trước ngày ND này có hiệu lực. Theo quy định tại Khoản 1, Điều 65 ND số 15/2015/ND-CP nói trên, việc hướng dẫn phương án tài chính trách nhiệm thuộc Bộ Tài chính.

Vì vậy, đề nghị Bộ Tài chính chịu trách nhiệm về đề xuất của mình về việc xác định mức lãi suất vay vốn trong phương án tài chính đầu tư xây dựng đường cao tốc Bắc Giang – Lạng Sơn và Trung Lương – Mỹ Thuận theo quy định, đảm bảo lợi ích của Nhà nước và người sử dụng, nhằm tháo gỡ khó khăn trong việc huy động vốn tín dụng, thúc đẩy quá trình thực hiện và hoàn thành các dự án nêu trên.

Anh Đức