

Gỡ vướng cho dự án cảng Lạch Huyện

Theo GTVT, ngày 09/09/2011

Rất nhiều công việc đang được các bên liên quan tích cực triển khai nhằm tháo gỡ những bế tắc trong quá trình đàm phán thu xếp vốn cho dự án cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng (cảng Lạch Huyện).

Tại Quyết định số 476/QĐ-BGTVT, sau khi JICA thực hiện nghiên cứu đặc biệt nhằm hình thành dự án, Bộ GTVT đã phê duyệt điều chỉnh dự án cảng Lạch Huyện với tổng mức đầu tư 25.200 tỷ đồng (dự phòng 9.757 tỷ đồng) với 2 phương án. Trường hợp khởi các nhà đầu tư tư nhân thực hiện hạng mục tôn tạo bãi, xử lý nền đất yếu thì tổng mức đầu tư hợp phần nhà nước là 16.994 tỷ đồng (vốn vay ODA là 16.505 tỷ đồng, doanh nghiệp là 8.234 tỷ đồng). Trường hợp nhà nước thực hiện hạng mục tôn tạo bãi, xử lý nền đất yếu thì tổng mức đầu tư hợp phần nhà nước là 18.628 tỷ đồng (vốn vay ODA là 18.096 tỷ đồng), doanh nghiệp là 6.572 tỷ đồng.

Trên thực tế, tổng mức đầu tư theo Quyết định 476 đã tăng đáng kể so với con số tổng mức đầu tư tại Quyết định số 3793/QĐ-BGTVT, từ 7.579 tỷ đồng lên 25.200 tỷ đồng. Đối với vấn đề tăng tổng mức đầu tư, đại diện các nhà đầu tư Nhật Bản là Công ty Itochu đã tỏ ý định sẵn sàng tính toán lại tổng mức đầu tư cho phù hợp so sánh với các dự án tương tự. Về công tác thu xếp vốn đầu tư tư nhân, JBIC dự kiến là ngân hàng thu xếp vốn đầu tư cho hợp phần này với dự kiến tổng mức đầu tư là 290 triệu USD, trong đó dự kiến khoản vay là 203 triệu USD, lãi suất 1,5%, thời hạn vay 13 – 15 năm.

Được biết, trong quá trình đàm phán các điều kiện cho vay vốn đối với dự án, JBIC đã đưa ra một số điều kiện tương đối cứng nhắc trong đó có cơ chế xử lý rủi ro trong quá trình khai thác công trình đang là vướng mắc lớn nhất khiến việc đàm phán thu xếp vốn cho dự án cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng (cảng Lạch Huyện) rơi vào bế tắc. Cụ thể, theo đề xuất mới đây của các đối tác Nhật Bản, phía Việt Nam phải cam kết mua lại toàn bộ vốn góp của phía Nhật Bản trong trường hợp Liên doanh gồm MOLNYKIT và Tổng công ty Hàng hải Việt Nam đầu tư 2 bến giai đoạn khởi động, Dự án xây dựng cảng Lạch Huyện bị thua lỗ. Về vấn đề này, Thứ trưởng Bộ GTVT Ngô Thịnh Đức cho rằng, thực chất Chính phủ sẽ chỉ thực hiện vai trò quản lý nhà nước trong việc lựa chọn hoặc giao nhà đầu tư. Trong quá trình thực hiện dự án, các doanh nghiệp thực hiện nghĩa vụ mua bảo hiểm theo quy định. Khi các doanh nghiệp có khó khăn trong thực hiện dự án cần phải chuyển nhượng thì phải cùng các bên khác có nhu cầu mua lại thương thảo, trình Thủ tướng Chính phủ chấp thuận (theo đúng quy định hiện hành đối với các dự án BOT, BT, PPP... của Chính phủ Việt Nam). Luật pháp Việt Nam không có quy định nào xác định là Chính phủ phải mua lại.

Một đề xuất khác của phía Nhật Bản là không cho phép khởi công các dự án cạnh tranh với dự án này cho đến khi sản lượng hàng thông qua của dự án đạt một mức nhất định hoặc sau một thời gian nhất định (dự kiến khoảng 5 năm), đồng thời Chính phủ ưu tiên dành quyền phát triển bến 3 và 4 cho các bên tham gia liên doanh. Quan điểm của Bộ GTVT đối với vấn đề này là ủng hộ quyền ưu tiên phát triển bến số 3 và 4 cho các bên tham gia liên doanh đầu tư, nhưng việc đưa ra các mốc khống chế cứng đối với thời điểm khởi công các bến kế tiếp là không cần thiết. Tuy nhiên, Bộ GTVT cũng ủng hộ và khuyến khích các bên tham gia liên doanh hai bến khởi động tham gia đầu tư các bến kế tiếp theo đúng tiến độ quy hoạch và cơ chế đầu tư theo chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ. Mặc dù vậy, Bộ GTVT cũng cho rằng đây không phải là quy định cứng để đóng cửa với các doanh nghiệp của quốc gia khác và tránh độc quyền.

Ngân Anh