TẠP CHÍ ĐIỆN TỬ
THƯƠNG HIỆU & CÔNG LUẬN

Chậm giao mặt bằng thi công đường sắt đô thị bị đòi phạt 40 triệu USD

17:30 12/11/2016

Chậm bàn giao mặt bằng dù đã ký hợp đồng thầu gần 1 năm, liên danh nhà thầu ngoại Hyundai E&C - Ghella S.p.A, trúng thầu thi công gói thầu số 3 dự án đường sắt đô thị Nhổn - ga Hà Nội, vừa có văn bản gửi chủ đầu tư đòi điều chỉnh tăng phí hợp đồng 40 triệu USD, tương đương trên 800 tỉ đồng.

THCL Chậm bàn giao mặt bằng dù đã ký hợp đồng thầu gần 1 năm, liên danh nhà thầu ngoại Hyundai E&C - Ghella S.p.A, trúng thầu thi công gói thầu số 3 dự án đường sắt đô thị Nhổn - ga Hà Nội, vừa có văn bản gửi chủ đầu tư đòi điều chỉnh tăng phí hợp đồng 40 triệu USD, tương đương trên 800 tỉ đồng.



Trước đó, ngày 30.10.2015, Ban Quản lý dự án đường sắt đô thị Hà Nội (Ban QLDA) và liên danh Hyundai E&C - Ghella S.p.A đã ký hợp đồng gói thầu số 3 hầm và các ga ngầm.

Trong văn bản gửi Ban QLDA vào tháng 9.2016, nhà thầu khẳng định nhiều mốc thời hạn bàn giao mặt bằng (BGMB) công trường từng phần và giai đoạn 1 của kế hoạch di dời các công trình ngầm nổi đã hết hạn. Với lý do chậm trễ được BGMB, liên danh nhà thầu này yêu cầu đàm phán lại hợp đồng, đặc biệt là các

điều khoản về tài chính.

Chậm so với cam kết

Theo văn bản của nhà thầu, trong điều 2.1 của hợp đồng đã ký, chủ đầu tư đã thỏa thuận sẽ BGMB từng phần cho nhà thầu. Khoản phạt 1% của giá trị hợp đồng sẽ được áp dụng khi chủ đầu tư chậm BGMB tính theo ngày. Cụ thể, các chi phí và phí tổn bổ sung với nhà thầu (do giãn tiến độ công việc và kéo dài thời gian do chậm BGMB) lên tới 25,633 triệu USD (84.600 USD/ngày x 303 ngày (tương đương 10 tháng)). Ngoài ra, các chi phí điều chỉnh thứ tự công việc là 3,727 triệu USD (8.509 USD/ngày x 438 ngày (cho 4 ga tàu), trong đó khoảng thời gian 438 ngày dựa vào chậm trễ gây ra.

Đặc biệt, nhà thầu còn yêu cầu thêm chi phí và phí tổn bổ sung mà nhà thầu phải chịu do ngày bắt đầu thi công bị chậm kéo dài 180 ngày từ khi giám sát nhận được thư chấp thuận (chi phí chậm trễ ngày bắt đầu) lên tới 11,067 triệu USD (46.500 USD/ngày x 238 ngày). Theo đó, tổng giá trị nhà thầu yêu cầu bổ sung lên tới gần 40 triệu USD, bổ sung vào giá trị hợp đồng đã được ký kết. Nói cách khác, dù gói thầu trên chưa chính thức thi công, nhưng rất có nguy cơ phải "đội" thêm 40 triệu USD tiền phạt chậm BGMB so với cam kết.

Trả lời Thanh Niên, ông Nguyễn Cao Minh, Trưởng ban QLDA, cho hay văn bản trên mới là đề xuất chủ quan phía nhà thầu, chưa có sự thương thảo chính thức với chủ đầu tư. "Mọi việc phải tuân thủ chặt chẽ, căn cứ theo quy định của hợp đồng, vì hợp đồng quy định rất chi tiết, xác định trách nhiệm của từng bên, không chỉ chủ đầu tư mà nhà thầu không đúng quy định cũng phải phạt theo điều khoản", ông Minh nói. Cũng theo ông Minh, TP.Hà Nội đã có kế hoạch mặt bằng chi tiết với các quận huyện và đang cố gắng đẩy nhanh tiến độ.

Thêm nguy cơ đội vốn

Dự án Nhổn - ga Hà Nội từng nhiều lần phải điều chỉnh tổng mức đầu tư do chậm trễ kéo dài. Dự án khởi công lần đầu năm 2006 với tổng mức đầu tư ban đầu 783 triệu euro (từ vốn vay ODA và vốn đối ứng ngân sách nhà nước) và dự kiến hoàn thành vào năm 2010. Tuy nhiên đến tháng 9.2010 dự án phải khởi công lần 2 và tiến độ được lùi tới năm 2015.

Tuy nhiên, những chậm trễ trong quá trình thực hiện cùng chi phí trượt giá khiến cuối tháng 12.2014, dự án đã phát sinh thêm 393 triệu euro (trong đó vốn ODA là 304,99 triệu euro, vốn đối ứng là 88,01 triệu euro) thông qua một thỏa ước tín dụng vay vốn khác, nâng tổng mức đầu tư lên 1.176 triệu euro.

Chưa dừng ở đó, tháng 1.2016 một thỏa ước tín dụng bổ sung 69 triệu euro tiếp tục được ký với Cơ quan Phát triển Pháp (AFD) cho dự án Nhổn - ga Hà Nội, đưa tổng mức đầu tư mới nhất lên 1,245 tỉ euro và mốc hoàn thành tiếp tục kéo lùi tới năm 2018.

Trên thực tế, Nhổn - ga Hà Nội không phải là dự án đầu tiên bị rơi vào "thế kẹt" nhà thầu ngoại dọa phạt hợp đồng do chậm BGMB. Trước đó, cũng vì câu chuyện mặt bằng, chủ đầu tư đã phải ký phụ lục hợp đồng với giá trị bổ sung gần 156 tỉ đồng cho nhà thầu Nhật Bản do tiến độ thực tế kéo dài quá lâu so với hợp đồng gốc, khoản tiền này đã phải trích ra từ ngân sách. Câu chuyện lặp lại ở gói thầu số 2 dự án tuyến đường sắt đô thị Bến Thành - Suối Tiên khi nhà thầu ngoại đang khiếu nại yêu cầu TP.HCM bồi thường thiệt hại 100.000 USD/ngày (hơn 2 tỉ đồng) do chậm BGMB.

Đáng nói, ngay cả khi nhà thầu đã có văn bản dọa phạt hợp đồng, tại thời điểm này tháng 11.2016, thông tin từ Ban QLDA cho biết vẫn đang trong quá trình giải phóng mặt bằng (GPMB) với gói thầu số 3 tuyến Nhổn - ga Hà Nội. Nếu các điều khoản phạt hợp đồng gói thầu số 3 bị làm căng, dự án rất có thể sẽ lại bị đội thêm chi phí. Câu hỏi đặt ra là nếu phát sinh, ai sẽ chịu trách nhiệm khoản chi phí này?

Theo ông Nguyễn Cao Minh, vướng GPMB là câu chuyện muôn thuở các dự án không chỉ Hà Nội mà nhiều địa phương khác. Ban QLDA đang làm việc với tư vấn để tìm các giải pháp triển khai. Đáng nói, theo các chuyên gia trong ngành, với lỗi chậm GPMB, chủ đầu tư thường phải chấp nhận thông qua việc bổ sung giá trị hợp đồng theo các điều khoản như điều chỉnh tỷ lệ trượt giá, bổ sung chi phí phát sinh. Trong khi đó, cơ chế đền bù và phức tạp trong GPMB, nhất là khu vực nội đô Hà Nội khiến tốc độ GPMB luôn rùa bò, khó dự đoán chính xác mốc thời gian.

Đại diện một ban quản lý dự án trong ngành giao thông cho biết luật đã quy định có mặt bằng mới giao thầu, ký hợp đồng thi công. Nhưng ở Hà Nội, giải tỏa được 100% mặt bằng mới giao thầu rất khó, trong khi không khởi động dự án thì lại khó GPMB.

"Vướng mắc GPMB là chuyện trong dự đoán, vì vậy khi thương thảo với nhà thầu, phải thông báo rõ với nhà thầu về những khó khăn này, xây dựng biểu đồ tiến độ thi công, có phương án thi công theo từng mốc cụ thể dự kiến khi có mặt bằng. Nếu giao thầu theo phương án có mặt bằng hoàn chỉnh mới thi công thì chết rồi, vì nhà thầu thường vin vào cớ phải có mặt bằng sạch tổng thể mới thi công. Khi không thi công được họ sẽ căn cứ hợp đồng để phạt", ông này chia sẻ.

Đồng quan điểm này, TS Phạm Sanh, chuyên gia giao thông, cho rằng vấn đề trong câu chuyện bị nhà thầu đòi phạt 40 triệu USD không chỉ là vướng mắc GPMB, mà còn là quản lý hợp đồng yếu. “Khi ký hợp đồng nắm đằng lưỡi mà không nắm đằng cán, đưa ra mốc GPMB không khả thi, chưa GPMB được đã ký hợp đồng xây lắp thì quá rủi ro. Chỉ ký hợp đồng xây lắp khi GPMB đã có tiến độ khả thi”, ông Sanh nhìn nhận và cho rằng bản thân nội bộ Ban QLDA phải chịu trách nhiệm vì quản lý hợp đồng yếu.

Trong quá trình triển khai dự án, khi phát hiện chậm GPMB không như dự kiến phải có đàm phán, thương thảo ngay với nhà thầu để điều chỉnh, bổ sung lại tiến độ thực hiện.

Theo Thanh Niên