TẠP CHÍ ĐIỆN TỬ
THƯƠNG HIỆU & CÔNG LUẬN

Điểm 5 dự án đường sắt đô thị đội vốn 'khủng'

06:08 20/08/2018

Theo tính toán, 5 dự án đường sắt đô thị tại Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh đội vốn tới 132.576 tỷ đồng ...

Trong văn bản về ODA và vốn vay ưu đãi gửi Thủ tướng Chính phủ mới đây, Bộ Kế hoạch và Đầu tư chỉ ra rằng, tình trạng điều chỉnh tổng mức đầu tư xảy ra đối với nhiều chương trình, dự án, điển hình là các dự án đường sắt đô thị.

Quy trình, thủ tục điều chỉnh tổng mức đầu tư thường mất nhiều thời gian, làm ảnh hưởng nghiêm trọng đến tiến độ thực hiện dự án do phải tiến hành thẩm định, lấy ý kiến cơ quan liên quan và trình cấp có thẩm quyền phê duyệt.

Cụ thể, dự án Xây dựng tuyến đường sắt đô thị thành phố Hà Nội tuyến 2, đoạn Nam Thăng Long - Trần Hưng Đạo tăng tổng mức đầu tư từ 19.555 tỷ đồng lên 51.750 tỷ đồng, sau khi thẩm định đang đề nghị điều chỉnh xuống 33.568 tỷ đồng.

Dự án Xây dựng tuyến đường sắt đô thị thành phố Hồ Chí Minh tuyến 1, đoạn Bến Thành - Suối Tiên tăng từ 17.387 tỷ đồng lên 47.325 tỷ đồng.

Dự án Xây dựng tuyến tàu điện ngầm số 2 thành phố Hồ Chí Minh tuyến Bến Thành - Tham Lương vay nguồn Đức, ADB, EIB dự kiến tăng từ mức 26.116 tỷ đồng lên 47.603 tỷ đồng.

Dự án Xây dựng tuyến đường sắt đô thị thành phố Hà Nội tuyến Cát Linh - Hà Đông tăng từ 8.769 tỷ đồng lên 47.325 tỷ đồng.

Dự án Xây dựng tuyến đường sắt đô thị thí điểm thành phố Hà Nội, đoạn Nhổn - ga Hà Nội vay Pháp, ADB, EIB tăng tổng mức đầu tư từ 783 triệu EUR lên 1.176 triệu EUR, nghĩa là đội vốn 393 triệu EUR, tương đương khoảng 10.400 tỷ đồng.

Ngoài ra, tuyến đường sắt đô thị số 1, 2 của thành phố Hồ Chí Minh và Tuyến số 2 (Nam Thăng Long - Trần Hưng Đạo) của thành phố Hà Nội hiện cũng đang trong quá trình điều chỉnh dự án.

Như vậy, theo tính toán, 5 dự án đường sắt đô thị trên đội vốn tới 132.576 tỷ đồng.

Bộ Kế hoạch và Đầu tư đưa 4 nguyên nhân chính dẫn tới việc tăng tổng mức đầu tư của các dự án trên. Thứ nhất là kéo dài thời gian bàn giao mặt bằng dẫn tới phát sinh thêm chi phí.

Đây là nguyên nhân chủ quan và phổ biến nhiều trong các dự án xây dựng cơ sở hạ tầng tại Việt Nam. Việc giải phóng, bàn giao mặt bằng thi công chậm dẫn tới trượt giá nguyên vật liệu cũng như giá nhân công, phải điều chỉnh tổng mức đầu tư như dự án xây dựng tuyến đường sắt đô thị thành phố Hà Nội tuyến Cát Linh - Hà Đông.

Nguyên nhân thứ hai là do biến động giá của nguyên, nhiên vật liệu và tăng lương tối thiểu. Thông thường, thời gian thực hiện công tác thiết kế dự án và phê duyệt thiết kế, đấu thầu thi công mất trung bình 2 năm kể từ khi ký Hiệp định vay. Trong thời gian này, sự biến động giá của nguyên, nhiên vật liệu và điều chỉnh tăng lương tối thiểu theo quy định đã dẫn tới việc tăng tổng mức đầu tư.

Nguyên nhân thứ ba là tăng khối lượng xây dựng. Bộ Kế hoạch và Đầu tư đánh giá hiện nay, Việt Nam chưa có các quy chuẩn, định mức, đơn giá áp dụng cho đường sắt đô thị nên việc xác định tổng mức đầu tư của dự án chủ yếu dựa trên suất đầu tư của các công trình tương tự đã và đang xây dựng tại châu Á nên không đạt được độ chính xác tin cậy dẫn tới phải điều chỉnh tổng mức đầu tư.

Các dự án Xây dựng tuyến đường sắt đô thị thành phố Hồ Chí Minh tuyến 1, đoạn Bến Thành - Suối Tiên, dự án Xây dựng tuyến đường sắt đô thị thành phố Hồ Chí Minh, tuyến 2, đoạn Bến Thành - Tham Lương đều chịu ảnh hưởng lớn từ nguyên nhân này.

Thứ tư là năng lực của tư vấn kém. Bộ Kế hoạch và Đầu tư cho rằng nhiều tư vấn đưa ra các giải pháp thiết kế, tính toán chưa chính xác chi phí đầu tư các hạng mục, dẫn tới tổng mức đầu tư tăng.

Đơn cử, tại dự án Xây dựng tuyến đường sắt đô thị TP. Hà Nội tuyến 2, đoạn Nam Thăng Long - Trần Hưng Đạo, trong quá trình thẩm tra tổng mức đầu tư đã phát hiện nhiều sai sót trong quá trình tính toán chi phí đầu tư như: áp dụng tỷ giá quy đổi, chi phí dự phòng không theo quy định, tính sai khối lượng một số hạng mục kết cấu chính, đặc biệt là chi phí đầu tư hệ thống cơ điện rất cao và không được tư vấn lập dự án phân tích đơn giá chi tiết dẫn tới giá của hệ thống cơ điện cao hơn đơn giá của một số dự án tương tự trong khu vực tới 2 đến 7

lần.

Tại dự án Xây dựng tuyến đường sắt đô thị thành phố Hồ Chí Minh, tuyến 2, đoạn Bến Thành - Tham Lương, tư vấn đã bỏ sót khối lượng và hạng mục chi phí trong Báo khả thi dự án.

Yên Châu