TẠP CHÍ ĐIỆN TỬ
THƯƠNG HIỆU & CÔNG LUẬN

Dự báo đường sắt Cát Linh – Hà Đông: Phải báo cáo chi tiết, rõ ràng về vốn & tiến độ

01:28 25/11/2014

Ban Quản lý dự án (BQLDA) đường sắt, chủ đầu tư tuyến đ

Ban Quản lý dự án (BQLDA) đường sắt, chủ đầu tư tuyến đường sắt đô thị Cát Linh – Hà Đông vừa gửi tờ trình chốt mức vốn tăng thêm 315,18 triệu USD, nâng tổng mức đầu tư của DA lên 868,04 triệu USD (tương đương 18.001 tỷ đồng). Đồng thời, BQLDA cũng xin " nới" tiến độ của DA, vốn đang là nỗi lo lắng của người dân Thủ đô về an toàn thi công.

Khởi công từ tháng 10-2011-DA đường sắt đô thị Cát Linh – Hà Đông có tổng mức đầu tư ban đầu là 8.769,9 tỷ đồng, tương ứng 552,86 triệu USD (tỷ giá 1USD = 15.863 VND. Đầu năm 2014, Bộ Giao thông vận tải (GTVT) đã đề nghị cho phép điều chỉnh tổng mức đầu tư DA từ 552 triệu USD lên 891 triệu USD, tăng thêm 339 triệu USD. Đến nay, BQLDA Đường sắt trực thuộc Bộ GTVT đã trình đề xuất " chốt số" điều chỉnh tổng mức đầu tư DA. Ông Nguyễn Mạnh Hùng, quyền Tổng Giám đốc BQLDA đường sắt cho biết, đơn vị đã ký hợp đồng với Tổng công ty Tư vấn thiết kế GTVT (TEDI) làm đơn vị tư vấn lập điều chỉnh DA và Viện Kinh tế xây dựng (Bộ Xây dựng) làm đơn vị tư vấn thẩm tra. Theo đó, phần vốn cần thêm cho DA đường sắt đô thị Cát Linh – Hà Đông là 315 triệu USD, giảm so đề xuất điều chỉnh tăng trước đây là 339 triệu USD.

Theo Tờ trình số 360/TTr – BQLDADS của BQLDA đường sắt gửi lên Bộ GTVT, phần vốn vay ODA Trung Quốc tăng thêm 250,62 triệu USD và vốn đối ứng của Việt Nam (chủ yếu dành cho công tác đền bù giải phóng mặt bằng, chi phí quản lý DA…) cần thêm 64,56 triệu USD. Đáng kể nhất trong số phần vốn mà BQLDA đường sắt đề nghị " cơi nới" là chi phí xây dựng (tăng 146,3 triệu USD); chi phí thiết bị (tăng 776 triệu USD); mua sắm đoàn tàu (tăng 19,41 triệu USD); chi phí giải phóng mặt bằng (tăng 24,41 triệu USD); lãi vay, phí quản lý, phí cam kết (tăng 21,44 triệu USD)…

Lý giải về việc " đội" vốn, ông Nguyễn Mạnh Hùng cho biết, sau năm năm thi công, DA đã thay đổi một loat yếu tố đầu vào so thiết kế ban đầu, như: Thay đổi phương án nhà ga hai tầng thành ba tầng, bổ sung xử lý nền đất yếu khu vực Depost, bổ sung chi phí xây dựng hạng mục đường tránh quốc lộ 6, thay vật liệu vỏ tàu từ thép chịu khí hậu sang thép inox… Hơn nữa, chi phí xây dựng và thiết bị tăng đã kéo theo chi phí quản lý DA, chi phí tư vấn đầu tư xây dựng cũng tăng lên. Mặt khác, biến động giá nguyên vật liệu, tỷ giá quy đổi, chế độ chính sách và giải phóng mặt bằng do thời gian kéo dài cũng là nguyên nhân đẩy chi phí của DA tăng cao.

Về tiến độ, BQLDA cho biết, hiện rất " căng" , dù trước đó Phó Thủ Tướng Hoàng Trung Hải và Bộ trưởng GTVT Đinh La Thăng đã có chỉ đạo đến tháng 10-2015 đưa vào khai thác thương mại. Tại tờ trình số 360/TTr – BQLDADS, BQLDA đường sắt đã kiến nghị nới tiến độ hoàn thành công tác xây lắp vào ngày 31-12-2015, chạy thử tàu vào tháng 1-2016 và sau đó đi vào khai thác thương mại.

Tuy nhiên, đến nay, công tác xây dựng trụ cầu đang chậm khoảng sáu tháng, đúc vào lao lắp dầm chậm khoảng năm tháng, xây dựng các nhà ga chậm từ ba đến năm tháng. Theo báo cáo của BQLDA đường sắt, tính đến ngày 19-11, DA mới hoàn thành được 320/419 trụ cầu khu gian (đạt 76%); hoàn thành thi công kết cấu trụ của 7/12 nhà ga; đúc được 451/806 phiếu dầm (5,4/13,3km). Các hạng mục khác như cầu khu gian, tuyến nhánh ra vào khu Depot, kết cấu phần dầm và trụ của nhà ga… vẫn đang tiếp tục thi công.

Trước đây, Tổng thầu EPC thường lấy lý do mặt bằng để lý giải cho việc chậm trễ này nhưng trong một cuộc họp gần đây, Bộ trưởng GTVT cho rằng, tiến độ chậm là do Tổng thầu đã không có giải pháp đẩy nhanh tiến độ. Tổng thầu EPC quá yếu kém cả về năng lực, con người, công nghệ, máy móc. BQLDA thanh toán tiền thì giữ lại không trả cho nhà thầu phụ càng khiến tiến độ DA càng thêm chậm trễ. Tư vấn giám sát thì không đưa ra tiến độ mà lại giám sát theo thực tế nên không đáp ứng được yêu cầu. vì vậy, các bên liên quan cần nhanh chóng khắc phục và chấn chỉnh.

Để khắc phục việc này, Bộ trưởng Đinh La Thăng yêu cầu Cục Quản lý xây dựng chất lượng công trình phối hợp cùng BQLDA đường sắt, Tổng thầu EPC lập lại tiến độ chi tiết DA, trình Bộ GTVT phê duyệt lại. Ngoài ra, nguyên nhân hạng mục nào tăng vốn, hạng mục nào giảm giá phải được báo cáo chi tiết rõ ràng để Bộ báo cáo Chính phủ.

Theo Thời Nay