TẠP CHÍ ĐIỆN TỬ
THƯƠNG HIỆU & CÔNG LUẬN

“Lệch pha” đánh giá cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình

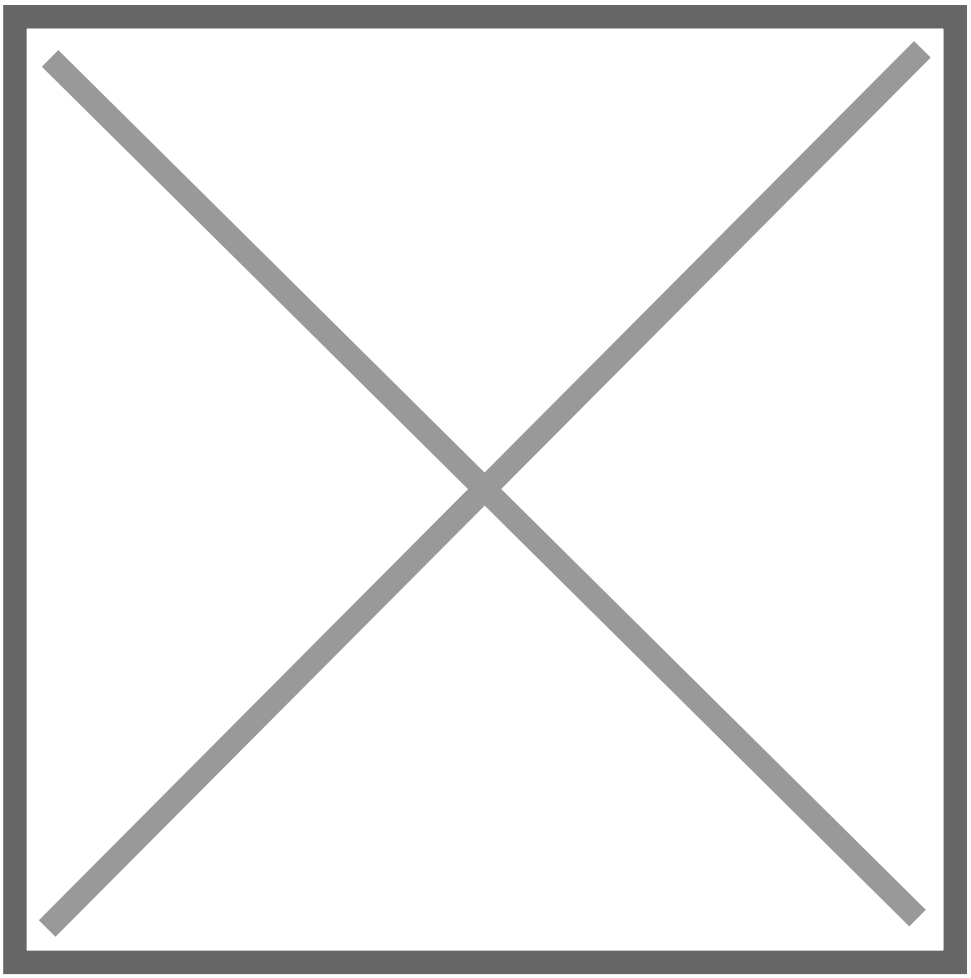
09:17 22/03/2014

Kết quả kiểm toán Dự án Xây

Kết quả kiểm toán Dự án Xây dựng đường cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình do Kiểm toán Nhà nước vừa công bố một lần nữa phơi bày về sự bất cập của hệ thống đơn giá, định mức - cơ sở xây dựng nên dự toán tại các dự án đầu tư xây dựng cơ bản hiện nay.

Khúc mắc chuyện “giếng” hay “cọc”?

Trong nhiều điểm vẫn chưa tìm được tiếng nói chung giữa Bộ Giao thông - Vận tải (GTVT), Tổng công ty Đầu tư phát triển đường cao tốc Việt Nam (VEC) với Kiểm toán Nhà nước (KTNN) về kết quả kiểm toán Dự án Xây dựng đường cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình (giai đoạn I), câu chuyện nóng nhất chính là việc “có hay không chủ dự án và nhà thầu áp dụng sai định mức hạng mục giếng cát D400 mm tại các gói thầu xây lắp”?



Dự án cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình được đưa vào khai thác, thu phí từ tháng 6/2012

Cụ thể, qua hồ sơ quản lý chất lượng của hạng mục giếng cát tại các gói thầu được kiểm toán, hao phí máy thi công thực tế thấp hơn nhiều lần so với hao phí máy dự toán đang áp dụng (trung bình thấp hơn 10,5 lần), dẫn tới tổng giá trị dự toán của hạng mục xây lắp bị đội lên khoảng 305 tỷ đồng, trong đó riêng hạng mục giếng cát là 275,8 tỷ đồng.

KTNN cho rằng, dù định mức thi công giếng cát chưa có trong hệ thống định mức đã được Bộ Xây dựng công bố, nhưng đại diện chủ đầu tư, thay vì tiến hành xây dựng định mức lại áp dụng định mức thi công cọc cát đường kính D400 mm (định mức AC.24000).

Cũng theo KTNN, do áp dụng định mức cọc cát cho giếng cát không phù hợp với với thực tế thi công của Dự án đã ảnh hưởng rất lớn đến giá dự toán và giá gói thầu.

Trong khi đó, ông Mai Tuấn Anh, Tổng giám đốc VEC khẳng định, quá trình áp dụng định mức AC.24000 để lập, thẩm định và phê duyệt dự toán hạng mục thi công giếng cát làm cơ sở xác định giá gói thầu để tổ chức đấu thầu, như một số dự án tương tự đã được phê duyệt là phù hợp với quy định tại Thông tư số 04/2005/TT- BXD ngày 1/4/2005 của Bộ Xây dựng về hướng dẫn việc lập và quản lý chi phí đầu tư xây dựng công trình. Đồng thời, tại

thời điểm trình kết quả chấm thầu các gói thầu tại Dự án, phía Cục Quản lý chất lượng công trình giao thông (Bộ GTVT) cũng đã có quan điểm tương tự.

VEC cũng cho rằng, trong quá trình thi công, các nhà thầu đã áp dụng nhiều biện pháp tổ chức thi công mới, nhằm tăng năng suất, tiết kiệm chi phí, nên việc kiểm toán viên chỉ dựa vào số liệu ghi chép tại công trường để tự tính toán và xác định chi phí và xác định chi phí chênh lệch là mang tính chủ quan.

Được biết, trong quá trình làm việc với KTNN, Bộ GTVT, VEC đã giải trình, đề nghị KTNN không sử dụng các số liệu này để xử lý tài chính, cũng như đánh giá tính kinh tế, hiệu quả của Dự án; đồng thời kiến nghị không thu hồi nộp ngân sách giá trị trên.

Mặc dù vậy, bên cạnh việc giữ nguyên yêu cầu giảm trừ, KTNN đã quy trách nhiệm thuộc về Bộ Xây dựng (đã chậm xây dựng và công bố định mức giếng cát); Bộ GTVT (đã sai sót trong quá trình thẩm định và phê duyệt dự toán); VEC (đã quản lý vốn không chặt chẽ) và Tổng công ty Tư vấn thiết kế giao thông vận tải - TEDI (đã vận dụng định mức trong việc lập dự toán không đúng quy định).

Khổ vì thiếu định mức

“Chúng tôi thật sự không tâm phục với Kết luận Kiểm toán”, ông Phạm Hữu Sơn, Tổng giám đốc TEDI cho biết.

Theo lãnh đạo cơ quan tư vấn hàng đầu Việt Nam, từ trước tới nay, việc lập dự toán các gói thầu xây lắp đều áp dụng Bộ định mức dự toán xây dựng công trình do Bộ Xây dựng ban hành. Tuy nhiên, vào thời điểm thi công công trình (2006 - 2011), bộ định mức này không có định mức về thi công giếng cát, mà chỉ có định mức thi cọc cát bằng phương pháp ép rung (định mức AC.24000).

Chiểu theo chỉ dẫn kỹ thuật thi công và nghiệm thu của định mức AC.24000 và của Dự án, toàn bộ thành phần công việc từ chuẩn bị mặt bằng, đóng cọc mồi tạo lỗ đến độ sâu thiết kế, bơm vữa nước vào lỗ cọc, rung ống vách... đến mức hao phí vật liệu theo định mức phù hợp với thực tế bố trí thiết bị, hao phí vật liệu cho thi công giếng cát.

“Do đó, hạng mục làm cọc cát bằng phương pháp ép rung trong định mức chỉ là chưa chính xác về cách gọi tên, còn thực chất là thi công giếng cát. Điều này cũng có nghĩa là không có chuyện tính sai có lợi cho nhà thầu”, ông Sơn bức xúc.

Cần phải nói thêm rằng, tình trạng “thiếu đơn giá, định mức” buộc các chủ đầu tư phải dùng phương pháp nội suy tính toán, với những “bấp bênh” về pháp lý không phải là chuyện riêng tại Dự án Xây dựng đường cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình.

Vào cuối năm 2010, tại Dự án Mở rộng Quốc lộ 1 đoạn Mỹ Thuận - Cần Thơ, Ban Quản lý dự án I (PMU1 - Bộ GTVT) cũng phát hoảng khi Thanh tra Bộ Xây dựng "tố" chuyện đơn vị này vận dụng nhập nhèm định mức cọc cát, giếng cát để làm lợi cho nhà thầu 30 tỷ đồng.

Ông Hoàng Đình Phúc, Tổng giám đốc PMU1 cho biết, là đơn vị đã mất rất nhiều thời gian thuyết phục cơ quan thanh tra của chính bộ có trách nhiệm xây dựng định mức hiểu rõ bản chất câu chuyện.

Điều đáng tiếc là, theo thông tin từ Cục Quản lý xây dựng và chất lượng công trình giao thông, hiện sự mập mờ về định mức AC.24000 vẫn còn đang tồn tại trong hệ thống định mức xây dựng dù việc thi công giếng cát là rất phổ biến tại hầu hết các dự án xây dựng công trình hạ tầng, xây dựng dân dụng phải tiến hành xử lý nền đất yếu.

Theo các chuyên gia, sự cấp thiết hiện nay là các cơ quan Nhà nước cần phải rà soát hệ thống định mức được xây dựng cách đây đã lâu, nhằm xây dựng và cập nhật bổ sung các định mức không còn phù hợp với tình hình công nghệ và thiết bị đã có những thay đổi trong nhiều năm qua.

"Đó là giải pháp cơ bản và có cơ sở khoa học, rõ ràng và minh bạch. Làm được điều đó mới giúp cho các cơ quan quản lý đánh giá, phán quyết đúng sai chính xác của các chủ thể tham gia xây dựng dự án", ông Nguyễn Ngọc Long, nguyên Chánh văn phòng Ban chỉ đạo Nhà nước các công trình, dự án trọng điểm ngành GTVT đánh giá.

Theo ĐT