

QUỐC HỘI KHÓA XIV
ĐOÀN ĐẠI BIỂU QUỐC HỘI
TỈNH BÌNH DƯƠNG

Số: 249/ĐĐBQH-VP

V/v trả lời kiến nghị cử tri

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập – Tự do – Hạnh phúc

Bình Dương, ngày 28 tháng 9 năm 2020

Kính gửi:

- Ủy ban Mặt trận Tổ quốc Việt Nam thành phố Dĩ An;
- Ủy ban Mặt trận Tổ quốc Việt Nam phường An Bình.

Ngày 23/6/2020, Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Bình Dương tiếp xúc cử tri sau Kỳ họp thứ 9 – Quốc hội khóa XIV tại phường An Bình, thành phố Dĩ An. Tại Hội nghị, Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh có nhận được ý kiến - kiến nghị của cử tri với nội dung như sau:

“Về tuyến đường sắt Cát Linh - Hà Đông, cử tri đề nghị Bộ Giao thông vận tải làm rõ trách nhiệm của các cơ quan có liên quan và xử lý nghiêm nếu có sai phạm trong việc để đội vốn lên gấp 3 lần so với dự toán ban đầu, 8 lần chậm tiến độ so với cam kết đề ra, ảnh hưởng nghiêm trọng đến bộ mặt đô thị cũng như mục tiêu vận tải hành khách công cộng của thành phố Hà Nội, gây thất thoát, lãng phí tài sản rất lớn cho Nhà nước. Đề nghị cam kết thời gian hoàn thành và đưa vào khai thác tuyến đường sắt này trong năm 2020. Bên cạnh đó, cử tri đề nghị không để các nhà thầu Trung Quốc tiếp tục thi công các dự án công trình giao thông có quy mô lớn trên cả nước vì thời gian qua cho thấy năng lực, chất lượng công trình và hiệu quả đầu tư của các nhà thầu này là rất yếu kém”.

Nội dung kiến nghị của cử tri đã được Bộ Giao thông vận tải trả lời tại Công văn số 8957/BGTVT-CQLXD ngày 9/9/2020 như sau:

1. Về tình hình thực hiện dự án đường sắt đô thị Hà Nội, tuyến Cát Linh - Hà Đông.

Dự án đường sắt đô thị Hà Nội, tuyến Cát Linh - Hà Đông được đầu tư xây dựng bằng vốn vay ODA của Chính phủ Trung Quốc theo Hiệp định khung ký ngày 30/5/2008. Trong đó, Dự án được thực hiện theo hình thức hợp đồng EPC, Tổng thầu EPC được xác định là Công ty Hữu hạn Tập đoàn Cục 6 Đường sắt Trung Quốc thực hiện. Đơn vị Tư vấn giám sát được tổ chức đấu thầu, theo đó Công ty TNHH giám sát xây dựng Viện nghiên cứu thiết kế công trình đường sắt Bắc Kinh đã trúng thầu tư vấn giám sát Dự án. Như ý kiến của cử tri, việc triển khai thực hiện Dự án đã chậm nhiều lần, tổng mức đầu tư đã phải điều chỉnh tăng làm giảm hiệu quả đầu tư và ảnh hưởng nghiêm trọng đến bộ mặt đô



thị cũng như mục tiêu vận tải hành khách công cộng của thành phố Hà Nội. Các nguyên nhân chính như sau:

- Về nguyên nhân chủ quan do: (1) Do đây là Dự án đường sắt đô thị có quy mô lớn, tính chất kỹ thuật phức tạp, lần đầu tiên được thực hiện tại Việt Nam, Tư vấn thiết kế phía Việt Nam còn thiếu kinh nghiệm dẫn đến thiết kế cơ sở ban đầu chưa lường hết được quy mô, tính chất, công năng, nên phải điều chỉnh tại bước thiết kế kỹ thuật; (2) Chờ Nhà tài trợ phê duyệt hợp đồng, cấp hiệu lực cho Hiệp định vay vốn bồ sung kéo dài; (3) Tập đoàn Cục 6 Đường sắt Trung Quốc (Tổng thầu EPC) chưa thực hiện theo đúng cam kết về tiến độ; (4) Cách thức triển khai thực hiện Dự án ở mỗi nước có sự khác biệt, đặc biệt là cách thức lập Hồ sơ thiết kế, Hồ sơ nghiệm thu thanh toán dẫn đến công tác quản lý điều hành còn nhiều lúng túng và bất cập; (5) Công tác giải ngân của Hiệp định vay bồ sung gấp nhiều vướng mắc, kéo dài (ký từ 11/5/2017 nhưng đến 25/4/2018 mới đủ điều kiện cho lần giải ngân đầu tiên của dự án); (6) Các quy định và chế tài xử lý đối với hợp đồng EPC còn chưa đầy đủ.

- Về nguyên nhân khách quan do: (1) Công tác GPMB tại trung tâm thành phố Hà Nội rất chậm và phức tạp, chưa đáp ứng được yêu cầu; (2) Do yếu tố khác biệt về quy định giữa hai quốc gia về các tiêu chuẩn kỹ thuật, quy trình, quy phạm trong bước thiết kế, thi công và dự toán gây khó khăn trong công tác điều hành, tổ chức thực hiện; (3) Hệ thống quy định của pháp luật hiện hành của Việt Nam về thực hiện hợp EPC chưa đầy đủ, đồng bộ, đặc biệt là quy định về tính trọng gói giữa các yếu tố kỹ thuật, tài chính, thủ tục, thẩm quyền phê duyệt điều chỉnh Dự án; (4) Lạm phát trong giai đoạn thực hiện năm 2008 và giai đoạn 2010-2011 cao làm ảnh hưởng lớn đến giá nhân công, vật tư, vật liệu xây dựng).

- Về trách nhiệm của các bên liên quan: Dự án chậm tiến độ, tăng tổng mức đầu tư ngoài trách nhiệm chính thuộc phía Tổng thầu thì Chủ đầu tư (Bộ GTVT), đại diện Chủ đầu tư Ban Quản lý dự án Đường sắt chịu trách nhiệm trong công tác quản lý điều hành Dự án; Đơn vị Tư vấn thiết kế bước lập dự án chịu trách nhiệm về chất lượng lập dự án đầu tư; Chủ đầu tư của phần GPMB (UBND thành phố Hà Nội) chịu trách nhiệm về việc chậm trễ trong công tác GPMB; Tư vấn giám sát chịu trách nhiệm trong công tác chỉ đạo thi công, quản lý tiến độ, chất lượng, giá thành xây dựng.

Đối với công tác thanh tra, kiểm tra của Dự án: Dự án đường sắt đô thị Hà Nội, tuyến Cát Linh - Hà Đông là Dự án trọng điểm quốc gia do Hội đồng nghiệm thu nhà nước các công trình xây dựng chấp thuận nghiệm thu. Trong quá trình thực hiện Dự án, các đoàn kiểm tra của Bộ Xây dựng, Bộ Tài nguyên - Môi trường, Ủy ban Khoa học Công nghệ và Môi trường của Quốc hội thường

xuyên kiểm tra hiện trường Dự án. Công tác quản lý đầu tư xây dựng của Dự án cũng đã được Kiểm toán Nhà nước kiểm tra và đã có kết luận tháng 12/2018. Cho đến thời điểm hiện tại, các hạng mục đã hoàn thành của Dự án đều đảm bảo chất lượng và đã được nghiệm thu. Tuy nhiên, do đây là dự án lớn, khối lượng hồ sơ hoàn công rất nhiều để đảm bảo công tác nghiệm thu, thanh toán và bàn giao các bên phải rà soát, hoàn thiện toàn bộ hồ sơ theo các điều khoản của hợp đồng và trình tự thủ tục theo quy định của pháp luật.

Hiện nay, Dự án cơ bản hoàn thành, đã căn chỉnh và chạy thử đơn động từ tháng 9/2019, Tổng thầu dự kiến vận hành thử toàn bộ hệ thống vào tháng 3/2020 và bàn giao đưa vào vận hành khai thác vào tháng 6/2020. Tuy nhiên, do tình hình của dịch bệnh Covid-19 nên các nhân sự của Tổng thầu sau khi về nghỉ Tết Nguyên đán đã chưa thể sang Việt Nam để hoàn thiện các khối lượng còn lại để vận hành thử toàn hệ thống làm cơ sở để nghiệm thu, bàn giao. Khó khăn chính hiện nay là công tác huy động nhân sự là các chuyên gia nước ngoài sang Việt Nam để chỉ đạo thực hiện khắc phục các tồn tại và hoàn thiện các hạng mục còn lại của Dự án. Bộ GTVT đã báo cáo Thủ tướng Chính phủ, đồng thời làm việc với Đại sứ quán Trung Quốc, Đại sứ quán Pháp và các bộ, ngành liên quan, UBND thành phố Hà Nội để tạo điều kiện, hỗ trợ đưa các nhân sự của Tổng thầu, TVGS, Tư vấn đánh giá ATHT sớm sang Việt Nam đảm bảo tuân thủ các quy định, sớm hoàn thành đưa Dự án vào khai thác sử dụng trong năm 2020.

2. Về đề xuất của cử tri không để các nhà thầu Trung Quốc tiếp tục thi công các dự án công trình giao thông có quy mô lớn trên cả nước.

Bộ GTVT luôn xác định công tác lựa chọn nhà thầu là khâu quan trọng trong quá trình quản lý, đầu tư xây dựng công trình giao thông do tiến độ, chất lượng sản phẩm đầu ra của dự án là do nhà thầu được lựa chọn thực hiện.

Theo quy định pháp luật Việt Nam, việc tổ chức đấu thầu quốc tế để lựa chọn nhà thầu chỉ được thực hiện khi: Nhà tài trợ vốn cho gói thầu có yêu cầu tổ chức đấu thầu quốc tế; Gói thầu mua sắm hàng hóa mà hàng hóa đó trong nước không sản xuất được hoặc sản xuất được nhưng không đáp ứng yêu cầu về kỹ thuật, chất lượng, giá; Gói thầu cung cấp dịch vụ tư vấn, dịch vụ phi tư vấn, xây lắp, hỗn hợp mà nhà thầu trong nước không có khả năng đáp ứng yêu cầu thực hiện gói thầu. Do vậy, các dự án đầu tư xây dựng công trình giao thông sử dụng vốn trong nước không tổ chức đấu thầu quốc tế, chỉ có nhà thầu trong nước được tham dự thầu.

Đối với các dự án sử dụng vốn vay ODA, nhà thầu Trung Quốc được tham dự thầu nếu đáp ứng điều kiện của Hiệp định vay, quy định, hướng dẫn về đấu thầu của nhà tài trợ. Đối với các dự án ODA sử dụng vốn vay JICA, EDCF, WB,

ADB,... nhà thầu Trung Quốc đã trúng thầu cơ bản đáp ứng yêu cầu về tiến độ, chất lượng thi công xây dựng.

Tại một số dự án ODA sử dụng vốn vay của Chính phủ Trung Quốc mà Hiệp định vay vốn có quy định phải lựa chọn nhà thầu Trung Quốc thực hiện dự án; trong đó có một số dự án còn tồn tại, vướng mắc về việc thực hiện hợp đồng của nhà thầu Trung Quốc, đặc biệt đối với dự án thực hiện theo hình thức hợp đồng EPC. Những tồn tại này một phần do pháp luật trong nước trước đây cũng như hiện nay chưa quy định, hướng dẫn đầy đủ, cụ thể về việc quản lý, thực hiện theo hình thức hợp đồng EPC; đồng thời đây là những dự án có kỹ thuật, công nghệ mới, có quy mô lớn, tính chất kỹ thuật phức tạp, lần đầu được thực hiện tại Việt Nam dẫn đến còn khó khăn, lúng túng khi giải quyết, xử lý những vấn đề điều chỉnh, bổ sung phát sinh, do đó cần được nghiên cứu kỹ khi ký kết Hiệp định vay vốn, đồng thời hoàn thiện quy định pháp luật về thực hiện theo hình thức hợp đồng EPC làm cơ sở thực hiện.

Trong thời gian tới, Bộ Giao thông vận tải sẽ tiếp tục rà soát, chỉ đạo các cơ quan, đơn vị liên quan trong việc thực hiện công tác lựa chọn nhà thầu để kịp thời chấn chỉnh, khắc phục những tồn tại, khiếm khuyết nếu có nhằm đảm bảo tiến độ, chất lượng, giá thành xây dựng công trình, nâng cao hiệu quả sử dụng nguồn vốn; trong đó sẽ quan tâm hơn nữa đối với các dự án nếu thực hiện theo hình thức hợp đồng EPC. Đồng thời sẽ nghiên cứu, phối hợp với các bộ, ngành có liên quan trong quá trình đàm phán Hiệp định vay vốn với nhà tài trợ nước ngoài, trong đó bao gồm vốn vay của Trung Quốc để công tác lựa chọn nhà thầu đảm bảo tính cạnh tranh, công bằng, minh bạch và hiệu quả kinh tế.

Trên đây là nội dung trả lời kiến nghị cử tri của Bộ Giao thông vận tải. Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Bình Dương thông báo kết quả đến Ủy ban Mật trận Tổ quốc Việt Nam: phường An Bình; thành phố Dĩ An. Đề nghị Quý cơ quan thông tin lại cho cử tri được rõ.

Trân trọng./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Lãnh đạo Đoàn ĐBQH (b/c);
- Các vị ĐBQH;
- Lưu: VP, HN, 5S:9b. *X*

TM. ĐOÀN ĐẠI BIỂU QUỐC HỘI

KT. TRƯỞNG ĐOÀN

PHÓ TRƯỞNG ĐOÀN



Phạm Trọng Nhân