

TỜ TRÌNH

Về việc thông qua Nghị quyết điều chỉnh chủ trương đầu tư Dự án
Tuyến đường sắt đô thị thí điểm thành phố Hà Nội, đoạn Nhổn - ga Hà Nội

Kính gửi: Hội đồng nhân dân thành phố Hà Nội.

Thực hiện chương trình công tác năm 2022, UBND Thành phố báo cáo HĐND Thành phố thông qua Nghị quyết điều chỉnh chủ trương đầu tư Dự án Tuyến đường sắt đô thị thí điểm thành phố Hà Nội, đoạn Nhổn - ga Hà Nội (gọi tắt là Dự án) để có cơ sở trình Thủ tướng Chính phủ thực hiện các thủ tục phê duyệt điều chỉnh chủ trương đầu tư dự án theo quy định của Luật Đầu tư công và quy định về quản lý vốn ODA, vốn vay ưu đãi của nhà tài trợ nước ngoài như sau:

I. Các căn cứ pháp lý và trình tự thủ tục phê duyệt điều chỉnh chủ trương đầu tư Dự án

1. Căn cứ pháp lý

- Luật Tổ chức chính quyền địa phương số 77/2015/QH13 ngày 19/6/2015 và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Tổ chức chính phủ và Luật Tổ chức chính quyền địa phương số 47/2019/QH14 ngày 22/11/2019;

- Luật Ngân sách nhà nước số 83/2015/QH13 ngày 25/6/2015; Luật Đầu tư công số 39/2019/QH14 ngày 13/6/2019; Luật Quản lý nợ công số 20/2017/QH14 ngày 23/11/2017; Luật Xây dựng số 50/2014/QH13 ngày 18/6/2014;

- Nghị định số 114/2021/NĐ-CP ngày 16/12/2021 của Chính phủ về quản lý và sử dụng vốn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA) và vốn vay ưu đãi của các nhà tài trợ nước ngoài;

- Nghị định số 29/2021/NĐ-CP ngày 26/3/2021 của Chính phủ quy định về trình tự, thủ tục thẩm định dự án quan trọng quốc gia và giám sát, đánh giá đầu tư

- Nghị định số 97/2018/NĐ-CP ngày 30/6/2018 của Chính phủ về cho vay lại vốn ODA, vay ưu đãi nước ngoài của Chính phủ; Nghị định 79/2021/NĐ-CP ngày 16/8/2021 của Chính phủ về sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định 97/2018/NĐ-CP;

- Quyết định số 1972/QĐ-BTC ngày 08/10/2021 của Bộ Tài chính về việc công bố tỷ lệ cho vay lại vốn vay ODA, vốn vay ưu đãi nước ngoài của Chính phủ cụ thể cho tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương.

2. Trình tự thủ tục phê duyệt điều chỉnh chủ trương đầu tư Dự án

Dự án sử dụng vốn vay ODA thuộc nhóm A tại thời điểm phê duyệt đầu tư (hiện nay thuộc nhóm quan trọng quốc gia do có tổng mức đầu tư lớn hơn 10.000 tỷ đồng theo quy định tại Khoản 1 Điều 7 Luật Đầu tư công 2019) nên thủ tục

điều chỉnh chủ trương đầu tư thực hiện theo quy định của Luật Đầu tư công năm 2019, Nghị định số 114/2021/NĐ-CP ngày 16/12/2021 của Chính phủ về quản lý và sử dụng vốn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA) và vốn vay ưu đãi của nhà tài trợ nước ngoài và Nghị định 29/2021/NĐ-CP ngày 26/3/2021 của Chính phủ quy định về trình tự, thủ tục thẩm định dự án quan trọng quốc gia và giám sát, đánh giá đầu tư, cụ thể như sau:

- Tại Điều 19 Nghị định số 114/2021/NĐ-CP ngày 16/12/2021 quy định: *“Thẩm quyền quyết định điều chỉnh chủ trương đầu tư chương trình, dự án thực hiện quy định tại khoản 1 Điều 34 của Luật Đầu tư công”.*

- Tại Khoản 2, 3 Điều 104 Nghị định 29/2021/NĐ-CP ngày 26/3/2021 quy định về xử lý chuyển tiếp đối với dự án đang trong quá trình thực hiện, phát sinh vấn đề thuộc tiêu chí dự án quan trọng quốc gia:

“2. Đối với các dự án đang trong quá trình thực hiện nhưng có tiêu chí thuộc dự án quan trọng quốc gia: a) Các dự án được tiếp tục triển khai thực hiện; chủ đầu tư, nhà đầu tư báo cáo tình hình thực hiện đến người quyết định đầu tư hoặc cơ quan đăng ký đầu tư; b) Người có thẩm quyền quyết định đầu tư hoặc cơ quan đăng ký đầu tư báo cáo Thủ tướng Chính phủ trong thời hạn 30 ngày kể từ ngày nhận được báo cáo của chủ đầu tư, nhà đầu tư để Thủ tướng Chính phủ xem xét và chỉ đạo báo cáo Quốc hội tại kỳ họp cuối năm về tình hình triển khai thực hiện dự án; c) Việc quản lý đối với các dự án quy định tại khoản này được thực hiện theo nhóm dự án quy định tại Quyết định đầu tư, Giấy chứng nhận đăng ký đầu tư đã cấp; các Quyết định đầu tư, Giấy chứng nhận đăng ký đầu tư điều chỉnh trước đó (nếu có) và các quy định pháp luật có liên quan.

3. Đối với dự án đang trong quá trình thực hiện có sự thay đổi, mà các nội dung thay đổi dẫn đến dự án thuộc tiêu chí dự án quan trọng quốc gia: a) Các dự án được tiếp tục triển khai thực hiện các nội dung dự án đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt (không phát sinh thay đổi); chủ đầu tư, nhà đầu tư báo cáo người quyết định đầu tư về các vấn đề phát sinh tiêu chí thuộc dự án quan trọng quốc gia; b) Trình tự, thủ tục điều chỉnh chủ trương đầu tư dự án, điều chỉnh dự án được thực hiện theo quy định pháp luật tại thời điểm điều chỉnh dự án như đối với dự án hoặc nhóm dự án trước khi điều chỉnh; c) Người quyết định đầu tư báo cáo Thủ tướng Chính phủ xem xét và chỉ đạo báo cáo Quốc hội tại kỳ họp cuối năm về tình hình triển khai thực hiện dự án, trong đó có vấn đề phát sinh tiêu chí thuộc dự án quan trọng quốc gia; d) Việc quản lý đối với các dự án quy định tại khoản này được thực hiện theo quy định của pháp luật về dự án quan trọng quốc gia”.

- Tại khoản 1, 2 Điều 34 Luật Đầu tư công năm 2019 quy định: *“1. Cấp quyết định chủ trương đầu tư dự án thì có thẩm quyền quyết định điều chỉnh chủ trương đầu tư dự án đó và chịu trách nhiệm về quyết định của mình. 2. Trình tự, thủ tục quyết định điều chỉnh chủ trương đầu tư được quy định như sau: .. b. Trình tự, thủ tục quyết định điều chỉnh chủ trương đầu tư đối với dự án nhóm A thực hiện theo quy định tại các Điều 23, 24, 25 của Luật này....”.*

- Tại khoản 1 Điều 23 Luật Đầu tư công năm 2019 quy định: *“1. Người đứng đầu Bộ, cơ quan trung ương và địa phương có trách nhiệm: a. Giao đơn vị*

trực thuộc, cơ quan chuyên môn tổ chức lập báo cáo nghiên cứu tiền khả thi; b. Giao đơn vị, cơ quan có chức năng thẩm định hoặc thành lập Hội đồng để thẩm định báo cáo nghiên cứu tiền khả thi; c. Chỉ đạo đơn vị, cơ quan quy định tại điểm a khoản này hoàn chỉnh báo cáo nghiên cứu tiền khả thi trình Thủ tướng Chính phủ. Đối với dự án nhóm A sử dụng vốn ODA, vốn vay ưu đãi của các nhà tài trợ nước ngoài và dự án quy định tại khoản 1 Điều 8 của Luật này do Ủy ban nhân dân cấp tỉnh chuẩn bị báo cáo nghiên cứu tiền khả thi, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh trình Hội đồng nhân dân cùng cấp cho ý kiến trước khi trình Thủ tướng Chính phủ”.

Theo các quy định nêu trên, thẩm quyền phê duyệt điều chỉnh chủ trương đầu tư Dự án thuộc Thủ tướng Chính phủ theo Điều 34 Luật Đầu tư công năm 2019; trình tự thủ tục quyết định điều chỉnh chủ trương đầu tư theo Điều 23, 24, 25 Luật Đầu tư công năm 2019; HĐND Thành phố cho ý kiến về nội dung điều chỉnh chủ trương đầu tư (điều chỉnh báo cáo nghiên cứu tiền khả thi) của Dự án trước khi trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt theo Điều 23 Luật Đầu tư công năm 2019.

II. Khái quát Dự án

Đây là Dự án thí điểm lần đầu thực hiện tại Việt Nam, có quy mô lớn, công nghệ hiện đại, phức tạp, việc thống nhất chủ trương triển khai dự án cần có ý kiến của nhiều Bộ, Ngành, cần có cơ chế đặc thù của Thủ tướng Chính phủ cho phép sử dụng Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi làm cơ sở đàm phán, ký kết Nghị định thư vay vốn, đặc biệt là khó khăn trong lựa chọn tư vấn của Dự án chỉ được giải quyết khi Thủ tướng Chính phủ chấp thuận chỉ định thầu tại văn bản số 356/TTg-CN ngày 23/3/2007. Với cơ chế đặc thù đã được Thủ tướng Chính phủ chấp thuận, ngày 10 tháng 4 năm 2006, Dự án đã được ký vay vốn ODA của Chính phủ Pháp giữa Chính phủ Việt Nam với Chính phủ Pháp và ngày 22/11/2007 Tư vấn thực hiện Dự án đã được lựa chọn thông qua chỉ định theo quy định của khoản vay ODA của Chính phủ Pháp và chấp thuận của Thủ tướng Chính phủ.

Dự án có quy mô tổng chiều dài 12,5 km, 01 Depot và 12 ga (8,5 km đi trên cao với 8 ga và 4 km đi ngầm với 4 ga). Tổng mức đầu tư là 1.176 triệu Euro (gồm: 958 triệu Euro vốn vay ODA của Chính phủ Pháp, Cơ quan phát triển Pháp - AFD, Ngân hàng phát triển châu Á - ADB, Ngân hàng đầu tư châu Âu - EIB và 218 triệu Euro vốn đối ứng). Dự án bao gồm 10 gói thầu chính: 05 gói thầu xây lắp, 04 gói thầu hệ thống cơ điện thiết bị và 01 gói thầu Tư vấn thực hiện dự án¹. Thời gian thực hiện dự án theo Quyết định số 1800/QĐ-TTg ngày 21/12/2018 của

¹ Gói thầu CP1 - Tuyển trên cao, Nhà thầu thi công là Công ty Daelim (Hàn Quốc); Gói thầu CP2 - Các ga trên cao, Nhà thầu thi công là công ty Posco (Hàn Quốc); Gói thầu CP3 - Hầm và các ga ngầm, nhà thầu thi công là Liên danh nhà thầu Hyundai - Ghella (Hàn Quốc - Italia); Gói thầu CP4 - Hạ tầng kỹ thuật Depot, nhà thầu thi công là Tổng công ty Vinaconex; Gói thầu CP5 - Kiến trúc Depot, nhà thầu thi công là Tổng công ty xây dựng Hà Nội (Hancorp); Gói thầu CP6 - Hệ thống Đầu máy toa xe, Thiết bị Depo, OCC/SCADA, tín hiệu, thông tin và cấp điện, nhà thầu thiết kế, thi công là Liên danh Alstom - Colasrail - Thales (Cộng hòa Pháp); gói thầu CP7 - Hệ thống kiểm soát môi trường, thang máy thang cuốn, phòng cháy chữa cháy, thoát nước, nhà thầu thiết kế, thi công là Colas Rail (Cộng hòa Pháp); CP08 hệ thống đường ray, nhà thầu thiết kế, thi công là Colas Rail (Cộng hòa Pháp); gói thầu CP09 - hệ thống thẻ vé, nhà thầu thiết kế, thi công là Liên danh RATP Smart Systems và Flowbird (Cộng hòa Pháp). Tư vấn thực hiện dự án là Công ty Systra (Cộng hòa Pháp).

Thủ tướng Chính phủ và Quyết định số 4036/QĐ-UBND ngày 26/7/2019 của UBND thành phố Hà Nội là 2009 - 2022, theo đó dự án được đưa vào khai thác vận hành trước đoạn trên cao vào quý IV/2021.

III. Tình hình triển khai thực hiện dự án đến hết tháng 8/2022

1. Về tiến độ thực hiện các gói thầu

Dự án đang triển khai thực hiện 10/10 gói thầu chính. Quá trình thực hiện dự án mặc dù Ban Quản lý đường sắt đô thị Hà Nội (Chủ đầu tư) đã nỗ lực, cố gắng trong quản lý, triển khai nhưng tiếp tục gặp nhiều khó khăn, vướng mắc dẫn đến tiến độ thực hiện chưa đáp ứng yêu cầu. Tính đến thời điểm hiện nay, tiến độ tổng thể chung của Dự án đạt khoảng 75% (trong đó tiến độ thi công đoạn tuyến trên cao đạt 96,3%).

2. Về thương thảo, ký kết phụ lục hợp đồng bổ sung, gia hạn thời gian thực hiện, chi phí thực hiện

Đến nay, 9/10 hợp đồng các gói thầu cần phải ký kết các phụ lục hợp đồng gia hạn thời gian thực hiện và bổ sung các chi phí do kéo dài thời gian thực hiện hợp đồng do đã hết hạn thời gian thực hiện hợp đồng, trong đó: Hợp đồng CP4 đã kết thúc năm 2015; Hợp đồng xây lắp CP1, CP2 và CP5 cần gia hạn thời gian hoàn thành đoạn trên cao dự kiến đến cuối năm 2022; Hợp đồng cơ điện CP6, CP7, CP8, CP9 cần gia hạn thời gian theo 2 giai đoạn: giai đoạn 1 hoàn thành đoạn trên cao, giai đoạn 2 quay trở lại hoàn thành đoạn ngầm; Hợp đồng xây lắp CP3 và Tư vấn thực hiện dự án PIC cần gia hạn đến hoàn thành toàn bộ dự án sau năm 2022. Đến nay, Chủ đầu tư mới ký kết phụ lục hợp đồng với 05 gói thầu CP1, CP2, CP5, CP7 và PIC (gia hạn thời gian thực hiện hợp đồng đến tháng 12/2022), và đang triển khai thương thảo với gói thầu CP6, CP8 và CP3. Việc điều chỉnh tiến độ dự án và gia hạn các hợp đồng đang hết sức khó khăn, phức tạp do Dự án phải đồng thời tuân thủ cả quy định của các Nhà tài trợ và quy định pháp luật Việt Nam hiện hành, trong khi có nhiều sự khác biệt giữa qui định hợp đồng FIDIC² với các quy định pháp luật Việt Nam, dẫn đến phát sinh các khiếu kiện, tranh chấp hay tạm dừng công việc với các nhà thầu quốc tế của Dự án.

3. Về công tác Giải phóng mặt bằng (GPMB)

Đến thời điểm hiện tại, công tác GPMB của đoạn trên cao đã hoàn thành và bàn giao cho các nhà thầu (hạng mục cuối cùng là chân thang số 4 của ga Chùa Hà S7 được bàn giao vào tháng 4/2021). Tuy nhiên, hiện nay vẫn tồn tại khiếu nại kéo dài của 177 hộ dân tại Depot và đường dẫn vào Depot đối với các chính sách bồi thường, hỗ trợ. Các hộ dân thường xuyên gửi đơn thư khiếu nại lên Ngân hàng phát triển Châu Á (ADB). UBND Thành phố đang chỉ đạo các cấp có thẩm quyền gồm UBND quận Bắc Từ Liêm, Thanh tra Thành phố, Sở Tài nguyên và Môi trường tiến hành giải quyết theo đúng quy định của pháp luật.

Đối với Đoạn ngầm, công tác giải phóng mặt bằng chậm từ một (1) đến sáu (6) năm. Đến nay, công tác GPMB đoạn ngầm hiện vẫn còn các tồn tại Công tác bồi thường, hỗ trợ, tạm cư 50 căn nhà bị ảnh hưởng trong quá trình thi công tuyến

² Hợp đồng FIDC là mẫu hợp đồng do Hiệp hội liên đoàn tư vấn quốc tế ban hành được các Nhà tài trợ yêu cầu sử dụng cho Dự án.

hầm (43 căn nhà cần tạm cư và 07 căn nhà cần phá dỡ, đều không phải thu hồi đất), rất phức tạp, gặp nhiều vướng mắc, khó khăn do chưa có quy định pháp luật (về chính sách bồi thường hỗ trợ, tạm cư; về hợp đồng thỏa thuận tạm cư; về quy trình thực hiện) và thực tiễn thực hiện ở Việt Nam. Chủ đầu tư đang tiếp tục phối hợp chặt chẽ với UBND quận Ba Đình và Đống Đa tổ chức thực hiện công tác bồi thường, hỗ trợ, tạm cư cho các hộ dân bị ảnh hưởng bởi tuyến hầm theo yêu cầu của UBND Thành phố hoàn thành trước 30/9/2022.

4. Về tình hình giải ngân Dự án

- Lũy kế giải ngân từ đầu dự án đến hết năm 2015 là 2.154,52 tỷ đồng.
- Lũy kế giải ngân dự án giai đoạn 2016-2020 là 12.376,494 tỷ đồng.
- Lũy kế giải ngân kế hoạch vốn năm 2021 là 1.900,661 tỷ đồng.
- Lũy kế giải ngân kế hoạch vốn năm 2022 đến ngày 31/8/2022 là: 609,07 tỷ đồng.
- Lũy kế giải ngân dự án đến 31/8/2022 là: 17.040,745 tỷ đồng.

Vướng mắc về hợp đồng cũng dẫn đến những chậm trễ trong công tác thanh toán cho các nhà thầu các chi phí do kéo dài thời gian, điều chỉnh giá... do chưa ký kết được các phụ lục hợp đồng.

IV. Các nguyên nhân chính ảnh hưởng đến chậm tiến độ

1. Nguyên nhân chủ quan:

1.1. Chậm trễ, vướng mắc về giải phóng mặt bằng (GPMB) và di dời hạ tầng kỹ thuật để bàn giao mặt bằng sạch cho nhà thầu thi công, ảnh hưởng nghiêm trọng đến tiến độ dự án, cụ thể:

Dự án chậm trễ bàn giao mặt bằng cho các nhà thầu từ một (1) đến sáu (6) năm so với kế hoạch ban đầu do vướng mắc về thủ tục GPMB và sự chấp hành của các hộ dân.

Bảng tổng hợp các ảnh hưởng chậm trễ công tác GPMB và di dời hạ tầng kỹ thuật (tính đến 31/7/2022) như sau:

Đơn vị: tháng

TT	Gói thầu	Chậm GPMB và di dời HTKT (tháng)			Ảnh hưởng chậm hợp đồng
		GPMB	Di dời HTKT	Tổng thời gian chậm	
1	Gói thầu CP1	9	18	18	18
2	Gói thầu CP2	10(*)	24	34	34
3	Gói thầu CP3				82
3.1	Ga S9 - Dải Bắc - phần phụ trợ phía Nam	0	36	36 Chưa bàn giao	36 82
3.2	Ga S10 - Dải Bắc - Dải Nam	31 61		31 61	61
3.3	Ga S11 (**)				

	- Dải Bắc	49		49	
	- Dải Nam	74		74	74
		(GPMB xong vào tháng 11/2021)			
3.4	Ga S12				46
	- Dải Bắc	46		46	
	- Dải Nam	Chưa bàn giao		Chưa bàn giao	82
3.5	Tuyến hầm (**)			Chưa bàn giao	82
4	Gói thầu CP4	50	0	50	50
5	Gói thầu CP5	30	0	30	30

Ghi chú:

- *Viết tắt GPMB: giải phóng mặt bằng, HTKT: hạ tầng kỹ thuật*

- *(*)*: Chậm bàn giao mặt bằng cho nhà thầu CP2 tại chân thang ga S7 do xung đột với các dự án treo trên địa bàn quận Cầu Giấy.

- *(**)*: Các hạng mục tác động đến đường cống tổng tiến độ Dự án.

- *Chậm trễ của các gói thầu xây lắp nói trên kéo theo chậm trễ của các gói thầu thiết bị (CP6, CP7, CP8, CP9).*

- *Thời gian ảnh hưởng chậm do GPMB và di dời HTKT đến tiến độ dự án và từng gói thầu đang tiếp tục được cập nhật đánh giá do các sự kiện chậm trễ chưa kết thúc nên chưa được phân tích đánh giá đầy đủ.*

1.2. Công tác lãnh đạo chỉ đạo và điều hành của UBND thành phố Hà Nội đối với Dự án chưa sát sao, quyết liệt.

1.3. Năng lực triển khai thực hiện Dự án của Chủ đầu tư và sự phối hợp giữa Tư vấn, Chủ đầu tư và các sở/ngành liên quan còn nhiều hạn chế, yếu kém:

Dự án là một dự án lớn và phức tạp, lần đầu tiên được xây dựng tại Việt Nam do Ban Quản lý dự án đường sắt đô thị Hà Nội làm chủ đầu tư, tổ chức thực hiện nhưng không có tổng thầu, được phân chia thành 09 gói thầu xây lắp thiết bị chính tạo ra nhiều giao diện giữa các gói thầu làm phát sinh điều chỉnh thiết kế và vướng mắc, khó khăn trong quá trình lập, phê duyệt thiết kế điều chỉnh và dự toán phát sinh gây chậm trễ tiến độ. Năng lực, kinh nghiệm của Chủ đầu tư còn hạn chế, chưa am hiểu hết và đầy đủ về công nghệ, chưa có thực tiễn quản lý, điều hành dự án có quy mô lớn, có tính kinh tế - kỹ thuật cao, phức tạp; Nội bộ lãnh đạo Ban quản lý Dự án đường sắt đô thị có khiếu nại, tố cáo phức tạp ảnh hưởng đến công tác quản lý, điều hành chung.

Tư vấn thực hiện dự án Systra (Tư vấn PIC) được chỉ định thầu là Tư vấn thực hiện dự án (thực hiện các công tác lập Báo cáo nghiên cứu khả thi; Lập thiết kế kỹ thuật, dự toán, Hồ sơ mời thầu; Hỗ trợ đấu thầu; Giám sát thi công và Hỗ trợ quản lý thực hiện dự án) thông qua Nghị định thư giữa Chính phủ Pháp và Chính phủ Việt Nam từ đầu Dự án nên việc quản lý thực hiện và thương thảo, điều chỉnh hợp đồng của Chủ đầu tư với Tư vấn luôn gặp khó khăn. Tư vấn chưa cung cấp đầy đủ, hiệu quả cho Chủ đầu tư các giải pháp giải quyết các vướng mắc,

khó khăn, đặc biệt là các vấn đề khác biệt giữa Hợp đồng FIDIC và quy định pháp luật Việt Nam hiện hành để quản lý đảm bảo tiến độ dự án. Từ 01/8/2021 đến 13/9/2021, Tư vấn đã tạm ngừng huy động dịch vụ (*lần thứ 3 từ đầu Dự án đến nay*), gây sức ép Chủ đầu tư trong việc thương thảo, gia hạn hợp đồng. Trong quá trình đàm phán điều chỉnh, gia hạn hợp đồng, do tính cấp bách và phức tạp của Dự án một số nhà thầu Quốc tế đề xuất giá trị phát sinh lớn và thiếu hợp tác để giải trình, cung cấp các hồ sơ minh chứng cụ thể theo yêu cầu của Chủ đầu tư.

Công tác phối hợp, giải quyết vướng mắc khó khăn giữa Chủ đầu tư và các Sở/ ngành Thành phố, UBND các quận, huyện có lúc chưa chặt chẽ và hiệu quả. Một số Sở ngành chưa thực sự vào cuộc để giải quyết các khó khăn vướng mắc của Dự án.

1.4. Năng lực nhà thầu Hancorp là nhà thầu thực hiện gói thầu CP05 - Công trình kiến trúc depot hạn chế và chậm trễ thực hiện các yêu cầu của Chủ đầu tư, UBND Thành phố:

Hợp đồng gói thầu CP5 do Tổng Công ty xây dựng Hà Nội (Hancorp) thi công. Thời gian thực hiện hợp đồng 61 tháng (từ 12/01/2013 đến 12/2/2018). Đến nay tiến độ thực hiện mới đạt 78,1% (chủ yếu phần xây lắp). Tiến độ thực hiện gói thầu CP05 tiếp tục chậm trễ, đến nay đã chậm 6 tháng, không đảm bảo các mốc tiến độ quan trọng so với kế hoạch, cụ thể: (1) mốc số 4 về đặt hàng vật tư thiết bị cơ điện – MEPF (ngày 15/11/2021); (2) mốc bàn giao cho các gói thầu cơ điện (ngày 01/6/2022); (3) đóng điện hạ thế Depot (ngày 30/6/2022). Mặc dù, UBND Thành phố, Chủ đầu tư thường xuyên đôn đốc, chỉ đạo và phối hợp với Bộ Xây dựng để thúc đẩy tiến độ³. Các Nhà tài trợ của Dự án thường xuyên kiểm tra, đôn đốc và đã có ý kiến quan ngại về năng lực của Nhà thầu này. Tuy nhiên, tiến độ chậm trễ khoảng 6 tháng của gói thầu CP05 đang tiếp tục đe dọa nghiêm trọng đến mục tiêu hoàn thành đoạn trên cao và kéo theo chậm trễ các gói thầu thiết bị gây khiếu nại (CP06, CP07, CP08, CP09) và chi phí phát sinh cho Chủ đầu tư.

2. Nguyên nhân khách quan:

2.1. Các vướng mắc liên quan đến sự khác biệt giữa quy định của Hợp đồng FIDIC và pháp luật Việt Nam hiện hành:

Tại khoản 3 Điều 1 Nghị định số 37/2015/NĐ-CP ngày 22/4/2015 của Chính phủ về hợp đồng xây dựng quy định: *“Đối với hợp đồng xây dựng thuộc các dự án sử dụng nguồn ODA, nếu điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên có những quy định khác với các quy định tại Nghị định này thì thực hiện theo các quy định của Điều ước quốc tế đó”*.

Trong thực tế triển khai, mặc dù các nội dung về đấu thầu, hợp đồng không quy định rõ tại các điều ước quốc tế với nhà tài trợ nhưng các thủ tục về đấu thầu, hợp đồng đều phải được nhà tài trợ chấp thuận trước khi thực hiện (được xem là thỏa thuận với nhà tài trợ).

³ Các văn bản của UBND Thành phố số 1351/UBND-ĐT ngày 7/5/2021, số 5131/VP – ĐT ngày 27/5/2021, số 426/TB-VP ngày 15/7/2021, số 2494/UBND – ĐT ngày 3/8/2021, số 4676/UBND-ĐT ngày 27/12/2021, số 691/TB-VP ngày 28/12/2021, số 126/TB -VP ngày 31/3/2022, số 208/TB-VP ngày 18/5/2022, số 280/TB-VP ngày 21/6/2022; Văn bản của Bộ xây dựng số 19/BXD-QLDN ngày 5/1/2022.

Các gói thầu của Dự án theo mẫu hợp đồng quốc tế FIDIC có nhiều điểm khác biệt với quy định của pháp luật Việt Nam hiện hành⁴, lớn nhất là việc gia hạn thời gian hợp đồng và bổ sung chi phí do việc kéo dài thời gian (EOT), dẫn đến các tranh chấp với các nhà thầu quốc tế, gây khó khăn cho cơ quan quản lý của Việt Nam trong việc lựa chọn áp dụng quy định để giải quyết tranh chấp⁵. Một số nhà thầu đã đưa vấn đề tranh chấp ra Ban xử lý tranh chấp (DB) và Trọng tài quốc tế, đồng thời tạm dừng một phần hoặc toàn bộ các hoạt động gây chậm trễ tiến độ.

2.2. Quy định về giao kế hoạch vốn ODA của Việt Nam và quy định của các Nhà tài trợ: Thủ tục giao vốn ODA cấp phát từ ngân sách Trung ương, vốn ODA vay lại trung hạn giai đoạn 2016-2020 chưa kịp thời, chưa phù hợp nhu cầu (do bắt đầu từ năm 2016 áp dụng quy định giải ngân vốn ODA theo kế hoạch theo Luật Ngân sách)⁶;

Các thủ tục điều chỉnh dự án, điều chỉnh các hiệp định vay, nghị định thư tài chính giữa Chính phủ Việt Nam và các nhà tài trợ theo qui định của Nghị định 56/2020/NĐ-CP về quản lý và sử dụng vốn ODA phức tạp, kéo dài⁷. Đặc biệt, dự án được đồng tài trợ từ bốn (4) nhà tài trợ đòi hỏi rất nhiều thủ tục pháp lý liên quan.

2.3. Các vướng mắc quy chuẩn, tiêu chuẩn, định mức, đơn giá, giá vật tư, thiết bị chuyên ngành đường sắt đô thị: Hệ thống tiêu chuẩn, quy chuẩn, các quy định về định mức, đơn giá, giá vật tư, thiết bị chuyên ngành về lĩnh vực đường sắt đô thị ở Việt Nam đang chưa đồng bộ và đầy đủ, có nhiều điều chỉnh trong quá trình thực hiện dự án⁸, dẫn đến vướng mắc trong quá trình thẩm định, phê duyệt hồ sơ thiết kế, dự toán chi phí và nghiệm thu các công trình chuyên biệt của các cơ quan quản lý nhà nước. Một số thay đổi về quy chuẩn, tiêu chuẩn dẫn đến phải điều chỉnh thiết kế của dự án.

2.4. Cơ chế, chính sách và quy định về GPMB rất phức tạp, cụ thể:

⁴ Các khác biệt cụ thể giữa Hợp đồng FIDIC và qui định pháp luật Việt Nam: (i) gia hạn thời gian thực hiện hợp đồng và bổ sung chi phí do điều chỉnh thời gian (EOT); (ii) điều chỉnh giá hợp đồng; (iii) các yêu cầu thay đổi (VR, CR); (iv) Ban xử lý tranh chấp (DB); (v) các Chỉ dẫn và Quyết định của Kỹ sư Tư vấn; (vi) phê duyệt chi phí do thay đổi (vii) qui định về thanh toán hợp đồng cho các thay đổi, bổ sung.

⁵ Nếu áp dụng theo Nghị định số 37/2015/NĐ-CP ngày 22/4/2015 thì có nhiều nội dung không phù hợp với việc quản lý hợp đồng FIDIC theo yêu cầu của nhà tài trợ. Đây cũng là vướng mắc chung mà các Dự án đường sắt đô thị hiện nay ở Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh đang gặp phải.

⁶ Kế hoạch vốn ODA cấp phát trung ương, ODA vay lại chưa kịp thời, chưa phù hợp nhu cầu: các năm 2016, 2017, 2018, 2019 đều thiếu vốn ODA hoặc mất cân đối giữa vốn cấp phát trung ương và vốn vay lại, năm 2020 dồn vốn thừa so với nhu cầu.

⁷ Thời gian điều chỉnh các Hiệp định vay, Nghị định thư tài chính đều mất từ 12 đến 18 tháng. UBND Thành phố có văn bản số 2529/UBND-KH&ĐT ngày 4/8/2021 gửi Bộ KH&ĐT đề nghị điều chỉnh một số nội dung Nghị định 56/2020/NĐ-CP.

⁸ (1) Các vướng mắc chính về kỹ thuật, thiết kế hiện nay: thẩm duyệt thiết kế hệ thống PCCC, thiết kế nhà ga (ngầm, trên cao) theo Quy chuẩn QCVN06:2020/BXD về an toàn cháy cho nhà và công trình; QCVN08:2018/BXD về công trình tàu điện ngầm; Quy trình vận hành và bảo dưỡng hệ thống ĐSDT theo Thông tư 42/2016/TT-BGTVT, QC93:2016/BGTVT; Dầu máy toa xe theo QC18: 2018/BGTVT về kiểm tra, nghiệm thu toa xe, QC15: 2018/BGTVT về yêu cầu đối với phương tiện giao thông đường sắt; Đánh giá chứng nhận an toàn hệ thống theo thông tư 31/2018/TT-BGTVT, 32/2020/TT-BGTVT; Về tiêu chuẩn chức danh nhân viên chạy tàu theo Thông tư TT33/2018/BGTVT, theo TT05/2021/BGTVT. Quy trình nghiệm thu bàn giao dự án ĐSDT theo Nghị định ND06/2021/NĐ-CP. (2) Về quản lý chi phí: hệ thống định mức, đơn giá, giá vật tư, thiết bị chuyên ngành, chuyên gia/tư vấn nước ngoài trong lĩnh vực ĐSDT gần như không có, rất ít các dự án tương tự để tham chiếu dẫn đến vướng mắc, khó khăn trong quá trình thẩm định, phê duyệt các dự toán chi phí.

Về cơ chế, chính sách bồi thường hỗ trợ, tạm cư; về hợp đồng thỏa thuận tạm cư; về quy trình thực hiện đối với đối với 50 căn nhà bị ảnh hưởng bởi tuyến hầm (không thu hồi đất) rất phức tạp, vướng mắc khó khăn trong thời gian dài do chưa có quy định pháp luật và thực tiễn thực hiện ở Việt Nam.

Việc triển khai công tác GPMB tại nhiều vị trí, nhiều Quận, Phường chưa nhận được sự đồng thuận của người dân, nhiều phương án sau khi được phê duyệt đến khi tổ chức trả tiền thì một số hộ dân không đến nhận tiền đền bù và kiến nghị bổ sung về cơ chế chính sách làm ảnh hưởng đến tiến độ GPMB.

Cơ chế chính sách về đất đai, quy hoạch, bồi thường GPMB không ổn định, thường xuyên thay đổi. Nhiều nội dung quy định chưa phù hợp với thực tế và có nhiều cách hiểu khác nhau nên khi áp dụng rất khó khăn; chính sách ban hành sau có lợi hơn so với chính sách ban hành trước dẫn đến khó khăn trong việc xử lý bồi thường chuyển tiếp giữa chính sách cũ và chính sách mới.

Ngoài ra, Dự án còn phải tuân thủ các chính sách an toàn của các Nhà tài trợ với các điều khoản không được quy định hoặc vượt quá thẩm quyền quy định của pháp lý hiện hành dẫn đến mất rất nhiều thời gian để phê duyệt cơ chế thực hiện đảm bảo tính hài hòa giữa quy định Việt Nam và chính sách an toàn của các nhà tài trợ.

2.5. Ảnh hưởng của đại dịch Covid-19: Do ảnh hưởng nghiêm trọng bởi đại dịch Covid-19 từ năm 2020 đến nay đã làm chậm trễ, đứt gãy, gián đoạn sản xuất, nhập khẩu thiết bị và huy động chuyên gia từ châu Âu, dẫn đến các gói thầu của dự án đặc biệt là các gói thầu thiết bị chậm trễ, kéo dài và tăng chi phí công việc.

V. Các nội dung đề xuất điều chỉnh chủ trương đầu tư Dự án

Căn cứ Quyết định số 1800/QĐ-TTg ngày 21/12/2018 của Thủ tướng Chính phủ và Quyết định số 4036/QĐ-UBND ngày 26/7/2019 của UBND Thành phố về việc phê duyệt điều chỉnh thời gian thực hiện dự án từ 2009-2022 (trong đó, đưa vào khai thác, vận hành đoạn trên cao vào Quý IV/2021⁹; đưa vào khai thác, vận hành toàn tuyến vào tháng 12/2022).

Tuy nhiên với các lý do khó khăn, vướng mắc tại mục IV nêu trên, trên cơ sở báo cáo của Chủ đầu tư, tư vấn và kết quả thẩm định nội bộ của Hội đồng thẩm định Thành phố, UBND Thành phố đề xuất điều chỉnh thời gian thực hiện và tổng mức đầu tư Dự án như sau:

1. Điều chỉnh thời gian thực hiện Dự án

- Điều chỉnh thời gian thực hiện Dự án: từ 2009-2022 thành 2009-2027 (chưa bao gồm thời gian bảo hành 24 tháng), trong đó:

+ Đưa vào khai thác, vận hành đoạn trên cao vào năm 2022;

+ Đưa vào khai thác, vận hành toàn tuyến vào năm 2027 (gồm cả đoạn ngầm).

- Nguyên nhân dẫn đến chậm tiến độ thực hiện Dự án gồm 08 nguyên nhân như sau: (1) Chậm trễ, vướng mắc về giải phóng mặt bằng (GPMB) và di dời hạ tầng kỹ thuật để bàn giao mặt bằng sạch cho nhà thầu thi công; (2) Năng lực nhà

⁹ Tại công văn số 358/UBND-ĐT ngày 03/02/2021 của UBND Thành phố đã chấp thuận điều chỉnh thời gian hoàn thành đoạn trên cao từ tháng 4/2021 thành Quý IV/2021.

thầu thực hiện gói thầu CP05 - Công trình kiến trúc Depot hạn chế và chậm trễ thực hiện các yêu cầu của Chủ đầu tư, UBND Thành phố; (3) Năng lực triển khai thực hiện dự án của Chủ đầu tư, Tư vấn (PIC), sự phối hợp các sở, ngành còn hạn chế; và sự chỉ đạo điều hành của UBND Thành phố chưa sát sao, quyết liệt; (4) Các vướng mắc liên quan đến sự khác biệt giữa quy định của Hợp đồng FIDIC và pháp luật Việt Nam hiện hành; (5) Quy định về giao kế hoạch vốn ODA của Việt Nam và quy định của các Nhà tài trợ; (6) Các vướng mắc quy chuẩn, tiêu chuẩn, định mức, đơn giá, giá vật tư, thiết bị chuyên ngành đường sắt đô thị; (7) Cơ chế, chính sách và quy định về GPMB rất phức tạp; (8) Ảnh hưởng của đại dịch Covid-19.

- Cơ sở đề xuất tiến độ hoàn thành đưa vào khai thác toàn tuyến vào năm 2027:

+ Tiến độ hoàn thành toàn tuyến chủ yếu phụ thuộc vào tiến độ thực hiện gói thầu CP03 – Hàm và các ga ngầm. Chủ đầu tư đã phân tích, giải trình do điều kiện thực tế không thể bàn giao được toàn bộ mặt bằng sạch (gồm cả công tác di dời công trình hạ tầng kỹ thuật) nên đã thống nhất với nhà thầu điều chỉnh tiến độ thi công của gói thầu CP03 là 56,5 tháng (nội dung này đã được Chủ đầu tư báo cáo và đã được UBND Thành phố tổng hợp trình Thủ tướng Chính phủ và đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh thời gian tại Quyết định số 1800/QĐ-TTg ngày 21/12/2018).

+ Do chậm trễ trong công tác GPMB và di dời các công trình bị ảnh hưởng bởi thi công tuyến hầm và các ga ngầm, đến thời điểm hiện tại, Chủ đầu tư đã dự kiến đến tháng 10/2022 sẽ bàn giao toàn bộ mặt bằng cho nhà thầu gói thầu CP03. Do vậy việc xác định tiến độ hoàn thành toàn tuyến vào năm 2027 được căn cứ vào thời hạn thi công của gói thầu CP03 là 56,5 tháng.

- Với phương án đẩy nhanh tiến độ thi công, rút ngắn tiến độ thời gian hoàn thành đưa vào khai thác vận hành toàn bộ Dự án vào năm 2026 (rút ngắn 11,5 tháng): Phương án này đã được Chủ đầu tư báo cáo và đã được Hội đồng thẩm định Thành phố xem xét, đánh giá và với các rủi ro về kỹ thuật cũng như tăng chi phí do đẩy nhanh tiến độ nên không đề xuất phương án này.

2. Điều chỉnh Tổng mức đầu tư Dự án

Tổng mức đầu tư của Dự án tăng từ 32.910 tỷ đồng lên 34.826 tỷ đồng, tổng mức đầu tăng thêm 1.916 tỷ đồng. Nguồn vốn bổ sung cho phần tăng thêm sử dụng từ ngân sách nhà nước theo chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại cuộc họp ngày 07/8/2022 về việc tháo gỡ khó khăn, vướng mắc cho Dự án, như vậy:

- Phần vốn ngân sách Thành phố tăng: **3.895,93 tỷ đồng**, bao gồm (i) *Bổ sung các gói thầu sử dụng vốn của Cơ quan phát triển Pháp (AFD) và Chính phủ Pháp (DGT) là 3.121,89 tỷ đồng*; (ii) *Bổ sung cho các phần việc thuộc phần vốn đối ứng là 774,04 tỷ đồng*.

- Phần vốn vay ODA giảm (*giảm phần vay của Ngân hàng phát triển châu Á - ADB là 27,21 triệu USD và Ngân hàng đầu tư châu Âu - EIB là 16,18 triệu Euro do phần vốn của các nhà tài trợ được phân bổ cho các gói thầu khác nhau theo các hiệp định đã ký, không thể điều chỉnh vốn giữa các nhà tài trợ cho các gói thầu do có những điều kiện ràng buộc nhất định theo từng hiệp định*): **1.979,93 tỷ đồng**.

Chi tiết tại bảng sau:

Hạng mục	Tổng vốn (tỷ đồng)	Vốn ODA					Vốn đối ứng NSTP (tỷ đồng)
		Phân theo từng nhà tài trợ				Tổng ODA (tỷ đồng)	
		ADB (triệu USD)	AFD (triệu EUR)	EIB (triệu EUR)	DGT (triệu EUR)		
<i>1</i>	<i>2=7+8</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7=3+4+5+6</i>	<i>8</i>
Tổng mức đầu tư đã duyệt	32.910	401,83	158,77	141,68	355,41	26.761,92	6.148,08
Tổng mức đầu tư điều chỉnh	34.826	374,62	158,77	125,50	355,41	24.781,99	10.044,01
Chênh lệch (tăng +; giảm -)	+ 1.916	- 27,21	0	- 16,18	0	- 1.979,93	+ 3.895,93

Chủ đầu tư đã phân tích cụ thể 07 nguyên nhân dẫn đến thay đổi TMĐT gồm: (1) Sự biến động của tỷ giá quy đổi trong quá trình thanh toán khối lượng thực hiện Dự án (tăng 158,76 tỷ đồng); (2) Do điều chỉnh khối lượng công việc hợp đồng (VR) (tăng 1.341,17 tỷ đồng); (3) Do các chậm trễ tiến độ dẫn đến gia hạn thời gian thực hiện các gói thầu và bổ sung chi phí (EOT) (tăng 6.325,10 tỷ đồng); (4) Cập nhật giá trị các công việc trong tổng mức đầu tư theo giá trị công việc hoàn thành, giá trị hợp đồng/phụ lục hợp đồng (giảm 3.091,15 tỷ đồng); (5) Bổ sung các công việc còn thiếu do không lường trước (Chi phí pháp lý, Ban xử lý tranh chấp, Trọng tài kinh tế...) (tăng 357,12 tỷ đồng); (6) Do thay đổi chế độ chính sách (tỷ lệ dự phòng, thuế) và các quy định của nhà nước liên quan đến việc xác định và quản lý chi phí (điều chỉnh chi phí GPMB, bảo hiểm...) (giảm 3.173,21 tỷ đồng); (7) Điều chỉnh do thực hiện kết luận của Thanh tra và Kiểm toán Nhà nước (giảm 1,74 tỷ đồng). Chủ đầu tư chịu trách nhiệm toàn diện về tính chính xác số liệu, các cơ sở pháp lý, các hồ sơ liên quan để đề xuất tổng mức đầu tư điều chỉnh để trình phê duyệt điều chỉnh chủ trương đầu tư. Sau khi chủ trương đầu tư Dự án được phê duyệt điều chỉnh, giá trị tổng mức đầu tư điều chỉnh sẽ được thẩm tra, thẩm định để xác định chính xác làm cơ sở cho việc phê duyệt điều chỉnh Dự án.

(Chi tiết như Phụ lục kèm theo).

3. Phân tích khả năng cân đối nguồn vốn

Trên cơ sở kế hoạch giải ngân dự kiến cho Dự án, theo đó sẽ cần bố trí 850 tỷ đồng vốn tăng thêm trong kế hoạch trung hạn 2021-2025 của Thành phố.

Kế hoạch đầu tư công trung hạn 5 năm 2021-2025 cấp Thành phố cập nhật đến nay là 235.308,3 tỷ đồng, trong đó đã phân bổ chi tiết cho các nhiệm vụ, dự án cấp Thành phố là 234.006,9 tỷ đồng và dự phòng đầu tư công trung hạn là 1.301,4 tỷ đồng. Ngày 30/8/2022, UBND Thành phố có Tờ trình số 276/TTr-UBND gửi HĐND Thành phố cập nhật, điều chỉnh Kế hoạch đầu tư công trung hạn 5 năm 2021-2025 cấp Thành phố, trong đó đề xuất bổ sung vốn để làm cơ sở điều chỉnh dự án và phê duyệt chủ trương đầu tư cho 03 dự án giao thông trọng

điểm của Thành phố và dự án có sử dụng vốn ODA theo chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ là 5.640 tỷ đồng.

Như vậy, đảm bảo đủ để bố trí vốn ngân sách Thành phố cho phần vốn tăng thêm của Dự án trong giai đoạn trung hạn 2021-2025 (850 tỷ đồng), phần vốn tăng thêm còn lại sẽ cân đối trong giai đoạn 2026-2030.

VI. Các công việc cần tiếp tục triển khai thực hiện

1. Sau khi được HĐND Thành phố thông qua Nghị quyết về điều chỉnh chủ trương đầu tư Dự án, UBND Thành phố sẽ trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh chủ trương đầu tư Dự án trong tháng 9/2022.

2. UBND Thành phố phê duyệt điều chỉnh gia hạn thời gian thực hiện Dự án (nội dung này đang được thực hiện và sẽ phê duyệt chính thức ngay sau khi được Thủ tướng Chính phủ chấp thuận) trong tháng 12/2022.

3. Đàm phán gia hạn thời gian hiệp định vay và điều chỉnh giảm của các hiệp định đã ký với 04 nhà tài trợ. Dự kiến hoàn thành trong Quý I/2023.

4. Chủ đầu tư tổ chức đàm phán với nhà thầu về hợp đồng bổ sung gia hạn thời gian hoàn thành, chi phí thực hiện hợp đồng đối với các gói thầu đang triển khai thi công để ký kết phụ lục hợp đồng.

5. Tập trung hoàn thành dứt điểm công tác GPMB còn lại hoàn thành và bàn giao cho Nhà thầu chậm nhất trong tháng 10/2022.

6. Tiếp tục chỉ đạo nâng cao chất lượng hiệu quả trách nhiệm của Ban Quản lý đường sắt đô thị Hà Nội để rõ người rõ việc trách nhiệm từng bộ phận.

7. Xây dựng kế hoạch chi tiết đào tạo, nhân lực quản lý điều hành để đưa vào khai thác vận hành đoạn trên cao vào tháng 12/2022.

8. Phối hợp với Hội đồng kiểm tra Nhà nước (do Bộ Xây dựng chủ trì) để tổ chức nghiệm thu kịp thời các hạng mục công trình theo từng giai đoạn đảm bảo tiến độ hoàn thành chung của Dự án (trong đó có việc hoàn thành đưa vào khai thác đoạn tuyến trên cao tháng 12/2022).

9. Tập trung chỉ đạo và tổ chức giao ban thường xuyên với Ban Quản lý đường sắt đô thị Hà Nội và các đơn vị liên quan để kịp thời tháo gỡ các khó khăn vướng mắc đảm bảo tiến độ triển khai Dự án.

VII. Đề xuất, kiến nghị với HĐND Thành phố

Trên cơ sở báo cáo như trên, UBND Thành phố kính đề nghị HĐND Thành phố xem xét, thông qua Nghị quyết về việc điều chỉnh chủ trương đầu tư Dự án với những nội dung chính như sau:

1. Thống nhất việc điều chỉnh thời gian thực hiện Dự án là 2009-2027 (trong đó: đưa vào khai thác, vận hành đoạn trên cao vào năm 2022; đưa vào khai thác, vận hành toàn tuyến vào năm 2027) và điều chỉnh Tổng mức đầu tư Dự án là 34.826 tỷ đồng (tăng thêm 1.916 tỷ đồng, trong đó: ngân sách Thành phố tăng 3.895,93 tỷ đồng và giảm vốn vay ODA 1.979,93 tỷ đồng) để làm cơ sở trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh chủ trương đầu tư Dự án theo quy định của Luật Đầu tư công và quy định về quản lý vốn ODA, vay ưu đãi của nhà tài trợ ngoài.

2. Sau khi chủ trương đầu tư Dự án được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh, UBND Thành phố có trách nhiệm (i) Báo cáo HĐND Thành phố bố trí nguồn vốn từ ngân sách Thành phố cho Dự án, đáp ứng đủ theo tiến độ thực hiện và nhu cầu thực tế của Dự án và cập nhật lại kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025 của Dự án để bảo đảm việc thực hiện đúng theo tiến độ đã đề ra; (ii) Rà soát, điều chỉnh phương án sử dụng và trả nợ vốn vay lại nguồn vốn ODA của Dự án trên cơ sở giá trị tổng mức đầu tư Dự án chuẩn xác đã được thẩm định, phê duyệt điều chỉnh để báo cáo HĐND Thành phố xem xét, quyết nghị theo đúng quy định của Luật Quản lý nợ công và quy định về cho vay lại vốn vay ODA đối với chính quyền địa phương.

Kính đề nghị HĐND Thành phố ban hành Nghị quyết riêng thông qua việc điều chỉnh chủ trương đầu tư Dự án Tuyến đường sắt đô thị thí điểm thành phố Hà Nội, đoạn Nhôn - ga Hà Nội hoặc lồng ghép chung với một Nghị quyết chuyên đề phù hợp (dự thảo Nghị quyết kèm theo)./. *W*

(Hồ sơ gửi kèm theo gồm: Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi điều chỉnh Dự án, Báo cáo số 03/BC-HĐT ngày 30/8/2022 của Hội đồng thẩm định Thành phố, Tờ trình số 15/TTr-ĐSĐT-DA1 của Chủ đầu tư và các văn bản, tài liệu liên quan).

Nơi nhận:

- Như trên;
- Chủ tịch UBND Thành phố;
- Các PCT UBND Thành phố;
- Ban KTNS-HĐND Thành phố;
- Các Sở: KH&ĐT, TC, XD, GTVT;
- BQLĐSĐT Hà Nội;
- VPUBTP: CVP, PCVP *Võ Tuấn Anh*,
các phòng ĐT, KTTH, TH; *g*
- Lưu: VT, ĐT *g*

12

TM. ỦY BAN NHÂN DÂN *✓*

KT. CHỦ TỊCH

PHÓ CHỦ TỊCH *m*



Dương Đức Tuấn





Phụ lục
Thông tin chung về Dự án và các nguyên nhân chính dẫn tới điều chỉnh
Tổng mức đầu tư Dự án
(Kèm theo Tờ trình số: 302 /TTr-UBND ngày 08/9/2022 của UBND Thành phố)

I. Thông tin chung về Dự án

Dự án được UBND thành phố Hà Nội phê duyệt tại Quyết định số 1970/QĐ-UBND ngày 27/4/2009, phê duyệt điều chỉnh dự án đầu tư tại Quyết định số 4007/QĐ-UBND ngày 28/6/2013 và Quyết định số 4036/QĐ-UBND ngày 26/7/2019 với những nội dung chính sau:

1. Tên dự án: Dự án Tuyến đường sắt đô thị thí điểm thành phố Hà Nội, đoạn Nhôn - ga Hà Nội.

2. Cơ quan chủ quản: UBND thành phố Hà Nội.

3. Chủ đầu tư: Ban Quản lý đường sắt đô thị Hà Nội.

4. Nhà tài trợ: Tổng Cục Kho bạc (DGT) của Chính phủ Pháp; Ngân hàng Đầu tư châu Âu (EIB), Cơ quan Phát triển Pháp (AFD) và Ngân hàng Phát triển châu Á (ADB).

5. Mục tiêu:

- Xây dựng tuyến đường sắt đô thị nhằm từng bước thực hiện Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội và Quy hoạch GTVT Thủ đô Hà Nội đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại các quyết định số 1259/QĐ-TTg ngày 26/7/2011 và số 519/QĐ-TTg ngày 31/3/2016.

- Phát triển đồng bộ hệ thống kết cấu hạ tầng đô thị theo hướng hiện đại hóa nhằm nâng cao năng lực vận tải hành khách công cộng, đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế xã hội của Thủ đô, giải quyết tình trạng ùn tắc giao thông, đảm bảo an toàn cho người tham gia giao thông, cải thiện tình trạng ô nhiễm môi trường do phương tiện giao thông gây ra cho khu vực trung tâm Hà Nội.

- Đảm bảo các tuyến đường sắt đô thị phải gắn kết với nhau, hình thành mạng lưới bao quát các khu vực đô thị quan trọng của Hà Nội nhằm góp phần:

(1) Hoàn chỉnh kết cấu hạ tầng giao thông theo quy hoạch, giảm thiểu tai nạn giao thông;

(2) Giảm mức phát thải khí GHG và các chất thải gây ô nhiễm môi trường khác từ dịch vụ xe buýt & các phương tiện vận tải khác;

(3) Tăng lựa chọn về phương thức đi lại, tăng cơ hội tiếp cận cho các nhóm dân cư có thu nhập thấp, người già và trẻ em;

Tăng cường khả năng lưu thông, góp phần giảm ùn tắc giao thông, giảm số vụ tai nạn và mức độ nghiêm trọng của các vụ tai nạn.

6. Quy mô và nội dung đầu tư:

- Tuyến chạy trên đường dành riêng với tổng chiều dài chính tuyến là 12,5km (8,5km đoạn đi trên cao và khoảng 4,0km đoạn đi ngầm) với lộ trình: điểm đầu Nhôn - theo Quốc lộ 32 - Cầu Diễn - Mai Dịch - Nút giao với đường vành đai 3 - Cầu Giấy (nút giao với đường vành đai 2) - Kim Mã - Cát Linh - Quốc Tử Giám- điểm cuối Ga Hà Nội (trên đường Trần Hưng Đạo, trước ga Hà Nội).

- Đường sắt khổ đôi 1.435 mm: ray/ghè tiêu chuẩn Châu Âu UIC 60 hoặc tương đương; Hệ thống nhà ga gồm 8 ga trên cao (ga S1 đến ga S8), 4 ga ngầm (ga S9 đến ga S12), trong đó có 2 ga kết nối trung chuyển; Phương tiện vận tải: 10 đoàn tàu sử dụng toa xe loại kích thước “trung bình”- Loại xe B (tiêu chuẩn Châu Âu) có chiều rộng từ 2,75-3,00m; chiều dài đoàn tàu khoảng 80m (với đoàn tàu 4 toa); Đề pô: tại phường Minh Khai, Bắc Từ Liêm, diện tích 15,05 ha.

7. Dự án nhóm: Nhóm A (tại thời điểm phê duyệt dự án lần đầu); Loại công trình: Đường sắt đô thị; Cấp công trình: Cấp đặc biệt.

8. Thời gian thực hiện: 2009-2022.

9. Địa điểm xây dựng: Tuyến đi qua các quận: Bắc Từ Liêm, Nam Từ Liêm, Cầu Giấy, Ba Đình, Đống Đa, Hoàn Kiếm của thành phố Hà Nội.

10. Tổng mức đầu tư: 32.910 tỷ đồng Việt Nam, tương đương với 1.176 triệu Euro (tỷ giá quy đổi 1 Euro = 27.992 VND), cụ thể:

- **Cơ cấu nguồn vốn đầu tư:**

Đơn vị: Triệu Euro

TT	Các nguồn vốn trong Tổng mức đầu tư	Tổng mức đầu tư (Quyết định số 4036/QĐ-UBND ngày 26/7/2019)
I	Nguồn vốn đối ứng trong nước	218,01
II	Nguồn vốn vay ODA (1+2+3+4)	957,99
1	Cơ quan Phát triển Pháp (AFD)	158,77
2	Ngân hàng đầu tư Châu Âu (EIB)	141,68
3	Chính phủ Cộng hòa Pháp (DGT)	355,41
4	Ngân hàng phát triển Châu Á (ADB)	302,13
	Tổng mức đầu tư (I+II)	1.176,00

- **Cơ cấu Tổng mức đầu tư dự án:**

TT	Hạng mục	Tổng mức đầu tư (Quyết định số 198/QĐ-ĐSĐT-KTTĐ ngày 29/9/2020)	
		Triệu VNĐ	Quy đổi Euro (làm tròn)
I	Chi phí xây dựng	11.985.810	428.186.000
	Chi phí xây dựng (chưa bao gồm thuế VAT)	10.738.150	383.615.000
	Thuế VAT	1.247.660	44.571.000
II	Chi phí thiết bị	10.968.168	391.831.000
	Chi phí thiết bị (chưa bao gồm thuế VAT)	9.578.250	342.178.000
	Thuế VAT	1.389.918	49.653.000

III	Chi phí đền bù GPMB, Tái định cư (bao gồm cả di chuyển công trình ngầm nổi)	1.325.971	47.370.000
IV	Chi phí tư vấn đầu tư xây dựng	2.004.010	71.593.171
1	Chi phí tư vấn nước ngoài	1.973.410	70.500.000
2	Chi phí tư vấn trong nước	20.217	722.249
3	Thuế cho tư vấn nước ngoài	10.383	370.921
V	Chi phí quản lý dự án	380.080	13.580.000
VI	Chi phí khác	274.545	9.807.973
VII	Vốn lưu động ban đầu	27.000	1.000.000
VIII	Lãi vay trong thời gian thực hiện dự án	1.593.305	56.920.000
IX	Dự phòng phí	4.351.114	155.711.067
1	Dự phòng cho 9 gói thầu xây lắp và thiết bị	2.065.000	72.401.000
2	Dự phòng cho tư vấn nước ngoài	5.648	201.787
3	Dự phòng còn lại (phần vốn ODA)	1.949.313	72.940.280
4	Dự phòng cho phần còn lại (bao gồm VAT cho một số chi phí trong tổng chi phí dự phòng – phần vốn đối ứng)	331.153	10.168.000
	Tổng mức đầu tư (quy tròn)	32.910.000	1.176.000.000

11. Hình thức quản lý dự án: Chủ đầu tư trực tiếp quản lý dự án.

II. Các nguyên nhân chính dẫn tới điều chỉnh Tổng mức đầu tư Dự án

Tổng mức đầu tư (TMĐT) của Dự án được điều chỉnh từ 32.910 tỷ đồng lên thành 34.826 tỷ đồng (tăng 1.916 tỷ đồng) với các nguyên nhân điều chỉnh tổng mức đầu tư được thể hiện tại bảng sau:

Hạng mục	Giá trị (tỷ đồng)		% so với TMĐT đã duyệt
	Theo Quyết định số 4036/QĐ-UB ngày 26/7/2019 và 198/QĐ-ĐSĐT-KTTĐ ngày 29/9/2020	Phần giá trị tăng thêm	
(1)	(2)	(3)	(4=3/2)
I. Tổng mức đầu tư đã duyệt	32,910		
II. Giá trị tăng so với tổng mức đầu tư đã duyệt		1.916,04	5,82%
1. Nguyên nhân 1: Sự biến động của tỷ giá quy đổi trong quá trình thanh toán khối lượng thực hiện Dự án.		158,76	0,48%

2. Nguyên nhân 2: Do điều chỉnh khối lượng công việc hợp đồng (VR)		1.341,17	4,08%
3. Nguyên nhân 3: Do các chậm trễ tiến độ dẫn đến gia hạn thời gian thực hiện các gói thầu và bổ sung chi phí (EOT).		6.325,10	19,22%
4. Nguyên nhân 4: Cập nhật giá trị các công việc trong tổng mức đầu tư theo giá trị công việc hoàn thành, giá trị hợp đồng/phụ lục hợp đồng.		-3.091,15	-9,39%
5. Nguyên nhân 5: Bổ sung các công việc còn thiếu do không lường trước (Chi phí pháp lý, Ban xử lý tranh chấp, Trọng tài kinh tế...).		357,12	1,09%
6. Nguyên nhân 6: Do thay đổi chế độ chính sách (tỷ lệ dự phòng, thuế) và các quy định của nhà nước liên quan đến việc xác định và quản lý chi phí (điều chỉnh chi phí GPMB, bảo hiểm...).		-3.173,21	-9,64%
7. Nguyên nhân 7: Điều chỉnh do thực hiện kết luận của Thanh tra và Kiểm toán Nhà nước.		-1,74	-0,0053%
III. Tổng mức đầu tư đề xuất điều chỉnh (I+II)		34.826,04	105,82%

Các nguyên nhân điều chỉnh Tổng mức đầu tư dự án:

- Nguyên nhân 1: Sự biến động của tỷ giá quy đổi trong quá trình thanh toán khối lượng thực hiện Dự án.

Căn cứ quyết định số 4007/QĐ-UBND ngày 28/6/2013 của UBND Thành phố Hà Nội về việc phê duyệt điều chỉnh Dự án, trong đó quy định tỷ giá được tính tại thời điểm thẩm tra tổng mức đầu tư vào quý IV/2011 là 1 Euro = 27.992 VNĐ, tỷ giá này được sử dụng tính toán, điều chỉnh cơ cấu tổng mức đầu tư tại Quyết định 198/QĐ-ĐSĐT-KTTĐ ngày 29/9/2020 của Ban Quản lý đường sắt đô thị Hà Nội. Trên thực tế, khi thanh toán khối lượng hoàn thành cho các Nhà thầu thì tỷ giá áp dụng là tỷ giá tại thời điểm thanh toán, do vậy dẫn đến sự thay đổi về giá trị đối với các cấu phần sử dụng vốn ODA trong tổng mức đầu tư của Dự án.

Nguyên nhân do biến động tỷ giá làm tăng chi phí TMĐT Dự án thêm 158,76 tỷ VNĐ tương đương 0,48 %, cụ thể:

STT	Gói thầu	Chênh lệch do biến động tỷ giá (tỷ đồng)
1	Gói thầu CP01 - Tuyến đoạn trên cao (DAELIM)	39,19
2	Gói thầu CP02 - Các ga trên cao (Công ty POSCO)	10,05
3	Gói thầu CP03 - Hầm và các ga ngầm (HYUNDAI - GHELLA)	16,95
4	Gói thầu CP04 - HTKT khu Depot (TCTy xây dựng Vinaconex)	-0,0038
5	Gói thầu CP05 - Các công trình kiến trúc khu Depot (TCTy xây dựng Hà Nội - CTCP)	0,0013
6	Gói thầu CP06 - Thiết kế, lắp đặt Hệ thống đường sắt 1: Đầu máy toa xe, thiết bị Deepot, OCC/SCADA, tín hiệu, thông tin và cấp điện (ALSTOM)	1,47
7	Gói thầu CP07 - Thiết kế, lắp đặt hệ thống đường sắt 2 (E&M): Hệ thống kiểm soát môi trường, các thang máy và thang cuốn, hệ thống PCCC và hệ thống thoát nước (COLAS RAIL)	28,28
8	Gói thầu CP08 - Thiết kế, cung cấp, lắp đặt Hệ thống đường sắt 3: Đường sắt cho toàn bộ tuyến và các đường sắt trong Depot bao gồm ray thứ 3) (COLAS RAIL)	-4,92
9	Gói thầu CP09 - Hệ thống vé (RSS)	-27,99
10	Gói thầu Tư vấn thực hiện dự án (Tư vấn Systra) - Hợp đồng trọn gói	20,66
11	Gói thầu Tư vấn thực hiện dự án (Tư vấn Systra) - Hợp đồng thời gian	67,57
12	Gói thầu tư vấn độc lập 2-1b.2: Thẩm tra TKKT, dự toán và thẩm định HS mời thầu (SENER)	3,32
13	Gói thầu tư vấn độc lập 2-1b.3 Hỗ trợ Chủ đầu tư quản lý dự án giai đoạn 1(IDOM)	2,60
14	Gói thầu tư vấn độc lập 2-2: Kiểm tra chứng nhận an toàn hệ thống (ABC) 57 tháng	1,58
15	Dịch vụ tư vấn kiểm toán độc lập (các gói thầu vốn vay AFD và vốn ODA khác) của tuyến ĐSĐT số 3 Nhổn -ga HN (Liên danh CTy TNHH Hãng kiểm toán AASC và CTy TNHH kiểm toán và tư vấn UHY ACA)	0,0025
	Tổng cộng	158,76 (làm tăng 0,48 % TMDT)

- Nguyên nhân 2: Do điều chỉnh khối lượng công việc hợp đồng (VR)

Trong quá trình thực hiện thực tế, do các yếu tố như hạ tầng kỹ thuật, vật cản không lường trước, khí hậu, thời tiết... Các biện pháp thi công và thiết kế cần điều chỉnh phù hợp hơn cho phù hợp với thực tế và thiên về tính an toàn cho Công trình. Ngoài ra, các do đặc thù dự án có 9 gói thầu có giao diện chặt chẽ với nhau, quá trình phát triển thiết kế của các gói thầu thiết bị hệ thống (hợp đồng thiết kế - thi công)

dẫn đến sửa đổi bổ sung các gói thầu liên quan; Phương án vận hành tuyển thành hai giai đoạn phù hợp với tình hình thực hiện thực tế (đoạn ngầm chậm trễ nhiều do vướng mắc giải phóng mặt bằng) nên cần có một số điều chỉnh về kỹ thuật. Những điều chỉnh, thay đổi này có ảnh hưởng đáng kể đến khối lượng công việc thực hiện của Dự án.

Nguyên nhân do điều chỉnh thiết kế và các yêu cầu kỹ thuật để phù hợp với thực tế thi công, giao diện giữa các gói thầu; các thay đổi để phù hợp với phương án vận hành của Dự án (VR) làm tăng chi phí TMDT thêm 1341,17 tỷ VNĐ tương ứng 4,08 %, cụ thể:

STT	Gói thầu	Chênh lệch do các VR (tỷ đồng)
1	Gói thầu CP01 - Tuyển đoạn trên cao (DAELIM)	0,08
2	Gói thầu CP02 - Các ga trên cao (Công ty POSCO)	253,99
3	Gói thầu CP03 - Hàm và các ga ngầm (HYUNDAI - GHELLA)	327,32
4	Gói thầu CP04 - HTKT khu Depot (TCTy xây dựng Vinaconex)	-32,07
5	Gói thầu CP05 - Các công trình kiến trúc khu Depot (TCTy xây dựng Hà Nội - CTCP)	405,75
6	Gói thầu CP06 - Thiết kế, lắp đặt Hệ thống đường sắt 1: Đầu máy toa xe, thiết bị Deepot, OCC/SCADA, tín hiệu, thông tin và cấp điện (ALSTOM)	108,60
7	Gói thầu CP07 - Thiết kế, lắp đặt hệ thống đường sắt 2 (E&M): Hệ thống kiểm soát môi trường, các thang máy và thang cuốn, hệ thống PCCC và hệ thống thoát nước (COLAS RAIL)	101,62
8	Gói thầu CP08 - Thiết kế, cung cấp, lắp đặt Hệ thống đường sắt 3: Đường sắt cho toàn bộ tuyến và các đường sắt trong Depot bao gồm ray thứ 3) (COLAS RAIL)	18,49
9	Gói thầu CP09 - Hệ thống vé (RSS)	0,02
10	Gói thầu Tư vấn thực hiện dự án (Tư vấn Systra) – Hợp đồng trọn gói	157,37
	Tổng cộng	13.41,17 (làm tăng 4,08% TMDT)

- Nguyên nhân 3: Do các chậm trễ tiến độ dẫn đến gia hạn thời gian thực hiện các gói thầu và bổ sung chi phí (EOT).

Trong quá trình thực hiện Dự án, do gặp nhiều khó khăn vướng mắc như chậm GPMB, hạ tầng kỹ thuật, giao diện giữa các gói thầu, sự khác biệt giữa quy định của hợp đồng FIDIC và pháp luật hiện hành, việc bố trí vốn không đáp ứng yêu cầu của dự án, hệ thống tiêu chuẩn, quy chuẩn, định mức đơn giá vật tư thiết bị chuyên ngành đường sắt đô thị, dịch bệnh Covid 19 trong 2 năm 2020 và 2021... dẫn đến Dự án chậm tiến độ, kéo dài thời gian thực hiện và bổ sung chi phí do kéo dài thời gian thực hiện các hợp đồng.

Nguyên nhân của chi phí bổ sung do các chậm trễ tiến độ dẫn đến gia hạn thời gian thực hiện các gói thầu làm tăng chi phí TMĐT thêm 6.325,10 tỷ VNĐ tương đương 19,22 %, cụ thể:

STT	Gói thầu	Chênh lệch do các EOT (tỷ đồng)	Nguyên nhân
1	Gói thầu CP01 - Tuyển đoạn trên cao (DAELIM)	100,25	(1) vướng mắc GPMB và di dời hạ tầng kỹ thuật, dẫn đến chậm bàn giao mặt bằng 18 tháng; (2) do vướng mắc trong quá trình lựa chọn nhà thầu, quá trình bố trí vốn ODA vay lại và thủ tục tạm ứng để khởi công gói thầu CP8-Hệ thống đường sắt 3 nên làm chậm bàn giao giữ liệu từ gói thầu CP08 cho gói thầu CP01 dẫn đến gói thầu CP01 bị chậm thêm 8,5 tháng so với kế hoạch quản lý giao diện cam kết trong hợp đồng.
2	Gói thầu CP02 - Các ga trên cao (Công ty POSCO)	108,38	(1) vướng mắc, chậm trễ di dời công trình ngầm nổi 280 ngày; (2) vướng mắc, chậm bàn giao mặt bằng tại ga S8 107 ngày và các chân thang (cầu thang số 4 của ga S7) chậm 8 tháng; (3) Vướng mắc trong quá trình lựa chọn nhà thầu, quá trình bố trí vốn ODA vay lại và thủ tục tạm ứng để khởi công gói thầu nên làm chậm bàn giao giữ liệu từ các gói thầu CP6, CP7 và CP8 cho gói thầu CP02, tác động kéo dài thời gian hoàn thành gói thầu theo hợp đồng là 453 ngày.
3	Gói thầu CP03 - Hầm và các ga ngầm (HYUNDAI -GHELLA)	1.727,86	(1) chậm trễ ngày khởi công; (2) chậm trễ giải phóng mặt bằng và di dời hạ tầng ngầm nổi; (3) vướng mắc việc xử lý các tòa nhà bị ảnh hưởng khi thi công khoan hầm (các tòa nhà nằm trong hành lang an toàn tuyến hầm cần tạm cư, phá dỡ trước khi khoan hầm để đảm bảo an toàn); (4) trong năm 2018, 2019 do công tác bố trí vốn gặp khó khăn nên nhà thầu đã cắt giảm các hoạt động trên công trường để giảm thiểu chi phí. Do các nguyên nhân chậm trễ (2) và (3) vẫn tiếp tục ảnh hưởng đến nay, tiến độ thực hiện cập nhật gói thầu CP3 sẽ kéo dài so với ban đầu 55,5 tháng, hoàn thành vào tháng 6/2027.
4	Gói thầu CP05 - Các công trình kiến trúc khu Depot (TCTy xây dựng Hà Nội - CTCP)	22,93	(1) Bổ sung thêm thời gian để thực hiện khối lượng công việc còn lại của gói thầu CP4; (2) Vướng mắc trong quá trình lựa chọn nhà thầu, quá trình bố trí vốn ODA vay lại và thủ tục tạm ứng để khởi công gói thầu nên làm chậm bàn giao giữ liệu từ các gói thầu CP6 và CP8 cho gói thầu CP5; (3) Quá trình phát triển thiết kế và trao đổi giao diện với gói thầu CP6 và CP8 dẫn đến phải điều chỉnh thiết kế phần cơ điện và phòng cháy chữa cháy (hệ thống MEPF) và bổ sung chi phí;
5	Gói thầu CP06 - Thiết kế, lắp đặt Hệ thống đường sắt 1: Đầu máy toa xe, thiết bị Depot, OCC/SCADA, tín hiệu, thông tin và cấp điện (ALSTOM)	1.586,38	(1) Do các nguyên nhân nêu trên, các gói thầu có giao diện với CP6 đều chậm tiến độ, đặc biệt là gói CP2, CP5 đối với đoạn trên cao và gói thầu CP3 đối với đoạn ngầm, dẫn đến chậm bàn giao quyền tiếp cận công trường cho CP6 để lắp đặt hệ thống thiết bị; (2) Ảnh hưởng chậm trễ do tác động bất khả kháng của đại dịch Covid 19 đến việc sản xuất thiết bị, huy động chuyên gia ở Châu Âu và vận chuyển thiết bị đến công trường;
6	Gói thầu CP07 - Thiết kế, lắp đặt hệ thống đường sắt 2	199,06	(1) Do các nguyên nhân nêu trên, các gói thầu có giao diện với CP7 đều chậm tiến độ, đặc biệt là gói CP2 đối với đoạn trên cao và gói thầu CP3 đối với đoạn ngầm, dẫn

	(E&M): Hệ thống kiểm soát môi trường, các thang máy và thang cuốn, hệ thống PCCC và hệ thống thoát nước (COLAS RAIL)		đến chậm bàn giao quyền tiếp cận công trường cho CP7 để lắp đặt hệ thống thiết bị; (2) Ảnh hưởng chậm thử nghiệm và tích hợp hệ thống chung đoạn trên cao do các gói thầu CP6 và CP9 chậm tiến như nêu trên;
7	Gói thầu CP08 - Thiết kế, cung cấp, lắp đặt Hệ thống đường sắt 3: Đường sắt cho toàn bộ tuyến và các đường sắt trong Depot bao gồm ray thứ 3) (COLAS RAIL)	348,05	(1) Vướng mắc giao diện với gói thầu CP2, CP05 và CP6; (2) Ảnh hưởng do chậm bàn giao quyền tiếp cận công trường để thi công, lắp đặt thiết bị tại Depot; (3) Ảnh hưởng chậm thử nghiệm và tích hợp hệ thống chung; (4) Ảnh hưởng do chậm bàn giao quyền tiếp cận công trường để thi công, lắp đặt thiết bị đối với đoạn ngầm.
8	Gói thầu CP09 - Hệ thống vé (RSS)	61,73	(1) Ảnh hưởng do thời gian hoàn thành đoạn trên cao bị kéo dài; (2) chậm trễ của đoạn ngầm dẫn đến chậm bàn giao quyền tiếp cận công trường cho CP9 để lắp đặt hệ thống thiết bị.
9	Gói thầu Tư vấn thực hiện dự án (Tư vấn Systra) - Hợp đồng thời gian	2147,47	Do ảnh hưởng chậm trễ kéo dài tiến độ thực hiện dự án nên cần phải gia hạn thời gian và chi phí của hợp đồng tư vấn để quản lý và giám sát các gói thầu xây lắp và thiết bị.
10	Gói thầu tư vấn độc lập 2-2: Kiểm tra chứng nhận an toàn hệ thống (ABC)	22,99	Do ảnh hưởng chậm trễ kéo dài tiến độ thực hiện dự án và vận hành theo hai giai đoạn nên cần phải bổ sung các công việc để đảm bảo việc chứng nhận an toàn hệ thống cho từng giai đoạn và toàn bộ dự án.
	Tổng cộng	6.325,10	(làm tăng 19,22% TMDT)

- Nguyên nhân 4: Cập nhật giá trị các công việc trong tổng mức đầu tư theo giá trị công việc hoàn thành, giá trị hợp đồng/phụ lục hợp đồng.

Hiện nay toàn bộ các gói thầu đã được ký kết hợp đồng, do đó giá trị công việc trong TMDT được chính xác lại theo giá trị công việc hoàn thành, giá trị hợp đồng/phụ lục hợp đồng do đó dẫn đến sự chênh lệch với TMDT tại quyết định 198/QĐ-ĐSĐT-KTTĐ.

Nguyên nhân này làm giảm TMDT dự án -3091,15 tỷ VNĐ tương đương -9,39 %, cụ thể:

STT	Gói thầu	Giá trị điều chỉnh (tỷ đồng)
1	Gói thầu CP01 - Tuyến đoạn trên cao (DAELIM)	-12,64
2	Gói thầu CP02 - Các ga trên cao (Công ty POSCO)	-45,23
3	Gói thầu CP03 - Hầm và các ga ngầm (HYUNDAI - GHELLA)	-1.058,79
4	Gói thầu CP04 - HTKT khu Depot (TCTy xây dựng Vinaconex)	32,08

5	Gói thầu CP05 - Các công trình kiến trúc khu Depot (TCTy xây dựng Hà Nội - CTCP)	-8,45
6	Gói thầu CP06 - Thiết kế, lắp đặt Hệ thống đường sắt 1: Đầu máy toa xe, thiết bị Deepot, OCC/SCADA, tín hiệu, thông tin và cấp điện (ALSTOM)	-701,70
7	Gói thầu CP07 - Thiết kế, lắp đặt hệ thống đường sắt 2 (E&M): Hệ thống kiểm soát môi trường, các thang máy và thang cuốn, hệ thống PCCC và hệ thống thoát nước (COLAS RAIL)	-5,66
8	Gói thầu CP08 - Thiết kế, cung cấp, lắp đặt Hệ thống đường sắt 3: Đường sắt cho toàn bộ tuyến và các đường sắt trong Depot bao gồm ray thứ 3) (COLAS RAIL)	-20,53
8	Gói thầu CP09 - Hệ thống vé (RSS)	-198,07
9	Gói thầu Tư vấn thực hiện dự án (Tư vấn Sysstra) – Hợp đồng trọn gói	-222,51
10	Gói thầu Tư vấn thực hiện dự án (Tư vấn Sysstra) – Hợp đồng thời gian	-836,76
11	Gói thầu tư vấn độc lập 2-1b.2: Thăm tra TKKT, dự toán và thẩm định HS mời thầu (SENER)	-4,62
	Gói thầu tư vấn độc lập 2-1b.3 Hỗ trợ Chủ đầu tư quản lý dự án giai đoạn 1(IDOM)	-4,74
11	Gói thầu tư vấn độc lập 2-2: Kiểm tra chứng nhận an toàn hệ thống (ABC)	-8,27
12	Dịch vụ tư vấn kiểm toán độc lập (các gói thầu vốn vay AFD và vốn ODA khác) của tuyến ĐSĐT số 3 Nhôn -ga HN (Liên danh CTy TNHH Hãng kiểm toán AASC và CTy TNHH kiểm toán và tư vấn UHY ACA)	4,74
	Tổng cộng	-3.091,15 (làm giảm -9,39 % TMDT)

- Nguyên nhân 5: Bổ sung các công việc còn thiếu do không lường trước (Chi phí pháp lý, Ban xử lý tranh chấp, Trọng tài kinh tế...)

Dự án Tuyến đường sắt đô thị thí điểm thành phố Hà Nội, đoạn Nhôn – ga Hà Nội là một dự án có quy mô lớn, phức tạp, lần đầu tiên được thực hiện tại Việt Nam trong khi các quy định của pháp luật hiện hành, các quy chuẩn tiêu chuẩn chưa đồng bộ và bao phủ hết, kinh nghiệm thực tiễn triển khai chưa có. Dự án được ký kết với hầu hết các nhà thầu nước ngoài theo mẫu hợp đồng quốc tế FIDIC. Quá trình thực hiện dự án gặp nhiều vướng mắc, khó khăn đặc biệt là công tác GPMB dẫn đến kéo dài thời gian thực hiện và khiếu nại, tranh chấp với các Nhà thầu. Do đó, cần bổ sung các câu phần tư vấn pháp lý để hỗ trợ Chủ đầu tư trong việc bảo vệ quyền lợi đối với các tranh chấp; bổ sung chi phí Ban xử lý tranh chấp, Trọng tài quốc tế để sẵn sàng sử dụng cho các tình huống tranh chấp xảy ra. Thực tế đối với các Dự án tương tự trên thế giới cũng như các dự án lớn khác ở Việt Nam đều có các câu phần này.

Việc bổ sung các câu phần trên làm tăng chi phí TMDT thêm 357,12 tỷ VNĐ tương đương 1,09%, cụ thể:

STT	Gói thầu	Giá trị điều chỉnh (tỷ đồng)
1	Tư vấn Luật và hỗ trợ pháp lý	106
2	Chi phí Ban xử lý tranh chấp	116,65
3	Chi phí trọng tài quốc tế (SIAC)	133,99
4	Tư vấn lập đề cương, nhiệm vụ dự toán và HSMT cho gói thầu Tư vấn Luật và hỗ trợ pháp lý	0,48
	Tổng cộng	357,12 (tương đương 1,09%)

- Nguyên nhân 6: Do thay đổi chế độ chính sách (tỷ lệ dự phòng, thuế) và các quy định của nhà nước liên quan đến việc xác định và quản lý chi phí (điều chỉnh chi phí GPMB, bảo hiểm...).

+ Các chi phí dự phòng (dự phòng cho các gói thầu xây lắp, thiết bị, tư vấn, dự phòng vốn ODA, dự phòng vốn đối ứng) giảm do các thay đổi, điều chỉnh, bổ sung đã được phân bổ vào giá trị của từng gói thầu cụ thể, phần chi phí dự phòng trong TMĐT điều chỉnh chỉ tính trên giá trị gói thầu còn lại chưa đưa vào thanh toán;

+ Chi phí Thuế VAT cho các gói thầu giảm do áp dụng điều chỉnh thuế VAT theo Nghị định 15/2022/NĐ-CP ngày 28/01/2022 của Chính phủ;

+ Chi phí lãi vay trong thời gian thực hiện dự án giảm do cập nhật lại chi phí lãi vay và chuyển chi phí lãi vay nguồn ADB sang sử dụng vốn đối ứng để chi trả theo quy định hiện hành;

+ Chi phí đền bù GPMB, tái định cư, chi phí bảo hiểm, lãi vay trong thời gian thực hiện dự án tăng lên do thời gian thi công kéo dài dẫn đến điều chỉnh tăng các chi phí này;

+ Bỏ chi phí vốn lưu động ban đầu do không sử dụng.

Nguyên nhân này làm giảm TMĐT dự án -3.173,21 tỷ VNĐ, tương đương - 9,64 %, cụ thể:

STT	Hạng mục thuộc TMĐT Điều chỉnh	Giá trị điều chỉnh (tỷ đồng)
1	Dòng I.3. Dự phòng phí cho 9 gói thầu xây lắp và thiết bị (chưa bao gồm thuế VAT)	-2,065.00
2	Dòng I.5. Dự phòng cho tư vấn nước ngoài	-5.65
3	Dòng I.6. Lãi vay trong thời gian thực hiện dự án	-452.15
4	Dòng I.7. Dự phòng ODA	-1,067.33
5	Dòng II.1. Thuế VAT cho các gói thầu sử dụng vốn ODA	177.82

6	Dòng II.2. Chi phí đền bù GPMB, Tái định cư (bao gồm cả di chuyển công trình ngầm nổi)	30.81
7	Dòng II.3. Chi phí tư vấn đầu tư xây dựng – chi phí tư vấn trong nước	-0.62
8	Dòng II.5. Chi phí khác (chi phí bảo hiểm)	128.95
9	Dòng II.6. Vốn lưu động ban đầu (bỏ do không dùng)	-27.00
10	Dòng II.7. Lãi vay trong thời gian thực hiện Dự án	108.71
11	Dòng II.8. Dự phòng vốn Đối ứng	-1.74
	Tổng cộng	-3,173.21 (làm giảm - 9,64% tổng mức đầu tư)

- Nguyên nhân 7: Điều chỉnh do thực hiện kết luận của Thanh tra và Kiểm toán Nhà nước

Trong quá trình rà soát số liệu tổng mức đầu tư điều chỉnh Ban đã cập nhật các Kết luận của Thanh tra Chính phủ và Kiểm toán Nhà nước cụ thể như sau:

+ *Đối với Kết luận của Thanh tra Chính phủ tại văn bản số 506/KL-TTCP ngày 10/04/2018 và Văn bản số 1051/VPCP-VI ngày 12/02/2020 của Văn phòng Chính phủ:*

Liên quan đến số liệu tổng mức đầu tư, Thanh tra Chính phủ yêu cầu rà soát nguyên nhân do chậm trễ của Tư vấn Systra để giảm trừ chi phí đã bổ sung. Ban đã thực hiện rà soát và xác định trong quá trình bổ sung chi phí của Hợp đồng trọn gói đã không tính bổ sung giá trị với thời gian tương ứng do nguyên nhân chậm trễ của Tư vấn và UBND Thành phố đã có văn bản số 1131/UBND-ĐT ngày 18/04/2022 gửi Thanh tra Chính phủ và Bộ Kế hoạch và Đầu tư. Như vậy, số liệu giá trị đối với Hợp đồng trọn gói – Tư vấn thực hiện dự án trong Tổng mức đầu tư điều chỉnh không thay đổi và đã được cập nhật theo Kết luận của Thanh tra Chính phủ.

+ *Đối với Kết luận của Kiểm toán Nhà nước tại Thông báo số 485/TB-KTNN ngày 29/12/2020:*

Số liệu Tổng mức đầu tư liên quan đến Kết luận của Kiểm toán Nhà nước có 08 nội dung, gồm: (i) Thu hồi nộp ngân sách Nhà nước 80.146.633 đồng; (ii) Giảm thanh toán ngân sách nhà nước 4.775.974.091 đồng; (iii) Giảm giá trị hợp đồng còn lại 108.647.308.649 đồng; (iv) Giảm chi phí đầu tư của dự án 133.510.019.609 đồng; (v) Trình UBND Thành phố xem xét quyết định việc giảm trừ giá trị khối lượng thép mỗi nôi chông của các cầu kiện và hạng mục bổ sung bu lông chữ U cho các dầm U điển hình và các cầu đặc biệt: 31.325.061.765 đồng; (vi) Thương thảo với Nhà thầu để giảm trừ giá trị hợp đồng 31.696.487.280 đồng; (vii) Chưa đủ điều kiện thanh toán, quyết toán: 1.855.075.074.949 đồng; (viii) Thực hiện ghi thu ghi chi số tiền 2.140.071.424 đồng.

Những nội dung trên đã được Ban cập nhật trong quá trình quyết toán niên độ năm 2020, năm 2021 và rà soát số liệu tổng mức đầu tư.

Nguyên nhân này làm giảm TMĐT dự án -1,74 tỷ VNĐ tương đương -0,0053 %, cụ thể:

STT	Gói thầu	Giá trị điều chỉnh (tỷ đồng)
1	Gói thầu CP01 - Tuyến đoạn trên cao (DAELIM)	-1.58
2	Gói thầu Tư vấn thực hiện dự án (Tư vấn Sysstra) - Hợp đồng trọn gói	-0.16
3	Gói thầu tư vấn độc lập 2-1b.3 Hỗ trợ Chủ đầu tư quản lý dự án giai đoạn 1(IDOM)	-0.065
	Tổng cộng	-1.74 (làm tăng -0,0053 % tổng mức đầu tư)

Số: /2022/NQ-HĐND

Hà Nội, ngày tháng năm 2022

DỰ THẢO

NGHỊ QUYẾT

**Thông qua điều chỉnh chủ trương đầu tư Dự án
Tuyến đường sắt đô thị thí điểm thành phố Hà Nội, đoạn Nhổn - ga Hà Nội**

**HỘI ĐỒNG NHÂN DÂN THÀNH PHỐ HÀ NỘI
KHÓA XVI, KỲ HỌP THÁNG 9 NĂM 2022
(Từ ngày /9/2022 đến ngày /9/2022)**

Căn cứ Luật Tổ chức chính quyền địa phương ngày 19/6/2015;

Căn cứ Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Tổ chức chính quyền địa phương ngày 22 tháng 11 năm 2019;

Căn cứ Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật ngày 22/6/2015;

Xét Tờ trình số /TTr-UBND ngày /9/2022 của UBND Thành phố về việc thông qua Nghị quyết điều chỉnh chủ trương đầu tư Dự án Tuyến đường sắt đô thị thí điểm thành phố Hà Nội, đoạn Nhổn - ga Hà Nội; Báo cáo thẩm tra số /BC-HĐND ngày /9/2022 của Ban Kinh tế Ngân sách - HĐND Thành phố; Báo cáo giải trình số /BC-UBND ngày /9/2022 của UBND Thành phố; Ý kiến thảo luận và kết quả biểu quyết của đại biểu HĐND Thành phố.

QUYẾT NGHỊ:

Điều 1. Thống nhất việc điều chỉnh thời gian thực hiện Dự án Tuyến đường sắt đô thị thí điểm thành phố Hà Nội, đoạn Nhổn - ga Hà Nội là 2009-2027 (trong đó: đưa vào khai thác, vận hành đoạn trên cao vào năm 2022; đưa vào khai thác, vận hành toàn tuyến vào năm 2027) và điều chỉnh Tổng mức đầu tư Dự án là 34.826 tỷ đồng (tăng thêm 1.916 tỷ đồng, trong đó: ngân sách Thành phố tăng 3.895,93 tỷ đồng và giảm vốn vay ODA 1.979,93 tỷ đồng) để làm cơ sở trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh chủ trương đầu tư Dự án theo quy định của Luật Đầu tư công và quy định về quản lý vốn ODA, vay ưu đãi của nhà tài nước ngoài.

Sau khi chủ trương đầu tư Dự án được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh, UBND Thành phố có trách nhiệm (i) Báo cáo HĐND Thành phố bố trí nguồn vốn từ ngân sách Thành phố cho Dự án, đáp ứng đủ theo tiến độ thực hiện và nhu cầu thực tế của Dự án và cập nhật lại kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025 của Dự án để bảo đảm việc thực hiện đúng theo tiến độ đã

đề ra; (ii) Rà soát, điều chỉnh phương án sử dụng và trả nợ vốn vay lại nguồn vốn ODA của Dự án trên cơ sở giá trị tổng mức đầu tư Dự án chuẩn xác đã được thẩm định, phê duyệt điều chỉnh để báo cáo HĐND Thành phố xem xét, quyết nghị theo đúng quy định của Luật Quản lý nợ công và quy định về cho vay lại vốn vay ODA đối với chính quyền địa phương.

Điều 2. Tổ chức thực hiện

1. Giao UBND Thành phố tổ chức thực hiện Nghị quyết. UBND Thành phố chỉ đạo cơ quan chuyên môn xây dựng kế hoạch, phương thức thực hiện theo đúng quy định pháp luật của nhà nước.

2. Giao Thường trực HĐND, các Ban HĐND Thành phố, các Tổ đại biểu, đại biểu HĐND Thành phố giám sát việc tổ chức thực hiện Nghị quyết này.

3. Đề nghị Ủy ban Mặt trận Tổ quốc Việt Nam thành phố Hà Nội và các tổ chức chính trị - xã hội tuyên truyền, vận động trong nhân dân và giám sát việc tổ chức thực hiện Nghị quyết.

Nghị quyết này đã được Hội đồng nhân dân thành phố Hà Nội khóa XVI, kỳ họp thứ thông qua ngày /9/2022 và có hiệu lực thi hành kể từ ngày /9/2022./.

Nơi nhận:

- Ủy ban Thường vụ Quốc hội;
- Chính phủ;
- Ban công tác đại biểu UBTWQH;
- VP Quốc hội; VP Chính phủ;
- Các Bộ: KH&ĐT; TC, TP;
- Kiểm toán Nhà nước;
- Thường trực Thành ủy;
- Thường trực: HĐND, UBND, UBMTTQ TP;
- Đoàn ĐBQH TP Hà Nội;
- Đại biểu HĐND TP;
- Các Ban Đảng TU, các Ban HĐNDTP;
- Văn phòng: Thành ủy, HĐND, UBND TP;
- Các Sở, ban, ngành, đoàn thể TP;
- TT HĐND, UBND quận, huyện, thị xã;
- Công báo TP; Công GTĐT TP;
- Lưu: VT.

CHỦ TỊCH

Nguyễn Ngọc Tuấn