

**THÔNG BÁO KẾT LUẬN THANH TRA**  
**Việc chấp hành pháp luật trong thực hiện**  
**Dự án xây dựng mở rộng Quốc lộ 51**

Ngày 28/11/2012, Văn phòng Chính phủ có Văn bản số 9742/VPCP-V.I thông báo ý kiến chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ v/v xử lý sau thanh tra Dự án xây dựng mở rộng Quốc lộ 51. Trên cơ sở Kết luận thanh tra số 2548/KL-TTTP ngày 05/10/2012, Tổng Thanh tra Chính phủ Thông báo Kết luận thanh tra việc chấp hành pháp luật đối với Dự án xây dựng mở rộng Quốc lộ 51 như sau:

**I. NỘI DUNG THANH TRA**

Thực hiện kế hoạch thanh tra năm 2012 của Thanh tra Chính phủ được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt, Tổng Thanh tra Chính phủ có Quyết định số 629/QĐ-TTTP ngày 22/4/2012 Thanh tra việc chấp hành pháp luật đối với Dự án xây dựng mở rộng Quốc lộ 51 theo các nội dung cụ thể sau đây:

- 1. Về vốn và nguồn vốn cho dự án:** vốn vay, vốn tự có của doanh nghiệp.
- 2. Về việc ký kết hợp đồng BOT:** Kiểm tra một số khoản mục của Hợp đồng BOT (về lãi suất góp vốn của nhà đầu tư khi bán quyền thu phí Trạm thu phí T1; việc xây dựng cầu vượt bộ hành; về việc mua bảo hiểm công trình...)
- 3. Giai đoạn thực hiện dự án:** Tập trung kiểm tra một số gói thầu xây lắp và về các nội dung (việc khởi công công trình; việc đấu thầu, chỉ định thầu; về việc áp dụng định mức đất đắp; về việc ghi nhật ký thi công; về chi phí thiết kế; về chất lượng công trình...).
- 4. Về công tác giải phóng mặt bằng:** Tiến độ giải phóng mặt bằng, tiến độ thanh toán chi phí cho việc đền bù, giải phóng mặt bằng.

**II. ƯU ĐIỂM VÀ NHỮNG VI PHẠM PHÁT HIỆN QUA THANH TRA**

**1. Về ưu điểm**

Việc đầu tư xây dựng, mở rộng Quốc lộ 51 là chủ trương đúng đắn của chính phủ cũng như Bộ Giao thông vận tải dự án hoàn thành sẽ góp phần đáp ứng được nhu cầu cho các mục tiêu phát triển đối với các khu công nghiệp, khu đô thị, cảng biển cũng như mục tiêu phát triển kinh tế, xã hội khu vực các tỉnh trọng điểm phía Nam; là dự án được đầu tư theo hình thức BOT, đây là việc lựa chọn hình thức đầu tư hợp lý khi ngân sách nhà nước còn gặp khó khăn cho việc phát triển hạ tầng giao thông. Việc đầu tư theo hình thức BOT sẽ giảm gánh nặng cho ngân sách nhà nước trong điều kiện hiện nay; quá trình xây dựng, mặc dù có những lỗi về kỹ thuật nhưng Chủ đầu tư cũng như các đơn vị khẩn trương khắc phục để đảm bảo dự án vừa thi công, vừa khai thác đạt hiệu quả; mặc dù nền kinh tế gặp khó khăn, lãi suất ngân hàng tăng cao, nguồn vốn của dự án chủ

yếu là nguồn vốn vay nhưng chủ đầu tư vẫn thu xếp vốn đảm bảo cho các nhà thầu thi công thực hiện dự án.

## **2. Những vi phạm phát hiện qua thanh tra**

Mặc dù các cơ quan, đơn vị đã có nhiều cố gắng để sớm đưa dự án hoàn thành, đảm bảo chất lượng cũng như tiết kiệm được chi phí dự án. Tuy nhiên, vẫn còn có những khuyết điểm, vi phạm như sau:

Về tiến độ của dự án: Dự án không hoàn thành đúng tiến độ đề ra so với Quyết định đầu tư đã được ký kết trong hợp đồng BOT (02/8/2012); việc ký hợp đồng BOT cũng như quyết định đầu tư nhiều nội dung chưa khả thi hoặc chưa chính xác như việc áp dụng lãi bỏ vốn 70% của nhà đầu tư, ký hợp đồng bảo hiểm công trình chỉ bằng 72% giá trị xây lắp (không bảo hiểm tổn thất hay thiệt hại do lỗi thiết kế); tư vấn thiết kế áp dụng sai cấp đường để tính chi phí thiết kế; đồng thời, chủ đầu tư đã áp dụng tỷ lệ chi phí thiết kế sai quy định; quyết định đầu tư cầu vượt bộ hành tại những vị trí chưa có dân cư hiện hữu sẽ không phát huy được công năng của cầu vượt, do đó hiệu quả kinh tế thấp, dẫn đến lãng phí vốn đầu tư dự án; thủ tục đấu thầu và chỉ định thầu chưa đúng quy định như: Hồ sơ yêu cầu các gói thầu thi công xây dựng phần tuyến và thoát nước quy định về công trình tương tự chỉ đề cập đến giá trị gói thầu mà không đề cập về cấp công trình giao thông như lưu lượng xe quy đổi/ngày đêm hoặc tốc độ tối đa km/h; chủ đầu tư không thực hiện bước thẩm định kết quả lựa chọn nhà thầu mà tiến hành phê duyệt nhà trúng thầu; chỉ huy trưởng công trường, năng lực thiết bị đưa vào công trường, năng lực tài chính, nhân sự chủ chốt... một số gói thầu không đạt so với hồ sơ yêu cầu; chỉ định nhà thầu và ký kết hợp đồng thi công xây lắp trước khi phê duyệt dự toán; một số nhà thầu xây lắp, trong quá trình thực hiện đã sử dụng thầu phụ để thi công gói thầu khi không có sự chấp thuận của chủ đầu tư; nhật ký thi công của các nhà thầu còn sơ sài, chưa phản ánh hết quá trình thực hiện tại hiện trường (số lượng chủng loại thiết bị thi công, chất lượng, khối lượng thi công); một số gói thầu, nhật ký thi công thiếu nhận xét của tư vấn giám sát về chất lượng thi công xây dựng, thiếu chữ ký bên chủ đầu tư; chủ đầu tư thanh toán cho nhà thầu sai định dự toán xây dựng công trình với giá trị là 2.744.467.658 đồng; thiết kế không tính đến lượng nước mưa sẽ thấm qua khe tiếp giáp giữa bê tông móng giải phân cách cứng và bê tông nhựa rỗng sẽ đọng lại ở lớp bù vênh vì phía mở rộng được cấu tạo bởi lớp bê tông nhựa chặt làm cho cường độ chịu lực của lớp bù vênh bằng bê tông nhựa rỗng không đạt yêu cầu so với thiết kế ban đầu dẫn đến một số điểm dọc tuyến bị lún, nứt, vỡ mặt đường kết cấu bằng lớp bê tông nhựa hạt mịn dày 5 cm; công tác giải phóng mặt bằng đối với các tỉnh Đồng Nai, Bà Rịa - Vũng Tàu có dự án đi qua chưa tích cực thực hiện triệt để trong việc giải phóng mặt bằng như chậm thực hiện quyết định thu hồi đất (lập phương án đền bù), kéo dài thời gian thực hiện việc đền bù giải phóng mặt bằng làm tăng giá trị đất và vật kiến trúc dẫn đến tăng tổng mức đầu tư và chậm tiến độ dự án. Đến 30/6/2012, dự án chỉ mới thực hiện được 63.183,1 m<sup>2</sup>/141.725,4 m<sup>2</sup> (đạt 44,58% so với diện tích đất cần thu hồi).

## **III. KIẾN NGHỊ**

### **1. Kiến nghị Thủ tướng Chính phủ:**

- Chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải:

+ Phối hợp với các cơ quan chức năng ban hành quy định về tỷ lệ chi phí quản lý thu, thời gian thu phí tạo lợi nhuận, định mức cụ thể trong việc duy tu, bảo dưỡng, sửa chữa đối với các dự án BOT phù hợp với thực tế.

+ Ban hành quy định cụ thể về chế độ kiểm tra, giám sát thường xuyên những chi phí định kỳ và phát sinh của dự án BOT khi đưa vào sử dụng để kịp thời điều chỉnh thời gian thu phí của dự án BOT.

+ Nghiên cứu tổng thể về việc đầu tư dự án BOT để có chế độ hỗ trợ kinh phí về việc giải phóng mặt bằng cũng như các chi phí phát sinh của dự án trong trường hợp địa phương bàn giao mặt bằng chậm so với quy định.

- Chỉ đạo UBND hai tỉnh Đồng Nai và Bà Rịa - Vũng Tàu là địa phương có dự án đi qua kịp thời giải phóng mặt bằng để dự án thực hiện đúng tiến độ đề ra.

## **2. Yêu cầu Bộ Giao thông vận tải:**

- Thành lập hội đồng nghiệm thu để nghiệm thu tổng thể dự án.

- Điều chỉnh giảm thời gian thu phí Trạm T1 tương ứng với giá trị giảm 8.659.000.000 đồng do áp dụng lãi không đúng quy định.

- Phối hợp với hai tỉnh Đồng Nai và Bà Rịa - Vũng Tàu và các cơ quan chức năng để xác định sự cần thiết xây cầu vượt bộ hành, tránh lãng phí vốn đầu tư dự án.

## **3. Yêu cầu Công ty cổ phần Phát triển đường cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu:**

- Xuất toán khỏi giá trị công trình 2.744.467.658 đồng của các gói thầu xây lắp do áp dụng sai hệ số đảm bảo đối với đất đắp K95 và K98.

- Giảm trừ tổng mức đầu tư:

+ 5.371.781.420 đồng tiền bảo hiểm công trình do Chủ đầu tư không mua theo đúng quy định.

+ 180.000.000 đồng tiền chi phí thẩm định kết quả đấu thầu do chủ đầu tư không thực hiện.

## **4. Về xử lý hành chính:**

Kiến nghị Thủ tướng Chính phủ chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải, các địa phương có dự án đi qua kiểm điểm nghiêm túc nhưng thiếu sót, vi phạm đối với những cá nhân, tập thể liên quan đến trách nhiệm của mình trong việc thực hiện dự án.

Trên đây là Thông báo Kết luận của Thanh tra Chính phủ về thanh tra việc chấp hành pháp luật đối với Dự án xây dựng mở rộng Quốc lộ 51./.

*Nơi nhận:* 

- Tổng TTCP (để b/c);
- Phó Tổng TTCP Ngô Văn Khánh;
- Trung tâm tin học;
- Lưu: VP, Vụ I, Đoàn T.Tra.

**KT. TỔNG THANH TRA  
PHÓ TỔNG THANH TRA**



**Ngô Văn Khánh**