

Số: 2156/TB-TTTP

Hà Nội, ngày 06 tháng 7 năm 2026

THÔNG BÁO**Kết luận thanh tra việc chấp hành pháp luật trong công tác bảo trì công trình hàng hải tại Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam**

Ngày 25/6/2026, Thanh tra Chính phủ ban hành Kết luận thanh tra số 367/KL-TTTP về việc chấp hành pháp luật trong công tác bảo trì công trình hàng hải tại Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam.

Căn cứ quy định tại Điều 37 Luật Thanh tra năm 2025, Thanh tra Chính phủ thông báo Kết luận thanh tra như sau:

A. KHÁI QUÁT CHUNG

Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam là tổ chức trực thuộc Bộ Xây dựng trên cơ sở hợp nhất Cục Hàng hải Việt Nam và Cục Đường thủy nội địa Việt Nam theo Quyết định số 08/QĐ-BXD ngày 01/3/2025 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng; thực hiện chức năng tham mưu, giúp Bộ trưởng Bộ Xây dựng quản lý nhà nước và tổ chức thực thi pháp luật chuyên ngành về hàng hải và đường thủy nội địa trong phạm vi cả nước.

B. KẾT LUẬN

Công tác bảo trì công trình hàng hải, đặc biệt là nạo vét duy tu luồng hàng hải, có tính chất đặc thù, chịu nhiều khó khăn về điều kiện tự nhiên, nguồn vốn, thời gian thi công, thủ tục môi trường và năng lực thiết bị. Bộ GTVT (nay là Bộ XD) và Cục HHVN (nay là Cục HH&ĐTVN) đã có nhiều cố gắng để bảo đảm duy trì điều kiện khai thác an toàn, thông suốt của hệ thống luồng hàng hải và công trình bảo đảm an toàn hàng hải, góp phần nâng cao năng lực khai thác cảng biển, giảm chi phí logistics, thúc đẩy phát triển kinh tế-xã hội. Giai đoạn 2020-2025, sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển tăng bình quân 7,4%/năm; số thu phí hàng hải và phí bảo đảm hàng hải tăng từ 2.634 tỷ đồng năm 2020 lên 4.786 tỷ đồng năm 2025. Tuy nhiên, qua thanh tra cho thấy công tác bảo trì công trình hàng hải tại Cục HH&ĐTVN vẫn còn nhiều tồn tại, hạn chế, vi phạm cụ thể như sau:

I. Công tác tham mưu xây dựng văn bản quy phạm pháp luật liên quan công tác quản lý, bảo trì công trình hàng hải

Công tác tham mưu xây dựng, ban hành văn bản quy phạm pháp luật trong lĩnh vực bảo trì công trình hàng hải còn chậm, chưa bảo đảm tính kịp thời, đồng bộ với hệ thống pháp luật có liên quan, đặc biệt việc tham mưu xây dựng, ban hành định mức các hao phí xác định giá ca máy thi công nạo vét công trình hàng hải để áp dụng Thông tư số 44/2018/TT-BGTVT kéo dài nhiều năm, đến nay chưa được ban hành, cụ thể:

- Năm 2023, Cục đã xây dựng, hoàn thiện dự thảo Thông tư ban hành định mức các hao phí xác định giá ca máy thi công nạo vét công trình hàng hải để trình Bộ GTVT. Tuy nhiên, ngày 30/01/2024, Bộ GTVT đã đưa nội dung này ra khỏi Chương trình xây dựng văn bản quy phạm pháp luật và không bố trí lại trong kế hoạch các năm 2024, 2025. Đến thời điểm thanh tra (tháng 4/2026), sau gần 08 năm kể từ khi Thông tư số 44/2018/TT-BGTVT có hiệu lực, định mức vẫn chưa được ban hành. Việc Bộ

GTVT chậm chỉ đạo xây dựng, ban hành định mức nêu trên là chưa đúng quy định tại khoản 3 Điều 2 Nghị định số 12/2017/NĐ-CP; đồng thời chưa thực hiện đầy đủ, kịp thời kiến nghị của Kiểm toán Nhà nước theo khoản 6 Điều 57 và khoản 2 Điều 68 Luật Kiểm toán Nhà nước năm 2015. Công tác rà soát, điều chỉnh, bổ sung, ban hành mới định mức xây dựng đối với các phương tiện thi công nạo vét luồng hàng hải để phù hợp biện pháp thi công, điều kiện thi công thực tế của Bộ GTVT rất chậm, không đúng quy định tại khoản 7 Điều 20, khoản 1 Điều 21 và điểm a, điểm b khoản 1 Điều 22 Nghị định số 10/2021/NĐ-CP, điểm b khoản 1 Điều 26 Nghị định số 32/2019/NĐ-CP và Nghị quyết số 62/2022/QH15 ngày 16/6/2022 của Quốc hội về hoạt động chất vấn tại kỳ họp thứ 3, Quốc hội khóa XV. Việc chậm ban hành định mức dẫn đến thiếu cơ sở pháp lý thống nhất trong quản lý chi phí nạo vét duy tu, ảnh hưởng đến hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước trong công tác bảo trì công trình hàng hải.

- Từ khi Chính phủ ban hành Nghị định số 32/2019/NĐ-CP (có hiệu lực từ 01/6/2019) có thay đổi quy định dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải thuộc danh mục dịch vụ sự nghiệp công sử dụng NSNN thực hiện đặt hàng và thay đổi căn bản cơ chế cung cấp dịch vụ sự nghiệp công sử dụng NSNN theo phương thức đặt hàng so với quy định tại Nghị định số 58/2017/NĐ-CP và Nghị định số 159/2018/NĐ-CP. Nhưng sau khoảng 03 đến 06 năm, Bộ GTVT mới giao nhiệm vụ cho Cục HH&ĐTVN nghiên cứu, xây dựng dự thảo Nghị định sửa đổi, bổ sung 02 Nghị định trên. Việc chậm sửa đổi đã kéo dài tình trạng áp dụng quy định không còn phù hợp, thiếu thống nhất trong căn cứ pháp lý để tổ chức thực hiện.

- Chất lượng tham mưu xây dựng văn bản còn hạn chế: Cục được giao chủ trì xây dựng Nghị định số 159/2018/NĐ-CP, Thông tư số 22/2021/TT-BGTVT. Tuy nhiên, các quy định chưa đầy đủ (*chưa quy định phương pháp xác định giá trị sản phẩm thu hồi, chi phí, cơ chế thanh toán...*), dẫn đến không có cơ sở triển khai thực hiện trên thực tế. Đến khi Nghị định số 57/2024/NĐ-CP và Thông tư số 43/2024/TT-BGTVT được ban hành thay thế các Nghị định và Thông tư nêu trên, chưa có dự án nạo vét kết hợp thu hồi sản phẩm nào được triển khai.

II. Công tác lập, phê duyệt quy trình bảo trì công trình hàng hải; lập, trình phê duyệt kế hoạch bảo trì công trình hàng hải

- Trước thời điểm ngày 30/12/2022, đối với 43 luồng hàng hải thuộc thẩm quyền quản lý của Bộ GTVT chưa được Bộ GTVT, Cục HH&ĐTVN xây dựng và phê duyệt quy trình bảo trì (các công trình thanh tra trực tiếp được Cục HH&ĐTVN phê duyệt quy trình rất chậm từ khoảng 04 năm đến 13 năm) là không đúng quy định tại khoản 2 Điều 38 Nghị định số 46/2015/NĐ-CP và khoản 2, khoản 3 Điều 31 Nghị định số 06/2021/NĐ-CP, nên kế hoạch nạo vét duy tu luồng hàng hải các năm 2020, 2021, 2022, 2023 được lập, phê duyệt là chưa đầy đủ cơ sở, chưa bảo đảm căn cứ pháp lý, không đúng quy định tại khoản 1 Điều 39 Nghị định số 46/2015/NĐ-CP, khoản 1 Điều 32 Nghị định số 06/2021/NĐ-CP, khoản 1 Điều 7 Thông tư số 52/2017/TT-BGTVT, điểm a khoản 4 Điều 7 Thông tư số 19/2022/TT-BGTVT.

- Đối với các công trình được thanh tra trực tiếp:

+ Công tác lập, phê duyệt quy trình bảo trì: Quy trình bảo trì luồng hàng hải lấy kế hoạch hàng năm được Bộ GTVT phê duyệt làm căn cứ xác định tần suất bảo trì (ngược nguyên tắc) là không đúng quy định tại khoản 13 Điều 2, khoản 1 Điều 32 Nghị định số 06/2021/NĐ-CP, mục 7.3.1.2 TCVN 11820-9:2023 và điểm a khoản 4 Điều 7 Thông tư số 19/2022/TT-BGTVT.

+ Công tác lập, trình phê duyệt kế hoạch bảo trì: Kế hoạch bảo trì của các công trình được thanh tra thiếu một số nội dung làm cơ sở lập kế hoạch bảo trì, như: tầm quan trọng của tuyến luồng, kích cỡ tàu và mớn nước khai thác hành hải trên luồng, tần suất và cao độ mực nước chạy tàu hiệu quả, diễn biến sa bồi trong 03 năm gần nhất, kết quả nạo vét, khối lượng hàng hoá, lượt tàu thông qua cảng... là không đúng quy định tại khoản 2 Điều 4 Thông tư số 35/2019/TT-BGTVT; không tổ chức thu thập tài liệu sa bồi chi tiết để xác định tần suất nạo vét duy tu, không tính đến việc thiết kế, xây dựng công trình bổ sung, thay thế để giảm tần suất, kéo dài khoảng cách giữa các lần nạo vét duy tu là không đúng quy định tại mục 7.3 TCVN 11820-9:2023 (các công trình LH 2023, 2024-2025; SGVT 2023, 2024-2025; SH 2023, 2024-2025).

Các vi phạm về quy trình bảo trì dẫn đến việc xây dựng kế hoạch bảo trì hàng năm không đầy đủ căn cứ pháp lý; các vi phạm về kế hoạch bảo trì dẫn đến việc xác định nhu cầu và tần suất nạo vét duy tu không đầy đủ căn cứ theo quy định, ảnh hưởng đến chất lượng và hiệu quả công tác lập kế hoạch bảo trì công trình hàng hải.

III. Thực hiện bảo trì các công trình hàng hải giai đoạn 2020-2025

1. Tiến độ thực hiện kế hoạch bảo trì, hình thức bảo trì

- Nhiều công trình nạo vét duy tu luồng hàng hải triển khai chậm so với kế hoạch được phê duyệt, phải điều chỉnh, kéo dài thời gian thực hiện qua nhiều năm, không phù hợp với mức độ ưu tiên 1 “rất cần thiết” được Bộ GTVT phê duyệt trong kế hoạch bảo trì hàng năm, làm ảnh hưởng đến tính kịp thời trong việc duy trì chuẩn tắc luồng và hiệu quả khai thác luồng hàng hải.

- Cục HH&ĐTVN, Bộ GTVT chưa triển khai thực hiện công tác nạo vét duy tu theo hình thức khoán duy trì chuẩn tắc đối với các tuyến luồng có tính chất nạo vét duy tu thường xuyên, lặp lại hằng năm, không đúng quy định tại khoản 2 Điều 48 Nghị định số 159/2018/NĐ-CP. Việc không thực hiện hình thức khoán duy trì chuẩn tắc luồng dẫn đến công tác tổ chức thực hiện vẫn phải lập lại nhiều thủ tục (lập, phê duyệt thiết kế, dự toán; tổ chức lựa chọn nhà thầu...) nên chưa phát huy hiệu quả trong tiết kiệm thời gian, đơn giản hoá thủ tục hành chính...

2. Các công trình, dự án bảo trì được thanh tra trực tiếp

2.1. Lập, thẩm định, phê duyệt thiết kế công trình

- Chỉ dẫn kỹ thuật của các công trình thiếu một số nội dung chỉ dẫn là không đúng các quy định tại khoản 2 Điều 3, khoản 1 Điều 19 Nghị định số 46/2015/NĐ-CP, khoản 3 Điều 2 Nghị định số 06/2021/NĐ-CP, khoản 2 Điều 33 Nghị định số 15/2021/NĐ-CP, khoản 1 Điều 41 Nghị định số 175/2024/NĐ-CP, cụ thể: các công trình nạo vét luồng hàng hải được thanh tra thiếu chỉ dẫn về công tác đo đạc khi thi công và nghiệm thu, không áp dụng tiêu chuẩn khảo sát độ sâu trong lĩnh vực hàng hải (TCVN 10336:2015), chỉ dẫn sai số cho phép trong quá trình thi công đảm bảo yêu cầu thiết kế để có căn cứ nghiệm thu; chỉ dẫn về nghiệm thu khối lượng đào, nạo vét, nghiệm thu khối lượng vận chuyển chất nạo vét đi, nghiệm thu khối lượng tổng hợp. Một số công trình thiếu chỉ dẫn về thi công, nghiệm thu mái dốc; thiếu chỉ dẫn nghiệm thu khối lượng nạo vét bơm lên bờ. Chỉ dẫn kỹ thuật thiếu một số nội dung theo quy định dẫn đến thiếu cơ sở để quản lý, giám sát thi công xây dựng và nghiệm thu công trình.

- Bản vẽ thi công của các công trình SH, SGVT thể hiện đường đào vượt quá do thi công tại mái dốc bằng máy và thiết bị là không đúng biện pháp thi công theo

chỉ dẫn kỹ thuật (Riêng công trình SH 2024-2025 thể hiện tại hồ sơ sau bàn giao mặt bằng), vi phạm quy định tại khoản 2 Điều 3 và khoản 1 Điều 19 Nghị định số 46/2015/NĐ-CP, khoản 3 Điều 2 Nghị định số 06/2021/NĐ-CP, khoản 2 Điều 33 Nghị định số 15/2021/NĐ-CP, khoản 1 Điều 41 Nghị định số 175/2024/NĐ-CP. Việc thêm khối lượng đào vượt quá tại mái dốc để tính khối lượng nạo vét thiết kế của công trình là không có cơ sở, khối lượng thi công sẽ được tính toán, xác định trên cơ sở theo mái dốc tự nhiên tạo thành khi đo đạc nghiệm thu theo chỉ dẫn kỹ thuật.

- Thiết kế nạo vét vượt quá của đoạn mái dốc phía trên (đoạn mái dốc sau khi mái dốc giao cắt lần đầu với đường tự nhiên) là không cần thiết, không đúng tiêu chuẩn kỹ thuật tại các công trình LH 2022, LH 2023, LH 2024-2025; thiết kế nạo vét vượt quá hồ trung chuyển, luồng tạm là không cần thiết, không có cơ sở pháp lý tại công trình LH 2020, LH 2023; thiết kế không hoàn trả hết hồ trung chuyển là không có cơ sở, không đảm bảo giải pháp thiết kế phù hợp và chi phí xây dựng hợp lý tại công trình LH 2020, LH 2023, vi phạm quy định tại khoản 3, khoản 4 Điều 79 Luật Xây dựng năm 2014.

2.2. Lập, thẩm định, phê duyệt dự toán công trình

- Dự toán được lập cho hạng mục thi công bằng tàu hút bụng tự hành (có công suất lớn nhất là 5.945CV), vận chuyển chất nạo vét bằng tàu kéo và sà lan theo định mức quy định tại Thông tư số 10/2019/TT-BXD, Thông tư số 12/2021/TT-BXD là không phù hợp với biện pháp thi công tại thiết kế bản vẽ thi công được duyệt và thực tế phương tiện được đưa vào thi công từ năm 2020 đến nay, không đúng quy định tại khoản 1 Điều 9 Nghị định số 68/2019/NĐ-CP, khoản 1 Điều 12 Nghị định số 10/2021/NĐ-CP, dẫn đến dự toán được lập không phù hợp với điều kiện, biện pháp thi công, làm giảm hiệu quả quản lý nhà nước trong công tác bảo trì công trình hàng hải.

- Dự toán chi phí lập, thẩm tra hồ sơ thiết kế bản vẽ thi công-dự toán được duyệt không có đề cương, phương án thực hiện công việc tư vấn, tính trùng chi phí “chuyên gia quản lý” đã được tính trong cơ cấu khoản mục chi phí quản lý được xác định theo tỷ lệ % của chi phí chuyên gia, dẫn đến phê duyệt chưa đúng chi phí lập và thẩm tra thiết kế bản vẽ thi công-dự toán với số tiền là 474.402.367 đồng.

- Dự toán chi phí tư vấn khảo sát phục vụ nghiệm thu, bàn giao mặt bằng của một số công trình đưa vào dự toán chi phí lập phương án kỹ thuật khảo sát (= 2%) và chi phí lập báo cáo kết quả khảo sát (= 3%) là không đúng quy định tại Chương V Thông tư số 18/2017/TT-BGTVT (xác định thành phần công việc đã bao gồm lập phương án kỹ thuật khảo sát và lập báo cáo kết quả khảo sát), với tổng chi phí lập không đúng là 157.842.776 đồng.

- Dự toán của dự án đề kè Cửa Việt tính thừa 15 khối Haro 5,54T đúc mới tại đoạn 2, 17 khối Haro 10,6T đúc mới tại đoạn 3 (Đê Bắc); 50 khối Haro 10,6T, 25 khối không phải cầu lên tại đoạn I do bị mất, 20 khối Haro 5,54T, 10 khối không phải cầu lên tại đoạn II do bị mất, tính sai hạng mục công việc cầu lên và xếp lại 130 khối Haro 5,54T mới sửa chữa tại Phân đoạn II (Đê Nam) theo thiết kế bản vẽ thi công được phê duyệt. Dự án đề kè kênh Hà Nam: nhà thầu tư vấn thiết kế không lập bổ sung bản vẽ thiết kế đối với nội dung bổ sung thi công 02 đoạn đầu kè bờ phải nằm ngoài phạm vi dự án được duyệt ban đầu, Cục không thẩm định, phê duyệt lại dự án để làm cơ sở phê duyệt điều chỉnh dự án (năm 2020); không tận dụng vật liệu đất, đá có sẵn (năm 2021); tính sai khối lượng đá học (năm 2023) theo thiết kế bản vẽ thi công được phê duyệt.

2.3. Lựa chọn nhà thầu, thương thảo, ký kết hợp đồng

- Việc lập, phê duyệt E-HSMT:

+ Cục giao Tổng công ty BĐATHHMN phê duyệt Hồ sơ mời thầu gói thầu thi công SGVT 2019 là không đúng thẩm quyền được quy định tại điểm c khoản 1 Điều 74 Luật Đấu thầu năm 2013, khoản 2 Điều 21 Nghị định số 63/2014/NĐ-CP, điểm a khoản 2 Điều 17 Nghị định số 159/2018/NĐ-CP; phê duyệt E-HSMT khi chưa có thẩm định theo quy định tại Điều 105 Nghị định số 63/2014/NĐ-CP (*gói thầu tư vấn giám sát SH 2020*).

+ Có nhân sự của Tổ chuyên gia lập E-HSMT, đánh giá E-HSMT không có chứng chỉ hành nghề hoạt động đấu thầu theo quy định tại khoản 2 Điều 16 Luật Đấu thầu năm 2013 (*các gói thầu tư vấn giám sát SH 2019, 2020*).

+ E-HSMT quy định một số tiêu chí: nguồn lực tài chính cho gói thầu (*Gói thầu thi công dự án đê kè kênh Hà Nam 2020, 2021-2022; gói thầu thi công LH 2020, 2021*); doanh thu bình quân hàng năm từ hoạt động xây dựng (*Gói thầu thi công dự án đê kè kênh Hà Nam 2020*) và giá trị hợp đồng xây lắp tương tự cho gói thầu thấp hơn tiêu chuẩn (*Gói thầu thi công dự án đê kè kênh Hà Nam 2020; gói thầu thi công LH 2020, 2021*); không yêu cầu về cấp công trình và yêu cầu giá trị hợp đồng xây lắp tương tự (*Gói thầu thi công SGVT 2019*) là không đúng quy định tại Thông tư số 04/2017/TT-BKHĐT.

+ E-HSMT tại gói thầu thi công, gói thầu tư vấn giám sát các công trình LH 2022, SH 2019, SH 2020, SGVT 2022, SGVT 2023 đưa tiêu chí “tỉ lệ phương tiện thuộc sở hữu của nhà thầu” (*đối với gói thầu thi công*), “kinh nghiệm hoàn thành công tác giám sát thi công nạo vét luồng hàng hải có điều kiện địa lý tương tự (khu vực từ vùng nước cảng biển Quảng Ninh đến Quảng Ngãi, khu vực Nam Bộ)” (*đối với gói thầu tư vấn giám sát*) làm căn cứ chấm điểm là không đúng quy định tại khoản 2 Điều 34 Nghị định số 63/2014/NĐ-CP và hướng dẫn tại Mục 2.2 Chương III Tiêu chuẩn đánh giá HSDT của các mẫu E-HSMT ban hành kèm theo Thông tư số 03/2015/TT-BKHĐT, Thông tư số 08/2022/TT-BKHĐT, Phụ lục 8 Thông tư số 06/2024/TT-BKHĐT.

- Việc đánh giá Hồ sơ dự thầu:

+ Chấm điểm tiêu chí kinh nghiệm không đúng yêu cầu trong E-HSMT, dẫn đến kết quả chấm điểm đánh giá “Kinh nghiệm và năng lực của nhà thầu” không đúng tại các gói tư vấn giám sát SGVT 2022, 2023.

+ Nhân sự chủ chốt không bảo đảm năng lực, điều kiện nhưng vẫn đánh giá đạt tiêu chuẩn đánh giá kỹ thuật là không đúng quy định trong E-HSMT (các gói tư vấn giám sát LH 2023, 2024-2025).

2.4. Tổ chức thi công, kiểm tra, giám sát

- Khối lượng thi công thực tế tại công trình nạo vét duy tu luồng hàng hải được thanh tra vượt khối lượng cho phép trong Quyết định phê duyệt thẩm định đánh giá tác động môi trường (ĐTM), Giấy phép nhận chìm ở biển do Bộ Nông nghiệp và Môi trường (trước đây là Bộ Tài nguyên và Môi trường) cấp, với mức vượt lớn dẫn tới nguy cơ có thể ảnh hưởng đến môi trường là không đúng quy định tại điểm a khoản 2 Điều 61 Luật Tài nguyên, môi trường biển và hải đảo năm 2015, khoản 1 Điều 26 Luật Bảo vệ môi trường năm 2014, khoản 2 Điều 37 Luật Bảo vệ môi trường năm 2020.

- Cục HH&ĐTVN có tổ chức một số cuộc kiểm tra trong quá trình thi công nạo vét. Tuy nhiên, chất lượng các cuộc kiểm tra của Cục còn hạn chế, chưa phát hiện được

các tồn tại, hạn chế, vi phạm trong công tác thi công để kịp thời chấn chỉnh, xử lý theo quy định như tại các công trình nạo vét luồng hàng hải được thanh tra: thực tế thi công đều có vượt khối lượng trong ĐTM, Giấy phép nhận chìm ở biển, có công trình thi công sai thời gian quy định... ảnh hưởng đến hiệu quả quản lý thi công công trình.

2.5. Nghiệm thu, thanh quyết toán công trình

- Tại các công trình SH, SGVT do không dùng máy và thiết bị thi công tại mái dốc, khối lượng thi công được tính toán, xác định trên cơ sở theo mái dốc tự nhiên tạo thành khi đo đạc nghiệm thu, nên có sai sót trong xác định khối lượng nghiệm thu, thanh toán đối với phần vượt quá tại mái dốc ở các vị trí thi công vượt quá chiều rộng cho phép theo thiết kế với số tiền khoảng 25.920 triệu đồng.

- Tại các công trình LH 2022, 2023, 2024-2025 do vi phạm trong thiết kế nạo vét vượt quá của đoạn mái dốc phía trên (đoạn mái dốc sau khi mái dốc giao cắt lần đầu với đường tự nhiên) và các công trình LH 2020, 2023 do vi phạm trong thiết kế hồ trung chuyển, luồng tạm và hoàn nguyên hồ trung chuyển, dẫn đến có sai sót trong xác định khối lượng nghiệm thu, thanh toán với số tiền khoảng 30.577 triệu đồng.

- Các công trình thực hiện lập thiết kế bản vẽ thi công-dự toán có dự toán chi phí tư vấn lập, thẩm tra hồ sơ thiết kế bản vẽ thi công-dự toán được duyệt tính trùng "chi phí chuyên gia quản lý", dẫn đến các gói thầu tư vấn được thực hiện theo phương thức chỉ định thầu có giá trúng thầu và giá hợp đồng, giá trị nghiệm thu quyết toán vượt giá dự toán xác định lại sau loại trừ chi phí tính trùng, với tổng giá trị quyết toán vượt giá dự toán (xác định lại) là 403.761.963 đồng.

- Dự toán Gói thầu tư vấn khảo sát phục vụ nghiệm thu, bàn giao mặt bằng của các công trình SGVT 2023, LH 2024-2025 được duyệt không đúng giá trị 157.842.776 đồng, dẫn đến giá trị thanh toán, quyết toán vượt giá trị dự toán xác định lại 157.842.776 đồng.

- Có 09 lần khảo sát đo đạc độ sâu và công bố thông báo hàng hải định kỳ gần với đo đạc độ sâu, thông báo hàng hải của dự án nạo vét duy tu, nhưng không sử dụng số liệu khảo sát của công trình nạo vét duy tu để công bố thông báo hàng hải theo quy định tại điểm a khoản 1 Điều 2 Quyết định số 3389/QĐ-BGTGT ngày 08/12/2017 của Bộ GTVT về công bố danh mục khảo sát định kỳ các tuyến luồng hàng hải, vùng nước đón trả hoa tiêu trong vùng nước cảng biển, mà Tổng công ty BDATHHMB, Tổng công ty BDATHHMN vẫn thực hiện khảo sát để công bố thông báo hàng hải định kỳ, trong đó có 05 lần vừa quyết toán công trình nạo vét, vừa quyết toán hợp đồng cung cấp dịch vụ, với tổng giá trị là 3.780.402.022 đồng.

- Dự án đê kè Cửa Việt: nghiệm thu, thanh toán sai số khối Haro 5,54T, khối Haro 10,6T (Đê Bắc, Đê Nam); khối lượng cầu lên và xếp lại 130 khối Haro 5,54T mới sửa chữa tại Phân đoạn II (Đê Nam). Dự án đê kè kênh Hà Nam: nghiệm thu thanh toán sai phần khối lượng (đá học, đá dăm, vải địa kỹ thuật) ngoài phạm vi dự án, thừa khối lượng mua mới đất đắp bờ trái 460 m³, thừa khối lượng đá học tại phía Bờ Trái. Tổng giá trị nghiệm thu, thanh toán sai là 1.187.371.000 đồng.

IV. Đối với loại hình dự án nạo vét tận thu sản phẩm

1. Các dự án từ trước năm 2020 chuyển sang

Cục HH&ĐTVN được giao tiếp tục quản lý, tổ chức thực hiện 18 dự án chuyển tiếp từ trước năm 2020, trong đó có 11 dự án đã ký hợp đồng với nhà đầu tư từ năm 2015 và 07 dự án đã được Bộ GTVT chấp thuận chủ trương nhưng chưa ký hợp đồng.

Đến tháng 7/2024, Cục đã bàn giao 06/18 dự án về địa phương theo Nghị định số 57/2024/NĐ-CP; 01 dự án đã có văn bản bàn giao nhưng địa phương không tiếp nhận; 11/18 dự án còn lại đã được Bộ GTVT chấp thuận chấm dứt thực hiện và Cục đã ban hành thông báo chấm dứt.

Tất cả 11/11 dự án đã ký hợp đồng đều chậm tiến độ so với thời hạn trong hợp đồng; có dự án chưa thực hiện đã được Bộ GTVT, Cục HHVN chấm dứt thực hiện, có dự án đã thực hiện được một phần (nhiều nhất đạt 29% giá trị hợp đồng) do để khắc phục các tồn tại, vi phạm theo Kết luận thanh tra của Bộ GTVT, tạm dừng theo chỉ đạo của Phó Thủ tướng Chính phủ và rà soát hoàn thiện thủ tục pháp lý theo Nghị định số 159/2018/NĐ-CP. Việc các dự án kéo dài qua nhiều năm, không đạt mục tiêu theo quyết định phê duyệt đã làm giảm hiệu quả đầu tư, không đáp ứng yêu cầu duy tu, thông luồng hàng hải. Thậm chí, tại Thông báo số 357/TB-VPCP ngày 06/11/2015 của Văn phòng Chính phủ, thông báo kết luận của Phó Thủ tướng Chính phủ đã yêu cầu Bộ GTVT tạm dừng cấp mới các dự án xã hội hóa nạo vét, nhưng Bộ GTVT vẫn tiếp tục chấp thuận thêm 03 nhà đầu tư trên cơ sở đề xuất của Cục HHVN. Bên cạnh đó, việc lựa chọn nhà đầu tư không đủ năng lực, giao thời gian thực hiện dự án quá dài (đến 50 năm) là không có cơ sở.

Từ đó cho thấy, công tác quản lý, chấp thuận chủ trương đầu tư, lựa chọn nhà đầu tư và tổ chức thực hiện các dự án nạo vét kết hợp thu hồi sản phẩm không bảo đảm căn cứ pháp lý, không đánh giá đầy đủ năng lực và tính khả thi, dẫn đến các dự án kéo dài, không đạt mục tiêu, phải chấm dứt hoặc chuyển giao.

2. Các dự án được công bố kêu gọi nhà đầu tư giai đoạn 2020-2025

Trong giai đoạn 2020-2025, Bộ GTVT đã ban hành Quyết định số 963/QĐ-BGTVT ngày 31/5/2021 công bố 05 danh mục dự án nạo vét kết hợp thu hồi sản phẩm, thực hiện trong giai đoạn 2021-2023; Quyết định số 1398/QĐ-BGTVT ngày 02/11/2023 sửa đổi, bổ sung danh mục, trong đó điều chỉnh thời gian thực hiện 04 dự án sang giai đoạn 2023-2025, kết thúc 01 dự án và bổ sung 01 dự án mới.

Mặc dù Cục đã có các văn bản báo cáo Bộ GTVT về các dự án nạo vét kết hợp thu hồi sản phẩm không triển khai được do một số bất cập tại Nghị định số 159/2018/NĐ-CP và báo cáo ý kiến của các đơn vị tư vấn chuyên ngành nước ngoài (Canada, Bỉ...) đánh giá Dự án nạo vét kết hợp thu hồi sản phẩm luồng hàng hải Định An-Sông Hậu cho tàu từ 10.000 tấn trở lên có tính khả thi thấp cả về kỹ thuật và hiệu quả kinh tế, nhưng Bộ GTVT vẫn ban hành các Quyết định để phê duyệt, điều chỉnh kế hoạch và bố trí kinh phí thực hiện các dự án.

Trong giai đoạn từ năm 2020 đến trước khi Nghị định số 57/2024/NĐ-CP được ban hành, Bộ GTVT giao Cục tổ chức thực hiện 06 dự án xã hội hóa nạo vét kết hợp thu hồi sản phẩm. Tuy nhiên, đến tháng 7/2024, cả 06/06 dự án đều không triển khai được; trong đó 04 dự án bàn giao địa phương tiếp tục thực hiện, 02 dự án chấm dứt do không bảo đảm hiệu quả kinh tế. Kết quả này cho thấy công tác lập, thẩm định và công bố danh mục dự án chưa bảo đảm tính khả thi. Bộ GTVT đã phê duyệt và Cục đã thực hiện lập, thẩm tra báo cáo nghiên cứu khả thi với tổng kinh phí NSNN hơn 11,497 tỷ đồng, chưa bảo đảm hiệu quả sử dụng NSNN và không đạt mục tiêu xã hội hóa đầu tư theo quy định tại khoản 7 Điều 29 Luật NSNN năm 2015.

V. Công tác kiểm tra, thanh tra của Cục HH&ĐTVN về chấp hành pháp luật bảo trì công trình hàng hải

Cục HH&ĐTVN báo cáo, giai đoạn từ ngày 01/01/2020 đến ngày 30/9/2025, Cục đã thực hiện 25 đợt kiểm tra liên quan đến bảo trì công trình hàng hải và 06 cuộc thanh tra việc chấp hành các quy định của pháp luật Việt Nam và các Công ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên trong công tác quản lý, khai thác cảng biển tại 33 doanh nghiệp cảng biển. Tuy nhiên, có những khu vực cảng biển, trong giai đoạn 2020 đến 30/9/2025, chưa được Cục HH&ĐTVN xây dựng kế hoạch kiểm tra như: khu vực các cảng biển Quy Nhơn, Quảng Ngãi, Kiên Giang...theo quy định tại Điều 12 Thông tư số 19/2022/TT-BGTVT, ảnh hưởng đến hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước của Cục.

Những tồn tại, hạn chế, vi phạm; nguyên nhân của tồn tại, hạn chế, vi phạm; trách nhiệm của các cơ quan, đơn vị, cá nhân liên quan đã được nêu cụ thể tại Kết luận thanh tra.

C. KIẾN NGHỊ

Từ kết quả thanh tra và kết luận nêu trên, Tổng Thanh tra Chính phủ kiến nghị như sau:

I. Thanh tra Chính phủ kiến nghị Thủ tướng Chính phủ

Chỉ đạo Bộ Xây dựng tổ chức thực hiện nghiêm các kiến nghị nêu trong Kết luận thanh tra; rà soát, xác định trách nhiệm, tổ chức kiểm điểm, xử lý trách nhiệm đối với các tập thể, cá nhân có liên quan theo thẩm quyền; báo cáo, đề xuất cấp có thẩm quyền xem xét, xử lý đối với các trường hợp vượt thẩm quyền theo quy định.

II. Đối với Bộ Xây dựng

1. Chỉ đạo chấn chỉnh, có biện pháp khắc phục những tồn tại, hạn chế trong công tác tham mưu xây dựng, ban hành văn bản quy phạm pháp luật trong lĩnh vực bảo trì công trình hàng hải; rà soát toàn bộ hệ thống văn bản quy phạm pháp luật, tiêu chuẩn, định mức chuyên ngành liên quan công tác bảo trì công trình hàng hải để kịp thời sửa đổi, bổ sung, ban hành mới bảo đảm tính đồng bộ, thống nhất, khả thi và phù hợp thực tế triển khai, trong đó khẩn trương hoàn thiện, ban hành định mức các hao phí xác định giá ca máy thi công nạo vét công trình hàng hải, hoàn thành theo đúng tiến độ trong Chương trình xây dựng văn bản quy phạm pháp luật năm 2026 của Bộ Xây dựng được ban hành kèm theo Quyết định số 126/QĐ-BXD ngày 29/01/2026.

2. Thực hiện phê duyệt kế hoạch bảo trì công trình hàng hải đảm bảo có đầy đủ cơ sở pháp lý, dữ liệu khảo sát, số liệu khai thác, diễn biến sa bồi, kết quả nạo vét, nhu cầu khai thác thực tế của tuyến luồng và các thông tin khác theo quy định.

3. Nghiên cứu sửa đổi, bổ sung hoặc đề xuất cấp có thẩm quyền sửa đổi, bổ sung các quy định để hoàn thiện cơ chế, chính sách quản lý đối với loại hình dự án nạo vét kết hợp thu hồi sản phẩm. Tổ chức rà soát: (i) số tiền bảo đảm nghĩa vụ thực hiện hợp đồng đối với các dự án nạo vét kết hợp thu hồi sản phẩm đã ký hợp đồng nhưng chậm triển khai hoặc đã chấm dứt để xử lý theo đúng quy định pháp luật; (ii) hồ sơ lập, thẩm tra báo cáo nghiên cứu khả thi các dự án nạo vét kết hợp thu hồi sản phẩm không triển khai, xác định các khoản chi không đủ điều kiện thanh toán (nếu có) để giám trừ, thu hồi nộp NSNN, xác định và xử lý trách nhiệm của tổ chức, cá nhân có liên quan theo quy định.

4. Tổ chức rà soát, kiểm tra có trọng tâm, trọng điểm đối với các công trình, dự án bảo trì công trình hàng hải có dấu hiệu vi phạm tương tự các nội dung đã được Thanh tra Chính phủ kết luận để kịp thời phát hiện, chấn chỉnh, khắc phục và xử lý các vi phạm (nếu có); tổ chức rà soát, kiểm tra việc nộp NSNN số tiền Cục

HH&ĐTVN đã chủ động khắc phục, trường hợp phát hiện số phải thu lớn hơn số đã nộp thì tiếp tục thu hồi, nộp NSNN theo quy định.

5. Tiến hành rà soát, xác định rõ trách nhiệm của từng tập thể, cá nhân có liên quan đến các vi phạm, tồn tại, hạn chế được phát hiện qua thanh tra để tổ chức kiểm điểm nghiêm túc, xem xét xử lý trách nhiệm theo thẩm quyền đối với các tổ chức, cá nhân có vi phạm, đồng thời báo cáo, đề xuất cấp có thẩm quyền xử lý đối với các trường hợp vượt thẩm quyền theo quy định; chỉ đạo Cục Kết cấu hạ tầng xây dựng, Cục HH&ĐTVN, Tổng công ty BĐATHVN, Ban QLDA HH&ĐT tổ chức kiểm điểm, xử lý trách nhiệm đối với tổ chức, cá nhân liên quan đến vi phạm theo quy định.

III. Đối với Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam

1. Rà soát, chấn chỉnh toàn diện công tác bảo trì công trình hàng hải từ lập, phê duyệt quy trình, kế hoạch bảo trì đến thiết kế, dự toán, lựa chọn nhà thầu, thi công, giám sát, nghiệm thu, thanh quyết toán; bảo đảm tuân thủ quy định pháp luật, tiêu chuẩn kỹ thuật và lựa chọn phương án tối ưu về kinh tế-kỹ thuật, trong đó cần tập trung một số nội dung sau: Rà soát, cập nhật, điều chỉnh toàn bộ quy trình bảo trì công trình hàng hải đang áp dụng; tăng cường thu thập, phân tích tài liệu sa bồi, đánh giá hiệu quả khai thác tuyến luồng và nghiên cứu giải pháp công trình thay thế, bổ sung nhằm giảm tần suất nạo vét duy tu; chỉ dẫn kỹ thuật phải có đầy đủ nội dung làm cơ sở, căn cứ phục vụ công tác thi công, nghiệm thu và thanh quyết toán công trình, dự án; xác định khối lượng công việc tư vấn thiết kế công trình chung cho cả hai giai đoạn (thiết kế theo thông báo hàng hải và thiết kế theo số liệu khảo sát bàn giao mặt bằng); không đưa tiêu chí thiếu rõ ràng, tiêu chí có khả năng hạn chế cạnh tranh hoặc tiêu chí không phù hợp với tính chất gói thầu, hồ sơ thiết kế và yêu cầu kỹ thuật trong hồ sơ mời thầu.

2. Đối với các gói thầu mà E-HSDT không đáp ứng yêu cầu cơ bản của E-HSMT được nêu tại Kết luận thanh tra, nhưng vẫn được đánh giá đạt, Cục HH&ĐTVN rà soát tính hợp lệ của kết quả lựa chọn nhà thầu, việc thực hiện hợp đồng, khối lượng, chất lượng, thanh toán; xác định trách nhiệm của tổ chuyên gia, tổ thẩm định, chủ đầu tư, đại diện chủ đầu tư, nhà thầu; trường hợp phát hiện hành vi vi phạm hành chính hoặc phát sinh thiệt hại thì xử lý, thu hồi, bồi thường hoặc chuyển cơ quan có thẩm quyền để xử lý theo quy định.

3. Tăng cường công tác thanh tra, kiểm tra việc chấp hành pháp luật về bảo trì công trình hàng hải theo thẩm quyền; có biện pháp nâng cao chất lượng công tác kiểm tra, giám sát về quản lý dự án đầu tư xây dựng, bảo trì công trình hàng hải để kịp thời phát hiện, chấn chỉnh và xử lý các tồn tại, hạn chế, vi phạm về thi công, môi trường, tiến độ và chất lượng công trình, dự án.

4. Rà soát toàn bộ các tuyến luồng hàng hải có tính chất nạo vét duy tu thường xuyên để đánh giá, lựa chọn hình thức khoán duy trì chuẩn tắc (nạo vét theo chất lượng thực hiện) theo quy định đảm bảo hiệu quả kinh tế - kỹ thuật.

5. Đối với vi phạm, sai sót về thiết kế, thi công công trình và trong nghiệm thu, thanh toán liên quan đến phần vượt quá mái dốc, hồ trung chuyển, luồng tạm, hoàn nguyên hồ trung chuyển, không sử dụng dữ liệu khảo sát trong thi công công trình nạo vét duy tu luồng để công bố thông báo hàng hải định kỳ, trong quá trình thanh tra, Cục HH&ĐTVN đã chủ động khắc phục, nộp NSNN số tiền 60.278.171.067 đồng. Đề nghị Cục HH&ĐTVN tiếp tục rà soát, tính toán theo quy định pháp luật, trường hợp phát hiện số phải thu lớn hơn số đã nộp thì tiếp tục thu hồi, nộp NSNN theo quy định,

không để thất thoát NSNN.

6. Thực hiện giảm trừ dự toán; giảm trừ giá trị nghiệm thu, quyết toán và thu hồi nộp NSNN số tiền 1.748.975.739 đồng, gồm:

- Giảm trừ dự toán 474.402.367 đồng, giảm trừ giá trị quyết toán 403.761.963 đồng chi phí tư vấn lập và thẩm tra hồ sơ thiết kế bản vẽ thi công-dự toán của các công trình tính trùng chi phí “chuyên gia quản lý”.

- Giảm trừ dự toán và giá trị quyết toán 157.842.776 đồng chi phí khảo sát phục vụ bàn giao mặt bằng, phục vụ nghiệm thu của công trình LH 2024-2025 và công trình SGVT 2023 do tính trùng 02 loại chi phí (lập phương án kỹ thuật khảo sát; lập báo cáo kết quả khảo sát).

- Giảm trừ giá trị quyết toán 1.187.371.000 đồng do nghiệm thu, thanh toán sai khối lượng các dự án đề kè Cửa Việt, kênh Hà Nam.

7. Lập và phê duyệt lại dự toán theo quy định để làm cơ sở xác định giá trị nghiệm thu, quyết toán chi phí tư vấn lập báo cáo kinh tế-kỹ thuật công trình LH 2024-2025.

8. Căn cứ Kết luận thanh tra, hồ sơ, tài liệu và quy định pháp luật có liên quan để rà soát, xử phạt vi phạm hành chính theo thẩm quyền hoặc chuyển cơ quan có thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính đối với các tổ chức, cá nhân có vi phạm hành chính.

9. Rà soát, khắc phục, xử lý đối với các tồn tại, hạn chế khác đã được nêu tại Kết luận thanh tra theo quy định của pháp luật.

10. Kiểm điểm, tổ chức kiểm điểm, xác định rõ trách nhiệm của các tổ chức, cá nhân liên quan đến vi phạm, tồn tại, hạn chế đã được chỉ ra trong Kết luận thanh tra để xử lý theo quy định của pháp luật.

IV. Chủ tịch UBND tỉnh Quảng Trị: Căn cứ kết luận thanh tra, hồ sơ, tài liệu và quy định pháp luật có liên quan để xử phạt vi phạm hành chính theo thẩm quyền đối với hành vi vi phạm được nêu tại Kết luận thanh tra.

V. Kiến nghị về cơ chế, chính sách, pháp luật: Bộ Xây dựng, Cục HH&ĐTVN rà soát, nghiên cứu, ban hành theo thẩm quyền hoặc trình cấp có thẩm quyền ban hành, sửa đổi, bổ sung một số văn bản quy phạm pháp luật, tiêu chuẩn, định mức có liên quan công tác bảo trì công trình hàng hải được nêu tại Kết luận thanh tra.

Thanh tra Chính phủ trân trọng thông báo./. 

Nơi nhận: 

- Tổng Thanh tra Chính phủ (để b/c);
- Phó Tổng TTCP Lê Sỹ Bảy;
- Văn phòng Chính phủ;
- Bộ Xây dựng;
- Cục HH&ĐTVN;
- TTCP: Cục VII, XIV;
- Văn phòng TTCP (để đăng tải trên cổng TTĐT);
- Lưu: VT, ĐTTTr (03b). 

KT. TỔNG THANH TRA
PHÓ TỔNG THANH TRA




Lê Sỹ Bảy