

Hà Nội, ngày 30 tháng 3 năm 2026

**BẢNG TỔNG HỢP Ý KIẾN, TIẾP THU, GIẢI TRÌNH Ý KIẾN GÓP Ý ĐỐI VỚI
DỰ THẢO THÔNG TƯ BAN HÀNH ĐỊNH MỨC KINH TẾ - KỸ THUẬT KHẢO SÁT ĐO SÂU**

1. Tổng số cơ quan, đơn vị đã gửi xin ý kiến: 29
2. Tổng số ý kiến nhận được là 23/29.
3. Ý kiến được tổng hợp tại bảng dưới đây:

Stt	Đơn vị góp ý/Nội dung góp ý	Ý kiến tiếp thu, giải trình của Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam
1	CÔNG TY CỔ PHẦN H.S.C (Số 10.03/2026/KSC-KHKT ngày 10/3/2026)	
1.1	<p>- Tài liệu dự thảo : Phần I : Quy định chung - Mục 4. Hướng dẫn áp dụng</p> <p>- Nội dung dự thảo :</p> <p>+ Khảo sát đo sâu bằng máy đo sâu đơn tia sử dụng phương pháp định vị RTK: Áp dụng cho khảo sát bàn giao mặt bằng và nghiệm thu các công trình nạo vét duy tu vùng nước cảng biển và luồng hàng hải có phạm vi khảo sát nhỏ, bán kính dưới 5 km.</p> <p>+ Phương pháp đo sâu bằng máy đo sâu đa tia: Áp dụng đối với các vùng nước cảng biển và luồng hàng hải có độ sâu lớn hơn 10m, phạm vi khảo sát lớn. Đặc biệt với các vùng nước cảng biển và luồng hàng hải lần đầu khảo sát công bố thông báo hàng hải.</p>	<p>- Giữ nguyên theo dự thảo.</p> <p>- Lý do: tại dự thảo không quy định phương pháp đo đối với phạm vi khảo sát nhỏ, bán kính dưới 5 km nên không phải giải thích từ ngữ.</p> <p>Đối với việc lựa chọn phương pháp đo sâu thì căn cứ vào đặc thù của từng phương pháp đo sâu và trên cơ sở tính toán đến hiệu quả kinh tế, yêu cầu kỹ thuật của mỗi công trình mà lựa chọn phương pháp đo sâu cho phù hợp (Theo mục 5 Phần I)</p>

Stt	Đơn vị góp ý/Nội dung góp ý	Ý kiến tiếp thu, giải trình của Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam
	<p>- Ý kiến góp ý :</p> <p>+ Đề nghị làm rõ khái niệm “bán kính dưới 5 km”. Trong thực tế khảo sát, phạm vi này thường được hiểu là khoảng cách giữa trạm tham chiếu GNSS (Base station) và trạm động (Rover) khi áp dụng phương pháp định vị RTK.</p> <p>+ Theo thực tiễn khảo sát thủy đạc và hướng dẫn của IHO S-44 (Standards for Hydrographic Surveys), độ chính xác của định vị RTK phụ thuộc khoảng cách Base–Rover; trong thực tế khảo sát thủy đạc, phạm vi đảm bảo độ chính xác cao thường ≤ 5 km khi sử dụng trạm Base độc lập và không sử dụng mạng trạm CORS.</p> <p>+ Vì vậy đề nghị cơ quan soạn thảo bổ sung giải thích: “<i>Bán kính dưới 5 km là khoảng cách giữa trạm tham chiếu GNSS (Base) và trạm đo động (Rover) trong phương pháp định vị RTK.</i>” Điều này giúp tránh hiểu nhầm là bán kính khu vực khảo sát.</p>	
1.2	<p>+ Đề nghị lượng hóa tiêu chí “phạm vi khảo sát lớn”. Trong thực tế khảo sát thủy đạc hàng hải, phạm vi khảo sát thường được xác định theo diện tích khu vực khảo sát hoặc chiều dài tuyến luồng.</p> <p>+ Đề nghị cơ quan soạn thảo quy định cụ thể ví dụ:</p> <ul style="list-style-type: none"> • diện tích khảo sát $\geq \dots$ ha hoặc $\geq \dots$ km²; • chiều dài tuyến khảo sát $\geq \dots$ km. <p>Việc định lượng sẽ tạo cơ sở rõ ràng cho việc lựa chọn phương pháp đo sâu (đơn tia / đa tia) khi lập dự toán khảo sát.</p>	<p>- Giữ nguyên theo dự thảo.</p> <p>- Lý do: tại dự thảo không quy định phương pháp đo đối với phạm vi khảo sát lớn.</p> <p>Đối với việc lựa chọn phương pháp đo sâu thì căn cứ vào đặc thù của từng phương pháp đo sâu và trên cơ sở tính toán đến hiệu quả kinh tế, yêu cầu kỹ thuật của mỗi công trình mà lựa chọn phương pháp đo sâu cho phù hợp (Theo mục 5 Phần I)</p>
1.3	<p>- Tài liệu dự thảo :</p> <p>Phần 2 : Định mức kinh tế kỹ thuật</p> <p>- Nội dung dự thảo :</p>	<p>- Tiếp thu ý kiến loại bỏ đĩa CD và thay thế bằng usb.</p> <p>- Đối với băng đo sâu và giấy vẽ bản đồ thì vẫn giữ nguyên theo dự thảo.</p> <p>Lý do: Trong thực tế thực hiện hiện nay, một số công tác đo vẽ</p>

Stt	Đơn vị góp ý/Nội dung góp ý	Ý kiến tiếp thu, giải trình của Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam
	<p>+ Trong dự thảo thành phần vật liệu như: Bảng đo sâu; Giấy vẽ bản đồ..</p> <p>- Ý kiến góp ý :</p> <p>+ Hiện nay các thành phần vật liệu này ít được sử dụng do công tác khảo sát và xử lý số liệu và đã được thực hiện hoàn toàn bằng phương pháp số.</p> <p>+ Một số hãng sản xuất trên thế giới không còn sản xuất các máy đo sâu đơn tia sử dụng bảng đo sâu</p> <p>+ Hiện nay các hệ thống đo sâu đơn tia và đa tia đều lưu trữ dữ liệu dạng số (digital data logging) và được xử lý bằng các phần mềm chuyên dụng (Hypack, Qinsy, PDS, v.v.).</p> <p>+ Do đó kiến nghị cơ quan soạn thảo rà soát, điều chỉnh cho phù hợp với thực tế công nghệ khảo sát hiện nay trên thế giới và phù hợp với định hướng ứng dụng công nghệ 4.0 của Chính Phủ.</p>	<p>bản đồ đo sâu, công tác nội nghiệp vẫn sử dụng Bảng đo sâu; giấy vẽ bản đồ.</p>
1.4	<p>- Nội dung dự thảo :</p> <p>Trong dự thảo đã bao gồm các phương tiện khảo sát như:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tàu công suất 33 CV - Tàu công suất 150 CV - Tàu công suất 190 CV <p>- Ý kiến góp ý :</p> <p>+ Trong dự thảo định mức, phương tiện khảo sát sử dụng tàu công suất 190CV áp dụng cho địa hình cấp VI (trung ương vùng hoạt động VR-SB). Tuy nhiên thực tế hiện nay :</p>	<p>- Giữ nguyên theo dự thảo.</p> <p>- Lý do: Thực tế tàu công suất 190 CV được kế thừa từ Thông tư 18/2017/TT-BGTVT ngày 01/6/2017. Trong quá trình áp dụng định mức thời gian qua và quá trình khảo sát thực tế tại hiện trường cho thấy tàu 190 CV đáp ứng được yêu cầu của công tác khảo sát cho địa hình cấp VI</p> <p>Đối với hao phí ca máy chưa có trong bảng định mức hao phí máy và thiết bị thi công xây dựng được các cơ quan chuyên môn có thẩm quyền ban hành thì việc xác định hao phí ca máy được căn cứ theo phương pháp tại Phụ lục V của Thông tư số 13/2021/TT-BXD ngày 31/8/2021 của Bộ Xây dựng.</p>

Stt	Đơn vị góp ý/Nội dung góp ý	Ý kiến tiếp thu, giải trình của Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam
	<p>+ Khi thực hiện thủ tục chấp thuận hoạt động khảo sát theo quy định tại Nghị định 58/2017/NĐ-CP, phương tiện khảo sát thường phải là tàu được đăng kiểm VR-SB hoặc tương đương để bảo đảm điều kiện hoạt động trên vùng nước cảng biển</p> <p>+ Trên thực tế, các tàu đăng kiểm VR-SB phục vụ khảo sát thủy đặc thường có công suất lớn hơn 190CV, nhằm bảo đảm ổn định khi lắp đặt thiết bị khảo sát và đáp ứng vùng hoạt động theo quy định của nhà nước</p> <p>+ Trong các văn bản hướng dẫn xác định giá ca máy hiện hành như Thông tư 13/2021/TT-BXD và Thông tư 60/2025/TT-BXD không quy định ca máy đối với tàu công suất 190CV.</p> <p>+ Vì vậy các đơn vị khảo sát hiện nay thường phải vận dụng tàu công tác sông 190CV theo Thông tư 12/2019/TT-BGTVT, gây khó khăn khi lập dự toán chi phí khảo sát.</p> <p>Kiến nghị:</p> <p>+ Rà soát lại định mức ca máy đối với phương tiện nổi phục vụ khảo sát thủy đặc;</p> <p>+ Xem xét bổ sung các nhóm phương tiện khảo sát phù hợp thực tế ví dụ tàu công suất 250CV (quy định tại Thông tư 13/2021/TT-BXD và Thông tư 60/2025/TT-BXD)</p>	
1.5	<p>- Tài liệu dự thảo :</p> <p>Tiêu chuẩn kỹ thuật (đề nghị bổ sung)</p> <p>- Nội dung dự thảo :</p> <p>Dự thảo hiện đã viện dẫn một số văn bản quy phạm như:</p>	Tiếp thu

Stt	Đơn vị góp ý/Nội dung góp ý	Ý kiến tiếp thu, giải trình của Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam
	<p>- Thông tư số 12/2021/TT-BXD; - Thông tư số 27/2011/TT-BTNMT.</p> <p>Ý kiến góp ý :</p> <p>Tuy nhiên, đối với công tác khảo sát thủy đặc hàng hải, kiến nghị cơ quan soạn thảo bổ sung thêm vào Phần 1 Quy định chung Mục Tiêu chuẩn kỹ thuật: ngoài các văn bản quy định đã viện dẫn các tiêu chuẩn và quy định kỹ thuật sau:</p> <p>+ Tiêu chuẩn khảo sát thủy đặc của Tổ chức Thủy đặc quốc tế (IHO S-44);</p> <p>+ Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về đo đạc bản đồ biển;</p> <p>+ Các quy định kỹ thuật chuyên ngành hàng hải do cơ quan quản lý nhà nước ban hành.</p>	
2	CÔNG TY CỔ PHẦN TƯ VẤN ĐTXD PHÚ HÀ (Số 11.3/PHB-KS ngày 11/3/2026)	
2.1	<p>Chương 2: Công tác khảo sát, lập bình đồ độ sâu bằng máy đo sâu đơn tia sử dụng phương pháp định vị DGPS</p> <p>Mục 2.1. Công tác chuẩn bị</p> <p>Trong khảo sát đo sâu bằng máy hồi âm, vận tốc sóng âm trong nước là yếu tố ảnh hưởng lớn đến độ chính xác độ sâu. Kiến nghị bổ sung nội dung: “Trước và trong quá trình khảo sát phải kiểm tra và hiệu chỉnh vận tốc sóng âm trong nước bằng thiết bị đo vận tốc sóng âm hoặc bằng phương pháp kiểm tra bar-check”.</p>	Tiếp thu
2.2	Phần định mức: kiến nghị bổ sung Máy đo bù sóng và Máy đo vận tốc sóng âm vào mục máy thi công.	Tiếp thu đưa Máy bù sóng, máy đo vận tốc sóng âm vào hao phí máy khác

Stt	Đơn vị góp ý/Nội dung góp ý	Ý kiến tiếp thu, giải trình của Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam
2.3	<p>Chương 3: Công tác khảo sát, lập bình đồ độ sâu bằng máy đo sâu đơn tia sử dụng phương pháp định vị RTK</p> <p>Mục 2. Thành phần công việc</p> <p>Trong bản dự thảo thông tư chỉ đề cập đến việc thu thập dữ liệu RTK từ trạm tĩnh đặt tại mốc gốc mà chưa đề cập đến việc dữ liệu đo động thời gian thực (RTK) được đăng ký thuê bao từ Trung tâm mạng lưới quản lý trạm định vị vệ tinh quốc gia thuộc Cục Đo đạc, Bản đồ và thông tin địa lý Việt Nam - Bộ Nông nghiệp và Môi trường. Kiến nghị bổ sung nội dung này vào dự thảo.</p>	<p>- Giữ nguyên theo dự thảo.</p> <p>- Lý do: Trên thực tế hiện nay mạng lưới trạm Cors chưa đáp ứng được dữ liệu cho công tác đo sâu bằng phương pháp định vị RTK. Chỉ mới đáp ứng được công tác đo thông thường bằng định vị DGPS.</p>
2.4	<p>Ngoài các nội dung trên, chúng tôi kiến nghị Quý Cục nghiên cứu, xem xét xây dựng định mức khảo sát đo sâu đối với trường hợp sử dụng máy đo sâu hồi âm đơn tia sử dụng băng đo sâu điện tử, được lưu trên trữ dạng số trên file PDF bởi các lý do sau:</p> <p>+ Các hãng sản xuất máy đo sâu lớn trên thế giới hiện nay đều có xu hướng không sản xuất mới các máy đo sâu in trực tiếp ra băng giấy.</p> <p>+ Việc sử dụng máy đo sâu sử dụng băng điện tử sẽ phù hợp với xu hướng chuyển đổi số, bảo vệ môi trường.</p> <p>Dự thảo Định mức kinh tế kỹ thuật khảo sát đo sâu đã xây dựng tương đối đầy đủ các nhóm công tác khảo sát đo sâu trong lĩnh vực hàng hải. Tuy nhiên, cần bổ sung và làm rõ một số nội dung liên quan như chúng tôi đã trình bày ở trên để định mức luôn bảo đảm tính phù hợp với thực tiễn khảo sát đo sâu hiện nay và thuận lợi trong quá trình áp dụng.</p>	<p>- Giữ nguyên theo dự thảo.</p> <p>- Lý do: đã giải trình tại mục 1.3</p>
3	TỔNG CÔNG TY BẢO ĐẢM AN TOÀN HÀNG HẢI VIỆT NAM (Số 1064/VMSC-ATHH ngày 11/3/2026)	
3.1	- Vị trí	Không tiếp thu ý kiến về điều kiện ngoại cảnh chỉ đáp ứng một

Stt	Đơn vị góp ý/Nội dung góp ý	Ý kiến tiếp thu, giải trình của Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam												
	<p>Phụ lục 1 - Nội dung dự thảo BẢNG PHÂN CẤP ĐỊA HÌNH CHO CÔNG TÁC KHẢO SÁT LẬP BÌNH ĐỒ ĐỘ SÂU VÀ ĐỊNH VỊ ĐIỂM DƯỚI NƯỚC:</p> <table><tr><th>Cấp địa hình</th><th>Điều kiện ngoại cảnh</th></tr><tr><td>III</td><td>...</td></tr><tr><td>IV</td><td>...</td></tr></table> <p>- Đề nghị sửa đổi, bổ sung BẢNG PHÂN CẤP ĐỊA HÌNH CHO CÔNG TÁC KHẢO SÁT LẬP BÌNH ĐỒ ĐỘ SÂU VÀ ĐỊNH VỊ ĐIỂM DƯỚI NƯỚC:</p> <table><tr><th>Cấp địa hình</th><th>Điều kiện ngoại cảnh (Đáp ứng 1 trong các tiêu chí sau của cấp địa hình tương ứng)</th></tr><tr><td>III</td><td>...</td></tr><tr><td>IV</td><td>...</td></tr></table> <p>Lý do:</p>	Cấp địa hình	Điều kiện ngoại cảnh	III	...	IV	...	Cấp địa hình	Điều kiện ngoại cảnh (Đáp ứng 1 trong các tiêu chí sau của cấp địa hình tương ứng)	III	...	IV	...	<p>trong các tiêu chí như đề xuất, đề nghị giữ nguyên theo dự thảo. Để quy định rõ và thuận lợi trong quá trình thực hiện, đề nghị bổ sung thêm bảng phụ lục phân cấp địa hình các luồng hàng hải công cộng do Bộ Xây dựng đang quản lý.</p>
Cấp địa hình	Điều kiện ngoại cảnh													
III	...													
IV	...													
Cấp địa hình	Điều kiện ngoại cảnh (Đáp ứng 1 trong các tiêu chí sau của cấp địa hình tương ứng)													
III	...													
IV	...													

Stt	Đơn vị góp ý/Nội dung góp ý	Ý kiến tiếp thu, giải trình của Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam
	<p>Thực tế trong công tác khảo sát đo sâu các yếu tố điều kiện địa hình, địa hình đáy, dòng chảy, chướng ngại vật đáy, mức độ biến động bùn cát, mật độ giao thông thủy; cũng như các yếu tố địa hình khu vực như mức độ chia cắt địa hình, thảm thực vật, mật độ dân cư và công trình xây dựng, điều kiện đi lại hoặc đặc thù của các khu vực bãi triều, cửa sông... thường không xuất hiện đồng thời trong cùng một khu vực với cùng mức độ khó khăn.</p> <p>Trong nhiều trường hợp, chỉ cần một hoặc một số yếu tố bất lợi cũng có thể làm giảm đáng kể năng suất khảo sát và làm tăng mức độ phức tạp của công việc. Vì vậy, đề nghị bổ sung quy định rõ việc xác định cấp địa hình khi đáp ứng một trong các tiêu chí, nhằm bảo đảm phù hợp hơn với điều kiện khảo sát độ sâu tại các khu vực luồng hàng hải, cảng biển và vùng cửa sông.</p>	
3.2	<p>- Vị trí Các bảng định mức: Định vị điểm dưới nước; khảo sát lập bình đồ độ sâu</p> <p>- Đề nghị sửa đổi, bổ sung Tổng số ca phương tiện nổi < 01 ca được tính bằng 01 ca</p> <p>- Lý do: Phương tiện khảo sát thủy phải huy động theo ca/ngày, chi phí thuyền viên, nhiên liệu và chuẩn bị phương tiện vẫn phát sinh đầy đủ dù thời gian sử dụng dưới 1 ca. Vì vậy đề nghị bổ sung “Tổng số ca phương tiện nổi < 1 ca được tính bằng 01 ca” để phù hợp thực tế khai thác phương tiện và thuận lợi cho thanh quyết toán.</p>	<p>- Giữ nguyên theo dự thảo.</p> <p>Lý do: Hao phí định mức được tính toán cho việc hoàn thành khối lượng công việc theo yêu cầu từ lúc bắt đầu công việc cho đến khi kết thúc công việc theo yêu cầu kỹ thuật vì vậy việc làm tròn số ca phương tiện nổi từ <01 ca lên thành 01 ca là không phù hợp.</p>
3.3	<p>- Vị trí Bảng định mức tại Chương 2 Công tác khảo sát, lập bình đồ độ sâu</p>	<p>Tiếp thu đưa Máy bù sóng, máy đo vận tốc sóng âm vào hao phí máy khác</p>

Stt	Đơn vị góp ý/Nội dung góp ý	Ý kiến tiếp thu, giải trình của Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam
	<p>bằng máy đo sâu đơn tia sử dụng phương pháp định vị DGPS</p> <p>- Nội dung dự thảo Chưa bao gồm một số thiết bị phục vụ khảo sát như máy đo tốc độ sóng âm, máy đo bù sóng</p> <p>- Đề nghị sửa đổi, bổ sung Bổ sung hao phí ca máy của:</p> <p>– Máy đo tốc độ sóng âm; – Máy đo bù sóng.</p> <p>- Lý do: Trong thực tế triển khai công tác khảo sát độ sâu hiện nay, các thiết bị máy đo tốc độ sóng âm và máy đo bù sóng vẫn đang được sử dụng trong quá trình đo sâu nhằm hiệu chỉnh sai số do biến đổi tốc độ truyền âm trong nước và ảnh hưởng của chuyển động phương tiện khảo sát. Các thiết bị này cũng đã được đưa vào nhiệm vụ và phương án kỹ thuật khảo sát được Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam khi thực hiện các nhiệm vụ khảo sát phục vụ bảo đảm an toàn hàng hải. Tuy nhiên, các thiết bị nêu trên chưa được quy định trong thành phần hao phí ca máy của bảng định mức mặt khác các hao phí các thiết bị nêu trên đã được được nêu tại Chương liên quan đến khảo sát lập bình đồ độ sâu trong định mức. Vì vậy, đề nghị bổ sung vào kết cấu định mức với mức hao phí tương tự các thiết bị khảo sát ngoài hiện trường đã được quy định như máy triều ký tự ghi, máy đo sâu hồi âm, nhằm bảo đảm phản ánh đúng điều kiện tổ chức khảo sát trong thực tế.</p>	
3.4	<p>- Vị trí Chương 4 và Chương 5: Công tác khảo sát lập bình đồ độ sâu bằng máy đo sâu đa tia</p>	Tiếp thu

Stt	Đơn vị góp ý/Nội dung góp ý	Ý kiến tiếp thu, giải trình của Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam
	<p>- Nội dung dự thảo</p> <p>3. Điều kiện áp dụng</p> <p>... n – Số bậc thay đổi độ sâu trung bình từ 5m đến các độ sâu trung bình khác theo từng mức 1m, ví dụ khảo sát ở độ sâu trung bình là 15m, thì $n = 15 - 5 = 10$.</p> <p>- Đề nghị sửa đổi, bổ sung</p> <p>3. Điều kiện áp dụng</p> <p>... n – Số bậc thay đổi độ sâu trung bình từ 5m đến các độ sâu trung bình khác (làm tròn đến dm) theo từng mức 1m, ví dụ khảo sát ở độ sâu trung bình là 15.6m, thì $n = 15.6 - 5 = 10.6$</p> <p>- Lý do:</p> <p>Trong công tác khảo sát độ sâu phục vụ công bố Thông báo hàng hải, số liệu độ sâu được thể hiện đến đơn vị đề-xi-mét (dm). Vì vậy, việc xác định giá trị n theo độ sâu trung bình cần tính đến phần lẻ đến dm để bảo đảm phù hợp với thực tế xử lý và biểu thị số liệu độ sâu trên các bình đồ độ sâu.</p>	
3.5	<p>- Vị trí</p> <p>Chương 3 khoản 4. Định mức :</p> <p>- Nội dung dự thảo</p> <p>KS.03100 Khảo sát thành lập bình đồ độ sâu tỷ lệ 1/200</p> <p>- Tàu công suất 33 cv</p> <p>- Tàu công suất 190 cv</p> <p>- Tàu công suất 190 cv</p>	<p>- Tiếp thu sửa đổi lỗi số học trong dự thảo định mức</p>

Stt	Đơn vị góp ý/Nội dung góp ý	Ý kiến tiếp thu, giải trình của Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam
	<p>- Đề nghị sửa đổi, bổ sung KS.03100 Khảo sát thành lập bình đồ độ sâu tỷ lệ 1/200</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tàu công suất 33 cv - Tàu công suất 150 cv - Tàu công suất 190 cv <p>- Lý do: Sửa lại “Tàu công suất 150 cv” cho phù hợp với kết cấu của bảng định mức</p>	
3.6	<p>- Vị trí Các bảng định mức</p> <p>- Nội dung dự thảo</p> <p>- Đề nghị sửa đổi, bổ sung Việc sử dụng dấu phẩy (,) và dấu chấm (.) trong các bảng định mức chưa thống nhất, có trường hợp sử dụng theo chuẩn Việt Nam, có trường hợp sử dụng theo chuẩn quốc tế.</p> <p>- Lý do: Đề nghị rà soát và thống nhất cách thể hiện để bảo đảm tính đồng bộ của Thông tư.</p>	- Tiếp thu
4	CÔNG TY CỔ PHẦN TƯ VẤN XÂY DỰNG CẢNG - ĐƯỜNG THỦY (Số 71/TEDIPOORT-KĐĐT ngày 10/3/2026)	
4.1	Một số công tác trong Thành phần hao phí có Vật liệu là đĩa CD, hiện nay việc lưu trữ dữ liệu đa số được thực hiện trên USB hoặc ổ cứng di động... vì tính cơ động, kích thước nhỏ gọn và có thể chuyển dữ liệu vào tất các thiết bị máy tính bàn hay Laptop, do đó để đảm bảo tính khả thi và tạo thuận lợi cho các đơn vị, cá nhân trong quá trình áp dụng, kính đề xuất Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam tham khảo, nghiên cứu thêm về các vật liệu cũng như	- Tiếp thu ý kiến loại bỏ đĩa CD và thay thế lưu trữ bằng usb.

Stt	Đơn vị góp ý/Nội dung góp ý	Ý kiến tiếp thu, giải trình của Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam
	máy móc, thiết bị... đảm bảo tính khả thi áp dụng thực tế;	
4.2	Đối với định mức KTKT khảo sát đo sâu đang được dự thảo, kính mong Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam có hướng dẫn về phương pháp tính giá ca máy làm cơ sở xác định chi phí khảo sát xây dựng công trình;	- Đối với hao phí ca máy chưa có trong bảng định mức hao phí máy và thiết bị thi công xây dựng được các cơ quan chuyên môn có thẩm quyền ban hành thì việc xác định hao phí ca máy được căn cứ theo phương pháp tại Phụ lục V của Thông tư số 13/2021/TT-BXD ngày 31/8/2021 của Bộ Xây dựng.
4.3	Rà soát các loại vật liệu, thiết bị, cơ cấu nhân công trong định mức khảo sát phù hợp với công nghệ khảo sát hiện hành, đảm bảo tiêu chuẩn về chất lượng và an toàn lao động.	- Tiếp thu
5	CẢNG VỤ HÀNG HẢI QUẢNG NINH (Số 211/CVHHQN-QLKCHT ngày 10/3/2026)	
5.1	1. Ý kiến chung: Cơ bản nhất trí với bố cục và nội dung của Dự thảo Thông tư và Dự thảo định mức kinh tế - kỹ thuật khảo sát đo sâu. 2. Ý kiến cụ thể đối với Dự thảo định mức kinh tế - kỹ thuật khảo sát - Tại mục 1. Lưu đồ quy trình thực hiện (trang số 3) và mục 2. Thành phần công việc (trang số 4): Đề nghị xem xét đưa nội dung bước “Lập phương án thi công” vào bước “Công tác chuẩn bị”. Lý do: Đề phù hợp, thống nhất với nội dung tại Chương 3, Chương 4, Chương 5.	- Tiếp thu
5.2	- Tại mục 2.2.1. Chuẩn bị dụng cụ, vật tư trang thiết bị (trang số 4): + Đề nghị bổ sung, sửa đổi nội dung “Kiểm tra phương tiện khảo sát: nhiên liệu, áo phao, nước phục vụ sinh hoạt, các điều kiện về an toàn lao động và an toàn trên biển” thành “Kiểm tra phương tiện	- Giữ nguyên theo dự thảo định mức. Lý do: Nội dung hiện hành đã đảm bảo yêu cầu kiểm tra phương tiện khảo sát ở mức độ khái quát, phù hợp với phạm vi của định mức. Các nội dung chi tiết về kiểm tra trang thiết bị theo Giấy chứng nhận An toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đã được quy

Stt	Đơn vị góp ý/Nội dung góp ý	Ý kiến tiếp thu, giải trình của Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam
	khảo sát: số lượng, tình trạng các trang thiết bị được quy định tại Giấy chứng nhận An toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện; nhiên liệu, nước phục vụ sinh hoạt; các điều kiện đảm bảo an toàn lao động và an toàn hàng hải, đường thủy,... Lý do: Để phù hợp.	định tại hệ thống văn bản chuyên ngành
6	CÔNG TY TNHH TƯ VẤN XÂY DỰNG CÔNG TRÌNH GIAO THÔNG ĐƯỜNG THỦY QUANG MINH (Số 3.11.01/QM-2026 ngày 11/3/2026)	
6.1	Định mức: KS.01100 Định vị điểm, phục vụ thả, điều chỉnh phao báo hiệu hàng hải (tính cho điểm đầu tiên) Đối với Định mức Định vị điểm dạng này : + Sổ đo tính bằng 1 quyển là chưa rõ ràng, có thể thay bằng trang, vì quyển có nhiều trang, khi giao nộp HS thì số lượng quyển nhiều gây lãng phí + Rùa neo, dây nylon và Phao dấu có thể tận ... dụng lại nên giảm định mức sẽ hợp lý hơn + Dọi đo sâu có thể không cần sử dụng khi định vị Phao nếu đã có máy đo sâu + Tàu có thể không ghi công suất 33cv, mà ghi <100cv sẽ thuận tiện và đảm bảo tính linh hoạt trong sử dụng phương tiện phục vụ định vị	- Giữ nguyên theo dự thảo định mức. - Lý do: Đối với hao phí vật liệu tại bảng định mức, các vật liệu này đã được tính đến hao phí thực tế
6.2	Định mức: KS.02100 Khảo sát thành lập bình đồ độ sâu tỷ lệ 1/200 Đối với Định mức Khảo sát đo sâu bằng DGPS dạng này : + Giấy vẽ bản đồ khổ A0 3 tờ cũng chưa rõ ràng, có thể chuyển sang phần Báo cáo công tác KS tính bằng phần trăm giá trị công	- Giữ nguyên theo dự thảo định mức Lý do: + Giấy vẽ bản đồ A0 là vật liệu cần thiết để hoàn thành công việc nội nghiệp sau khi khảo sát thu thập số liệu ngoài hiện trường. Vì vậy không loại bỏ trong hao phí vật liệu định mức.

Stt	Đơn vị góp ý/Nội dung góp ý	Ý kiến tiếp thu, giải trình của Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam
	<p>trình</p> <ul style="list-style-type: none"> + Máy thủy bình dùng để chuyển cao độ có thể chuyển sang công tác dẫn độ cao về Mốc KS+ kèm theo Mía + Máy bù sóng chưa được liệt kê ở Định mức + Máy đo vận tốc âm cũng chưa được liệt kê, dọi thử máy có thể chỉ nên dùng ở độ sâu <10m + Tàu có thể không ghi công suất 33cv, mà ghi <100cv sẽ thuận tiện và đảm bảo tính linh hoạt trong sử dụng phương tiện phục vụ định vị <p>Trong công tác đo sâu, cũng cần nêu rõ công tác đo hiện trường theo các trắc dọc, trắc ngang thế nào là phù hợp. Nếu không có hướng dẫn cụ thể, sẽ khó quản lý được thế nào là 1 Bản vẽ hoàn chỉnh, đầy đủ thông tin của công tác khảo sát đo sâu</p>	<ul style="list-style-type: none"> + Các loại máy không xuất hiện trong Định mức đã được tính trong máy khác nguyên nhân do các máy này không phải là máy chính và chiếm tỷ lệ hao phí không lớn so với các máy chính được liệt kê trong định mức. + Đối với công suất tàu trong định mức là công suất tàu phù hợp để thực hiện được công việc, việc ghi cố định công suất tàu tạo điều kiện thuận lợi cho công tác lập dự toán quản lý chi phí. + Định mức không hướng dẫn chi tiết việc thực hiện đo tại hiện trường theo trắc dọc, trắc ngang thế nào là phù hợp. Việc này được quy định tại các quy chuẩn, tiêu chuẩn Việt Nam, cũng như phương án kỹ thuật nhà thầu trình Chủ đầu tư phê duyệt trước khi thi công.
6.3	<p>Định mức: KS.03800 Khảo sát thành lập bình đồ độ sâu tỷ lệ 1/10000 (khoảng cách giữa các tuyến đo 150m) Đối với Định mức Chương 3 khảo sát đo sâu định vị bằng RTK dạng này :</p> <ul style="list-style-type: none"> + Giấy vẽ bản đồ khổ A0 3 tờ cũng chưa rõ ràng, có thể chuyển sang phần Báo cáo công tác KS tính bằng phần trăm giá trị công trình + Máy thủy bình dùng để chuyển cao độ có thể chuyển sang công tác dẫn độ cao về Mốc KS+ kèm theo Mía + Tàu có thể không ghi công suất 33cv, mà ghi <100cv sẽ thuận tiện và đảm bảo tính linh hoạt trong sử dụng phương tiện phục vụ định vị 	Tương tự mục 6.2
6.4	Định mức:	Tương tự mục 6.2

Stt	Đơn vị góp ý/Nội dung góp ý	Ý kiến tiếp thu, giải trình của Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam
	<p>KS.04100 Khảo sát, lập bình đồ độ sâu bằng máy đo sâu đa tia sử dụng phương pháp định vị DGPS - Độ sâu trung bình 5m Đối với Định mức Chương 4 KS đo sâu bằng Multibeam định vị bằng DGPS và chương 5 khảo sát đo sâu Multibeam định vị bằng RTK dạng này :</p> <p>+ Giấy vẽ bản đồ khổ A0 3 tờ cũng chưa rõ ràng, có thể chuyển sang phần Báo cáo công tác KS tính bằng phần trăm giá trị công trình</p> <p>+ Máy thủy bình dùng để chuyển cao độ có thể chuyển sang công tác dẫn độ cao về Mốc KS+ kèm theo Mía</p> <p>+ Tàu có thể không ghi công suất 33cv, mà ghi <100cv sẽ thuận tiện và đảm bảo tính linh hoạt trong sử dụng phương tiện phục vụ định vị</p>	
6.5	<p>Chương 6, chương 7 liên quan đến thành lập Bản đồ sau khi kết thúc công tác hiện trường. Đối với Hải đồ điện tử, tỷ lệ lớn nhất 1/2.000 và nhỏ nhất 1/50.000 hay tỷ lệ khác, miễn là phù hợp với các quy định và tiêu chuẩn về ENC, ECDIS của IHO hoặc các Tổ chức quốc tế về bản đồ. ...</p> <p>Công tác Khảo sát độ sâu cũng cần các định mức khác của Định mức khảo sát bên Bộ Xây dựng cũ đã ban hành như: Lập lưới khống chế tọa độ, lưới khống chế cao độ, công tác bình sai, dẫn chuyển cao độ từ lưới cao độ Nhà Nước về Mốc khảo sát. Tính toán mặt chuẩn số 0 Hải đồ và xác định chênh cao với số 0 Hòn Dấu nên có thể thêm vào Định mức khảo sát đo sâu các mục này. ...</p> <p>Bảng tổng hợp Kinh phí của công tác Khảo sát cũng cần bám sát Bảng THKP cũ, điều chỉnh các hệ số phù hợp cho đặc thù của ngành Hàng hải và đường thủy nội địa.</p> <p>Các nội dung khác của Dự thảo Định mức: thống nhất các nội dung</p>	<p>Nội dung này đã quy định tại mục 4 Phần I của Định mức (hướng dẫn áp dụng). Đối với các hao phí đã được quy định tại Thông tư số 12/2021/TT-BXD thì không quy định lại tại Thông tư này để tránh trùng lặp</p>

Stt	Đơn vị góp ý/Nội dung góp ý	Ý kiến tiếp thu, giải trình của Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam
	này và không có ý kiến gì về giá trị “số” ghi trong bảng định mức	
7	CÔNG TY CP TƯ VẤN XÂY DỰNG THƯƠNG MẠI HOÀNG HÀ (Số 114/HHTTC-KTKH ngày 11/3/2026)	
7.1	<p>- Đối với định mức đo sâu đơn tia sử dụng phương pháp định vị DGPS trong dự thảo:</p> <p>+ Đối với công tác đo sâu (đặc biệt là công tác đo sâu nhằm mục đích xác định khối lượng nạo vét), các giao động nhỏ trên tàu khảo sát ảnh hưởng rất lớn đến kết quả khảo sát, vì vậy Đơn vị kiến nghị Quý Cục xem xét bổ sung việc sử dụng máy đo bù sóng trong quá trình đo sâu.</p> <p>+ Công tác xác định tốc độ sóng âm của môi trường nước khu vực khảo sát, thông số vận tốc sóng âm là đầu vào để thực hiện kiểm nghiệm máy đo sâu, vì vậy Đơn vị kiến nghị Quý Cục xem xét bổ sung việc sử dụng máy đo vận tốc sóng âm trong quá trình đo sâu.</p> <p>+ Các định mức của biện pháp đo sâu đơn tia sử dụng phương pháp định vị DGPS (Chương 2) có sự khác biệt so với biện pháp đo sâu đơn tia sử dụng phương pháp định vị RTK (Chương 3), Đơn vị cho rằng 2 thiết bị đo bù sóng và đo vận tốc sóng âm là cần thiết ở cả 2 phương pháp đo.</p>	Tiếp thu đưa Máy bù sóng, máy đo vận tốc sóng âm vào hao phí máy khác
7.2	<p>- Thực tế hiện nay rất nhiều đơn vị khảo sát đã và đang áp dụng biện pháp đo sâu sử dụng phương pháp định vị RTK dùng trạm base là hệ thống trạm Cors của Cục Đo đạc, bản đồ và thông tin địa lý Việt Nam, vì vậy Đơn vị kiến nghị Quý Cục bổ sung định mức đối với phương pháp này.</p>	<p>- Giữ nguyên theo dự thảo.</p> <p>- Lý do: Trên thực tế hiện nay mạng lưới trạm Cors chưa đáp ứng được dữ liệu cho công tác đo sâu bằng phương pháp định vị RTK. Chỉ mới đáp ứng được công tác đo thông thường bằng định vị DGPS.</p>

Stt	Đơn vị góp ý/Nội dung góp ý	Ý kiến tiếp thu, giải trình của Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam
7.3	<p>- Hiện nay, một số chủ đầu tư có nhu cầu khảo sát đo sâu đơn tia 2 tần số (200kHz và 33kHz), kiến nghị Quý Cục xem xét bổ sung định mức đo sâu bằng máy đo sâu 2 tần số.</p>	Tiếp thu, bổ sung vào mục 3 Chương 2 Định mức
8	CẢNG VỤ HÀNG HẢI ĐÀ NẴNG (Số 206/CVHHĐN-ATANHH ngày 11/3/2026)	
8.1	<p>Cảng vụ Hàng hải Đà Nẵng đề nghị xem xét, sửa đổi một số nội dung như sau:</p> <p>- Căn cứ Điều 18 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2025 thì Thông tư của Bộ trưởng/Thủ trưởng cơ quan ngang bộ là văn bản quy phạm pháp luật, ban hành để quy định chi tiết điều, khoản, điểm và các nội dung khác được giao trong luật, nghị quyết của Quốc hội, pháp lệnh, nghị quyết của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, lệnh, quyết định của Chủ tịch nước, nghị định, nghị quyết của Chính phủ, quyết định của Thủ tướng Chính phủ; biện pháp thực hiện chức năng quản lý nhà nước của mình; phân cấp và thực hiện nhiệm vụ, quyền hạn được phân cấp. Việc quy định các nội dung cụ thể của Thông tư phải đáp ứng các yêu cầu đối với một văn bản quy phạm pháp luật. Do vậy, nội dung các Chương, Phụ lục của Dự thảo Thông tư phải diễn đạt theo văn bản quy phạm pháp luật, không diễn đạt theo sơ đồ của quy trình ISO;</p> <p>- Căn cứ Điều 7 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2025, ngôn ngữ được sử dụng trong văn bản quy phạm pháp luật là tiếng Việt, bảo đảm chính xác, phổ thông, thống nhất, diễn đạt rõ ràng, dễ hiểu.</p>	Tiếp thu
9	CẢNG VỤ ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA KHU VỰC III (Số 170/CVĐTNĐIII-QLKCHT ngày 9/3/2026)	

Stt	Đơn vị góp ý/Nội dung góp ý	Ý kiến tiếp thu, giải trình của Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam
	<p>Sau khi nghiên cứu nội dung dự thảo Thông tư, Cảng vụ Đường thủy nội địa khu vực III có ý kiến như sau:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Cơ bản thống nhất với nội dung dự thảo Thông tư. -Kiến nghị ban thư ký soạn thảo rà soát lỗi chính tả và hình thức trình bày của dự thảo Thông tư. -Kiến nghị sớm ban hành Thông tư để tạo cơ sở thuận lợi cho việc triển khai thực hiện trong thời gian tới. <p>Trên đây là ý kiến của Cảng vụ Đường thủy nội địa khu vực III, kính gửi Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam xem xét, tổng hợp.</p>	Tiếp thu
10	CẢNG VỤ HÀNG HẢI QUẢNG TRỊ (Số 264/CVHHQT-QLKCHT ngày 9/3/2026)	
	<p>- Tại Mục 1. Phạm vi điều chỉnh: Đề nghị bổ sung thêm cụm từ “thuộc Bộ Xây dựng” và viết lại như sau: Định mức kinh tế - kỹ thuật khảo sát đo sâu được xây dựng áp dụng cho công tác khảo sát đo sâu các công trình trong lĩnh vực hàng hải thuộc Bộ Xây dựng.</p>	<p>- Giữ nguyên theo dự thảo vì Thông tư này sử dụng chung cho công tác khảo sát đo sâu trong lĩnh vực hàng hải.</p>
11	CẢNG VỤ HÀNG HẢI ĐỒNG NAI (Số 212/CVHHĐNa-QLKCHT ngày 10/3/2026)	

Stt	Đơn vị góp ý/Nội dung góp ý	Ý kiến tiếp thu, giải trình của Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam
	<p>1. Về Bố cục dự thảo: thống nhất với bố cục 02 phần, 07 chương và 03 phụ lục.</p> <p>2. Về nội dung:</p> <p>Bổ sung mục "Giải thích từ ngữ" (tại Phần I): Để thống nhất cách hiểu về các thuật ngữ như "vùng nước cảng biển", "luồng hàng hải", hoặc các thiết bị mới như "Motion sensor", "La bàn vệ tinh".</p> <p>Dự thảo chủ yếu tập trung vào tàu/ca nô có công suất từ 33 cv đến 190 cv. Hiện nay, việc sử dụng USV trong đo sâu vùng nước sát cầu cảng hoặc khu vực cạn rất phổ biến. Định mức cần bổ sung loại hình thiết bị này để các đơn vị có cơ sở lập phương án thi công hiện đại.</p> <p>Tại các khu vực sông có dòng chảy xiết (nước chảy > 2m/s được xếp vào cấp V, VI), việc đo đạc cần thêm thông số dòng chảy để đảm bảo an toàn hàng hải. Dự thảo nên xem xét bổ sung hao phí cho thiết bị đo dòng chảy trong thành phần máy thi công của Chương 4 và Chương 5.</p>	<p>- Không tiếp thu bổ sung giải thích từ ngữ vì thuật ngữ vùng nước cảng biển và luồng hàng hải trong pháp luật chuyên ngành hàng hải đã có; các thiết bị đo như: "Motion sensor", "La bàn vệ tinh" được xác định theo tên gọi, thông số kỹ thuật theo catalog của nhà sản xuất.</p> <p>- Đối với công tác đo sâu sử dụng USV, hiện nay không có nhiều đơn vị sử dụng nên không có số liệu kiểm chứng để đưa vào định mức. Vì vậy, công tác này sẽ tiếp tục được nghiên cứu và sẽ bổ sung khi có đầy đủ số liệu. Bên cạnh đó tại mục 5 phần I Định mức đã có nội dung “Việc áp dụng khoa học công nghệ, kỹ thuật hiện đại, chuyển đổi số được khuyến khích áp dụng thực hiện trong khảo sát đo sâu. Trường hợp cần lập hoặc điều chỉnh định mức để phù hợp với các công nghệ tiên tiến, chủ đầu tư thực hiện theo quy định hiện hành.”</p> <p>- Đối với thiết bị đo tốc độ dòng chảy, đây là thiết bị phụ trợ, không phải là máy thi công chính, thời gian sử dụng không nhiều, vì thế nếu có sử dụng thì được tính vào máy thi công khác.</p>
12	CẢNG VỤ HÀNG HẢI NHA TRANG (Số 183/CVHHNT-QLKCHT ngày 10/3/2026)	

	<p>1. Đối với Bảng phân cấp địa hình cho công tác khảo sát lập bình đồ độ sâu và định vị điểm dưới nước được nêu tại Phụ lục 1 - Chương 7 của nội dung Dự thảo</p> <p>Nhằm phù hợp với đặc điểm địa hình tại khu vực quản lý của đơn vị, Cảng vụ Hàng hải Nha Trang nhận thấy cần xem xét việc bổ sung vào điều kiện ngoại cảnh, đặc điểm vịnh kín và vịnh hở để phân cấp địa hình đối với các tuyến luồng hàng hải với lý do sau :</p> <p>- Đặc điểm của vịnh kín:</p> <p>+ Sóng và Gió: Mặt nước thường lặng, ít sóng lớn. Điều này giúp tàu đi đúng tuyến thiết kế, tín hiệu máy hồi âm ổn định, không bị nhiễu do bọt khí dưới đáy tàu</p> <p>+ Thủy triều: Chế độ triều thường ổn định và dễ dự báo. Sai số khi hiệu chỉnh mực nước vào độ sâu đo được thấp hơn.</p> <p>+ Dòng chảy: Tốc độ dòng chảy thường nhỏ (trừ khu vực cửa vịnh hẹp). Việc giữ tàu đi đúng tim tuyến khảo sát dễ dàng hơn, ít bị dạt.</p> <p>- Đặc điểm của vịnh hở:</p> <p>+ Sóng lớn và Sóng lừng: Tàu đi dễ bị rung lắc; nếu không có thiết bị cảm biến bù trừ chuyển động, số liệu độ sâu sẽ bị hình răng cưa, không chính xác</p> <p>+ Thủy triều phức tạp: Chịu ảnh hưởng của hải lưu và gió mùa, mực nước có thể biến động bất thường (nước dâng do gió). Cần thiết lập nhiều trạm nghiệm triều dọc theo khu vực khảo sát để kiểm soát sai số.</p> <p>+ Dòng chảy: Tốc độ dòng chảy trong vịnh hở thường phức tạp và mạnh hơn nhiều so với vịnh kín, do không có địa hình bao bọc hoàn toàn, việc khảo sát sẽ phức tạp hơn.</p>	Tiếp thu
13	HỌC VIỆN CHIẾN LƯỢC, BỒI DƯỠNG CÁN BỘ XÂY DỰNG (Số 202/HVCLBD-VT&ATGT, ngày 11/3/2026)	

Stt	Đơn vị góp ý/Nội dung góp ý	Ý kiến tiếp thu, giải trình của Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam
	<ul style="list-style-type: none"> - Tại Phần I. Quy định chung, xem xét bổ sung căn cứ xây dựng định mức. - Theo Dự thảo Thông tư, hao phí nhân công, kỹ sư trong các định mức cơ bản giảm khoảng 18% so với Định mức khảo sát đo sâu ban hành tại Thông tư số 18/2017/TT-BGTVT, tuy nhiên hao phí máy thi công vẫn giữ nguyên. Cần rà soát, làm rõ xem khi điều chỉnh hao phí nhân công có ảnh hưởng đến hao phí máy không, thời gian thực hiện của các máy có thay đổi không? - Hoàn thiện đầy đủ Hồ sơ báo cáo kết quả xác định định mức theo quy định tại Phụ lục III Thông tư số 13/2021/TT-BXD ngày 31/8/2021 của Bộ Xây dựng; bổ sung Báo cáo đánh giá tác động theo quy định. 	<ul style="list-style-type: none"> - Tiếp thu bổ sung vào mục 2 Phần I Quy định chung - Qua rà soát, khảo sát thực tế và xin ý kiến của các đơn vị thực hiện công tác khảo sát cho thấy việc điều chỉnh hao phí nhân công không ảnh hưởng đến hao phí máy - Tiếp thu, hoàn thiện hồ sơ theo quy định
14	CẢNG VỤ HÀNG HẢI BÌNH THUẬN (Số 195/CVHHBT-QLKCHT-ATANHH ngày 09/3/2026)	
	Tổng nhất nội dung	
15	CẢNG VỤ ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA KHU VỰC IV (Số 287/CVĐTNDIV-QLKCHT ngày 10/3/2026)	
	Tổng nhất nội dung	
16	CẢNG VỤ HÀNG HẢI HÀ TĨNH (Số 261/CVHHHT-QLKCHT ngày 9/3/2026)	
	Tổng nhất nội dung	
17	CẢNG VỤ HÀNG HẢI THỪA THIÊN HUẾ (Số 286/CVHHTTH-QLKCHT, ngày 10/3/2026)	
	Tổng nhất nội dung	

Stt	Đơn vị góp ý/Nội dung góp ý	Ý kiến tiếp thu, giải trình của Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam
18	CẢNG VỤ HÀNG HẢI KIÊN GIANG (Số 286/CVHHKG-ATANHH, ngày 11/3/2026)	
	Thông nhất nội dung	
19	CẢNG VỤ HÀNG HẢI QUẢNG NGÃI (Số 183/CVHHQNg-QLKCHT, ngày 10/3/2026)	
	Thông nhất nội dung	
20	CẢNG VỤ HÀNG HẢI QUY NHƠN (Số 120/CVHHQNh- ATANHH, ngày 10/3/2026)	
	Thông nhất nội dung	
21	CẢNG VỤ HÀNG HẢI THANH HÓA (Số 159/CVHHTH-QLKCHT, ngày 10/3/2026)	
	Thông nhất nội dung	
22	CẢNG VỤ HÀNG HẢI CẦN THƠ (Số 170/CVHHCT-QLKCHT, ngày 09/3/2026)	
	Thông nhất nội dung	
23	CÔNG TY CỔ PHẦN TƯ VẤN XÂY DỰNG CÔNG TRÌNH HÀNG HẢI (Số 134/CMB-KSDH ngày 11/3/2026)	
	Thông nhất nội dung	