

ĐẶC THÙ CỦA KHUNG PHÁP LÝ ĐẦU TƯ XÂY DỰNG MỚI CẢNG BIỂN, MINH HỌA QUA DỰ ÁN CẢNG CỬA NGÕ QUỐC TẾ LẠCH HUYỆN - HỢP PHẦN B - GIAI ĐOẠN KHỞI ĐỘNG

PARTICULARS OF THE LEGAL FRAMEWORK RELATING TO PORT BUILDING, ILLUSTRATED BY THE LACH HUYEN GATEWAY PORT PROJECT - PACKAGE B - THE STARTUP PHASE

NGUYỄN THÀNH LÊ*, NGUYỄN ĐÌNH THÚY HƯỜNG

Khoa Hàng hải, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

*Email liên hệ: huongndt.hh@vimaru.edu.vn

Tóm tắt

Xây dựng mới cảng biển là chủ trương đúng đắn để phát triển kinh tế theo Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 và Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050. Để một dự án xây mới cảng đi vào vận hành thành công sinh lời, các đặc thù về tiêu chuẩn kỹ thuật hàng hải, yêu cầu về quy mô vốn lớn là không thể bỏ qua. Khung pháp lý áp dụng để xây dựng mới cảng biển phải dựa trên hai đặc thù trên. Tuy nhiên, điều then chốt là quá trình để lựa chọn nhà đầu tư phù hợp đặt trong mối lo ngại đảm bảo bảo an ninh quốc phòng là một điều đáng bàn đòi hỏi khung pháp lý phải có sự hài hoà hoá sát chặt. Dự án cảng của ngõ Lạch Huyện, Hải Phòng - hợp phần B khai thác cảng nước sâu là một dự án quan trọng của nền kinh tế cảng khu vực miền Bắc sẽ minh họa sự hài hoà hoá pháp luật với thực tiễn hàng hải của khung pháp lý áp dụng.

Từ khóa: Xây mới cảng biển, hài hòa hóa pháp luật, tiêu chuẩn kỹ thuật hàng hải, quy mô vốn đầu tư, lựa chọn nhà đầu tư, khung pháp lý.

Abstract

Port building is considered as an exact policy to develop economy according to the Strategy toward a sustainable development for Vietnam ocean economy to 2030, vision to 2045 and the planning to develop the Vietnam port system 2021-2030, vision to 2050. To operate and make profit from a port building, the particular of maritime technical standard and capital scale is extremely important. Therefore, the legal framework relating to port building must be based on this particular. Nevertheless, the vital point, remaining in the choice of investor should

be harmonized with the priority of national security. The Lach Huyen gateway port project - package B - the startup phase is a deepwater project, taking an important place in the economy of the North Vietnam will become illustration for the harmonization between legal framework and maritime practice.

Keywords: Port building, legal harmonization, maritime technical standard, capital scale, investor choice, legal framework.

1. Mở đầu

Đầu tư xây dựng hệ thống cảng biển là chủ trương và chính sách đã được định hướng dài hạn của Nhà nước, được ghi nhận trong Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 và Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050. Mục đích của việc đầu tư xây dựng cảng biển là tạo đòn bẩy kinh tế, thúc đẩy sự kết nối giao thông nội địa và quốc tế, tạo nguồn việc làm dồi dào kể từ khâu lên kế hoạch dự án, thiết kế thi công và quản lý vận hành không chỉ cho địa phương nơi có cảng biển mà cho cả khu vực kết nối cảng biển. Đầu tư xây dựng cảng biển chịu sự quản lý, giám sát chặt chẽ của Nhà nước vì vị trí địa lý của khu bến cảng ảnh hưởng sâu sắc tới an ninh quốc phòng, an ninh trật tự, dễ trở thành đối tượng cho các âm mưu chống phá, khủng bố [1]. Thực tế thị trường đầu tư xây dựng mới cảng biển và đặt trong bối cảnh dự án hợp phần B - cảng cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện cần được hiểu là xây mới hoàn toàn và đầu tư mới toàn bộ cơ sở hạ tầng và thượng tầng tại một khu vực diện tích đất có vị trí giáp biển và có khả năng khai thác kinh tế cảng trên diện tích đất đó [2]. Việc đổi mới đầu tư trang thiết bị, xây dựng hiện đại hóa các cảng cũ có sự giao thoa với đầu tư xây dựng cảng biển mới về mặt pháp luật kinh doanh thương mại và sử dụng các công cụ quản trị nội bộ để tiến hành như thay đổi thành phần góp vốn, mời

chào gia nhập cổ đông mới [3]. Ngoài ra, xây mới các bến cảng phải vận dụng khung pháp lý về đầu tư, thương mại; pháp luật về xây dựng, đấu thầu vì tất cả các cơ sở hạ tầng và thượng tầng đều chưa từng tồn tại tại thời điểm có quyết định phê duyệt chủ trương đầu tư. Bài nghiên cứu, trước hết làm rõ khung pháp lý quan trọng để tiến hành thực hiện quá trình đầu tư xây dựng cảng biển. Tiếp theo, đánh giá mức độ hài hòa hóa pháp luật giữa thực tiễn xây dựng và khai thác cảng và khung pháp lý về đầu tư xây dựng cảng biển. Cuối cùng, sử dụng thực tế từ dự án cảng cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện hợp phần B do liên doanh Tân Cảng Sài Gòn quản lý để một lần nữa minh họa cho những phân tích về hài hòa hóa pháp luật với thực tiễn đã nghiên cứu.

2. Khung pháp lý áp dụng cho đầu tư, xây dựng cảng biển

Hợp phần B tại cảng Lạch Huyện là dự án được phê duyệt ban đầu cho chủ đầu tư Vinalines (nay đổi tên thành là VIMC) vào năm 2008 theo Quyết định số 3793/QĐ-BGTVT ngày 22 tháng 12 năm 2008 và sau đó được chuyển nhượng lại cho liên doanh Tân Cảng Sài Gòn theo Quyết định số 476/QĐ-BGTVT ngày 15 tháng 03 năm 2011 được áp dụng khung pháp lý là:

- Luật Xây dựng 2003 (hiện đã hết hiệu lực và được thay thế bằng Luật Xây dựng 2014 số 50/2014/QH13);

- Bộ Luật Hàng hải 2005 (hiện đã hết hiệu lực và được thay thế bằng Luật Hàng hải 2015 số 95/2015/QH13);

- Các nghị định về chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn của Bộ Giao thông vận tải; về thẩm định, phê duyệt quy hoạch phát triển;

- Quy hoạch phát triển kinh tế biển đã được phê duyệt.

Khung pháp lý của dự án hợp phần B Lạch Huyện đã có sự tiếp nối, bổ sung so với khung pháp lý hiện hành khi so sánh với dự án xây bến số 5, số 6 được phê duyệt mới nhất nằm cùng khu bến cảng Lạch Huyện - Hải Phòng [4]. Sự tiếp nối nằm ở việc có một số bộ luật đã được ban hành như Luật Tổ chức chính phủ 2015. Trong quyết định phê duyệt chủ trương đầu tư đã bỏ đi khung pháp luật xây dựng, hàng hải mà thay thế, bổ sung, bằng Luật Đầu tư 2015. Ngoài ra, chính sự phân cấp, phân quyền giữa Chính phủ và Bộ Giao thông vận tải; giữa Chính quyền hành chính trung ương và địa phương tại năm 2011 và thời điểm hiện tại đã tạo nên sự khác biệt về thẩm quyền hành chính.

Nghiên cứu sâu hơn về xây dựng mới cảng biển,

tại sao khung pháp lý lại cần có những văn bản quy phạm pháp luật về xây dựng, đầu tư, thương mại? Câu trả lời nằm ở đặc thù xây dựng và khai thác cảng luôn phải đáp ứng yêu cầu quan trọng về mặt kỹ thuật và nhu cầu vốn cao đặc biệt tại khâu xây dựng [5]. Thứ nhất, khu vực đất giáp biển xây cảng là loại đất luôn phải tiếp xúc với nước biển, các yêu cầu về nền đất phải đạt được khác biệt với các loại đất khác cùng mục đích khai thác thương mại. Thứ hai, quy mô vốn của chủ sở hữu phải mạnh và vững vàng vì cơ sở vật chất hạ tầng, thượng tầng cho cảng là yếu tố then chốt. Như vậy, với phân tích trên, khung pháp lý xây dựng mới cảng biển đã có bước tiệm cận với các đặc thù quan trọng tạo nên thành công của dự án xây dựng mới cảng biển.

3. Hài hòa hóa khung pháp lý xây mới cảng biển với các đặc thù hàng hải

Để triển khai một dự án xây dựng mới cảng biển có rất nhiều cách thức, thể hiện trong cơ cấu chủ sở hữu cảng tương lai nhưng không thể không có sự tham gia của Nhà nước và khối doanh nghiệp. Hai hợp phần của dự án cảng cửa ngõ Lạch Huyện đã hoàn thành từ năm 2018 trong đó, hợp phần A xây dựng tuyến, luồng, bờ kè dê chắn sóng, gò phần dùng chung được xây dựng trước để thu hút vốn đầu tư, hợp phần B là phần riêng xây mới bến cảng được khai thác thương mại [6]. Mô hình Nhà nước làm phần chung - hợp phần A, doanh nghiệp đầu tư phần riêng hợp phần B tính tới thời điểm hiện tại vẫn còn đang được áp dụng với dự án mới nhất là Cảng Liên Chiểu, Đà Nẵng [7]. Để xây dựng một khu cảng để khai thác kinh tế, yếu tố quan trọng đầu tiên là vốn huy động rất lớn. Tiếp theo để công trình có thể đi vào khai thác vận hành sinh lời hiệu quả, yêu cầu về mặt kỹ thuật là tối cần thiết. Cuối cùng, vì đặc thù khai thác dịch vụ cảng phải chịu sự quản lý của Nhà nước vì an ninh quốc phòng, khung pháp luật để lựa chọn hình thức đầu tư và nhà thầu là chìa khóa giúp cho dự án thành công.

3.1. Hài hoà hoá các tiêu chuẩn kỹ thuật vào khung pháp lý

Sau khi được nhận Quyết định phê duyệt chủ trương đầu tư, nhà đầu tư sẽ tiến hành lựa chọn các gói thầu tư vấn, thiết kế, thi công cho dự án. Để đưa dự án xây dựng cảng biển sinh lời với chi phí tiết kiệm, chất lượng là ưu tiên hàng đầu [8].

Luật Xây dựng và các tiêu chuẩn xây dựng do Bộ Giao thông vận tải ban hành chính là khung pháp lý áp dụng cho lĩnh vực xây mới cảng nếu các bên lựa chọn những văn bản trên hoặc khi các bên không có

lựa chọn và luật dẫn chiếu tới áp dụng pháp luật Việt Nam [9]. Nếu pháp luật xây dựng và các tiêu chuẩn Việt Nam không được áp dụng do các bên không lựa chọn, điều này có nghĩa, nhà đầu tư và các nhà thầu của các khối lượng công việc trong dự án đã lựa chọn pháp luật của một quốc gia khác dựa trên cơ sở tự do thỏa thuận của các bên. Tuy nhiên, không phải trong trường hợp nào, nhà đầu tư và nhà thầu cũng có thể lẩn tránh pháp luật Việt Nam, đặc biệt nếu nhà đầu tư và nhà thầu đều là các thể nhân, pháp nhân mang quốc tịch Việt Nam và nơi thực hiện hợp đồng hoàn toàn trên lãnh thổ Việt Nam [10].

Việc cân nhắc, lựa chọn pháp luật áp dụng có thể được xem là chiến lược tranh giành lợi ích về thuế và sự tiện ích từ cơ chế giải quyết tranh chấp mang lại của nhà đầu tư tổng và các nhà thầu, nhưng yếu tố then chốt vẫn phải là đảm bảo chất lượng [11]. Nhà đầu tư xây mới cảng biển phải tự sử dụng nguồn vốn của doanh nghiệp và các nguồn huy động hợp pháp khác để đầu tư từ con số 0, từ khu đất ven biển hoang hoá thành bến cảng đầy đủ trang thiết bị, nếu chất lượng không đảm bảo thì hiệu quả của đồng vốn bỏ ra sẽ sụt giảm, ảnh hưởng tới nhiều mặt của quá trình xây dựng, khai thác và làm giảm đi năng lực cạnh tranh không chỉ của bến cảng nói riêng mà danh tiếng nhà đầu tư nói chung [12]. Trong khi đó, vòng đời của dự án kéo dài đến 70 năm thuê đất.

3.2. *Hài hoà hoá pháp luật các tiêu chuẩn về vốn đầu tư*

Các dự án đầu tư cảng biển đòi hỏi quy mô vốn rất lớn từ phía nhà đầu tư. Dự án hợp phần Lạch Huyện yêu cầu cho 750m chiều dài hai bến với chi phí ban đầu là 2.919.119.000.000 đồng, đồng nghĩa với việc 01m chiều dài bến mất 3.892.158.667 đồng vào năm 2011, thời điểm đầu tiên ký quyết định phê duyệt dự án. Câu hỏi đặt ra về nguồn cung vốn là một câu hỏi mở và bị giới hạn tỉ lệ đóng góp từ ngay chính quyết định phê duyệt chủ trương đầu tư. Tuy nhiên, các doanh nghiệp đầu tư không hề bị động vì có trong tay đầy đủ các công cụ huy động vốn hợp pháp được quy định trong luật đầu tư và pháp luật kinh doanh thương mại. Các doanh nghiệp hoàn toàn có thể trao đổi dự án, tăng vốn dưới nhiều hình thức như mua bán, sáp nhập, chuyển nhượng dự án, mời chào mua bán trái phiếu, huy động vốn trên thị trường chứng khoán, đi vay tín dụng ngân hàng [13]. Trường hợp dự án hợp phần B chính là minh chứng rõ nét cho sự linh hoạt và rất hài hoà pháp luật với thực tiễn. Dự án ban đầu

thuộc về Vinalines, sau đó Vinalines đã chuyển nhượng dự án lại cho liên doanh Tân Cảng Sài Gòn. Do đó, liên doanh hiện chính là chủ đầu tư, khai thác trực tiếp khu bến số 1, số 2 Lạch Huyện - tên gọi khác của khu bến khởi động cảng cửa ngõ Lạch Huyện.

Trong bối cảnh nhà đầu tư có sự linh hoạt rộng để huy động vốn, vấn đề quan trọng với quản lý Nhà nước là đảm bảo an ninh quốc phòng và tiến độ dự án. Do đó, pháp luật đầu tư quy định, nhà đầu tư phải báo cáo định kì hàng quý và hàng năm về dự án để đảm bảo công tác giám sát, kiểm tra [14].

3.3. *Hài hoà hoá pháp luật về hình thức lựa chọn nhà đầu tư phù hợp với đặc thù ngành hàng hải*

Đối với dịch vụ khai thác cảng, xuất phát điểm của loại hình kinh tế này vẫn luôn là sở hữu Nhà nước, với sự tham gia của các doanh nghiệp có vốn chủ sở hữu Nhà nước [15]. Trước sức ép giới hạn trần chi ngân sách Nhà nước, việc xã hội hoá, kêu gọi đầu tư là một giải pháp tốt, vừa hiện đại hoá được cơ sở vật chất và dịch vụ cảng biển, vừa tiếp nhận những cách thức quản trị tiên tiến mà bản thân khối hành chính công khó lòng đáp ứng khi tôn chỉ hoạt động không vì mục đích lợi nhuận. Hiện nay, hình thức mà các dự án xây mới cảng biển tìm được chủ đầu tư là chỉ định chủ đầu tư thông qua Quyết định phê duyệt chủ trương đầu tư theo Điều 22 Luật đấu thầu 2013. Thời điểm 2011, chủ thể có quyền hạn phê duyệt chủ trương đầu tư cho hợp phần B dự án cảng cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện là Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải nhưng tại thời điểm hiện tại cấp có thẩm quyền quyết định chủ đầu tư là Thủ tướng Chính phủ.

Trong khi ngành đường bộ có các dự án BOT và các hình thức khác của hợp tác công tư thì xây mới cảng biển thì không dùng bất kì hình thức hợp tác nào mà lựa chọn chỉ định thầu, đưa nhà đầu tư trở thành người thuê đất đầu tư dài hạn 70 năm. Đây là một lựa chọn sát với thực tiễn của ngành. Đối tượng sử dụng dịch vụ cảng biển là tàu biển, không thể nhiều như lượng các phương tiện tham gia giao thông đường bộ. Đứng đằng sau các doanh nghiệp kinh doanh cảng phải là các hãng tàu hoặc có liên quan tới các hãng tàu để đảm bảo doanh thu khi mà hãng tàu trong cùng một khu vực có nhiều sự lựa chọn. Đối với đường bộ, nhu cầu đi lại của người dân không bị thúc đẩy bởi các doanh nghiệp làm đường. Điểm khác biệt này cho phép chỉ định thầu như một lời giải phù hợp cho quản lý Nhà nước khi chịu sức ép kiềm chế bội chi mà vẫn

đảm bảo có cơ sở vật chất khai thác dịch vụ cảng đề ra theo đúng quy hoạch phát triển.

4. Hải hòa hóa khung pháp luật với thực tiễn hàng hải, minh họa qua dự án cảng cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện - Hợp phần B - Giai đoạn khởi động

Tính đến thời điểm 2023, khu bến số 1, số 2 thuộc quyền khai thác của công ty trách nhiệm hữu hạn Cảng Công-ten-nơ Quốc tế Tân Cảng Hải Phòng, (TC-HICT) hiện vẫn là cảng nước sâu duy nhất của khu vực miền Bắc do các dự án ở cùng khu bến Lạch Huyện vẫn chưa hoàn thành xong. Dự án đã thể hiện được sự hài hòa về mặt pháp luật và thực tiễn.

4.1. Xét về phương diện tiêu chuẩn kỹ thuật

Dự án bắt đầu thi công vào năm 2016 và hoàn thành vào đúng ngày 13/05/2018 [16]. Trong quá trình xây dựng, chính khuôn khổ pháp luật xây dựng, pháp luật thương mại của Việt Nam đã được áp dụng do quốc tịch của pháp nhân TC-HICT là Việt Nam. TC-HICT là nhà đầu tư, lựa chọn các nhà thầu phụ thực hiện các hạng mục mà không trực tiếp mua sắm trang thiết bị. Bản chất các hợp đồng chọn thầu phụ thi công có khách thể là cung cấp dịch vụ nên không áp dụng pháp luật về mua bán hàng hoá quốc tế. Tên của các nhà thầu phụ của các hạng mục như bến tàu, bến xà lan, bãi container, cầu bờ, cầu bãi của dự án sau 05 năm vận hành trôi chảy, tăng trưởng có lãi đã không còn là vấn đề nảy sinh câu hỏi trách nhiệm [17]. Những thông số kỹ thuật của các hạng mục trên đã trở thành một phần tài sản của TC-HICT và phục vụ tốt mục đích khai thác ban đầu trong quyết định phê duyệt chủ trương đầu tư. Ngày nay, khi chào mời các hãng tàu đối tác lựa chọn cảng, chất lượng và trang thiết bị, cơ sở hạ tầng mới chính là yếu tố thuyết phục đồng thời chính là giá trị cốt lõi đã được TC-HICT giữ gìn ngay từ giai đoạn đầu tiên.

4.2. Xét về quy mô vốn

Quy mô vốn lớn của dự án là một yếu tố cần cân nhắc từ phía chủ đầu tư có là công ty khai thác cảng hàng đầu Việt Nam, Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn [18]. Với uy tín, danh tiếng của doanh nghiệp và khả năng sinh lời của dự án, khả năng Tân Cảng Sài Gòn tự mình huy động khối lượng vốn lớn là hoàn toàn có thể. Tuy nhiên, doanh nghiệp lại quyết định thành lập dưới hình thức công ty trách nhiệm hữu hạn nhiều thành viên góp vốn, liên doanh với các hãng tàu là Wan Hai Lines và Mitsui O.S.K Lines. Việc để các hãng tàu tham gia kinh doanh cùng góp vốn nhưng giữ lại phần quyết định (51% vốn) của TC-HICT là một quyết định khôn ngoan đảm bảo kết quả của khâu vận

hành có đủ lượng tàu vào cảng.

Để có được quyền chủ động trong kinh doanh mà vẫn giữ chân được các hãng tàu, khung pháp lý kinh doanh thương mại, đặc biệt là pháp luật về công ty trách nhiệm hữu hạn nhiều thành viên đã được áp dụng một cách chiến lược. Pháp luật Việt Nam cho phép pháp nhân, cá nhân nước ngoài được phép tham gia góp vốn, thành lập doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ cảng nhưng không quá 49% vốn góp là hoàn toàn phù hợp với các cam kết mở cửa thị trường của Việt Nam trong các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên như WTO, CPTTP, EVFTA.

4.3. Về khía cạnh chỉ định thầu khi phê duyệt chủ trương đầu tư của nhà đầu tư xây mới cảng

Chỉ định thầu là một hình thức lựa chọn nhà thầu hợp pháp được quy định tại Luật đấu thầu 2013 trong những trường hợp “*phù hợp với điều kiện kinh tế - xã hội trong từng thời kỳ*” theo khoản 1, điểm e, Điều 22 của luật. Trong bối cảnh trước khi có bến số 1, số 2 của TC-HICT, khu vực cảng Hải Phòng nói riêng và khu vực miền Bắc nói chung chưa từng có cảng nước sâu được khai thác, việc quyết định chỉ định thầu để dự án diễn ra nhanh chóng, đáp ứng nhu cầu thị trường là hoàn toàn hợp lý.

5. Kết luận

Từ thời điểm hoàn thành xong dự án cảng cửa ngõ Lạch Huyện - hợp phần B, hệ thống pháp luật Việt Nam đã có nhiều thay đổi đặc biệt trong lĩnh vực đầu tư, xây dựng. Tuy nhiên sự thay đổi này không làm thay đổi chủ trương mời gọi thu hút đầu tư phát triển cảng biển mà chỉ làm rõ hơn quyền và nghĩa vụ của các bên, trách nhiệm từ phía các cơ quan Nhà nước sau khi phân cấp, phân quyền từ đó đặc biệt củng cố niềm tin cho các nhà đầu tư xây dựng mới cảng biển với các đặc thù vốn có của ngành dịch vụ khai thác cảng.

Sự hài hoà hoá pháp luật Việt Nam, cụ thể là pháp luật đầu tư, xây dựng, kinh doanh thương mại với ngành hàng hải đã tạo ra khung pháp lý chặt chẽ, sát thực cho tất cả các bên, vừa đảm bảo sự tự do ý chí trong hợp đồng, vừa ngăn chặn các trường hợp lẩn tránh pháp luật.

Cuối cùng, hình thức chỉ định nhà đầu tư, không thông qua đấu thầu là một phương án phù hợp giúp phát triển cơ sở hạ tầng và thượng tầng cảng biển trong thời gian ngắn mà không bị ảnh hưởng bởi sự kéo dài dự án do đấu thầu và xé lẻ các dự án, từ đó có thể tránh được vị thế độc quyền trong khai thác cảng.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Quy chế phối hợp số 1775/QCPH-CHHVN-A67 ngày 29/4/2016 giữa Cục Hàng hải Việt Nam và Cục Bảo vệ Chính trị V trong việc bảo đảm an ninh hàng hải, phòng chống khủng bố cho các cảng biển quốc tế trong ngành hàng hải.
- [2] Văn bản số 4944/BTNMT-TCBHĐVN của Bộ Tài nguyên và Môi trường công bố Báo cáo hiện trạng môi trường biển và hải đảo quốc gia giai đoạn 2016 - 2020.
- [3] Hoàng Thị Minh Hằng (2002), *Thực trạng và phương hướng hoàn thiện chế độ huy động vốn kinh doanh của các doanh nghiệp ở nước ta hiện nay*, Khóa luận tốt nghiệp, Trường Đại học Luật Hà Nội.
- [4] Quyết định số 299/QĐ-TTg, ngày 04 tháng 3 năm 2021, phê duyệt chủ trương đầu tư Dự án đầu tư xây dựng bến số 5, số 6 khu bến cảng Lạch Huyện thuộc cảng biển Hải Phòng.
- [5] Holocher (1990), *Port Management Textbook*, Volume 1. Bremen.
- [6] Quyết định số 3793/QĐ-BGTVT ngày 22 tháng 12 năm 2008 về việc phê duyệt dự án đầu tư xây dựng công trình cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng (giai đoạn khởi động).
- [7] Quyết định số 435/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ: Phê duyệt chủ trương đầu tư Dự án đầu tư xây dựng Bến cảng Liên Chiểu, thành phố Đà Nẵng - Phần cơ sở hạ tầng dùng chung.
- [8] Juhel, M. H. (1999), *Global Challenges for Ports and Terminals in the New Era*. Ports and Harbors (March).
- [9] Trần Minh Ngọc, Vũ Thị Phương Lan, Nguyễn Thái Mai, et al. (2017), *Giáo trình Tư pháp quốc tế*, NXB Công an nhân dân.
- [10] Bành Quốc Tuấn (2011), *Hiện tượng “lẩn tránh pháp luật” trong tư pháp quốc tế*, Tạp chí Nghiên cứu Lập pháp số 14(199)/Kỳ 2, p.22-29..
- [11] Alexander, Ian, and Timothy Irwin (1997), *Price Caps, Rate-of-Return Regulation, Risk and the Cost of Capital*, The Private Sector on Infrastructure: Strategy, Regulation, and Risk, pp. 33-34. Washington, DC: The World Bank Group.
- [12] Eustache, Antonio (1999), *Privatization and Regulation of Transport Infrastructure in the 1990s: Successes... and Bugs to Fix for the Next Millennium*, p. 28. Washington, DC: World Bank.
- [13] Cổng thông tin điện tử Bộ Tư Pháp (www.moj.gov.vn) (2022), *Thực trạng quy định pháp luật về huy động vốn của doanh nghiệp bằng hình thức vay vốn của tổ chức, cá nhân: những vấn đề cần lưu ý*.
- [14] Điều 71 - Chế độ báo cáo hoạt động đầu tư tại Việt Nam, Luật Đầu tư 2014.
- [15] Baird, Alfred J. (1999), *Port Privatisation, Objectives, Extent, Process, and the United Kingdom Experience*, Napier University, Edinburgh, 4th World Port Privatisation Conference, London, 22-24 September 1999.
- [16] Lê Anh, Long Hồ (2018), *Khai trương Cảng quốc tế Lạch Huyện, Trang tin Điện tử Đảng bộ Thành phố Hồ Chí Minh* (thanhuyp HCM.vn).
- [17] Burns, Phil, and Antonio Eustache (1999), *Infrastructure Concessions, Information Flows, and Regulatory Risk*. Washington, DC: The World Bank Group.
- [18] Thu Hoan (2022), Tân cảng Sài Gòn hoàn thành xuất sắc công tác hội nhập quốc tế và đối ngoại quốc phòng, Báo Điện tử Đảng Cộng sản Việt Nam.

Ngày nhận bài:	12/02/2023
Ngày nhận bản sửa:	20/03/2023
Ngày duyệt đăng:	23/03/2023