

19.

VAI TRÒ CỦA ODA TRONG PHÁT TRIỂN CƠ SỞ HẠ TẦNG KINH TẾ Ở VIỆT NAM VÀ MỘT SỐ VẤN ĐỀ ĐẶT RA

TS. Nguyễn Thị Vũ Hà*

Tóm tắt

ODA là một nguồn ngoại lực quan trọng ở Việt Nam. Nguồn vốn này đã có những đóng góp quan trọng cho quá trình phát triển kinh tế - xã hội và xóa đói giảm nghèo ở Việt Nam. Đây là một nguồn vốn thuộc ngân sách nhà nước và được phân bổ ưu tiên cho các lĩnh vực xây dựng cơ sở hạ tầng xã hội và hạ tầng kinh tế ở Việt Nam. Kể từ khi xuất hiện vào năm 1993 đến nay, ODA đã hỗ trợ xây dựng và phát triển một số ngành và lĩnh vực trọng yếu của Việt Nam. Tuy nhiên, nó cũng đặt ra một số vấn đề đặc biệt là khi Việt Nam trở thành nước có thu nhập trung bình năm 2010 và đạt được các Mục tiêu Thiên niên kỷ năm 2015. Bài viết sau tập trung phân tích thực trạng và vai trò của ODA trong phát triển cơ sở hạ tầng kinh tế ở Việt Nam giai đoạn 2010 - 2017 dựa trên số liệu về tình hình thực hiện các dự án ở Việt Nam của các nhà tài trợ được công bố trên hệ thống dữ liệu của Tổ chức Hợp tác và Phát triển Kinh tế (OECD).

Từ khoá: ODA, cơ sở hạ tầng, giao thông vận tải, năng lượng...

*Trường Đại học Kinh tế, Đại học Quốc gia Hà Nội

1. GIỚI THIỆU CHUNG

Nguồn vốn hỗ trợ phát triển chính thức (*ODA - Official Development Assistance*) là nguồn vốn viện trợ hoàn lại và không hoàn lại hoặc tín dụng ưu đãi của các Chính phủ, các tổ chức phi Chính phủ, các tổ chức liên Chính phủ, các tổ chức thuộc hệ thống Liên hợp quốc, các tổ chức tài chính quốc tế dành cho các nước đang phát triển. Nguồn vốn này được thực hiện theo một cam kết hay một hiệp định vay vốn được ký giữa Chính phủ nước đi vay (nước nhận đầu tư) và Chính phủ, tổ chức cho vay.

Do có thành tố viện trợ không hoàn lại (ít nhất là 25%) và thời gian cho vay (hoàn trả vốn) và thời gian ân hạn dài nên nguồn vốn ODA có *tính ưu đãi*. Ví dụ, vốn ODA của Ngân hàng Thế giới (World Bank - WB), Ngân hàng Phát triển châu Á (Asia Development Bank) có thời gian hoàn trả là 40 năm và thời gian ân hạn là 10 năm. Ngoài ra, ODA còn mang tính ràng buộc. Ví dụ, Nhật Bản quy định vốn ODA của Nhật phải được thực hiện bằng đồng Yên Nhật; ít nhất 22% viện trợ của các nước thuộc Ủy ban Phát triển OECD (DAC) phải được sử dụng để mua hàng hóa và dịch vụ của các quốc gia viện trợ; Bỉ, Đức và Đan Mạch yêu cầu khoảng 50% vốn viện trợ phải được sử dụng để mua hàng hóa dịch vụ của nước tài trợ và ở Canada tỷ lệ này lên tới 65% [11]. Bên cạnh đó, ODA là nguồn vốn *có khả năng gây nợ* nếu nước tiếp nhận ODA không sử dụng hiệu quả nguồn vốn này.

ODA đã xuất hiện ở Việt Nam từ năm 1993 và liên tục được cải thiện qua các thời kỳ cả về vốn cam kết, vốn ký kết và vốn giải ngân. Nguồn vốn này đã hỗ trợ cho quá trình phát triển kinh tế - xã hội và xoá đói giảm nghèo ở Việt Nam. Trong đó, lĩnh vực hạ tầng xã hội và hạ tầng kinh tế là các lĩnh vực nhận được ODA nhiều nhất. ODA vào Việt Nam chủ yếu là nguồn vốn vay, thông qua khu vực công. Tuy nhiên, khi Việt Nam trở thành nước thu nhập trung bình thì số vốn ODA cam kết và giải ngân vào Việt Nam đã sụt giảm hẳn. Năm 2017, nếu theo các tiêu chuẩn của WB thì Việt Nam không còn nhận được các khoản vay vốn ưu đãi từ Hiệp hội Phát triển quốc tế (IDA). Đây là một thách thức không nhỏ trong việc thu hút và sử dụng nguồn ngoại lực này.

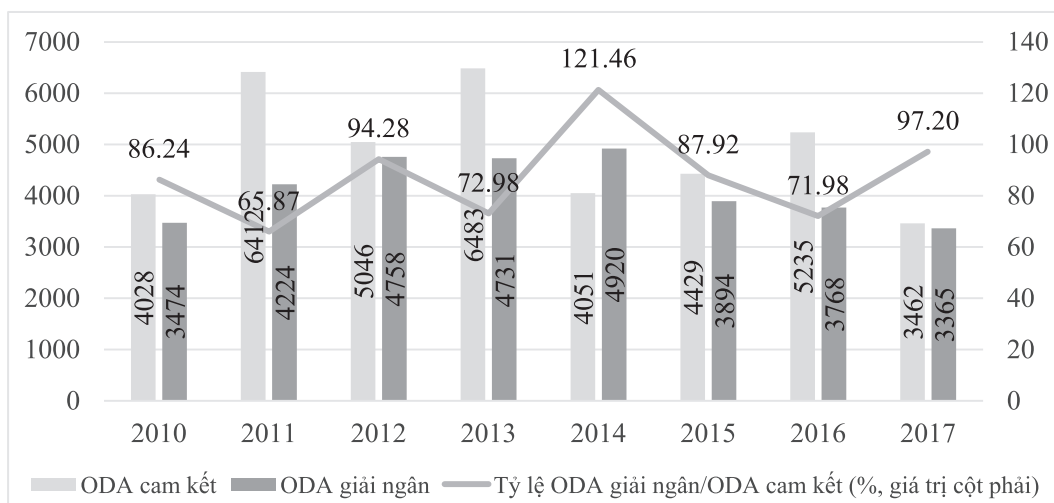
2. TỔNG QUAN CHUNG VỀ ODA Ở VIỆT NAM KẾ TỪ KHI VIỆT NAM TRỞ THÀNH NƯỚC CÓ THU NHẬP TRUNG BÌNH (NĂM 2010)

ODA là một nguồn ngoại lực quan trọng ở Việt Nam. Kể từ khi Việt Nam trở thành nước có thu nhập trung bình thấp vào năm 2010, đến năm 2017 thì tổng số vốn ODA cam kết là gần 39,15 tỷ USD và Việt Nam đã giải ngân được hơn 33,13 tỷ USD (tương đương với 84,64% tổng vốn ODA cam kết), (xem Hình 1 để rõ hơn chi tiết ODA theo các năm). Một điểm cần lưu ý là, do vốn ODA cam kết theo số liệu của

OECD chính là số tiền mà các nhà tài trợ đã tạm ứng để thực hiện các dự án ODA nên mức độ giải ngân vốn ODA của Việt Nam theo cách hiểu này là cao hơn so với các số liệu về tỷ lệ giải ngân/cam kết vốn ODA do Bộ Kế hoạch và Đầu tư công bố⁽¹⁾.

Số ODA giải ngân ở Việt Nam có xu hướng tăng lên từ năm 2010 đến năm 2014 nhưng bắt đầu suy giảm từ năm 2015 đến 2017 do các nhà tài trợ bắt đầu cắt giảm ODA cho Việt Nam. Thêm vào đó, bắt đầu từ 01/7/2017, Việt Nam đã chính thức tốt nghiệp ODA theo tiêu chuẩn của WB. Điều đó có nghĩa là Việt Nam không còn nhận được các khoản vay vốn ưu đãi từ IDA của WB mà phải chịu các khoản vay kém ưu đãi, dần tiến tới vay theo điều kiện thị trường. Ngân hàng Phát triển châu Á (ADB) cũng xếp Việt Nam vào nhóm B, nhóm đối tượng vay hỗn hợp chứ không thuộc diện chỉ nhận được các khoản vay ưu đãi. Tuy nhiên, Việt Nam đã đàm phán và xây dựng thành công cơ chế hỗ trợ chuyển đổi tốt nghiệp ODA trong 3 năm nhằm củng cố và phát triển bền vững nền kinh tế trong giai đoạn đầu tốt nghiệp [18].

Hình 1: Tổng vốn ODA cam kết và giải ngân vào Việt Nam giai đoạn 2010 - 2017 (triệu \$)



Nguồn: [21]

Tỷ lệ ODA trên tổng thu nhập quốc dân (GNI) liên tục giảm ở Việt Nam nhưng ODA bình quân đầu người ở Việt Nam lại liên tục tăng. Năm 2010, vốn ODA giải ngân đạt 2,64% GNI nhưng đến năm 2017 thì chỉ còn đạt 1,11% GNI của Việt Nam. ODA bình quân đầu người năm 2014 là 45,55 USD nhưng đến năm 2017 chỉ còn 24,87 USD⁽²⁾. Mặc dù được xác định là một nguồn ngoại lực quan trọng và có quy hoạch, định hướng thu hút và sử dụng ODA định kỳ 5 năm một lần song sự đóng góp của ODA cho GNI của Việt Nam chỉ ở mức độ khiêm tốn. Tuy nhiên, nguồn vốn này

có vị trí quan trọng đối với đầu tư phát triển trong bối cảnh ngân sách nhà nước còn hạn hẹp mà nhu cầu phát triển cơ sở hạ tầng kinh tế, xã hội lại rất lớn.

ODA vào Việt Nam chủ yếu dưới hai hình thức là ODA viện trợ và ODA vay trong đó vốn vay ODA có xu hướng ngày càng tăng và ngày càng chiếm tỷ trọng lớn so với ODA viện trợ. Xét trong cả giai đoạn, ODA vay chiếm 77,8% tổng ODA giải ngân trong đó có 3 năm từ 2014 - 2016, vốn vay ODA luôn chiếm trên 80% tổng số vốn ODA². Đây chính là điểm mà Việt Nam cần lưu ý khi đi vay ODA bởi nguồn vốn này không còn được nhiều ưu đãi từ phía nhà tài trợ mà lại kèm theo khá nhiều ràng buộc của nhà tài trợ. Xét theo tỷ lệ giải ngân/cam kết, ODA viện trợ vào Việt Nam luôn có tỷ lệ giải ngân/cam kết rất cao, đạt 97,43% cho cả giai đoạn 2010 - 2016, cao hơn so với tỷ lệ này đối với ODA vay khoảng 17%. Tuy nhiên, một điểm đáng lo ngại là tỷ lệ giải ngân/cam kết vốn ODA vay luôn suy giảm, năm 2010 là 84% nhưng đến năm 2016 chỉ đạt 67,7% (trừ năm 2014 đạt 128% do tích lũy dồn lại từ các năm trước)². Chính vì nguồn vốn vay ODA ngày càng chiếm tỷ trọng lớn so với ODA viện trợ nên số tiền trả nợ vay ODA của Việt Nam ngày càng tăng qua các năm thể hiện gánh nặng ODA đối với nền kinh tế càng ngày càng lớn. Trong giai đoạn 2010 - 2017, Việt Nam đã phải trả hơn 5,83 tỷ USD tiền nợ gốc vay ODA và hơn 2,3 tỷ lãi vay ODA, tổng cộng là gần 8,15 tỷ USD (tương đương với 24,6% tổng vốn ODA giải ngân cho cả giai đoạn)². Bên cạnh 2 hình thức ODA viện trợ và ODA vay thì còn có một hình thức ODA vào Việt Nam nữa là ODA đầu tư vào tài sản (Equity Investment) tuy nhiên hình thức này chiếm tỷ trọng rất nhỏ (0,43% tổng ODA vào Việt Nam cho cả giai đoạn 2010 - 2017) với giá trị khoảng 142,54 triệu USD cho cả giai đoạn⁽²⁾.

Các nước thuộc Ủy ban Hỗ trợ phát triển của OECD - DAC và các tổ chức đa phương quốc tế là các nhà tài trợ ODA chủ yếu cho Việt Nam trong đó ODA từ các nước DAC chiếm 62,2%, từ các tổ chức đa phương chiếm 37,56% tổng số ODA giải ngân cho cả giai đoạn 2010 - 2017. Tuy nhiên, số ODA từ các nước DAC hiện đang có tỷ trọng giảm so với số ODA từ các tổ chức đa phương tài trợ cho Việt Nam. Điều này cho thấy xu hướng của các đối tác tài trợ cho Việt Nam trong thời gian tới là các tổ chức đa phương chứ không phải các nước riêng rẽ. Đối với các nhà tài trợ là các tổ chức đa phương thì vốn ODA từ IDA chiếm tỷ trọng lớn nhất (24,63% tổng vốn ODA cho cả giai đoạn). Tuy nhiên, tỷ trọng vốn ODA của tổ chức này hiện nay đang giảm do Việt Nam trở thành nước thu nhập trung bình. Nếu như năm 2010 tỷ trọng ODA từ IDA vào Việt Nam chiếm 26% vốn ODA thì đến năm 2016, con số này chỉ còn là 20% và năm 2017 là 22%. Ngân hàng Phát triển châu Á là nhà tài trợ lớn thứ hai trong nhóm các nhà tài trợ đa phương cho Việt Nam với tỷ trọng ODA cho Việt Nam chiếm

8,57% cho giai đoạn 2010 - 2017. Vốn ODA từ ADB vào Việt Nam sau khi tăng mạnh từ năm 2010 đến năm 2014 thì những năm gần đây lại có xu hướng giảm.

Theo thông lệ quốc tế, **ODA có thể chuyển giao qua các kênh như: khu vực công; tổ chức phi chính phủ và tổ chức dân sự; đối tác công tư; các tổ chức đa phương; các tổ chức giáo dục, nghiên cứu và nhóm think-tanks; các tổ chức khu vực tư nhân và các tổ chức khác.** Ở Việt Nam, 89,56% ODA là qua khu vực công; 2,8% qua các tổ chức đa phương; 2,41% qua các tổ chức phi chính phủ và dân sự; 2,27% qua các tổ chức khác và 1,7% qua các tổ chức giáo dục, nghiên cứu và nhóm think-tanks. Các kênh khác chỉ chiếm chưa đầy 0,2% tổng vốn ODA. Tuy nhiên một điểm đáng lưu ý là mức độ giải ngân ODA qua khu vực công chỉ đạt 84,66% ODA cam kết (thấp thứ hai trong nhóm các kênh chuyển giao vốn ODA vào Việt Nam). Mức độ giải ngân thấp nhất là qua kênh các tổ chức đa phương (đạt 72,83% vốn ODA cam kết)². Bên cạnh đó, xét theo hình thức ODA thì 98,86% ODA vay là thông qua khu vực công hay nói cách khác, chỉ có khu vực công mới có khả năng tiếp cận nguồn vốn vay ODA (Hình 8). Còn đối với ODA viện trợ, 57,56% ODA viện trợ vào Việt Nam là qua kênh chuyển giao từ khu vực công; 12,41% là qua các tổ chức đa phương; 7,8% là qua các tổ chức giáo dục, nghiên cứu và nhóm think-tanks⁽³⁾. Đây chính là một điểm mà Việt Nam cần lưu ý khi lập đề án thu hút vốn ODA viện trợ.

Theo OECD, căn cứ vào mục tiêu thực hiện mà các dự án ODA được phân bổ vào 11 nhóm lĩnh vực. Đó là:

- Nhóm 1: Các dịch vụ và cơ sở hạ tầng xã hội
- Nhóm 2: Các dịch vụ và cơ sở hạ tầng kinh tế
- Nhóm 3: Nhóm ngành sản xuất
- Nhóm 4: Nhóm đa ngành, đa lĩnh vực
- Nhóm 5: Nhóm hỗ trợ chương trình chung và hỗ trợ hàng hóa
- Nhóm 6: Các hoạt động liên quan đến nợ
- Nhóm 7: Nhóm hỗ trợ nhân đạo
- Nhóm 8: Chi phí hành chính của nhà tài trợ
- Nhóm 9: Hỗ trợ các tổ chức phi chính phủ
- Nhóm 10: Hỗ trợ người tị nạn ở nước tài trợ
- Nhóm 11: Các lĩnh vực khác

Từ năm 2010 đến 2017, tỷ trọng ODA cho nhóm *Các dịch vụ và cơ sở hạ tầng kinh tế* chiếm tỷ lệ cao nhất với giá trị gần 15,77 tỷ USD (chiếm 47,6% tổng số vốn ODA giải ngân cho cả giai đoạn); tiếp đến là nhóm *Các dịch vụ và cơ sở hạ tầng xã hội* (9,3 tỷ USD, chiếm 28,11%)⁽³⁾. *Nhóm Đa ngành, đa lĩnh vực* xếp vị trí thứ ba với 3,89 tỷ USD (11,76%); xếp thứ tư là *nhóm ngành sản xuất* với 2,67 tỷ USD (8%)². ODA đã hỗ trợ xây dựng và phát triển một số ngành và lĩnh vực trọng yếu của Việt Nam như *Giao thông - vận tải và kho bãi; năng lượng (chính sách năng lượng, năng lượng tái tạo, chính sách phân phối năng lượng); cấp nước và vệ sinh; giáo dục; các lĩnh vực đa ngành; bảo vệ môi trường; nông lâm ngư nghiệp; Chính phủ và xã hội dân sự; y tế; hỗ trợ ngân sách; Dịch vụ tài chính và ngân hàng; công nghiệp, khai khoáng và xây dựng...*

Tuy nhiên, một điểm rất đáng lưu ý vốn ODA phân bổ cho lĩnh vực *Giao thông - vận tải và kho bãi* và lĩnh vực *Năng lượng* chủ yếu là vốn ODA vay với số lượng vay vốn ngày càng tăng. Nếu như năm 2010, 93,94% vốn ODA cho lĩnh vực *Giao thông - vận tải* là vốn vay thì đến năm 2017, tỷ trọng này là 97,95%. Tương tự như vậy, vốn vay ODA của ngành *Năng lượng* vào năm 2010 là 95,57% và đến năm 2017 là 96,73%. Vốn ODA cho lĩnh vực *Cấp nước và vệ sinh* cũng có tới 82,62% là vốn vay. Riêng đối với lĩnh vực *Giáo dục* thì vốn ODA cho lĩnh vực này có gần một nửa là từ nguồn ODA viện trợ (47,74%). Lĩnh vực *Bảo vệ môi trường nói chung* và *Các lĩnh vực đa ngành* có hơn 30% vốn ODA là từ ODA viện trợ.

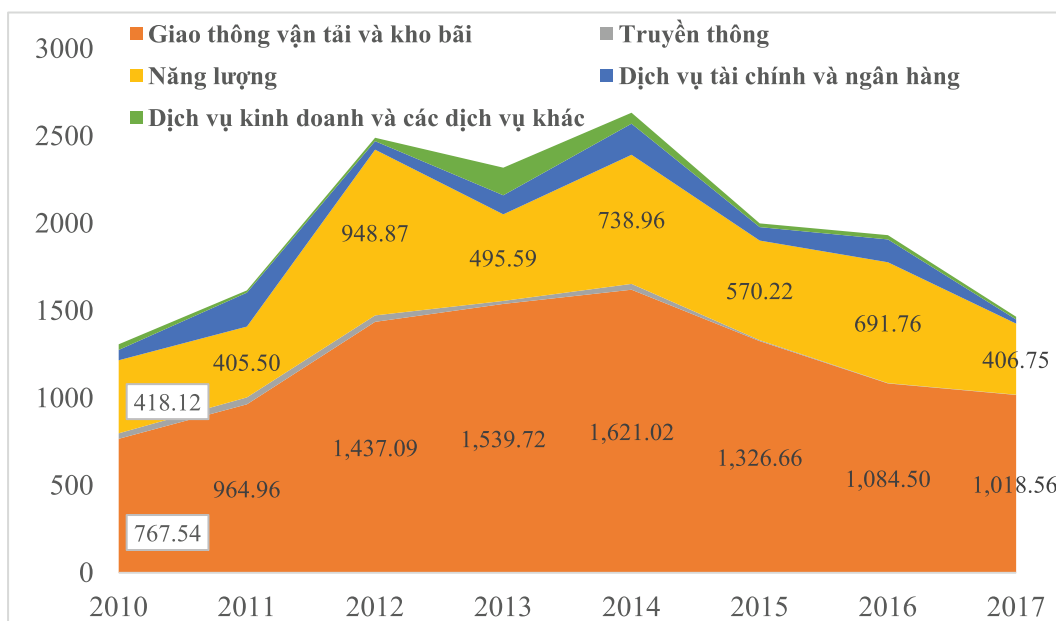
3. ODA TRONG PHÁT TRIỂN CƠ SỞ HẠ TẦNG KINH TẾ Ở VIỆT NAM

Đây là nhóm có tỷ trọng ODA lớn nhất trong các nhóm lĩnh vực nhận ODA ở Việt Nam. Nhóm này gồm có các lĩnh vực: 1) *Giao thông vận tải và kho bãi*; 2) *Truyền thông*; 3) *Năng lượng (chính sách, năng lượng tái tạo, năng lượng không tái tạo, nhà máy nhiệt điện, nhà máy điện hạt nhân, phân phối năng lượng)*; 4) *Dịch vụ ngân hàng và tài chính*; 5) *Dịch vụ kinh doanh và các dịch vụ khác*.

Trong giai đoạn 2010 - 2017, lĩnh vực *Giao thông - vận tải và kho bãi* là lĩnh vực có tổng số vốn giải ngân ODA trong cả giai đoạn là lớn nhất (9,76 tỷ USD); tiếp đến là lĩnh vực *Năng lượng* (4,676 tỷ USD), *Dịch vụ tài chính và ngân hàng* đứng thứ ba với giá trị 820 triệu USD. Lĩnh vực *Dịch vụ kinh doanh và các dịch vụ khác* và lĩnh vực *Truyền thông* chiếm giá trị khoảng 347 triệu USD và 167 triệu USD tương ứng.

Tuy nhiên, cũng giống như xu hướng chung của ODA vào Việt Nam, tổng ODA vào lĩnh vực cơ sở hạ tầng kinh tế ở Việt Nam đã có sự suy giảm mạnh. Nếu như năm 2014 tổng ODA giải ngân cho lĩnh vực cơ sở hạ tầng kinh tế là hơn 2,63 tỷ USD thì đến năm 2017 chỉ còn là hơn 1,46 tỷ USD (giảm 44,3% so với năm 2014) (xem Hình 2).

Hình 2: Vốn ODA giải ngân trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng kinh tế ở Việt Nam giai đoạn 2010 - 2017 (triệu \$)



Nguồn: [22]

Đa phần vốn của các tổ chức, các nước dành cho Việt Nam xây dựng cơ sở hạ tầng, đều là vay ưu đãi, có lãi suất và có thời gian trả lãi dài. Điều này thể hiện những cố gắng to lớn của Việt Nam và các nhà tài trợ trong việc cải tiến và hài hòa hóa quy trình, thủ tục, hoàn thiện thể chế, tăng cường năng lực ở tất cả các khâu trong huy động nguồn lực cũng như sự tin tưởng của các nhà tài trợ đối với Việt Nam. Trong tổng số vốn ODA phân bổ cho lĩnh vực cơ sở hạ tầng giai đoạn 2010 - 2017 có tới 95,4% là ODA vay từ các đối tác tài trợ lớn như Nhật Bản, IDA, ADB, Hàn Quốc... Trong đó, Nhật Bản là nhà tài trợ lớn nhất với gần 8,85 tỷ USD (chiếm 56,1% tổng số ODA cho lĩnh vực cơ sở hạ tầng) với số lượng ODA vay là gần 8,64 tỷ USD và vốn viện trợ là gần 209,8 triệu USD (lớn thứ 2 trong số các nhà tài trợ ODA viện trợ). Tiếp đến là IDA, đây là đại diện của Ngân hàng Thế giới chuyên cung cấp các khoản vay ưu đãi cho các nước đang phát triển. Do đó, tổ chức này là nhà tài trợ ODA lớn thứ 2 trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng với gần 3,3 tỷ USD (toàn bộ là vốn vay). Xếp thứ 3 là ADB với hơn 1,15 tỷ USD ODA trong đó có tới 1,143 tỷ USD là vốn ODA vay. Úc là nhà tài trợ ODA viện trợ lớn nhất cho Việt Nam trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng với giá trị đạt gần 236,8 triệu USD.

Bảng 1: Top 10 nhà tài trợ ODA lớn nhất vào lĩnh vực cơ sở hạ tầng giai đoạn 2010 - 2017 (triệu USD)

Nhà tài trợ	Tổng số	ODA viện trợ	ODA vay	ODA đầu tư tài sản
Nhật Bản	8847,83	209,80	8638,03	
IDA	3296,66		3296,66	
ADB	1153,83	10,68	1143,16	
Hàn Quốc	831,70	21,80	809,90	
Pháp	491,13	4,92	486,22	
Đức	431,86	24,02	361,28	46,56
Úc	236,80	236,80		
Các viện châu Âu	113,66	3,81	109,85	
Đan Mạch	55,06	43,93		11,13
Na Uy	52,07	5,09		46,98

Nguồn: [22]

Do *Giao thông - vận tải và Năng lượng* là hai lĩnh vực nhận được nhiều ODA tài trợ nhất (chiếm 61,89% và 29,65% tổng vốn ODA tài trợ cho lĩnh vực cơ sở hạ tầng trong giai đoạn 2010 - 2017 tương ứng) nên phần tiếp theo sẽ phân tích sâu hơn về vốn ODA vào hai ngành này.

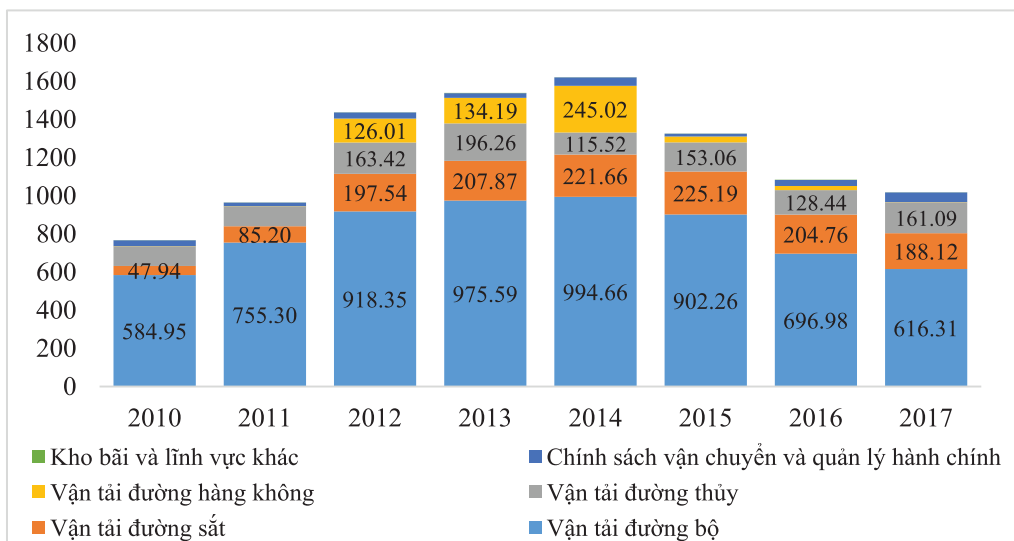
3.1. Lĩnh vực giao thông - vận tải

Nhận thức được vai trò của giao thông - vận tải đối với phát triển kinh tế, ngay từ năm 1986, Nghị quyết Đại hội đại biểu Toàn quốc lần thứ VI (1986) đã khẳng định “giao thông vận tải phải đi trước một bước để đáp ứng yêu cầu phát triển của nền kinh tế quốc dân”. Chính vì vậy, giao thông - vận tải đã nhận được nhiều ưu đãi, hỗ trợ từ nguồn vốn ODA.

Trong giai đoạn 2010 - 2017, tổng số vốn ODA giải ngân cho lĩnh vực giao thông - vận tải và kho bãi đạt 9,76 tỷ USD, chiếm gần 62% tổng số vốn ODA giải ngân trong *nhóm Cơ sở hạ tầng*. Số vốn này được phân bổ chủ yếu cho hệ thống giao thông đường bộ (6444 triệu USD, tương đương 61,89%), tiếp đó là giao thông đường sắt (1378 triệu USD, 14%); đường thủy (1121 triệu USD, 11%) và đường không (563

triệu USD, 6%) (xem Hình 3). ODA cho hạ tầng giao thông vận tải chủ yếu là từ nguồn vốn vay ODA (chiếm hơn 95% tổng vốn ODA giải ngân)⁽³⁾.

Hình 3: Vốn ODA và cơ cấu ODA giải ngân trong lĩnh vực giao thông - vận tải và kho bãi giai đoạn 2010 - 2017 (triệu \$)



Nguồn: [22]

Chính nhờ nguồn vốn ODA, hệ thống đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, cảng biển, đường hàng không của Việt Nam đã có những bước phát triển rõ rệt.

Đối với hạ tầng đường bộ, ODA tập trung đầu tư phát triển và nâng cấp hệ thống đường cao tốc, quốc lộ, cầu lớn, đường tỉnh, giao thông nông thôn. Điển hình là các dự án như: Dự án cầu Nhật Tân, Dự án đường vành đai 3 Hà Nội từ ODA Nhật Bản, Dự án phát triển hạ tầng giao thông đồng bằng sông Cửu Long từ ODA của Ngân hàng Thế giới... Chính nhờ từ sự hỗ trợ từ nguồn vốn ODA, năm 2016, các tuyến cao tốc trọng điểm nằm trên trục Bắc - Nam, kết nối hai vùng kinh tế trọng điểm phía Bắc và phía Nam với các cảng biển cửa ngõ và cửa khẩu quốc tế, bao gồm tuyến: TP. Hồ Chí Minh - Trung Lương; Pháp Vân - Ninh Bình; Liên Khương - Đà Lạt; Vành đai 3 Hà Nội; Đại lộ Thăng Long; Hà Nội - Thái Nguyên; Nội Bài - Lào Cai; Nội Bài - Nhật Tân; TP. Hồ Chí Minh - Dầu Giây; Hà Nội - Hải Phòng đã được đưa vào sử dụng, giúp Việt Nam đứng vào top 3 các nước có đường cao tốc lớn và hiện đại nhất khu vực Đông Nam Á [3]. Tính đến năm 2017, cả nước có tổng số 13 tuyến đường cao tốc, 146 tuyến đường quốc lộ chính với tổng chiều dài là 23.816 km, trong đó chủ yếu là đường bê tông nhựa [1].

Đối với *hạ tầng đường sắt*, vốn ODA tập trung vào bảo trì phát triển tuyến đường sắt Bắc - Nam, xây dựng một số tuyến đường sắt trên cao tại Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh, xây dựng tuyến đường sắt cao tốc nối liền hai miền Bắc - Nam, nâng cấp, hiện đại hóa hệ thống thông tin tín hiệu trên các tuyến đường sắt chủ yếu, đầu tư đầu máy hiện đại, sức kéo lớn. Các dự án lớn trong lĩnh vực này có thể kể ra là Dự án Metro Bến Thành - Suối Tiên TP. Hồ Chí Minh, Dự án xây dựng đường sắt đô thị TP. Hồ Chí Minh (Đoạn Bến Thành - Suối Tiên)... Với hiện trạng kết cấu hạ tầng xuống cấp nặng nề và kỹ thuật lạc hậu thì nhu cầu về vốn đầu tư vào ngành đường sắt rất lớn, mà ngân sách lại quá hạn hẹp nên nguồn vốn ODA là không thể thiếu. Tuy nhiên, việc thu hút ODA vào ngành đường sắt thời gian qua chưa nhiều (mới chỉ đạt gần 1,38 tỷ USD từ năm 2010 đến 2017), nguyên nhân chủ yếu là do lĩnh vực này cần lượng vốn đầu tư lớn, tập trung trên cùng một tuyến nên phải có sự đồng tài trợ, nhưng mỗi nhà tài trợ lại có quan điểm và công nghệ khác nhau nên đạt được đồng thuận để có dự án đầu tư không dễ dàng. Mặt khác, những khó khăn về đồng bộ hóa hệ thống ảnh hưởng không nhỏ tới hiệu quả khai thác sau dự án. Ngoài ra, đặc thù của các công trình đầu tư kết cấu hạ tầng kỹ thuật đường sắt (trừ tuyến đầu tư mới) là vừa phải thi công vừa phải bảo đảm khai thác vận tải trên tuyến, do đó thời gian thi công kéo dài, chi phí bảo đảm giao thông cao, giải ngân chậm.

Đối với *hạ tầng đường không*, trong thời gian qua, nhiều cảng hàng không trong cả nước được nâng cấp nhờ có sự đóng góp của vốn ODA. Một số dự án đầu tư lớn tại cảng hàng không quốc tế Nội Bài, Đà Nẵng, Tân Sơn Nhất, sử dụng vốn ODA có hiệu quả và chất lượng cao. ODA còn góp phần hỗ trợ xây dựng hệ thống chương trình, biên soạn giáo trình huấn luyện đào tạo, nâng cao trình độ chuyên môn, quản lý, kỹ năng vận hành máy móc thiết bị công nghệ cao của cán bộ, nhân viên hàng không theo các chuẩn mực quốc tế thông qua các hợp đồng mua sắm thiết bị và chuyển giao công nghệ, tạo điều kiện thuận lợi cho quá trình hội nhập trong lĩnh vực hàng không.

Đối với *hạ tầng đường thủy*, nhờ có vốn ODA, nhiều công trình quan trọng trong ngành hàng hải đã được nâng cấp và xây dựng mới. Đến cuối năm 2015, Việt Nam đã hoàn thành nâng cấp các cảng biển quốc gia và địa phương như cảng Cái Lân, cảng Hải Phòng, cảng Cửa Lò, cảng Vũng Áng, cảng Tiên Sa, cảng Quy Nhơn, cảng Nha Trang, cảng Sài Gòn, cảng Cần Thơ; đáp ứng như cầu giao thương hàng hóa, tạo thêm công ăn việc làm, tăng thu nhập cho một bộ phận lao động dư thừa ở vùng nông thôn và các địa phương có công trình cảng. Ngoài ra, để thuận lợi hơn trong quá trình vận chuyển đường thủy và đường biển, nhờ nguồn vốn ODA mà dự án cảng Cái Mép - Thị Vải được thực hiện với mục tiêu đưa cảng trở thành cảng trung chuyển quốc tế với

khối lượng hàng lớn, góp phần quan trọng vào xuất khẩu hàng hóa của Việt Nam ra thế giới.

Bên cạnh các lĩnh vực trên, ODA còn hỗ trợ tăng cường công tác quy hoạch phát triển giao thông, tăng cường năng lực quản lý ngành cũng như nâng cao nhận thức, giáo dục pháp luật và an toàn giao thông trong xã hội. Ngoài ra, những dự án hỗ trợ kỹ thuật đã góp phần đào tạo đội ngũ cán bộ kỹ thuật phục vụ xây dựng đường cao tốc ở Việt Nam, vận tải đường biển và đường sông... ODA cho các dự án chủ yếu từ nguồn ODA viện trợ.

Như vậy, sự đóng góp của vốn ODA cho lĩnh vực giao thông vận tải là rất lớn, giảm thiểu sự căng thẳng về vốn cho đầu tư phát triển của ngành. Đồng thời, nhờ đó mà trình độ khoa học và công nghệ cũng như kỹ năng quản lý của từng phân ngành được nâng cấp, ngày càng tiến gần các chuẩn mực quốc tế, góp phần tạo nên kết cấu hạ tầng kinh tế hiện đại của đất nước. Vốn ODA đã góp phần tăng đáng kể năng lực vận tải: nâng cao tốc độ chạy xe trên các tuyến đường bộ, rút ngắn thời gian chạy tàu trên các tuyến đường sắt, đường sông, nâng lượng hàng hóa thông qua các cảng biển; nâng lưu lượng hàng hóa thông qua các cảng hàng không và đáp ứng tốt hơn nhu cầu đi lại ở Việt Nam. Nhờ có sự phát triển này, ngành dịch vụ logistics Việt Nam đang phát triển mạnh với tốc độ từ 15 - 16%/năm. Theo chỉ số hoạt động LPI của Ngân hàng Thế giới 2014, Việt Nam xếp hạng 53 và 2016 xếp hạng 64/160 nước, đứng thứ 4 trong các nước ASEAN, sau Singapore, Malaysia và Thái Lan [4]. Theo báo cáo của Diễn đàn Kinh tế thế giới, kết cấu hạ tầng giao thông của Việt Nam trong giai đoạn 2010 - 2015 đã tăng 36 bậc (từ vị trí 103 đã lên vị trí 67) [8] tuy nhiên đến năm 2018 thì lại bị suy giảm, chỉ xếp thứ 75 [13].

Mặc dù có những đóng góp lớn từ ODA nhưng kết cấu hạ tầng giao thông vẫn chưa phát triển tương xứng với tiềm năng, chưa đáp ứng đủ nhu cầu. Một số đô thị tập trung đông dân cư, đặc biệt là tại các thành phố lớn như Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh... kết cấu hạ tầng giao thông vẫn chưa theo kịp tốc độ phát triển kinh tế của đô thị, tình trạng kẹt xe, ách tắc giao thông vẫn thường xuyên xảy ra... Một số khu vực vùng sâu, vùng xa, nông thôn miền núi đường đi lại vẫn khó khăn. Nhiều tuyến đường, cầu,... xuống cấp, hư hại nghiêm trọng nhưng chưa có đủ vốn để đầu tư sửa chữa, xây mới do thiếu vốn nước ngoài và thiếu vốn đối ứng. Việc giao kế hoạch vốn đối ứng rất thấp so với nhu cầu đã ảnh hưởng lớn tới tiến độ thực hiện của các dự án, có khả năng phát sinh các khiếu nại, khiếu kiện từ nhà thầu nước ngoài dẫn đến phải đền bù. Đây cũng chính là một trong những lý do khiến cho việc giải ngân vốn ODA chậm so với lộ trình cam kết với nhà tài trợ nước ngoài.

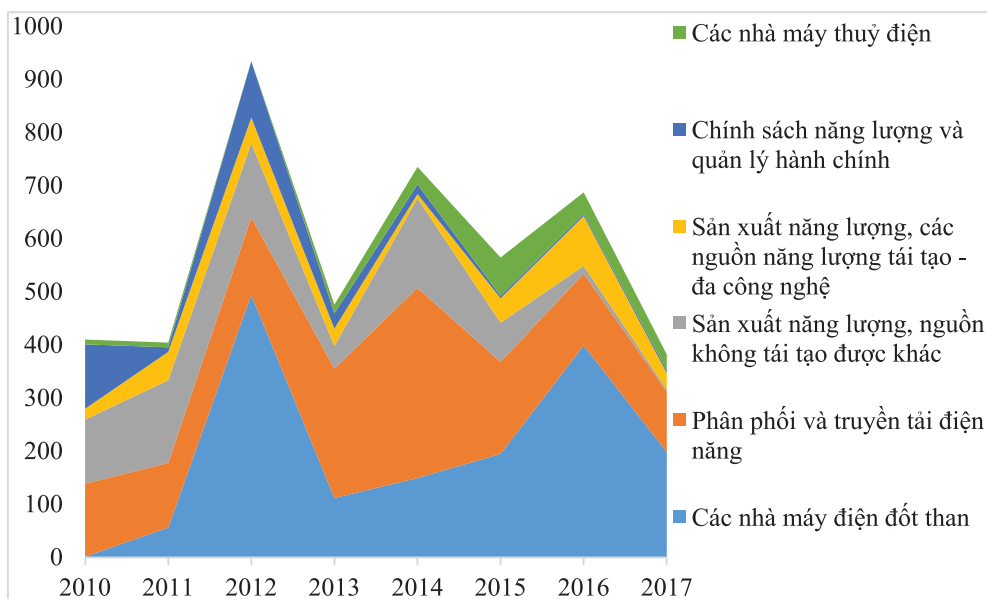
3.2. Lĩnh vực năng lượng

Năng lượng là một lĩnh vực có vai trò quan trọng trong việc thúc đẩy kinh tế phát triển. Do đó, đây cũng là một lĩnh vực nhận được nhiều ODA trong nhóm *Cơ sở hạ tầng kinh tế* (chỉ sau lĩnh vực giao thông vận tải).

Trong giai đoạn từ 2010 đến 2017, tổng số ODA giải ngân cho lĩnh vực năng lượng là 4676 triệu USD, chiếm 29,65% tổng số vốn ODA đầu tư vào cơ sở hạ tầng của Việt Nam. Trong đó, số vốn ODA dành cho các dự án xây dựng nhà máy điện đốt than là lớn nhất với hơn 1,6 tỷ USD (tương đương 34,31% giá trị ODA vào lĩnh vực năng lượng); tiếp đến là các dự án phân phối và truyền tải điện năng với gần 1,43 tỷ USD (chiếm 30,58%). Các dự án Sản xuất năng lượng, nguồn không tái tạo được khác có số vốn ODA giải ngân trong cả giai đoạn 2010 - 2017 là 718 triệu USD, tương đương 15,37%. Một điểm cần lưu ý là tỷ trọng ODA dành cho các dự án liên quan đến chính sách năng lượng và quản lý hành chính tương đối cao so với các lĩnh vực khác, đạt 6,33% tổng số ODA cho lĩnh vực năng lượng, tương đương 295,95 triệu USD. Các dự án liên quan đến nhà máy thủy điện có số ODA giải ngân cho cả giai đoạn là 210,81 triệu USD (chiếm 4,51%) (xem Hình 4). Ngoài ra thì ODA dành cho lĩnh vực năng lượng cũng đã hỗ trợ cho các dự án năng lượng mặt trời, năng lượng gió, phân phối khí gas, các nhà máy điện đốt nhiên liệu sinh học tuy nhiên giá trị còn rất thấp.

Hình 4. ODA giải ngân trong lĩnh vực Năng lượng giai đoạn 2010 - 2017

(Triệu USD)



Nguồn: [22]

Vốn ODA dành cho lĩnh vực năng lượng chủ yếu đến từ Nhật Bản (chiếm 52,95% tổng ODA cho toàn lĩnh vực), từ Ngân hàng Thế giới thông qua IDA (29,26%), từ Đức (7,8%), ADB (3,6%) và Pháp (3%). Tuy nhiên, do các ưu tiên tài trợ khác nhau nên hình thức ODA của các nhà tài trợ này cũng có cơ cấu rất khác nhau. Ví dụ, IDA thì chủ yếu là ODA vay cho các dự án phân phối và truyền tải điện, xây dựng chính sách quản lý năng lượng; Nhật Bản thì ODA vay cho các phân phối và truyền tải điện, sản xuất năng lượng, nguồn không tái tạo được; Đức thì bên cạnh các dự án phân phối và truyền tải điện thì còn dành ODA cho các dự án sản xuất năng lượng, nguồn tái tạo được; Pháp thì dành ODA cho các dự án nhà máy thủy điện.

Một điểm rất đáng lưu ý là các dự án nhà máy điện đốt than, phân phối và truyền tải điện năng; các dự án thủy điện, dự án sản xuất năng lượng không tái tạo được khác; sử dụng tới hơn 98% vốn ODA vay. Trong khi đó, các dự án liên quan đến bảo tồn năng lượng, giáo dục và đào tạo, nghiên cứu trong lĩnh vực năng lượng, năng lượng gió, các nhà máy điện chạy bằng khí đốt tự nhiên, các nhà máy điện hạt nhân sử dụng 100% vốn ODA viện trợ. Các dự án liên quan đến năng lượng mặt trời có tỷ lệ ODA viện trợ là 25%. Trong tương lai, Việt Nam cần phải lưu ý điểm này để có chiến lược sử dụng nguồn vốn ODA hợp lý hơn nhằm đảm bảo cung cấp năng lượng trong dài hạn mà không ảnh hưởng tới môi trường, giảm khí phát thải nhà kính.

Một số dự án có số vốn giải ngân lớn trong giai đoạn 2010 - 2017 phải kể đến là Dự án xây dựng Nhà máy Nhiệt điện Thái Bình và các đường dây truyền tải điện với tổng mức đầu tư khoảng 26.584 tỷ đồng [17]. Nhật Bản đã hỗ trợ gói vốn vay ODA đầu tiên là 20,737 tỷ Yên (Hiệp định vốn vay ký kết vào tháng 11/2009), gói vay thứ hai trị giá 36,392 tỷ Yên (Hiệp định vốn vay ký kết vào tháng 1/2015), gói vay thứ ba trị giá 9,873 tỷ Yên (Hiệp định vốn vay ký kết vào tháng 7/2015) và gói vay thứ 4 trị giá 54.982 tỷ Yên [6]. Sau thời gian hơn 4 năm thi công, xây dựng, lắp đặt các thiết bị, cả 2 tổ máy của Nhà máy đã đi vào vận hành thương mại từ tháng 4/2018 và ngày 14/2/2019, EVN đã tổ chức Lễ khánh thành dự án Nhà máy Nhiệt điện Thái Bình. Đây là dự án được đánh giá đảm bảo chất lượng và tuân thủ tốt các quy định về môi trường... Khi đi vào hoạt động, nhà máy góp phần tăng cường năng lực cung cấp điện phục vụ phát triển kinh tế - xã hội khu vực Đồng bằng sông Hồng, qua đó nâng cao mức độ an toàn, ổn định, kinh tế cho vận hành hệ thống điện.... Dự kiến, mỗi năm nhà máy sẽ phát lên lưới điện quốc gia sản lượng điện từ 3,6 đến 3,9 tỷ kWh [17].

Một dự án đáng kể khác của Nhật Bản phải kể đến là Nhà máy Nhiệt điện Nghi Sơn I. Đây là dự án được khởi công từ tháng 7/2010, với tổng vốn đầu tư gần 22.260 tỷ đồng, trong đó sử dụng 85% vốn vay ODA của Chính phủ Nhật Bản thông qua Cơ

quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JICA) và 15% vốn đối ứng của Tập đoàn Điện lực Việt Nam (EVN). Sau hơn 3 năm tích cực triển khai thi công xây dựng và lắp đặt thiết bị, Nhà máy đã chính thức hòa lưới điện quốc gia vào ngày 7/10/2013 với sản lượng điện sản xuất hàng năm đạt 3,6 tỷ KWh [9]. Với mức sản lượng này, Nhà máy bảo đảm cung cấp điện phục vụ hoạt động sản xuất tại Khu Kinh tế Nghi Sơn, đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh Thanh Hóa nói riêng và khu vực Bắc Trung Bộ nói chung.

Bên cạnh đó, Ngân hàng Thế giới (thông qua IDA) còn phối hợp với EVN triển khai Dự án Phân phối hiệu quả (DEP) giai đoạn 2013 - 2016. Đây là dự án lưới điện có tổng vốn tài trợ lớn nhất của EVN với tổng vốn đầu tư theo dự kiến ban đầu là khoảng 724,8 triệu USD, trong đó vốn ODA là 488,9 triệu USD và vốn đối ứng là 238,1 triệu USD [5]. Sau đó, Dự án đã nhận được tài trợ từ Hiệp hội Phát triển Quốc tế (IDA) thuộc Ngân hàng Thế giới (WB), Quỹ Công nghệ sạch (CTF) và Cơ quan Phát triển quốc tế của Chính phủ Úc (AusAid) tài trợ với tổng mức đầu tư khoảng 665 triệu USD [16]. Dự án này được triển khai ở 5 Tổng Công ty điện: miền Bắc, miền Trung, miền Nam, Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh để đầu tư nhằm nâng cao hiệu quả sử dụng, khả năng cung cấp và độ tin cậy của hệ thống phân phối điện năng thông qua việc nâng cấp, mở rộng và hiện đại hóa hệ thống lưới điện phân phối 110KV, trung hạ thế và hệ thống công tơ đo đếm.

Chính nhờ sự hỗ trợ của vốn ODA, tính đến cuối tháng 3/2018, hệ thống truyền tải điện quốc gia do EVNNPT quản lý vận hành có tổng số 24.365 km đường dây (bao gồm 7.503 km đường dây 500 kV và 16.862 km đường dây 220 kV), 140 trạm biến áp (gồm 28 trạm biến áp 500 kV và 112 trạm biến áp 220 kV) với tổng dung lượng máy biến áp là 77.613 MVA. Hệ thống truyền tải điện quốc gia đã vươn tới hầu hết các tỉnh, thành phố trong cả nước, từng bước kết nối với lưới truyền tải điện của các nước trong khu vực, với công nghệ ngày càng hiện đại như: Đường dây nhiều mạch, nhiều cấp điện áp, cáp ngầm cao áp 220 kV, trạm GIS 220 kV, trạm biến áp không người trực, hệ thống điều khiển tích hợp bằng máy tính, thiết bị định vị sự cố, giám sát dầu online, hệ thống SCADA...[2].

Phát triển năng lượng của Việt Nam đang đi đúng hướng, nhưng đây là lĩnh vực phức tạp, cần nhiều nguồn lực hơn nữa để phát triển thị trường năng lượng. Nguồn vốn ODA và vốn vay ưu đãi đã được sử dụng hiệu quả, thể hiện qua sự phát triển mạnh mẽ của hệ thống điện về nguồn điện, lưới điện truyền tải, lưới điện phân phối, nâng cao độ tin cậy, an toàn vận hành hệ thống... Các chương trình, dự án thực sự mang lại hiệu quả thiết thực cho đầu tư phát triển ngành điện, góp phần quan trọng tăng trưởng

kinh tế và cải thiện đời sống người dân, cũng như đóng góp đáng kể vào sự nghiệp công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước. Tuy tình hình thực hiện và giải ngân các chương trình, dự án ODA và vốn vay ưu đãi đã có những chuyển biến tích cực, song vẫn còn chậm hơn so với kỳ vọng. Nhiều dự án còn tồn đọng, vốn giải ngân chậm. Tốc độ giải ngân giữa các năm so với mức độ cam kết còn chưa đồng đều.

4. KẾT LUẬN VÀ MỘT SỐ VẤN ĐỀ ĐẶT RA

Từ việc phân tích thực trạng vốn ODA vào Việt Nam kể từ khi Việt Nam trở thành nước có thu nhập trung bình vào năm 2010, đặc biệt là vốn ODA vào lĩnh vực *Cơ sở hạ tầng kinh tế*, có thể thấy:

Thứ nhất, ODA không phải là nguồn vốn ưu đãi mãi mãi, đặc biệt với trường hợp của Việt Nam. Việt Nam chỉ còn chưa đầy 3 năm để nhận được các khoản vay ưu đãi từ IDA. Do đó, Việt Nam cần sử dụng khôn ngoan nguồn vốn ODA này để hỗ trợ phát triển kinh tế - xã hội, xoá đói giảm nghèo. Việc các nhà tài trợ vốn ODA sẽ điều chỉnh dần nguồn viện trợ, nhường nguồn vốn này cho các nước nghèo hơn khi Việt Nam đã là quốc gia có mức thu nhập trung bình thấp, đang là thách thức đối với ngành giao thông - vận tải khi ngân sách vẫn còn eo hẹp và nguồn lực đầu tư từ khu vực tư nhân còn hạn chế.

Thứ hai, do đã trở thành nước có thu nhập trung bình nên vốn ODA vào Việt Nam chủ yếu là vốn vay ODA với các điều kiện kém ưu đãi hơn và ngày càng tiến tới điều kiện thị trường. Vì vậy, Việt Nam cần có kế hoạch rõ ràng khi đi vay vốn ODA do nguồn vốn này thường kèm theo các ràng buộc của nhà tài trợ và tạo ra gánh nặng nợ về sau. Hiện nay, gánh nặng nợ mà ODA tạo ra ngày càng lớn đối, chiếm tới gần 1/4 tổng số vốn ODA giải ngân⁽³⁾.

Thứ ba, ODA vào lĩnh vực xây dựng cơ sở hạ tầng xã hội và hạ tầng kinh tế đã góp phần đáng kể giúp Việt Nam đạt được các Mục tiêu Thiên niên kỷ vào năm 2015 nhưng cũng là nguyên nhân gây ra gánh nặng nợ ODA cho Việt Nam do vốn ODA vào các lĩnh vực trọng yếu như giao thông - vận tải và năng lượng có tới hơn 95% là vốn vay ODA mà các dự án trong hai lĩnh vực này thường thực hiện trong một khoảng thời gian dài với tiến độ chậm, có nhiều dự án đội vốn, do đó gây khó khăn cho việc trả nợ vay ODA (xem Bảng 2).

Bảng 2: Các dự án ODA đội vốn lớn*(Đơn vị tính: tỷ đồng)*

Tên dự án	Nhà tài trợ	Tổng mức đầu tư	Số tiền sau điều chỉnh	Ghi chú
Dự án Xây dựng tuyến đường sắt đô thị thành phố Hà Nội tuyến 2, đoạn Nam Thăng Long - Trần Hưng Đạo	Nhật Bản	19.555	35.679	Vay ODA của JICA khoảng 30,5 nghìn tỷ đồng; vốn đối ứng từ ngân sách thành phố hơn 5,1 nghìn tỷ đồng
Dự án Xây dựng tuyến đường sắt đô thị TPHCM tuyến số 2, đoạn Bến Thành - Tham Lương	Đức, ADB, EIB	26.116	47.603	Vay 540 triệu USD của ADB; 313 triệu USD từ Ngân hàng Tái thiết Đức (KfW) và 195 triệu USD từ Ngân hàng Đầu tư châu Âu (EIB).
Dự án đường sắt đô thị Hà Nội tuyến Cát Linh - Hà Đông	Trung Quốc	8.769	18.000	Vốn vay ODA của Trung Quốc 13,87 nghìn tỷ; vốn đối ứng 4,13 nghìn tỷ
Dự án Xây dựng tuyến đường sắt đô thị TPHCM tuyến số 1, đoạn Bến Thành - Suối Tiên	Nhật Bản	17.387	47.325	Vốn ODA Nhật Bản chiếm 88,4%, vốn đối ứng từ TPHCM chiếm 11,6%
Dự án Xây dựng tuyến đường sắt đô thị thí điểm thành phố Hà Nội, đoạn Nhổn - Ga Hà Nội	Pháp, ADB, EIB	20.625	30.977	Vay nước ngoài trên 1 tỷ USD từ nguồn vốn của ADB và các nhà tài trợ khác; còn lại là vốn đối ứng trong nước

*Nguồn: [7, 10, 12, 14, 15]***Chú thích**

- (1) Theo quy định của Ngân hàng Thế giới và Liên minh châu Âu, để tiếp tục nhận được vốn từ nhà tài trợ, tỷ lệ giải ngân/cam kết của các dự án phải đạt trên 80%.
- (2) Tính toán từ số liệu lấy tại OECD (2018a), Data Aid (ODA) disbursements to countries and regions [DAC2a] lấy tại trang web <https://stats.oecd.org/qwids/#?x=1&y=6&f=4:0,2:0,3:0,5:0,7:0&q=1:2+2:1+4:1+5:3+3:51+6:2012,2013,2014,2015,2016,2017+7:1> ngày 5/3/2019

- (3) Tính toán từ số liệu lấy tại OECD (2018b), Data from Creditor Reporting System (CRS) - OECD, lấy tại trang web <https://stats.oecd.org/qwids/#?x=1&y=6&f=2:188,4:1,7:1,9:85,3:51,5:3,8:85&q=2:188+4:1+7:1+9:85+3:51+5:3,4+8:85+1:1+6:2010,2011,2012,2013,2014,2015,2016,2017> ngày 5/3/2019.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Bộ Công thương (2017), Báo cáo Logistic Việt Nam 2017, lấy tại <http://www.moit.gov.vn/documents/36315/0/Bao+cao+Logistics+Viet+Nam+2017.pdf/5b311ed4-c00b-4f8d-9dde-b9ece86f0b75>
2. <http://baochinhphu.vn/Kinh-te/He-thong-truyen-tai-dien-500-kV-vao-danh-muc-cong-trinh-an-ninh-quoc-gia/337757.vgp>
3. <http://baodauthau.vn/dau-tu/viet-nam-thuoc-top-3-dong-nam-a-co-duong-cao-toc-lon-va-hien-dai-17060.html>
4. <http://cafef.vn/nganh-logistics-ky-vong-dong-gop-10-vao-gdp-nam-2025-2017121514263431.chn>
5. <http://icon.com.vn/vn-s83-109932-640/Khoi-dong-du-an-phan-phoi-hieu-qua-DEP.aspx>
6. <http://nangluongvietnam.vn/news/vn/dien-luc-viet-nam/danh-von-oda-xay-nhiet-dien-thai-binh-dz-truyen-tai-dien.html>
7. <http://phapluatdansinh.phapluatxahoi.vn/se-bao-cao-ve-tra-no-von-oda-lam-duong-sat-nhon-ga-ha-noi-4579.htm>
8. <http://quochoi.vn/tintuc/pages/tin-hoat-dong-cua-quoc-hoi.aspx?ItemID=35964>
9. <http://thoibaotaichinhvietnam.vn/pages/kinh-doanh/2013-10-08/nhiet-dien-nghi-son-i-chinh-thuc-hoa-luoi-dien-quoc-gia-ca-hai-to-may-4161.aspx>
10. <http://vneconomy.vn/ha-noi-duong-sat-do-thi-so-2-vua-doi-von-vua-xam-pham-khong-gian-van-hoa-20180819204300039.htm>
11. <http://voer.edu.vn/m/nguon-von-oda/1d643229>
12. <http://www.baogiaothong.vn/duong-sat-cat-linh-ha-dong-co-doi-von-gap-5-lan-d268754.html>
13. <http://www3.weforum.org/docs/GCR2018/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2018.pdf>

14. <https://news.zing.vn/metro-ben-thanh-suoi-tien-can-ung-2245-ty-de-tra-no-truoc-tet-post909349.html>
15. <https://vnexpress.net/thoi-su/dieu-chinh-tong-muc-dau-tu-hai-tuyen-duong-sat-do-thi-tp-hcm-3879823.html>
16. <https://www.evn.com.vn/d6/news/Cuoi-nam-2016-phai-co-ban-hoan-thanh-Du-an-phan-phoi-hieu-qua-6-12-17818.aspx>
17. <https://www.evn.com.vn/d6/news/Le-khanh-thanh-du-an-Nha-may-Nhiet-dien-Thai-Binh-66-142-23139.aspx>
18. https://www.sbv.gov.vn/webcenter/portal/vi/menu/trangchu/hdk/htqt/qhvctctc/qh-vwb?_afLoop=514943960835000#%40%3F_afLoop%3D514943960835000%26centerWidth%3D80%2525%26leftWidth%3D20%2525%26rightWidth%3D0%2525%26showFooter%3Dfalse%26showHeader%3Dfalse%26_adf.ctrl-state%3Dbond00yag_4
19. Institute of Energy, “*Vietnam Energy Statistics 2014*,” IE, 2016.
20. OECD (2018a), *Data Aid (ODA) disbursements to countries and regions [DAC2a] – OECD*, lấy tại trang web <https://stats.oecd.org/qwids/#?x=1&y=6&f=4:0,2:0,3:0,5:0,7:0&q=1:2+2:1+4:1+5:3+3:51+6:2012,2013,2014,2015,2016,2017+7:1> ngày 5/3/2019.
21. OECD (2018b), *Data from Creditor Reporting System (CRS) - OECD*, lấy tại trang web <https://stats.oecd.org/qwids/#?x=1&y=6&f=2:188,4:1,7:1,9:85,3:51,5:3,8:85&q=2:188+4:1+7:1+9:85+3:51+5:3,4+8:85+1:1+6:2010,2011,2012,2013,2014,2015,2016,2017> ngày 5/3/2019.
22. World Economic Forum (2018), *The Global Competitiveness Report 2017-2018*, 599-600.