

# Đánh giá tác động kinh tế các dự án đường sắt đô thị tại Việt Nam: Nguồn vốn ODA Nhật Bản

TRẦN ANH TÙNG \*

Trường Đại học Kinh tế - Tài chính TP.HCM

Nhận bài: 24/02/2022 - Duyệt đăng: 15/04/2022

(\*) Liên hệ: tungta@uef.edu.vn - Tel: 0913408267

## Tóm tắt:

**T**ác động của nguồn vốn vay ODA lên sự phát triển kinh tế của một quốc gia là không thể chối cãi. Đặt trong bối cảnh VN, nguồn vốn vay ODA luôn là một lượng bổ sung vốn không thể thiếu cho các chiến lược phát triển kinh tế trung và dài hạn. Cụ thể, nguồn vốn này luôn được ưu tiên đầu tư cho các dự án xây dựng hạ tầng kinh tế, đặc biệt, là hạ tầng giao thông. Tuy nhiên, dư luận trong giai đoạn từ năm 2016-2021 nổi lên những nghi ngờ về các tác động kinh tế sử dụng nguồn vốn vay ODA tại các dự án hạ tầng giao thông đô thị, đặc biệt là xây dựng các tuyến đường sắt đô thị ở 2 thành phố lớn là Hà Nội và TP.HCM. Bài viết sử dụng phương pháp hồi quy khoảng khắc tổng quát (GMM) để chứng minh mối quan hệ tương quan dương giữa nguồn vốn ODA của Nhật Bản và sự tăng trưởng về giá trị công nghiệp tính trên đầu người. Kết hợp với so sánh lãi suất chi trả giữa vay vốn ODA và vay từ trái phiếu chính phủ, để tổng hợp thành những điểm lợi ích để so sánh với các chi phí mà nguồn vốn ODA từ Nhật Bản mang lại.

**Từ khóa:** ODA, tác động kinh tế, đường sắt đô thị, GMM.

## Abstract:

The influence of ODA loans on a country's economic progress is evident. In the case of Vietnam, ODA loans are always a valuable addition to medium- and long-term economic growth plans. This money is always preferred for projects that would construct economic infrastructure, particularly transportation infrastructure. However, public opinion in the period 2016-2021 cast doubt on the economic impacts of employing ODA loans in urban transportation infrastructure projects, particularly railway line building. Hanoi and Ho Chi Minh City both have large metropolitan regions. The positive association between Japan's ODA capital and the rise in industrial value per capita is demonstrated in this article using the generalized moment regression technique (GMM). Combined with a comparison of interest payments between ODA loans and government bonds, the advantages of ODA from Japan may be compared against the expenses.

**Keywords:** ODA, economic impact, urban railway, GMM.

**Bảng 1: So sánh suất vốn đầu tư xây dựng tại các dự án trong lĩnh vực hạ tầng giao thông với đa dạng các nguồn tài trợ**

| Dự án                                                              | Nguồn tài trợ vốn vay ODA | Tổng mức đầu tư ban đầu (đvt: tỷ VND) (1) | Tổng mức đầu tư sau điều chỉnh (đvt: tỷ VND) (2) | Chiều dài tuyến đường của dự án (3) (đvt: m) | Suất vốn đầu tư (4) = (2)/(3) (đvt: tỷ VND/m) |
|--------------------------------------------------------------------|---------------------------|-------------------------------------------|--------------------------------------------------|----------------------------------------------|-----------------------------------------------|
| Đường sắt đô thị TPHCM, tuyến Bến Thành - Tham Lương               | Đức, ADB, EIB             | 26,116                                    | 47,603                                           | 11,200                                       | 4.25                                          |
| Đường sắt đô thị Cát Linh - Hà Đông                                | Trung Quốc                | 8,769                                     | 18,000                                           | 13,050                                       | 1.38                                          |
| Tuyến đường sắt đô thị thí điểm tại Hà Nội, đoạn Nhổn - Ga Hà Nội  | Pháp, ADB, EIB            | 20,625                                    | 30,977                                           | 12,500                                       | 2.48                                          |
| Đường sắt đô thị TP.HCM tuyến số 1, Bến Thành - Suối Tiên          | Nhật Bản                  | 17,387                                    | 47,325                                           | 19,700                                       | 2.40                                          |
| Tuyến đường sắt đô thị Hà Nội, đoạn Nam Thăng Long - Trần Hưng Đạo | Nhật Bản                  | 19,555                                    | 35,679                                           | 11,500                                       | 3.10                                          |

Nguồn: Tác giả tổng hợp từ nghiên cứu của Nguyễn Thị Vũ Hà (2019) và tự tính toán suất vốn đầu tư

## 1. Giới thiệu

Hạ tầng giao thông đô thị luôn là yếu tố mang tính chất cốt lõi trong việc phát triển kinh tế của các đại đô thị, và đại đô thị chính là sức bật của toàn bộ nền kinh tế của một quốc gia (Prud'Homme, 1997; Pucher và đồng sự, 2007), từ đó, việc phát triển hạ tầng giao thông đô thị không những chỉ giải quyết vấn nạn ùn tắc giao thông, mà còn trực tiếp liên quan đến việc gia tăng hiệu quả số lượng lao động tại đô thị đó.

Xét trong bối cảnh 2 đô thị lớn tại VN là Hà Nội và TP.HCM, dự án đường sắt đô thị như Cát Linh-Hà Đông, Nam Thăng Long-Trần Hưng Đạo hoặc Metro số 1 Bến Thành-Suối Tiên, đã và đang là chủ đề bàn luận của rất nhiều nghiên cứu khoa học chính thức hoặc phi chính thức (Võ Đại Lực, 2016; Nguyễn Thanh, 2018; Nguyễn Thị Vũ Hà, 2019; Nguyễn Thị Thanh Lam, 2021). Các nghiên cứu trên đều có điểm chung rằng, lợi thế về lãi suất và thời gian hoàn trả dài hạn đã không còn hiệu quả đối với các dự án xây dựng hạ tầng giao thông đô thị tại VN (điển hình là các dự án đường sắt đô thị) khi phải điều chỉnh tăng vốn đầu tư

gấp nhiều lần so với kế hoạch ban đầu, cộng thêm các ràng buộc tới từ điều kiện ràng buộc đặc biệt cho các đối tác kinh tế. Sự không hiệu quả này dẫn đến hệ lụy về “gánh nặng nợ công” khi tỷ trọng các khoản vay ODA/nợ nước ngoài của chính phủ vào khoảng 94% (Trần Văn Hùng, 2021).

Dựa vào bảng trên, so sánh các suất đầu tư xây dựng từ các nguồn vốn vay ODA, ta có thể thấy rõ Trung Quốc hiện tại đang có hiệu quả đầu tư lớn nhất cho lĩnh vực hạ tầng giao thông đô thị, vì chi phí dành cho mỗi mét xây dựng chỉ vào khoảng 1.38 tỷ đồng/m. Đối với nguồn vốn ODA từ Nhật Bản, tỷ lệ suất đầu tư thể hiện tốt hơn khi so sánh với nguồn đến từ ADB, các nước châu Âu, và ngân hàng tái thiết Đức (viết tắt là EIB). Tuy nhiên, nếu so sánh với nguồn vốn ODA từ Trung Quốc, thì nguồn vốn ODA từ Nhật Bản thể hiện suất đầu tư thiếu tính cạnh tranh, cụ thể là chi phí “đắt” hơn trên mỗi mét xây dựng.

Tổng hợp từ những phân tích trên, sự quan trọng của nguồn vốn ODA trong phát triển hạ tầng kinh tế tại các đô thị của VN

thông qua các dự án đường sắt đô thị rất rõ ràng, tuy nhiên, dường như nguồn vốn ODA tài trợ từ Nhật Bản cho đến thời điểm hiện tại chưa thực sự hiệu quả như kỳ vọng.

## 2. Cơ sở lý thuyết và khung phân tích

### 2.1. Lược khảo các nghiên cứu liên quan về vốn vay ODA từ Nhật Bản lên sự tác động về kinh tế của một quốc gia nhận tài trợ

Khác với nguồn vốn ODA từ các nhà tài trợ châu Âu, nguồn vốn ODA từ Nhật Bản tự định hình một giá trị riêng và thiên hướng phát triển về các nước trong khu vực châu Á, cho nên nó còn có tên là “Mô hình hỗ trợ phát triển của Đông Á” (Sawada, 2014; Kato và đồng sự, 2016), nguồn vốn này có sự tương đồng nhất định so sánh với 2 quốc gia khác trong cùng khu vực đó là Hàn Quốc và Trung Quốc (Stalling và Kim, 2016). Những đặc trưng cơ bản nhất của nguồn vốn vay ODA từ Nhật Bản đó là (i) tập trung vào các quốc gia đối tác có vị trí địa lý thuộc châu Á; (ii) tỷ lệ vốn vay ưu đãi lớn; và (iii) ưu tiên trọng tâm cho các dự án phát triển hạ tầng kinh tế để thúc đẩy phát triển công nghiệp

(Feasel, 2015; Kato và đồng sự, 2016; Ranis và đồng sự 2011).

Theo Feasel (2015), sử dụng dữ liệu của 99 quốc gia đang phát triển, đồng thời so sánh với các nguồn vốn đến từ nguồn đa phương và song phương khác như Ủy ban phát triển của OECD hoặc Hoa Kỳ; kết quả cho thấy nguồn vốn ODA từ Nhật Bản có tác động mạnh nhất đến tăng trưởng GDP thực của các quốc gia khảo sát. Và nguyên nhân cốt lõi cho tác động đó xuất phát từ việc Nhật Bản chủ yếu tập trung vào các dự án phát triển cơ sở hạ tầng hơn là những lĩnh vực khác.

Sự tác động của nguồn vốn ODA trong việc thúc đẩy tăng trưởng của một nền kinh tế là đề tài luôn được thảo luận trong rất nhiều nghiên cứu trước đây (Griffin và Enos, 1970; Hansen và Tarp, 2000; Roodman, 2007; Burnside và Dollar, 2000). Mặt khác, các nghiên cứu trên cũng bị chỉ trích ở khía cạnh không đồng nhất về bối cảnh cấp vốn vay ODA (Sawada, 2014), cụ thể, các nghiên cứu trên tính toán dựa trên tổng giá trị hỗ trợ giữa quốc gia tài trợ và nhận tài trợ, nhưng chưa kiểm soát các điều kiện như: (i) Mục đích sử dụng của nguồn vốn; và (ii) Lĩnh vực mà nguồn vốn đó tập trung phát triển, vì vậy, nếu như đánh đồng các loại nguồn vốn ODA với nhau thì sẽ mang tính thiên kiến và cuối cùng cho ra kết quả so sánh không hiệu quả (Momita và Matsumoto, 2018).

Rõ ràng, khi xây dựng mô hình đo lường sự tác động của nguồn vốn ODA lên sự tăng trưởng kinh tế của một quốc gia, chúng ta cần phải tính toán đến việc so sánh

đa dạng nguồn gốc (nước tài trợ) của nguồn vốn vay ODA, đồng thời cần phải kiểm soát điều kiện mục đích của nguồn vốn vay đó được nhằm để phát triển lĩnh vực nào (Akramov, 2012). Theo Momita và Matsumoto (2018), nguồn vốn ODA từ Nhật Bản có tương quan dương với sự phát triển kinh tế thuộc lĩnh vực công nghiệp của các quốc gia nhận tài trợ, minh chứng họ đưa ra là sử dụng dữ liệu bảng từ 117 quốc gia trong giai đoạn từ năm 1980-2010, để so sánh nguồn vốn ODA của Nhật Bản với 4 quốc gia lớn khác (bao gồm Anh, Mỹ, Đức, và Pháp) có năng lực viện trợ giá trị lớn về nguồn vốn ODA.

## 2.2. Phương pháp GMM và xây dựng mô hình

Để đo lường tác động kinh tế của một dự án, từ đó làm nền tảng cho so sánh chi phí và lợi ích, có 4 câu phần cần phải được tính toán bao gồm (i) số lượng việc làm được tạo ra bởi dự án đó, (ii) sự gia tăng thu nhập của người dân liên quan đến dự án, (iii) giá trị kinh tế đo lường bằng tiền tệ được tạo ra từ dự án, và (iv) giá trị gia tăng của các chỉ số kinh tế liên quan đến dự án (Paul, 2017; Weisbrod và Reno, 2009). Tính tới thời điểm tháng 3 năm 2022, vẫn chưa có dự án nào về đường sắt đô thị tại VN vay từ nguồn vốn vay ODA Nhật Bản được đưa vào vận hành thương mại, vì vậy, các chỉ số tác động kinh tế như việc làm, gia tăng thu nhập, và giá trị tạo ra từ dự án vẫn chưa tính toán được. Tuy nhiên, giá trị gia tăng của các chỉ số kinh tế vĩ mô vẫn có thể đo lường được kể cả khi chưa hoàn thành dự án, vì bản thân dự án trong tiến độ xây dựng cũng đã trực tiếp đóng góp vào việc gia tăng các chỉ số công nghiệp trên GDP của vùng đó.

Theo nghiên cứu của Momita và Matsumoto (2018), các tác giả đã tiến hành đo lường độ co giãn của GDP trên đầu người với nguồn vốn vay ODA của các quốc gia được cho vay. Nghiên cứu trên đã sử dụng phương pháp hồi quy khoảng khắc (GMM) để xử lý dữ liệu bảng bằng hiệu ứng cố định với cấp độ từng quốc gia, đồng thời đảm bảo tính đồng nhất của các biến hồi quy, tránh sự sai lệch trong ước lượng dữ liệu bảng động.

Kế thừa từ nghiên cứu của Momita và Matsumoto (2018), luận văn xây dựng hàm ước lượng như sau:

$$\Delta \ln \text{INDPERCAP}_t = \gamma_1 \ln \text{INDPERCAP}_{t-1} + \sum \beta_j \ln \text{ODA}_{j(t-1)} + \delta_1 \ln \text{POP}_{t-1} + u_t \quad (1)$$

Với:

$\Delta \ln \text{INDPERCAP}_t = \ln \text{INDPERCAP}_t - \ln \text{INDPERCAP}_{t-1}$ : Đo lường sai phân bậc nhất logarit tự nhiên của giá trị tăng thêm của chỉ số công nghiệp có bao gồm xây dựng (với đơn vị tính là nghìn triệu đô) tại VN được xét từ thời điểm t đến t-1. Ký hiệu j trong phương trình là đại diện cho nhóm nước tài trợ bao gồm: Nhật Bản, Hàn Quốc, các nước thuộc khối DACs.

$\ln \text{ODA}_{j(t-1)}$  là giá trị logarit tự nhiên của nguồn vốn ODA từ các nước tài trợ J cho VN trong khoảng thời gian t-1.

$\ln \text{POP}_{t-1}$  là giá trị logarit tự nhiên của dân số VN tại khoảng thời gian t-1

Bài viết lựa chọn phương pháp GMM vì những lý do sau:

Khi ước lượng sự tác động kinh tế của các dự án đường sắt đô

**Bảng 2: Kết quả hồi quy tác động của nguồn vốn ODA lên giá trị tăng trưởng công nghiệp trên đầu người bằng phương pháp GMM**

|          | Japan<br>b/se           | Korea<br>b/se          | Australia<br>b/se      | France<br>b/se         | Germany<br>b/se | UK<br>b/se              | US<br>b/se              | Denmark<br>b/se        |
|----------|-------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|-----------------|-------------------------|-------------------------|------------------------|
| lag1     | -0.9784***<br>(0.0000)  | -0.3381***<br>(0.0000) | -0.5880***<br>(0.0000) | -0.2672***<br>(0.0000) | 0.9111<br>(.)   | 5.9281***<br>(0.0000)   | 1.3648<br>(.)           | 1.5854**<br>(0.0000)   |
| lnoda1   | 0.0637***<br>(0.0000)   | 0.0330<br>(.)          | -0.0242<br>(.)         | 0.0008***<br>(0.0000)  | -0.0991<br>(.)  | -0.1006***<br>(0.0000)  | 0.0553***<br>(0.0000)   | -0.0243**<br>(0.0000)  |
| lnpop1   | 7.0724***<br>(0.0000)   | -1.9848<br>(.)         | 3.0544***<br>(0.0000)  | -4.6629***<br>(0.0000) | -12.9226<br>(.) | -39.7034<br>(.)         | -17.1768***<br>(0.0000) | -22.6357**<br>(0.0000) |
| Constant | -25.9533***<br>(0.0000) | 11.0507<br>(.)         | -9.8402***<br>(0.0000) | 22.7818***<br>(0.0000) | 52.3921<br>(.)  | 140.7888***<br>(0.0000) | 68.8735<br>(.)          | 91.8145**<br>(0.0000)  |
| Obs      | 10.0000                 | 10.0000                | 9.0000                 | 8.0000                 | 6.0000          | 6.0000                  | 8.0000                  | 4.0000                 |

**Bảng 3 Các loại kiểm định liên quan đến phương pháp GMM**

|                                                                                                                                 |  |  |  |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|
| Arellano-Bond test for AR(1) in first differences: z = -1.27 Pr > z = 0.206                                                     |  |  |  |
| Arellano-Bond test for AR(2) in first differences: z = -1.55 Pr > z = 0.121                                                     |  |  |  |
| Sargan test of overid. restrictions: chi2(37) = 9.50 Prob > chi2 = 1.000<br>(Not robust, but not weakened by many instruments.) |  |  |  |
| Hansen test of overid. restrictions: chi2(37) = 1.80 Prob > chi2 = 1.000<br>(Robust, but weakened by many instruments.)         |  |  |  |
| Difference-in-Hansen tests of exogeneity of instrument subsets:                                                                 |  |  |  |
| GMM instruments for levels                                                                                                      |  |  |  |
| Hansen test excluding group: chi2(28) = 0.44 Prob > chi2 = 1.000                                                                |  |  |  |
| Difference (null H = exogenous): chi2(9) = 1.36 Prob > chi2 = 0.998                                                             |  |  |  |

thị lên các chỉ số kinh tế vĩ mô, thì phương pháp ước lượng có phân phối chuẩn hóa (Gauss) với độ hợp lý cực đại (MLE) có lẽ sẽ phù hợp nhất, tuy nhiên, nhược điểm của MLE chính là đòi hỏi quá nhiều giả định, trong khi các dự án xây dựng đường sắt đô thị này chưa thực sự biểu hiện ra các chỉ số tác động kinh tế một cách rõ ràng. Vì vậy, việc sử dụng một phương pháp dựa trên ít giả định hơn như GMM là một cách tiếp cận hợp lý hơn với trường hợp của luận văn.

Tiếp đến, phương pháp GMM còn bao hàm rất nhiều các loại ước lượng khác như hồi quy bình phương sai số nhỏ nhất (OLS), hoặc hồi quy với biến công cụ (2SLS). Đối với phương pháp

GMM hàm mục tiêu của nó là tối thiểu hóa giá trị thống kê Chi bình phương<sup>1</sup>. Vì vậy, nó cho phép sử dụng các dữ liệu kinh tế thu thập được để ước lượng các tham số chưa xác định của một mô hình kinh tế. Vì vậy, khi luận văn xây dựng mô hình ước lượng giữa giá trị tăng thêm của chỉ số công nghiệp trên đầu người và nguồn vốn vay ODA, thì mô hình có thể thực hiện được thông qua phương pháp GMM.

### 3. Kết quả nghiên cứu

Kết quả hồi quy GMM (Bảng 2) cho thấy nguồn vốn vay ODA đến từ Nhật Bản có tác động lớn nhất lên giá trị tăng thêm về

công nghiệp tính trên đầu người tại VN, so sánh với các quốc gia còn lại. Cụ thể, cứ 1% tăng lên nguồn vốn vay ODA từ Nhật Bản sẽ làm cho giá trị tăng thêm về công nghiệp trên đầu người tăng trung bình là 0.016%. Có thể thấy, kết quả từ việc chạy mô hình (1) bằng phương pháp GMM ủng hộ giả định nguồn vốn vay ODA từ Nhật Bản có mối tương quan dương với sự phát triển kinh tế của một quốc gia; đặc biệt, đặt trong bối cảnh nghiên cứu của luận văn này, thì nguồn vốn ODA giải ngân vào lĩnh vực giao thông công cộng đã có tác động dương đến giá trị công nghiệp tăng thêm tính trên đầu người tại VN.

<sup>1</sup> Thuyết Nguyễn (2017). Giới thiệu phương pháp GMM. <https://www.vietlod.com/gioi-thieu-phuong-phap-gmm/2>

Các giá trị kiểm định phương pháp GMM (xem bảng 3), cụ thể là chỉ số Arellano-Bond cho thấy không có hiện tượng tự tương quan bậc 2 trong sai phân bậc nhất của phần dư. Thêm vào đó, kiểm định Hansen về tính phù hợp của các biến công cụ với mức  $p\text{-value} > 0.05$  nên có thể kết luận biến công cụ là phù hợp và không có tương quan với sai số của mô hình.

## 4. Kết luận và hàm ý chính sách

### 4.1. Kết luận

Nguồn vốn vay ODA là một sự bổ sung cần thiết đối với nhu cầu phát triển hạ tầng kinh tế của VN, điều này đặc biệt đúng đối với nhà tài trợ mang tính chất truyền thống và chiến lược như Nhật Bản, khi so sánh yếu tố lãi suất vay và thời gian trả lãi với các nguồn khác như trái phiếu chính phủ hoặc từ các nguồn song phương khác, song song, nguồn vốn vay ODA này còn có tác động tích cực đến giá trị tăng thêm của chỉ số công nghiệp trên đầu người. Chính nhờ sự phân bổ mang tính chất tập trung từ nguồn vốn ODA trong hạng mục giao thông vận tải đã giúp cho nền tảng giao thông từ đường bộ đến đường không của VN có những cải thiện rõ rệt trong giai đoạn 2015-2019. Điển hình là các dự án như đường vành đai 3 và cầu Nhật Tân (sử dụng vốn vay ODA Nhật Bản); dự án phát triển hạ tầng giao thông đồng bằng Sông Cửu Long (sử dụng vốn vay ODA của Ngân hàng thế giới); tuyến cao tốc trọng điểm Bắc Nam kết nối toàn bộ trục kinh tế Bắc Nam với hệ thống cảng biển và cửa khẩu quốc tế.

Tuy nhiên, bên cạnh những lợi ích có được từ nguồn vốn vay

ODA, thì tồn tại lớn nhất đến từ sự ràng buộc chặt chẽ tại điều kiện STEP, khi tất cả các quy định về điều khoản thực hiện như phải mua từ đâu, mua cái gì, mua với tỷ lệ bao nhiêu, những nhà thầu nào được chỉ định. Đồng thời, việc bắt buộc phải chi trả bằng đồng Yên Nhật trong điều khoản thanh toán đã khiến cho chi phí vay thực tế cao hơn nhiều so với kế hoạch khi trúng thầu bởi sự tác động của yếu tố thay đổi tỷ giá, đặc biệt trong bối cảnh các khoản vay ODA từ Nhật bản đang giảm dần tính ưu đãi nhưng vẫn giữ nguyên sự khắt khe trong điều kiện cho vay.

### 4.2. Hàm ý chính sách

Phân tích từ kết, nhu cầu thiết yếu cho việc quản lý nguồn vốn vay ODA hiệu quả là phải tập trung thiết kế lại toàn bộ quy trình từ cơ chế huy động cho tới khâu phân bổ nguồn vốn. Sau khi đã có nền tảng quản lý chặt chẽ, thì bước tiếp theo mới tiến đến thương lượng để điều chỉnh điều khoản thực hiện trong STEP. Tuy nhiên nếu không có sự hỗ trợ từ hệ thống các chuyên gia độc lập, thì sẽ dẫn đến việc thiếu cơ sở phản biện trong quá trình đàm phán, vì vậy, cần thiết phải phát huy tối đa vai trò của giới luật sư, các chuyên gia, tổ chức chuyên môn độc lập để theo dõi giám sát các phát sinh bất lợi có thể xảy ra trong quá trình ký kết sử dụng nguồn vốn vay ODA ưu đãi cho các dự án tại VN.

Tiếp đến, sự tác động của hiệp định tự do thương mại song phương lên các điều khoản STEP đã được khẳng định. Vì thế, cần đàm phán thêm những điều khoản về thuế quan trong hiệp định thương mại tự do song phương

VN-Nhật Bản, để làm tiền đề tốt cho việc đàm phán thay đổi tính khắt khe của điều khoản STEP trong hiệp định vay vốn ODA •

## TÀI LIỆU THAM KHẢO

- Arellano, M., & Bond, S. (1991). *Some Tests of Specification for Panel Data: Monte Carlo*
- Bộ Tài chính. *Bản tin nợ công số 10*
- Feasel, E. M. (2015). *Japan's Aid: Lessons for Economic Growth. Development and Political Economy*. Oxson: Routledge
- Kato, H., Page, J., & Shimomura, Y. (Eds.). (2016). *Japan's Development Assistance: Foreign Aid and the Post-2015 Agenda*. Palgrave Macmillan
- Medalla, E.M., Vidar-Vale, C., & Balboa, J.D. (2010). *Japan-Philippines Economic Partnership Agreement (JPEPA): Toward a Framework for Regional Economic Integration*.
- Momita Y, Matsumoto T, Has ODA Contributed to Growth? An Assessment of the Impact of Japanese ODA, Japan and amp; *The World Economy* (2018)
- Nguyễn Thanh. (2018). *ODA có còn là nguồn vốn rẻ?* Truy cập tại trang web <https://vccinews.vn/news/20435/oda-co-con-la-nguon-von-re.html> , ngày 27/03/2022
- Nguyễn Thị Thanh Lam. (2021). *Nguồn vốn ODA Nhật Bản vào Việt Nam giai đoạn 2010 - 2020 và triển vọng*. *Tạp chí Công Thương*, truy cập tại website <http://tapchicongthuong.vn/bai-viet/nguon-von-oda-nhat-ban-vao-viet-nam-giai-doan-2010-2020-va-trien-vong-82705.htm> , ngày 27/03/2021
- Nguyễn Thị Vũ Hà. (2019). *Vai trò của ODA trong phát triển cơ sở hạ tầng kinh tế ở VN và một số vấn đề đặt ra*. Hội thảo kinh tế VN 2018 và triển vọng năm 2019
- Quốc hội. *Luật Quản lý nợ công năm 2017*, số 20/2017/QH14
- Trần Văn Hùng. (2021). *Đánh giá tình hình nợ công của VN trong giai đoạn hiện nay*. *Tạp chí Phát triển Khoa học và Công nghệ - Kinh tế - Luật và Quản lý*, 5(4):1939-1947