

# Các yếu tố tác động đến kết nối hạ tầng Việt Nam - Ấn Độ<sup>(\*)</sup>

ĐẶNG THU THÙY\*

NGUYỄN LÊ THY THƯƠNG\*\*

*Tóm tắt:* Bài viết chỉ ra những yếu tố ảnh hưởng trực tiếp đến hoạt động kết nối hạ tầng giữa hai quốc gia Việt Nam - Ấn Độ, phân theo các lĩnh vực cụ thể: Địa lý và tự nhiên; Chính trị và đối ngoại; Kinh tế tài chính; Thể chế chính sách và quy định; Xã hội và con người; Hạ tầng kỹ thuật. Từ quan hệ ngoại giao tốt đẹp và ổn định giữa hai nước, có thể thấy rằng yếu tố chính trị và đối ngoại là yếu tố có nhiều tác động tích cực nhất đến kết nối hạ tầng Việt Nam - Ấn Độ. Bài viết cũng chỉ ra rằng: Những khó khăn về tài chính, kỹ thuật, địa lý và tự nhiên có thể ảnh hưởng lớn đến sự hình thành, chất lượng và tiến độ của các dự án kết nối hạ tầng Việt Nam - Ấn Độ...

*Từ khóa:* Kết nối hạ tầng, nhân tố tác động, Việt Nam, Ấn Độ

## Đặt vấn đề

Kết nối hạ tầng Việt Nam - Ấn Độ nằm trong tổng thể kế hoạch kết nối hạ tầng ASEAN - Ấn Độ đã được triển khai từ nhiều năm trước. Năm 2017, Ấn Độ đã đề xuất hỗ trợ một tỷ USD để tăng cường kết nối với ASEAN, trong đó tập trung vào thúc đẩy các dự án kết nối hạ tầng và kỹ thuật số (SASEC, 2017). Việt Nam là đối tác quan trọng của Ấn Độ trong hầu hết các dự án này, trong đó có việc thành lập nhóm làm việc về vận tải biển để đánh giá mức độ khả thi của các mạng lưới vận tải biển, tham gia dự án phát triển các đầu mối chế tạo trong đó Ấn Độ đóng góp kinh phí đến 77 triệu USD (Press Trust of India, 2017). Cũng trong năm 2017, Chính phủ Việt Nam phê duyệt đề án “Chính sách phát triển đồng bộ kết cấu hạ tầng, gắn phát triển kết

cấu hạ tầng trong nước với mạng lưới hạ tầng trong các liên kết khu vực” với mục tiêu đưa Việt Nam trở thành cửa ngõ kết nối Đông Nam Á tới Ấn Độ Dương - vùng biển chiến lược của Ấn Độ. Tuy nhiên, cho đến nay, các dự án kết nối hạ tầng Ấn Độ - ASEAN nói chung và Ấn Độ - Việt Nam nói riêng hầu hết đều trong tình trạng chậm trễ, chưa được triển khai đúng tiến độ. Kết nối hạ tầng Việt Nam - Ấn Độ tuy có ý nghĩa quan trọng đối với sự phát triển của hai quốc gia nhưng lại chưa được đầu tư thỏa đáng, khi triển khai cũng lâm vào nhiều khó khăn, bế tắc. Vì vậy, những yếu tố tác động đến kết nối hạ tầng Việt Nam - Ấn Độ cần được đánh giá mức độ ảnh hưởng nhằm lý giải nguyên nhân dẫn đến tình trạng chậm trễ hiện nay và đưa ra những giải pháp phù hợp.

## 1. Kết nối hạ tầng

Theo định nghĩa của Liên minh kết nối cơ sở hạ tầng toàn cầu (Global Infrastructure Connectivity Alliance, 2016) có thể hiểu kết nối hạ tầng là sự liên kết của các cộng đồng, nền

\* \*\* Viện Nghiên cứu Ấn Độ và Tây Nam Á

(\*) Bài viết này là sản phẩm thuộc Đề tài nghiên cứu cấp Bộ “Thúc đẩy kết nối hạ tầng Việt Nam - Ấn Độ” do Viện Nghiên cứu Ấn Độ và Tây Nam Á chủ trì theo Hợp đồng số 237/HĐKH-KHXH

kinh tế hoặc quốc gia thông qua mạng lưới giao thông, thông tin liên lạc, năng lượng, nước... Kết nối hạ tầng liên kết các dịch vụ liên quan trong thương mại, hậu cần... nhằm mục tiêu thúc đẩy dòng chảy của hàng hóa, con người và dữ liệu. Kết nối hạ tầng giúp đo lường mức độ liên kết của các thành phần trong mạng lưới như các nút liên kết và các điểm, và mức độ tương tác giữa các thành phần này thông qua tốc độ, chi phí (The World Bank, 2019). Kết nối hạ tầng vô cùng đa dạng về lĩnh vực, trong đó bao gồm cả các kết nối vật lý như kết nối giao thông, năng lượng và kết nối về thể chế như thủ tục hải quan, hiệp định...

Kết nối hạ tầng đóng vai trò quan trọng trong kết nối các quốc gia, các khu vực với nhau nhằm hài hòa lợi ích, phát triển hội nhập kinh tế và công bằng xã hội. Kết nối hạ tầng là yếu tố quyết định chính để gia tăng hợp tác và hội nhập kinh tế khu vực trong tương lai (Hong Yu, 2017). Khả năng cạnh tranh sản xuất của mỗi quốc gia phụ thuộc vào việc các quốc gia đó có nằm trong một chuỗi sản xuất hiệu quả hay không? Chính vì vậy, việc khuyến khích hợp tác giữa các quốc gia, đặc biệt là cùng nhau cải thiện cơ sở hạ tầng cứng và mềm để cùng giảm chi phí sản xuất và giao dịch có ý nghĩa quan trọng (Brock, 2016). Các lý thuyết địa kinh tế cho rằng khoảng cách giữa hai quốc gia càng tăng thì chi phí vận chuyển cũng tăng và sau đó sẽ tác động tiêu cực đến dòng chảy thương mại song phương (Brakman, 2001; Overman, 2003). Chi phí vận chuyển gia tăng là rào cản chính đến với sự phát triển của các dòng thương mại, cản trở nhiều ngành công nghiệp và kinh tế địa phương. Chính vì vậy, cơ sở hạ tầng được cải thiện và kết nối hiệu quả sẽ là chìa khóa để tăng trưởng thương mại giữa các quốc gia trong khu vực (Amiti, 2008).

Nhìn chung, so với kết nối hạ tầng trong một quốc gia, kết nối hạ tầng giữa các quốc gia phức tạp hơn hẳn do tác động của nhiều yếu tố, như sự khác biệt của các luật lệ và quy định, tính nhạy cảm về chính trị, sự bất cân xứng trong lợi ích kinh tế mà các quốc gia sẽ nhận được, sự

phức tạp hơn của các dòng vốn và các khoản chi mua sắm (Helble, 2016). Những yếu tố này sẽ được phân tích cụ thể theo từng lĩnh vực ở phần sau.

## 2. Những yếu tố tác động đến kết nối hạ tầng giữa các quốc gia

### 2.1. Yếu tố địa lý và tự nhiên

Đối với kết nối hạ tầng giữa hai quốc gia, vị trí địa lý đóng vai trò quan trọng. Hầu hết các dự án kết nối hạ tầng giữa hai quốc gia đạt được thành công đều được triển khai ở khu vực tiếp giáp, biên giới (ADB, 2007). Do đó các quốc gia có vị trí gần gũi hoặc tiếp giáp nhau sẽ thuận lợi hơn cho kết nối hạ tầng. Ngoài ra, còn phải tính đến ảnh hưởng của các yếu tố tự nhiên khác như địa hình, khí hậu... Các quốc gia có địa hình đồi núi phức tạp, bị chia cắt bởi sông, suối sẽ khó khăn cho việc xây dựng hạ tầng giao thông đường bộ và đường sắt. Việc vận chuyển nguyên vật liệu, nước cùng với việc phải phá vách đá tại các vùng đồi núi là những trở ngại lớn cho quá trình thi công, nhất là khi nguồn lực đầu tư bị hạn chế. Điều này cũng gây khó khăn cho quá trình mời gọi các đơn vị thi công, nhất là các đơn vị thi công của nước đối tác vốn chưa quen thuộc với địa hình của quốc gia bản địa.

Trong khi đó, việc kết nối thông qua đường hàng hải chỉ thực hiện được giữa những quốc gia giáp biển và có địa hình khu vực ven biển thuận lợi cho xây dựng bến cảng và kho bãi. Thời tiết khắc nghiệt, nhiều thiên tai cũng ảnh hưởng đến việc xây dựng và lưu thông các tuyến đường, đặc biệt là hàng không. Tuy nhiên, những khó khăn về mặt tự nhiên này có thể được khắc phục nếu như các nước tham gia kết nối có trình độ kỹ thuật và công nghệ cao. Trường hợp tuyến đường sắt Thanh - Tạng của Trung Quốc là một ví dụ điển hình. Dù xây dựng trên địa hình phức tạp, có nơi cao hơn 5.000 m so với mặt nước biển nhưng tuyến đường này đã vận hành ổn định, góp phần đem đến sự thay đổi đáng kể cho vùng đất Tây Tạng (Guodong Cheng và cộng sự, 2008).

## 2.2. Yếu tố chính trị và đối ngoại

*Thứ nhất, quan hệ đối ngoại của hai quốc gia.* Kết nối hạ tầng sẽ được triển khai một cách thuận lợi hơn nếu các nước tham gia có quan hệ ngoại giao tốt đẹp, ổn định, chia sẻ tầm nhìn chung trong nhiều vấn đề phát triển.

*Thứ hai, sự ổn định và thống nhất về chính trị của một quốc gia.* Một quốc gia có chính quyền trung ương mạnh sẽ phù hợp hơn cho việc kết nối hạ tầng giữa hai quốc gia. Bởi vì, khi các dự án kết nối được triển khai, một số cấp chính quyền khác nhau sẽ được tham gia vào việc lập kế hoạch và điều phối. Nếu tồn tại sự khác biệt trong nhận thức giữa người lập kế hoạch ở trung ương và chính quyền địa phương thì sẽ dẫn đến sự mâu thuẫn trong việc sắp xếp thứ tự ưu tiên và phân bổ nguồn lực trong kết nối hạ tầng (ADB, đd.).

*Thứ ba, tầm nhìn chung của cả khu vực.* Kết nối hạ tầng giữa hai quốc gia nhận được sự ủng hộ mạnh mẽ từ các nước trong khu vực nếu như kết nối, phát triển và đầu tư cho xây dựng hạ tầng đang là xu hướng chung của cả khu vực.

## 2.3. Yếu tố kinh tế tài chính

Kết nối hạ tầng giữa hai quốc gia thường được triển khai thành các dự án cụ thể, kéo dài, tỉ lệ thâm dụng vốn cao và tồn tại nhiều rủi ro, do đó đòi hỏi các nước tham gia phải có nguồn lực tài chính đủ lớn để đáp ứng. Do đó, kết nối hạ tầng giữa hai quốc gia có thành công hay không phụ thuộc rất lớn vào nguồn lực tài chính của các nước tham gia, trong đó có cả nguồn lực từ ngân sách nhà nước và sự phát triển của thị trường tài chính, cũng như sự tham gia của khu vực tư nhân. Hơn nữa, bên cạnh nguồn lực tài chính, kết nối hạ tầng giữa hai quốc gia còn phụ thuộc vào tính linh hoạt của các công cụ tài chính của quốc gia đó (Agrawal, 2020).

## 2.4. Yếu tố về thể chế chính sách và quy định

*Cấp độ thứ nhất: Năng lực thể chế và chiến lược phát triển của từng nước tham gia*

Chiến lược phát triển (được định hướng bởi các nhu cầu đối nội và đối ngoại của một quốc

gia) sẽ quyết định chiến lược kết nối hạ tầng của quốc gia đó. Nếu như một quốc gia có nhu cầu mạnh mẽ đối với việc kết nối hạ tầng để phát triển kinh tế và hội nhập quốc tế, quốc gia đó sẽ tích cực tham gia vào các hoạt động kết nối hạ tầng giữa hai quốc gia. Đối với mỗi quốc gia, việc thực hiện thành công quá trình kết nối hạ tầng còn phụ thuộc đáng kể vào năng lực thể chế và khả năng của các tổ chức trong việc ưu tiên, lập kế hoạch và thực hiện các dự án hạ tầng, hay nói cách khác là phụ thuộc vào việc môi trường chính sách và pháp lý của quốc gia đó có tạo điều kiện thuận lợi cho đầu tư hạ tầng hay không. Sự minh bạch và chặt chẽ của môi trường pháp lý ở mỗi quốc gia là điều kiện tiên quyết để khuyến khích và thu hút các nhà đầu tư lớn tham gia, loại bỏ những doanh nghiệp chỉ đầu tư cơ hội, những doanh nghiệp hình thành nhóm lợi ích, tham nhũng, gây thất thoát ngân quỹ, đất công, gây nhiều hệ lụy.

*Cấp độ thứ hai: Sự phối hợp về thể chế của các nước tham gia*

Ở cấp độ sự phối hợp thể chế giữa các nước, hiệu quả của hoạt động kết nối lại phụ thuộc vào các yếu tố cụ thể sau:

Có hay không các tiêu chuẩn chung để khắc phục sự khác biệt về năng lực thể chế của các nước tham gia? Quy hoạch kết nối hạ tầng giữa hai quốc gia liên quan đến việc lập kế hoạch tạo ra tài sản cơ sở hạ tầng trong các hệ thống chính trị khác nhau, các chế độ chính sách và quy hoạch khác nhau, các cấu trúc pháp lý khác nhau và các thủ tục rất khác nhau. Sự khác biệt về năng lực thể chế thường trở thành rào cản đối với kết nối hạ tầng giữa hai quốc gia. Các rào cản như sự khác biệt về tài chính và hành chính về chế độ thuế, yêu cầu bảo hiểm, thuế giá trị gia tăng hoặc VAT, tiền tệ và các rào cản khác cần được giải quyết triệt để. Không chỉ một số quy tắc và quy định này cần được làm rõ trước, mà ngay cả các quy trình cũng cần được đồng bộ hóa. Ví dụ, nếu hai quốc gia có các chế độ rất khác nhau đối với việc phê duyệt dự án, hoặc quy trình đảm bảo an toàn và môi trường rất khác nhau, thì hiệu quả của các dự án giữa hai quốc gia sẽ bị hạn chế.

Có thể lập kế hoạch chung để nâng cao hiệu quả phối hợp giữa các bên hay không?

Do đặc thù của kết nối hạ tầng giữa hai quốc gia là đòi hỏi cao về lập kế hoạch và phối hợp, sự tiêu chuẩn hóa các quy tắc và thủ tục là yếu tố vô cùng quan trọng. Mặc dù về lý thuyết, hợp tác giữa các quốc gia không nhất thiết phải xây dựng một khuôn khổ thể chế hoặc pháp lý được chính thức hóa, nhưng trên thực tế, sự không thống nhất về thể chế thường dẫn đến các dự án có tỷ lệ thất bại cao và thời gian thực hiện lâu. Sự phối hợp thể chế và tạo điều kiện cho khuôn khổ pháp lý giúp giảm thiểu các chi phí đó.

Sự tiêu chuẩn hóa các khuôn khổ chính sách và kế hoạch cũng là yếu tố cần thiết để hai bên hợp tác hiệu quả và đạt được những mục tiêu chung. Khuôn khổ chính sách hợp lý sẽ giúp cho các bên tham gia quá trình kết nối: i) Xác định được các mục tiêu chung và trình bày rõ những mục tiêu này thành một tầm nhìn; ii) Ưu tiên các dự án có thể giúp đạt được tầm nhìn đã đề ra; iii) Đảm bảo năng lực thể chế cần thiết để xây dựng các dự án hoặc chương trình phù hợp với chiến lược phát triển nói trên.

Các khuôn khổ như vậy đặc biệt thích hợp khi có nhiều quốc gia và tương ứng với nó là nhiều cơ quan ra quyết định tham gia vào quá trình kết nối. Các khuôn khổ này không chỉ tạo điều kiện cho việc thực hiện một dự án thành công đạt được kết quả phát triển cho tất cả các quốc gia liên quan mà còn có thể đóng góp vào việc đạt được các lợi ích rộng lớn hơn trên toàn nền kinh tế và sự lan tỏa đầu tư (Global Infrastructure Hub, 2021).

Hơn nữa, những rủi ro đáng kể như: sự thay đổi trong môi trường chính sách, khuôn khổ pháp lý hoặc quy định sẽ luôn hiện hữu trong suốt vòng đời của dự án kết nối hạ tầng. Cho nên các nước tham gia phải xây dựng một khuôn khổ chính sách chung, tiêu chuẩn và phù hợp để đối phó với những rủi ro này, bao gồm cả việc xây dựng năng lực thể chế để giải quyết những ảnh hưởng tiêu cực mà các dự án kết nối hạ tầng mang lại.

*Cấp độ thứ ba: Khung chính sách và quy định chung của khu vực và toàn cầu*

Khung chính sách và quy định chung của khu vực và toàn cầu là yếu tố quan trọng để xác định các dự án giữa hai quốc gia ưu tiên cho các quốc gia hoặc khu vực trong chiến lược phát triển tương ứng. Các khuôn khổ như vậy có thể được cụ thể hóa thông qua các hiệp định song phương và đa phương, các kế hoạch hành động đa mục tiêu, các chương trình thực hiện và cấp vốn.

### 2.5. Yếu tố xã hội và con người

Trong kết nối hạ tầng, đặc thù về nhân khẩu học của từng quốc gia sẽ góp phần xác định cơ cấu quyền lực tương đối giữa các quốc gia vì sự khác biệt về mật độ dân số ảnh hưởng đến chi phí và khả năng tồn tại của thị trường xung quanh (Global Infrastructure Hub, 2021). Đặc điểm xã hội, dân cư và sắc tộc của các địa phương triển khai cũng ảnh hưởng đến kết nối. Chẳng hạn, một cộng đồng khép kín và cảnh giác trước dịch bệnh sẽ không ủng hộ kết nối hàng không vì đây là con đường lây lan dịch bệnh truyền nhiễm vô cùng nhanh chóng, nếu như ủng hộ họ cũng buộc phải thông qua các quy trình kiểm soát vô cùng nghiêm ngặt, chặt chẽ khiến cho tiến độ kết nối bị ảnh hưởng. Cộng đồng cư dân có tính khép kín cũng sẽ gây khó khăn cho việc giải tỏa mặt bằng, xây dựng hệ thống cơ sở vật chất. Kết nối hạ tầng cũng chịu ảnh hưởng của các vấn đề xã hội phức tạp như tội phạm xuyên quốc gia, gian lận thương mại, ô nhiễm môi trường...

### 2.6. Yếu tố hạ tầng, kỹ thuật và công nghệ

Trong nhóm yếu tố này, trình độ phát triển và sự tương thích về hạ tầng của các nước tham gia là những yếu tố quan trọng nhất. Trình độ phát triển về hạ tầng của một quốc gia sẽ quyết định việc quốc gia đó có đủ điều kiện để tham gia vào mạng lưới kết nối hạ tầng hay không, bởi nếu hệ thống cơ sở hạ tầng quá lạc hậu, quốc gia đó không thể đáp ứng được các yêu cầu của nước đối tác. Chênh lệch về trình độ phát triển hạ tầng cũng khiến cho các dự án kết nối gặp nhiều rủi ro. Ví dụ, một số quốc gia

chưa thể đưa kỹ thuật số hóa và đổi mới công nghệ trong các hệ thống xây dựng cơ sở hạ tầng, trong khi đối với nhiều quốc gia, tài sản cơ sở hạ tầng được thiết kế, xây dựng, vận hành và bảo trì bằng các phương pháp tương tự đã được sử dụng trong nhiều thập kỷ. Khi một quốc gia chậm phát triển và một quốc gia có trình độ phát triển cao kết nối với nhau, điều này sẽ giống như lắp ráp hai bộ phận, một thô sơ và một hiện đại vào cùng một cỗ máy, khiến cho cỗ máy đó khó có thể vận hành. Tuy nhiên, sự chênh lệch này vẫn có thể giải quyết được nếu giữa hai quốc gia có sự chia sẻ, hỗ trợ và chuyển giao công nghệ. Trong trường hợp này, việc đa dạng hóa cả kỹ thuật và thiết bị sử dụng trong các dự án kết nối hạ tầng đóng vai trò vô cùng quan trọng.

Sự tương thích trong yếu tố hạ tầng kỹ thuật còn thể hiện ở sự đồng bộ và hài hòa giữa hạ tầng cứng và hạ tầng mềm. Việc đầu tư tốn kém vào cơ sở hạ tầng cứng (như đường xá, năng lượng...) không có nhiều ý nghĩa nếu kết nối hạ tầng mềm (như hài hòa hóa thủ tục hải quan, chia sẻ thông tin...) không phát triển.

### **3. Các yếu tố tác động đến kết nối hạ tầng giữa Việt Nam - Ấn Độ**

Để đánh giá các yếu tố tác động đến kết nối hạ tầng giữa Việt Nam - Ấn Độ, nhóm tác giả phân tích dựa trên 6 yếu tố đã nêu ở trên.

#### **3.1. Yếu tố địa lý và tự nhiên của Việt Nam - Ấn Độ**

Xét về vị trí địa lý, Việt Nam - Ấn Độ không tiếp giáp với nhau. Tuy nhiên hai nước vẫn có một số điều kiện thuận lợi để kết nối hạ tầng. Cả Việt Nam và Ấn Độ đều có bề mặt giáp biển lớn, do đó thích hợp để xây dựng mạng lưới cảng biển dày đặc trong kết nối hạ tầng đường biển. Dọc theo bờ biển Việt Nam có nhiều khu vực xây dựng cảng biển, trong đó, một số nơi có thể xây dựng cảng nước sâu như: Cái Lân và một số điểm ở khu vực vịnh Hạ Long và Bái Tử Long, Lạch Huyện, Đình Vũ, Cát Hải, Đồ Sơn, Nghi Sơn, Cửa Lò, Hòn La, Vũng Áng, Chân Mây, Đà Nẵng, Dung Quất, Vân Phong, Cam Ranh, Vũng Tàu, Thị Vải...

Ngoài ra, cùng với sự hình thành mạng lưới cảng biển, các tuyến đường bộ, đường sắt dọc ven biển và nối với các vùng sâu trong nội địa cho phép vùng biển và ven biển có khả năng kết nối rộng rãi. Trên bản đồ hàng không Đông Nam Á, ba cảng trong số những cảng lớn nhất thế giới bao gồm Singapore, Hồng Kông và Cao Hùng đều cách Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh gần hai giờ bay. Về phía Ấn Độ, nước này có đường bờ biển dài 7.516 km vươn ra Ấn Độ Dương. Khu vực Đông Bắc Ấn Độ có đường biên giới dài với Trung Quốc, Nepal, Bhutan... và Đông Nam Á. Hạ tầng giao thông đường hàng không của hai nước cũng có tiềm năng lớn để kết nối với nhau. Về hạ tầng giao thông đường bộ, tuy rằng có những tiềm năng nhất định nhưng cả hai nước sẽ phải khắc phục những khó khăn về địa hình, đặc biệt là Việt Nam, do nước ta phần lớn là địa hình đồi núi gồ ghề, không thuận lợi cho giao thông đường bộ.

#### **3.2. Yếu tố chính trị và đối ngoại giữa Việt Nam và Ấn Độ**

Việt Nam - Ấn Độ có quan hệ ngoại giao tốt đẹp. Trải qua hơn 50 năm thiết lập quan hệ ngoại giao, hai nước đã phát triển lòng tin chiến lược, thể hiện qua hàng loạt hiệp định hợp tác và hoạt động phối hợp cụ thể. Với những bước phát triển tích cực của quan hệ Đối tác Chiến lược toàn diện Việt Nam - Ấn Độ, hai nước đã nhất trí trong thời gian tới sẽ phối hợp chặt chẽ thúc đẩy triển khai hiệu quả Chương trình hành động triển khai quan hệ Đối tác Chiến lược toàn diện giai đoạn 2021 - 2023; Duy trì thường xuyên các cơ chế hợp tác song phương sẵn có, phối hợp tổ chức các hoạt động kỷ niệm 50 năm thiết lập quan hệ ngoại giao vào năm 2022, thúc đẩy hợp tác an ninh - quốc phòng và phấn đấu đạt mục tiêu kim ngạch thương mại 15 tỷ USD. Hai quốc gia cũng có nhiều điểm tương đồng về chiến lược phát triển. Nhận thấy sự bổ sung rất lớn cho nhau giữa một bên là thị trường nội địa rộng lớn với tầm nhìn tự cường của Ấn Độ và

một bên là sức sống và năng lực kinh tế ngày càng cao của Việt Nam, cả hai bên sẽ không ngừng nâng cấp quan hệ đối tác kinh tế song phương thông qua việc tạo thuận lợi cho các hoạt động đầu tư dài hạn vào nền kinh tế của nhau, thúc đẩy liên doanh, tham gia vào các chuỗi giá trị toàn cầu mới, tăng cường kết nối cứng và kết nối số, khuyến khích thương mại điện tử, tạo thuận lợi cho việc đi lại của doanh nghiệp, nâng cấp cấu trúc thương mại khu vực và tăng cường khả năng tiếp cận thị trường (Trích Tuyên bố tầm nhìn chung Việt Nam - Ấn Độ về hòa bình, thịnh vượng và người dân, Hà Nội - New Delhi, ngày 21/12/2020). Điểm chung về tầm nhìn chiến lược giữa hai quốc gia, đặc biệt là tầm nhìn về kết nối là điều kiện quan trọng để hai nước phát triển hoạt động kết nối hạ tầng. Tuy nhiên, không thể phủ nhận rằng từ trước đến nay hai nước có khá ít các dự án hợp tác về hạ tầng, cho nên độ bền vững về cách thức thực hiện là điều không tránh khỏi.

Về sự ổn định chính trị, cả Việt Nam và Ấn Độ đều có những điều kiện phù hợp để phát triển hoạt động kết nối hạ tầng. Việt Nam là quốc gia có chính phủ đơn nhất, có sự ổn định và thống nhất chính trị cao. Còn Ấn Độ tuy là nước liên bang nhưng lại có chính quyền trung ương mạnh, mang nhiều đặc điểm của một nhà nước đơn nhất.

Ở cấp độ khu vực, chưa có nhiều khuôn khổ hợp tác cấp cao có thể hỗ trợ cho hoạt động kết nối hạ tầng Việt Nam - Ấn Độ. Tuy nhiên, Việt Nam và Ấn Độ đều nằm trong khu vực Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương, với sự mạnh mẽ hình thành của các thể chế hợp tác, trong đó có cả hoạt động hợp tác hạ tầng. Tháng 7/2018, Mỹ, Nhật Bản và Australia tuyên bố thiết lập quan hệ đối tác đầu tư vào hạ tầng Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương.

Ấn Độ đã tham gia "Nhóm công tác ba bên về hạ tầng" và đạt được thỏa thuận về phát triển xây dựng hạ tầng ở các quốc gia Nam Á, Đông Nam Á như Nepal, Bangladesh, Myanmar...

trong đó, Ấn Độ phụ trách xây dựng cảng biển, Nhật Bản xây dựng khu công nghiệp, Mỹ xây dựng hạ tầng điện lực (Liu Feitao, 2019).

### 3.3. Yếu tố về kinh tế tài chính giữa Việt Nam và Ấn Độ

Nếu xét về tiềm lực kinh tế, Việt Nam-Ấn Độ không có nhiều lợi thế để kết nối hạ tầng. Bản thân Việt Nam hiện vẫn có nguồn tài chính tương đối hạn hẹp để chi cho phát triển hạ tầng. Theo ước tính của Ngân hàng Thế giới, nhu cầu đầu tư hạ tầng bền vững của Việt Nam sẽ lên tới 25 tỷ USD mỗi năm. Nguồn vốn đầu tư đến từ hỗ trợ ngân sách trực tiếp, vốn của các doanh nghiệp nhà nước, vốn hỗ trợ phát triển chính thức và Ngân hàng Phát triển Việt Nam do Nhà nước sở hữu. Đầu tư của tư nhân vào hạ tầng rất thấp, chỉ dưới 1% GDP trong thập kỷ qua, và hầu hết lại chỉ đổ vào ngành năng lượng (The World Bank, 2020). Nguồn vốn đầu tư từ ngân sách nhà nước cho hạ tầng giao thông chiếm tỷ trọng khá lớn và ở mức cao so với các nước trong khu vực. Việt Nam dành đến 5,7% GDP cho đầu tư hạ tầng, trong khi Thái Lan chỉ là hơn 1%, Malaysia gần 2%, Philippines hơn 2% và Indonesia là 3% (Trần Phương Anh, 2021). Như vậy, việc nhà nước phải gánh một tỷ lệ khá lớn trong đầu tư cho hạ tầng, trong bối cảnh kinh tế Việt Nam chịu ảnh hưởng của dịch bệnh Covid-19, sẽ làm cho ngân sách đầu tư cho kết nối hạ tầng bị ảnh hưởng.

Trong bối cảnh này, Hợp tác công tư (PPP) được coi là một trong những công cụ hữu hiệu để nhà nước có được hạ tầng cần thiết phục vụ cho lợi ích công cộng và phát triển kinh tế - xã hội khi nguồn vốn từ ngân sách nhà nước ngày càng hạn chế. Đây là hình thức hợp tác tối ưu hóa hiệu quả đầu tư, đồng thời giúp giảm nhẹ gánh nặng tài chính cho dự án (Sarah Botton, 2013). Quyết định 71/2010/QĐ-TTg ngày 09/11/2010 về việc ban hành Quy chế thí điểm đầu tư theo hình thức PPP, Chính phủ đã thành lập Quỹ Phát triển Dự án với giá trị 20 triệu USD vay từ Ngân hàng Phát triển châu Á và 8 triệu USD vay từ Cơ quan Phát triển Pháp. Tuy nhiên việc thực hiện PPP ở Việt Nam còn nhiều

bất cập. Phương thức huy động vốn chưa thực sự đa dạng, trong thời gian dài, nguồn vốn đầu tư cho các dự án chủ yếu từ ngân sách nhà nước (NSNN), số dự án còn lại từ ODA hoặc vốn vay. Các hình thức huy động đơn giản như BOT, BTO, BT... bị ràng buộc trong các chỉ tiêu pháp lệnh của Nhà nước, nên nguồn lực từ NSNN vẫn giữ vai trò chủ đạo. Đối với các dự án cần lượng vốn lớn, Chính phủ ngày càng giảm tỷ lệ đóng góp vốn (49% theo Nghị định 108/2006/NĐ-CP giảm còn 30% theo quy chế thí điểm), thì các nhà đầu tư tư nhân phải đầu tư lượng vốn lớn, họ phải huy động vốn từ thị trường tài chính, tuy nhiên, cơ chế, chính sách hiện hành cho đối tác đầu tư tư nhân huy động và trả nợ vốn vay gặp rất nhiều khó khăn.

Hơn nữa, đặc thù của nền kinh tế Việt Nam hiện nay là vốn đầu tư vẫn phụ thuộc nhiều vào tín dụng ngân hàng. Do đó, dù biết rủi ro tiềm ẩn, các ngân hàng cũng khó có thể từ chối các dự án BOT. Đến cuối tháng 3/2019, dư nợ tín dụng đối với các dự án BOT, BT giao thông ước đạt 103.573 tỷ đồng, giảm 3,43%, chiếm 1,39% (Hà Vy, 2019). Việc cấp tín dụng đối với các dự án BOT, BT giao thông tiềm ẩn rủi ro trong dài hạn vì đây là các dự án có tổng mức đầu tư lớn, thời gian cho vay dài; Năng lực tài chính của chủ đầu tư hạn chế; Tài sản đảm bảo chủ yếu là quyền thu phí trong khi chính sách phí chưa thực sự ổn định; Nguy cơ chuyển nợ sang nhóm nợ xấu rất lớn... Bên cạnh đó, với việc Ngân hàng nhà nước đang đề xuất lộ trình giảm dần tỷ lệ tối đa vốn ngắn hạn sử dụng để cho vay trung và dài hạn về còn 30% trong 2 - 3 năm tới, chắc chắn các ngân hàng sẽ phải siết chặt hơn việc cấp tín dụng cho các dự án BOT, BT giao thông khi mà hiện nguồn vốn của các ngân hàng đa phần là ngắn hạn, trong khi thời hạn của các dự án BOT, BT giao thông lại rất dài, nhiều khi tới 30 năm (Hà Vy, 2019). Đây là những khó khăn, thách thức lớn cần giải quyết để Việt Nam đảm bảo nguồn lực tài chính cho kết nối hạ tầng giao thông.

Đối với Ấn Độ, tổng vốn đầu tư vào hạ tầng của nước này chiếm khoảng 5% GDP trong Kế

hoạch năm năm lần thứ X, 7% GDP trong Kế hoạch năm năm lần thứ XI (2007 - 2012) và tăng lên khoảng 8% trong Kế hoạch năm năm lần thứ XII (2012 - 2017). Theo Ủy ban Kế hoạch Ấn Độ, đầu tư vào hạ tầng của Chính phủ nước này trong Kế hoạch 5 năm lần thứ X (2002 - 2007) là 250 tỷ USD, trong Kế hoạch 5 năm lần thứ XI (2007 - 2012) là 450 tỷ USD và trong Kế hoạch năm năm lần thứ XII (2012 - 2017) là khoảng 1.000 tỷ USD (KPMG, 2015). Trong Ngân sách Liên minh 2021, Chính phủ đã thúc đẩy mạnh mẽ lĩnh vực hạ tầng bằng cách phân bổ 32,02 tỷ USD để tăng cường hạ tầng giao thông. Chính phủ cũng mở rộng quy mô "Đường ống Hạ tầng Quốc gia (NIP)" lên 7.400 dự án trong đó 217 dự án trị giá 15,09 tỷ USD đã được hoàn thành vào năm 2020. Năm 2021, Đường sắt Ấn Độ nhận được 15,09 tỷ USD, trong đó 14,69 tỷ USD dành cho chi tiêu vốn, ngoài ra, 16,20 tỷ USD được phân bổ cho lĩnh vực giao thông đường bộ và đường cao tốc (IBEF, 2021). Trong vài năm gần đây, các nhà hoạch định chính sách đã thực hiện nhiều biện pháp, chẳng hạn như áp dụng mô hình PPP trong lĩnh vực hạ tầng, hỗ trợ ngân hàng cấp vốn cho lĩnh vực hạ tầng, kích thích thị trường trái phiếu như một nguồn tài trợ thay thế và tạo ra các kênh mới để tăng cường tài chính cho hạ tầng. Nước này đã phát triển PPP bằng cách thành lập Công ty TNHH Tài chính Hạ tầng Ấn Độ (IIFCL), Quỹ Nợ Hạ tầng (IDF) và nhiều hình thức khác. Tuy nhiên cuộc khủng hoảng trầm trọng do dịch bệnh Covid-19 gây ra có nguy cơ làm đảo lộn mọi kế hoạch ngân sách của Ấn Độ. Khả năng đáp ứng các mục tiêu đầu tư cho hạ tầng của Ấn Độ hiện nay phụ thuộc rất nhiều vào khả năng của nhà nước trong việc tạo ra thị trường trái phiếu phổ biến như một nguồn thay thế cho tín dụng ngân hàng và khả năng hợp nhất tài chính cũng như giảm áp lực tăng lên đối với lãi suất.

Hiện nay, Việt Nam và Ấn Độ đều là những thành viên sáng lập của Ngân hàng Đầu tư hạ tầng châu Á (AIIB). AIIB đã thành lập Ban Quan hệ khách hàng để xây dựng Chương trình

Đầu tư quốc gia nhằm phát huy hiệu quả nguồn vốn AIIB cho phát triển hạ tầng ở các nước thành viên, trong tương lai rất có thể AIIB sẽ sớm xây dựng được Chương trình Đầu tư quốc gia dành riêng cho Việt Nam, phù hợp với bối cảnh và điều kiện hiện tại của Việt Nam. Về phía Ấn Độ, nước này là một trong những cổ đông lớn nhất của AIIB. Năm 2018 Ấn Độ cũng là quốc gia vay vốn nhiều nhất của Ngân hàng Đầu tư hạ tầng châu Á (AIIB) với số tiền lên tới 4,4 tỷ USD dành cho các dự án xây dựng hạ tầng trong ba năm. AIIB vừa phát hành trái phiếu toàn cầu đầu tiên vào tháng 5/2019, huy động 2,5 tỷ USD với kỳ hạn năm năm, lãi suất coupon là 2,25% (AIIB, 2019). Là một ngân hàng đi vay để cho vay thương mại nên lãi suất cho vay của AIIB không phải là ưu đãi. Chưa kể, ngoài lãi suất, AIIB sẽ có những yêu cầu kèm theo mà các nước nợ cần phải cân nhắc thật kỹ trước khi chấp thuận. Tuy nhiên, bên cạnh AIIB vẫn còn một số định chế tài chính khác mà chúng ta có thể hy vọng được rót vốn, như Ngân hàng Phát triển châu Á (ADB).

### **3.4. Yếu tố về thể chế chính sách và quy định giữa Việt Nam và Ấn Độ**

Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội Việt Nam giai đoạn 2011 - 2020 xác định phát triển hạ tầng là một trong ba trụ cột chính nhằm hỗ trợ để đạt được mục tiêu hướng nền kinh tế tới phát triển bền vững. Tuy đã ban hành một số chính sách phát triển hạ tầng, Việt Nam vẫn còn nhiều lỗ hổng chính sách chưa được giải quyết. Đa số các dự án hạ tầng đều do Nhà nước chỉ định và thực thi, tình trạng “ôm” dự án rất phổ biến; Công tác giải phóng mặt bằng các dự án diễn ra chậm chạp, kéo dài ảnh hưởng lớn đến tiến độ thi công, làm tăng chi phí và giảm hiệu quả đầu tư; Nhiều dự án có thời gian thi công kéo dài và chi phí thực hiện phát sinh vượt gấp nhiều lần so với dự toán được duyệt.

Trên phương diện kết nối hạ tầng giữa hai quốc gia, Việt Nam chú trọng hợp tác về phát triển hạ tầng trung chuyển và các hành lang vận tải quá cảnh. Các chiến lược, quy hoạch phát triển hạ tầng giao thông quốc gia của tất cả các

lĩnh vực đường bộ, đường sắt, hàng hải, hàng không, đường thủy nội địa đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 được ban hành đều đảm bảo gắn kết, lồng ghép các mục tiêu hội nhập và kết nối hệ thống hạ tầng giao thông khu vực và thế giới. Vai trò trung chuyển của Việt Nam trong khu vực được thể hiện rõ trong các mục tiêu phát triển các hành lang vận tải quốc tế trên lãnh thổ Việt Nam với trọng tâm là phát triển hạ tầng giao thông kết nối với các nước láng giềng có chung đường biên giới gồm Trung Quốc, Lào và Campuchia. Việt Nam là thành viên của các Công ước quốc tế quan trọng như: Công ước của Liên hiệp quốc về Luật Biển năm 1982; Hiệp định về tạo thuận lợi cho Vận tải qua biên giới giữa các nước Tiểu vùng Mê Công mở rộng (GMS); Hiệp định khung ASEAN về tạo thuận lợi cho hàng hóa quá cảnh (AFAFGIT), Hiệp định khung ASEAN về tạo thuận lợi cho vận tải liên quốc gia (AFAFIST); Hiệp định khung ASEAN về Vận tải Đa phương thức (AFAMT); Việt Nam cũng là thành viên của Hiệp định đường bộ Xuyên Á, Hiệp định đường sắt Xuyên Á. Năm 2017, Việt Nam phê duyệt đề án “Chính sách phát triển đồng bộ kết cấu hạ tầng, gắn phát triển kết cấu hạ tầng trong nước với mạng lưới hạ tầng trong các liên kết khu vực” (VOV, 2017). Đề án có mục tiêu xây dựng đồng bộ hạ tầng giao thông trong nước, gắn kết chiến lược phát triển giữa các ngành nhằm phát triển vận tải đa phương thức, đưa Việt Nam trở thành cửa ngõ kết nối Đông Nam Á tới Ấn Độ Dương. Đề án này là bước đặt nền móng quan trọng cho kết nối hạ tầng giữa Việt Nam với Ấn Độ - cường quốc hàng hải lớn nhất ở Ấn Độ Dương.

### **3.5. Yếu tố hạ tầng, kỹ thuật và công nghệ Việt Nam - Ấn Độ**

Báo cáo về chỉ số Cạnh tranh toàn cầu năm 2019 của Diễn đàn Kinh tế Thế giới đã xếp loại chất lượng hạ tầng của các quốc gia trên thế giới trong đó Ấn Độ đứng thứ 70 còn Việt Nam ở vị trí thứ 77 (Statista, 2019), đây là sự cách biệt không quá lớn. Tuy nhiên, ở các chỉ tiêu cụ thể, hai nước có sự khác biệt khá lớn.



**Bảng 1:** So sánh chất lượng hạ tầng của Ấn Độ và Việt Nam

|   | Xếp hạng của Ấn Độ | Xếp hạng của Việt Nam |
|---|--------------------|-----------------------|
| <b>Hạ tầng giao thông</b>                     | <b>28</b>          | <b>66</b>             |
| Kết nối đường bộ                              | 72                 | 104                   |
| Chất lượng hạ tầng đường bộ                   | 48                 | 103                   |
| Mật độ đường sắt                              | 39                 | 58                    |
| Hiệu quả của dịch vụ xe lửa                   | 30                 | 54                    |
| Điểm kết nối sân bay                          | 4                  | 22                    |
| Hiệu quả của dịch vụ vận tải hàng không       | 59                 | 103                   |
| Kết nối vận chuyển                            | 25                 | 19                    |
| Hiệu quả của dịch vụ cảng biển                | 49                 | 83                    |
| <b>Hạ tầng tiện ích</b>                       | <b>103</b>         | <b>87</b>             |
| Tiếp cận điện                                 | 105                | 84                    |
| Chất lượng cung cấp điện                      | 108                | 62                    |
| Tỷ lệ dân số được tiếp cận nguồn nước an toàn | 106                | 95                    |
| Độ tin cậy của nguồn cung cấp nước            | 96                 | 81                    |

*Nguồn:* Nhóm tác giả tổng hợp theo *The Global Competitiveness Report 2019, World Economic Forum.*

Nếu như Ấn Độ vượt trội so với Việt Nam về hạ tầng giao thông thì Việt Nam lại có thứ hạng cao hơn Ấn Độ về hạ tầng tiện ích. Ở những lĩnh vực có khả năng tiến hành kết nối như kết nối vận chuyển, vận tải hàng không, dịch vụ cảng biển Việt Nam đều cho thấy sự thua kém rõ rệt so với Ấn Độ. Đây là sự cách biệt khá lớn có thể ảnh hưởng tiêu cực đến hiệu quả kết nối giữa hai nước. Thực tế cho thấy, hệ thống hạ tầng giao thông của Việt Nam vẫn còn là điểm nghẽn đối với nhu cầu kết nối hạ tầng. Đến nay, hệ thống đường bộ cao tốc mới bước đầu hình thành, hệ thống đường sắt đã lạc hậu, chưa đầu tư được đường sắt tốc độ cao, hệ thống đường sắt đô thị mới đầu tư xây dựng những tuyến đầu tiên; Hệ thống cảng biển chưa khai thác hết công suất thiết kế; Một số cảng hàng không đã xây ra quá tải... (Trần Phương Anh, 2021). Nhìn chung, Việt Nam chưa có được một hệ thống hạ tầng giao thông đồng bộ,

hiện đại, nhất là so sánh với các tiêu chí của quốc tế (mạng đường bộ cao tốc, đường sắt tốc độ cao, cảng hàng không, cảng biển đầu mối).

Tuy nhiên, về chất lượng hạ tầng của Việt Nam, vẫn có một số điểm sáng giúp chúng ta thu hẹp khoảng cách với Ấn Độ. Trong thời gian qua, Việt Nam đã tham gia phát triển hạ tầng giao thông vận tải đa phương thức như: Hoàn thiện phát triển hạ tầng hành lang kinh tế Đông Tây (EWEC); Thúc đẩy Hành lang Kinh tế Mê Công - Ấn Độ (MIEC) thành cầu đường bộ; Xác định và phát triển mạng lưới các cảng cạn ASEAN theo mạng lưới đường bộ ASEAN và tuyến đường sắt Singapore - Côn Minh (SKRL). Về phát triển hạ tầng cho logistics, Việt Nam cũng đã phê duyệt các Quy hoạch phát triển hệ thống kho hàng hóa tại các cửa khẩu khu vực biên giới Việt Nam - Trung Quốc, biên giới Việt Nam - Lào và biên giới Việt Nam - Campuchia đến năm 2025, tầm nhìn đến năm

2035. Ngoài ra, quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn gắn với hệ thống cửa khẩu cảng biển, cửa khẩu đường bộ, đường sắt quốc tế cũng đang được triển khai xây dựng. Trên cơ sở các quy hoạch, Việt Nam hiện đã và đang hoàn thiện nhiều công trình hạ tầng giao thông kết nối các hành lang kinh tế của đất nước với các nước láng giềng cũng như kết nối hệ thống đường bộ ASEAN, GMS. Việt Nam cũng tích cực kết nối vận tải khu vực thông qua cải cách hành chính tại cửa khẩu theo mô hình “một cửa một lần dừng”; Phối hợp với các nước mở các tuyến vận tải xuyên biên giới trong các khuôn khổ hợp tác song phương thông qua các Hiệp định vận tải cũng như đa phương như GMS, CLV, CLMV... Về hạ tầng số, Việt Nam một trong những nước tiên phong trên thế giới thử nghiệm thành công 5G - công nghệ có khả năng truyền tải dữ liệu mạnh, nhanh hơn nhiều lần so với 3G, 4G.

### Kết luận

Có thể thấy rằng kết nối hạ tầng giữa hai quốc gia Việt Nam - Ấn Độ chịu ảnh hưởng của rất nhiều yếu tố khác nhau, trong đó yếu tố địa

lý và tự nhiên tuy quan trọng nhưng có thể khắc phục và giải quyết thỏa đáng, còn những yếu tố khác liên quan đến con người như thể chế, kinh tế, hạ tầng kỹ thuật và công nghệ, tài chính... mới là yếu tố quyết định. Đối với kết nối hạ tầng Việt Nam - Ấn Độ, yếu tố thuận lợi lớn nhất là quan hệ hữu nghị tốt đẹp và gắn bó giữa hai nước, điểm chung trong tầm nhìn chiến lược về phát triển hạ tầng cũng như xu hướng thúc đẩy kết nối hạ tầng của toàn khu vực. Lợi thế về nguồn nhân lực, sự năng động của nền kinh tế cũng như nhu cầu mở rộng hệ thống hạ tầng ngày một lớn cũng góp phần không nhỏ thúc đẩy các dự án kết nối hạ tầng giữa hai nước. Bên cạnh những nhân tố tích cực này, rất nhiều nhân tố tiêu cực đã và đang ảnh hưởng đến cả sự hình thành, tiến độ và chất lượng của những dự án này, đó là nguồn tài chính hạn hẹp, thiếu các công cụ tài chính phù hợp, độ bền vững về thể chế chính sách cũng như trình độ phát triển hạ tầng, dịch bệnh Covid-19... Sự tồn tại của những nhân tố tiêu cực này đã góp phần khiến cho kết nối hạ tầng Việt Nam - Ấn Độ chưa đạt được hiệu quả như mong muốn, còn chậm trễ và gặp nhiều khó khăn khi triển khai♦

### Tài liệu tham khảo:

1. ADB (2007): *A tool kit in cross-border infrastructure in the Greater Mekong Subregion*. Publication Stock No.041707, pp.3-21
2. Agrawal, R. (2020): *Review of Infrastructure Development and Its Financing in India*. Paradigm 24(1) pp.109-126.
3. AIIB (2019): *AIIB reaches new milestone by pricing debut global bond to unlock financing for infrastructure*. Retrieved from <https://www.aiib.org/en/news-events/news/2019/AIIB-reaches-new-milestone-by-pricing-debut-global-bond-to-unlock-financing-for-infrastructure.html>
4. Amity M and Javorcik BS (2008): *Trade costs and location of foreign firms in China*. Journal of Development Economics, 85(1-2): 129-149.
5. Botton, S. Thanh An (2013): *Quan hệ đối tác nhà nước – tư nhân: Cơ hội phát triển cho khu vực ven đô tại Việt Nam*. Nxb. Chính trị Quốc gia.
6. Brakman S, Garretsen H and Van Marrewijk C (2001): *An introduction to geographical economics: Trade, location and growth*. Cambridge: Cambridge University Press.
7. Brooks DH (2016): *Connectivity in East Asia*. Asian Economic Policy Review, 11(2): 176-94. doi: 10.1111/aep.12132.
8. Global Infrastructure Hub (2021): *Connectivity Across Borders: Global practices for cross-border infrastructure projects*. Reference Guide. p.72.

9. GuodongCheng, ZhizhongSun, FuJunNiu (2008): *Application of the roadbed cooling approach in Qinghai-Tibet railway engineering*. *Cold Regions Science and Technology*, Volume 53, Issue 3, August 2008, pp. 241-258
10. Hạ Vy (2019): *Cách nào giảm rủi ro nợ xấu tín dụng BOT?* Tạp chí Tài chính Online 24/10/2019.
11. Helble, M. (2016): *Cross-Border Infrastructure Connectivity: Needs, Facts and Challenges*. ADB Institute. Presentation at the Seminar on Financing Quality Infrastructure for Long-Term Investment, Hanoi, December 19-20, 2016.p.19
12. Hong Yu (2017): *Infrastructure connectivity and regional economic integration in East Asia: Progress and challenges*. *Journal of Infrastructure, Policy and Development* (2017) Volume 1 Issue 1, pp.44-63
13. IBEF (2021): *Indian Infrastructure Sector in India industry report*. India Brand Equity Foundation. Retrieved from <https://www.ibef.org/industry/infrastructure-sector-india.aspx>
14. KPMG (2015): *Challenging the tides: Indian real estate*.
15. Liu Feitao (2019). *US Strategy of Infrastructure Investment Competition in the "Indo-Pacific"*. *The Chinese Journal of International Affairs - China Institute of International Studies*. pp.3-4
16. Overman HG, Redding S and Venables A (2003): *The economic geography of trade, production and income: a survey of empirics*. In: Choi EK, Harrigan J. (eds.) *Handbook of international trade*. Oxford: BlackwellPublishing
17. Press Trust of India (2017): *India proposed \$1 billion credit for connectivity with ASEAN: Nitin Gadkari*. *Business Standard* Dec 11, 2017. Retrieved from [https://www.business-standard.com/article/economy-policy/india-proposed-1-billion-credit-for-connectivity-with-asean-nitin-gadkari-117121100518\\_1.html](https://www.business-standard.com/article/economy-policy/india-proposed-1-billion-credit-for-connectivity-with-asean-nitin-gadkari-117121100518_1.html)
18. SASEC (2017): *India Proposes \$1 Billion LoC to Boost Connectivity with ASEAN*. South Asia Subregional Economic Cooperation website 11 December 2017. Retrieved from <https://www.sasec.asia/index.php?page=news&nid=799&url=ind-1b-loc-asean-connectivity>
19. Statista (2019): *Global country ranking by quality of infrastructure 2019*.
20. The World Bank (2019): *Infrastructure Connectivity*. Japan G20 Development Working Group January 2019.
21. The World Bank (2020): *Vibrant Vietnam Forging the Foundation of a High-Income Economy*. Main Report. p.68
22. Trần Phương Anh (2021): *Huy động nguồn lực tài chính phát triển hạ tầng giao thông ở Việt Nam*. Tạp chí Tài chính Online 03/01/2021. Truy cập tại <https://www.tapchitaichinh.vn/Chuyen-dong-tai-chinh/huy-dong-nguon-luc-tai-chinh-phat-trien-co-so-ha-tang-giao-thong-o-viet-nam-330988.html>
23. Uzsoki, D. (2018): *Infrastructure Banks: Solutions and best practices*. IISD Discussion paper. p.1
24. Việt Nam tiên phong chuyển đổi số: Nỗ lực làm chủ hạ tầng số. *Công thông tin điện tử tỉnh Hưng Yên*. Truy cập tại <http://www.sotttt.hungyen.gov.vn/portal/Pages/2021-2-22/Viet-Nam-tien-phong-chuyen-doi-so-No-luc-lam-chu-hk9tmqs.aspx> ngày 13/05/2021
25. VOV (2017): *Việt Nam muốn thành cửa ngõ kết nối Đông Nam Á tới Ấn Độ Dương*.VOV 09/02/2017. Truy cập ngày 11/05/2020 tại <https://www.vov.vn/kinh-te/viet-nam-muon-thanh-cua-ngo-ket-noi-dong-nam-a-toi-an-do-duong-592059.vov>

#### Thông tin tác giả:

ĐẶNG THU THỦY Viện Ấn Độ và Tây Nam Á  
NGUYỄN LÊ THY THƯƠNG Viện Hàn lâm Khoa học xã hội Việt Nam  
Email: [thuy0183@gmail.com](mailto:thuy0183@gmail.com)