

ẢNH HƯỞNG CỦA DỰ ÁN ĐƯỜNG SẮT CAO TỐC BẮC NAM ĐẾN NGƯỠNG NỢ CÔNG VÀ TĂNG TRƯỞNG KINH TẾ TẠI VIỆT NAM

Lê Hoàng Đức¹

TÓM TẮT

Dự án Đường sắt cao tốc Bắc - Nam là động lực tăng trưởng kinh tế của quốc gia, nhưng cũng gia tăng nợ công, tiềm ẩn rủi ro về tài chính công, lạm phát và khả năng thanh khoản của ngân sách nhà nước. Bài viết sử dụng phương pháp tự hồi quy ngưỡng (Threshold TAR) với số liệu chuỗi thời gian theo quý của tỷ lệ nợ công/GDP và tăng trưởng GDP, để phân tích tác động của nợ công đến tăng trưởng kinh tế khi thực hiện dự án Đường sắt cao tốc Bắc - Nam. Từ đó, đưa ra các khuyến nghị chính sách nhằm tối ưu hóa hiệu quả sử dụng nợ công và kiểm soát các rủi ro liên quan.

Từ khóa: Ngưỡng nợ công, Đường sắt cao tốc Bắc - Nam, tăng trưởng kinh tế.

DOI: <https://doi.org/10.70117/hdujs.83.1.2026.848>

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Dự án Đường sắt cao tốc Bắc - Nam được phê duyệt thông qua Nghị quyết số 172/2024/QH15 của Quốc hội Việt Nam, là một dự án hạ tầng giao thông chiến lược với quy mô chưa từng có trong lịch sử phát triển của quốc gia. Dự án được lập kế hoạch và kết nối thủ đô Hà Nội với Thành phố Hồ Chí Minh, với chiều dài tổng cộng khoảng 1.545 km, thiết kế để vận hành ở tốc độ tối đa lên tới 350 km/h. Với tổng vốn đầu tư ước tính khoảng 67 tỷ USD, dự án được xem là một trong những khoản đầu tư lớn nhất từng được thực hiện tại Việt Nam. Mục tiêu chiến lược của dự án là rút ngắn thời gian di chuyển giữa hai trung tâm kinh tế lớn nhất của đất nước xuống còn khoảng 5 - 6 giờ, so với 30 - 35 giờ hiện nay bằng hệ thống tàu hỏa truyền thống [4][11]. Dự án này có tiềm năng thúc đẩy tăng trưởng kinh tế thông qua cải thiện cơ sở hạ tầng, gia tăng năng lực sản xuất và thu hút đầu tư, tuy nhiên với mức đầu tư lớn sẽ làm gia tăng nợ công quốc gia. Nếu dự án không được quản lý chặt chẽ thì nợ công cao có thể gây ra những hậu quả tiêu cực như tăng gánh nặng tài chính, lạm phát, hoặc làm giảm khả năng thanh khoản của ngân sách nhà nước. Mục tiêu của bài viết này là phân tích tác động của dự án Đường sắt cao tốc Bắc - Nam đến ngưỡng nợ công, từ đó đưa ra các khuyến nghị chính sách nhằm tối ưu hóa hiệu quả sử dụng nợ công và kiểm soát các rủi ro liên quan.

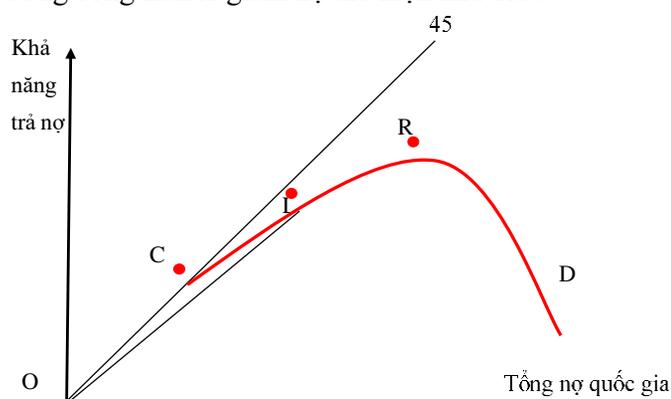
Nghiên cứu này sử dụng phương pháp ước lượng ngưỡng nợ công và tăng trưởng kinh tế, từ đó xác định mức rủi ro của dự án Đường sắt cao tốc Bắc - Nam đến nợ công của Việt Nam và đưa ra các khuyến nghị phù hợp.

¹ Học viện Ngân Hàng - Phân viện Phú Yên; Email: duclh.py@hvn.edu.vn.

2. PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU

2.1. Xây dựng mô hình nghiên cứu

Bài viết dựa trên lý thuyết nợ quá mức của Krugman (1988) [12] về mối quan hệ phi tuyến giữa nợ công và tăng trưởng kinh tế. Theo lý thuyết này, khi nợ công vượt quá một mức ngưỡng nhất định, các chủ thể trong nền kinh tế sẽ giảm động lực đầu tư do kỳ vọng rằng tăng trưởng bị giảm bởi các khoản thanh toán nợ tăng. Hiện tượng này được thể hiện thông qua đường cong Laffer Giảm nợ, đường này có dạng hình chữ U ngược. Khi nợ ở mức thấp, tăng nợ công có thể hỗ trợ tăng trưởng kinh tế thông qua chi tiêu chính phủ, tuy nhiên khi vượt qua một điểm ngưỡng tăng nợ công sẽ làm suy giảm tăng trưởng do hiệu ứng thoái lui đầu tư. Mô hình đường cong Laffer giảm nợ thể hiện như sau:



Hình 1. Đường Laffer trả nợ

Nguồn: Tác giả vẽ lại từ mô hình của P. Krugman (1988) [12]

Đường cong (CLRĐ) cho thấy: tổng nợ quốc gia càng lớn thì khả năng trả nợ gia tăng, nhưng đến điểm R thì nó làm giảm khả năng trả nợ.

Từ lý thuyết trên, bài viết đề xuất mô hình ước lượng như sau:

$$\text{GDPgrowth}_t = \alpha + \beta_1 \left(\frac{\text{debt}}{\text{GDP}} \right) + \beta_2 \left(\frac{\text{debt}}{\text{GDP}} (-t) \right) + \beta_1 (\text{GDPgrowth}(-t)) + \varepsilon_t;$$

$$\text{Nếu Debt/GDP} \geq Z \quad (\text{PT 1})$$

$$\text{GDPgrowth}_t = \alpha + \beta_1 \left(\frac{\text{debt}}{\text{GDP}} \right) + \beta_2 \left(\frac{\text{debt}}{\text{GDP}} (-t) \right) + \beta_1 (\text{GDPgrowth}(-t)) + \varepsilon_t;$$

$$\text{Nếu Debt/GDP} < Z \quad (\text{PT 2})$$

Trong đó: GDPgrowth_t là tốc độ tăng trưởng kinh tế trong quý t làm biến độc lập; $\text{GDPgrowth}(-t)$: tốc độ tăng trưởng kinh tế với độ trễ t ; Debt/GDP_t là tỷ lệ nợ công so với GDP tại thời điểm t . $\text{Debt/GDP}(-t)$: tỷ lệ nợ công so với GDP tại độ trễ t ; ε_t : là phần dư của mô hình; α : là hệ số chặn của mô hình.

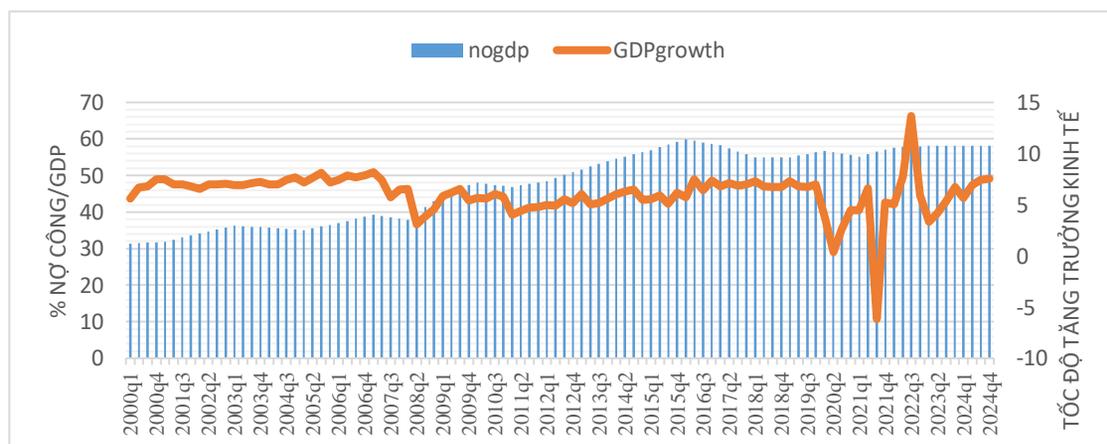
Với PT1, ở mức nợ công thấp, tăng nợ công tạo ra tác động tích cực đến tăng trưởng kinh tế. Hệ số β_1 dự kiến > 0 vì khi nợ dưới ngưỡng an toàn, chính phủ có đủ dư địa chính sách để chi tiêu cho đầu tư hạ tầng, giáo dục và y tế. Công chúng vẫn tin tưởng khả năng trả nợ, lãi suất vay nằm ở mức hợp lý, và các nhà đầu tư tư nhân vẫn có tin tưởng cao.

Với PT2, ở mức nợ công cao vượt ngưỡng, tăng nợ công tạo ra tác động tiêu cực đến tăng trưởng. Hệ số β_1 dự kiến < 0 vì hiệu ứng nợ quá mức (debt overhang) bắt đầu chi phối. Cụ thể, chính phủ bắt buộc phải dành phần lớn ngân sách cho phục vụ trả nợ, giảm khả năng chi tiêu cho đầu tư công. Đồng thời, các nhà đầu tư lo ngại về rủi ro tái cơ cấu nợ, lạm phát, hoặc tăng thuế trong tương lai, dẫn đến giảm sút đầu tư tư nhân.

Bài viết sử dụng phương pháp tự hồi quy ngưỡng (TAR) của Hansen (1999) [8], với vòng lặp (5000 lần) bằng số liệu chuỗi thời gian theo quý của tỷ lệ nợ công so với GDP, nhằm phân tích tác động của nợ công đến tăng trưởng kinh tế khi thực hiện dự án ĐSCT Bắc - Nam. Dữ liệu được xử lý bằng phần mềm Eview 10 kết hợp với Stata 17 để cho ra kết quả chính xác nhất.

2.2. Mô tả dữ liệu

Từ khi Việt Nam mở cửa nền kinh tế đến nay gần 40 năm, tỷ lệ nợ công/GDP của nước ta biến động liên tục, tuy nhiên từ năm 2000 trở đi thì tỷ lệ nợ công tương đối ổn định. Những năm gần đây, xu hướng nợ công tăng trở lại vì nhu cầu đầu tư cho xã hội cần tăng vay mượn từ trong nước và nước ngoài.



Hình 2. Nợ công/GDP và tốc độ tăng GDP

Nguồn: Tác giả vẽ từ số liệu WB và các bản tin nợ công từ số 7 đến số 17 Bộ Tài chính [9]

Trong bài viết này sử dụng số liệu theo quý từ quý 1 năm 2000 đến quý 4 năm 2024 của tỷ lệ nợ công/ GDP và tốc độ tăng trưởng kinh tế.

Bảng 1. Tổng hợp mô tả dữ liệu trong mô hình

Tên biến	Giải thích biến	Nguồn thu thập	Nghiên cứu đề xuất
GDPgrowth	Tốc độ tăng trưởng kinh tế	WB	Reinhart and Rogoff (2010) Sử Đình Thành (2012) [6]
DEBT/GDP	Tỷ lệ nợ công/GDP	WB, Bộ tài chính	Reinhart and Rogoff (2010)

Nguồn: Tổng hợp tác giả

Kiểm tra tính dừng của dữ liệu trước khi ước lượng cho thấy cả 2 chuỗi dữ liệu đều dừng ở bậc 1. Hàm ý rằng các biến kinh tế trong mô hình có khả năng tự điều chỉnh và hội tụ về trạng thái cân bằng dài hạn sau các cú sốc. Điều này phản ánh đặc điểm ổn định tương đối của nền kinh tế, đồng thời đảm bảo rằng việc ước lượng mối quan hệ giữa nợ công và tăng trưởng GDP là phù hợp và không dẫn đến hiện tượng hồi quy giả.

Bảng 2. Kiểm tra tính dừng dữ liệu

Method	Statistic	Prob.**
Levin, Lin & Chu t*	-1.3525	0.0881
Im, Pesaran and Shin W-stat	-4.2569	0.000
ADF - Fisher Chi-square	33.56	0.000
PP - Fisher Chi-square	33.9037	0.000

Nguồn: Tính toán của tác giả từ chương trình Eview

3. KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU VÀ THẢO LUẬN

3.1. Kết quả nghiên cứu

Để xác định giá trị ngưỡng Debt/GDP mà tại đó mối quan hệ giữa nợ công và tăng trưởng kinh tế thay đổi từ tích cực sang tiêu cực, bài viết áp dụng phương pháp Threshold Autoregressive (TAR) với dữ liệu chuỗi thời gian theo quý (2000 - 2024). Các giá trị Debt/GDP từ 40% đến 100% được lần lượt kiểm tra, kết hợp với kiểm định F-test. Theo Bảng 3, kết quả kiểm định ngưỡng bằng kiểm định F khẳng định tồn tại duy nhất một ngưỡng tại mức 56.45%, với giá trị thống kê F là 7.37, nhỏ hơn giá trị tới hạn là 29.48, nhưng giá trị p nhỏ hơn mức ý nghĩa thông thường, cho thấy sự tồn tại của ngưỡng là có ý nghĩa thống kê.

Bảng 3. Kiểm Định Ngưỡng Nợ

		Scaled	Critical
Threshold test	F-statistic	F-statistic	P Value**
0 vs. 1*	7.371171	29.484668	16.19
Threshold values:			56.458449

Nguồn: Tính toán của tác giả từ chương trình eview 10

Tác giả tìm ra ngưỡng nợ công/GDP của Việt Nam theo mô hình (1),(2) là gần bằng 56.45% - thấp hơn đáng kể so với các nghiên cứu quốc tế điển hình như của Reinhart và Rogoff (2010) (90%) và Sử Đình Thành (2012) (75,8%) (Bảng 4). Điều này phản ánh bối cảnh kinh tế vĩ mô và khả năng hấp thụ vốn công của Việt Nam còn hạn chế hơn so với các quốc gia đã phát triển hoặc có nền kinh tế lớn.

Bảng 4. Xác định ngưỡng nợ công và so sánh với nghiên cứu khác

	Giá trị ngưỡng nợ công/GDP		
	Tác giả tính toán	Sử Đình Thành (2012)	Reinhart and Rogoff 2010
Giá trị ngưỡng nợ	56,45%	75,8%	90%

Nguồn: Tính toán của tác giả

Sau khi xác định được mức ngưỡng, nghiên cứu tiến hành ước lượng mô hình (Pt 1), (Pt 2) kết quả như sau:

Bảng 5. Kết quả ước lượng mô hình giữa tăng trưởng kinh tế với nợ công

Tên biến	Phương pháp ước lượng bình phương tối thiểu (OLS)	
	phương trình 1 Debt/GDP \leq 56,45%	phương trình 2 Debt/GDP \geq 56,45%
GDPgrowth		
GDPgrowth(-1)	0.720675***	-0.036704
C	2.545335***	-66.07809
Debt/GDP(-1)	0.074338	2.217806***
Debt/GDP	-0.091452	-0.969117***
R ²	0.379006	0.379006

Ghi chú: *** $p < 0.01$; ** $p < 0.05$; * $p < 0.1$

Nguồn: Tính toán của tác giả

Nghiên cứu xác định ngưỡng nợ công là 56.45% (Bảng 3). Ở mức tỷ lệ Debt/GDP < 56.45%, quan hệ giữa nợ công và tăng trưởng không có ý nghĩa thống kê (Debt/GDP = -0.091). Hệ số Debt/GDP(-1) = 0.074 (dương) cho thấy nợ tồn lũy từ quá khứ có tác động dài hạn tích cực, vì khi nợ được sử dụng cho đầu tư hạ tầng dài hạn, nó duy trì tăng trưởng. Điều này phù hợp giai đoạn tăng dần của đường cong Laffer trả nợ, khi nợ ở mức thấp không tác động tiêu cực đến tăng trưởng. Ở mức tỷ lệ Debt/GDP > 56.45%, quan hệ nghịch chiều và có ý nghĩa thống kê (Debt/GDP = -0.969*, $p = 0.03$). Khi nợ tăng 1%, tăng trưởng giảm 0.969%. Hệ số Debt/GDP(-1) = 2.218 cho thấy tác động dài hạn tích cực, nhưng hệ số ngắn hạn âm chứng tỏ tác động tiêu cực. Khi vượt ngưỡng, nợ công tác động tiêu cực mạnh, phản ánh hiện tượng nợ quá mức (Debt Overhang) theo Krugman (1988) [3]

3.2. Bàn luận kết quả nghiên cứu

Dự án Đường sắt cao tốc Bắc - Nam có giá trị 1.713 triệu tỷ đồng (tương đương 67 tỷ USD) [8]. Phân tích cơ cấu vốn tài trợ cho dự án cho thấy, các nguồn vốn bao gồm: vốn ngân sách nhà nước, trái phiếu chính phủ, ODA, và mô hình hợp tác công tư (PPP). Trong đó, chỉ phần vốn từ trái phiếu chính phủ và một phần vốn ngân sách nhà nước được tính vào nợ công, tương đương khoảng 40 - 45 tỷ USD [7], đây là khoản đầu tư cực lớn trong bối cảnh Việt Nam hiện nay đang thực hiện rất nhiều dự án trọng điểm quốc gia khác.

Chính phủ Việt Nam đã đề ra mục tiêu tăng trưởng kinh tế đạt hai con số giai đoạn 2026 - 2030. Để thực hiện các mục tiêu này, tăng đầu tư công, đặc biệt là đầu tư vào các dự án trọng điểm như Đường sắt cao tốc Bắc - Nam, là công cụ chính sách quan trọng. Tuy nhiên, khi thực hiện các dự án đầu tư công có mức vốn lớn, sẽ gây ra sự gia tăng liên tục nợ công trong những năm tới, đặt ra thách thức cân bằng giữa mục tiêu kích thích tăng trưởng kinh tế ngắn hạn thông qua đầu tư công và mục tiêu duy trì tính bền vững tài chính dài hạn thông qua kiểm soát nợ công. Mặc dù hiện tại tỷ lệ nợ công/GDP của Việt Nam (58.1% theo phương pháp tính GDP cũ) đã cao hơn ngưỡng 56.45%, nhưng do nhu cầu triển khai các dự án đầu tư công có giá trị lớn, Việt Nam cần thiết lập chiến lược quản lý nợ công hợp lý, với các giải pháp đồng bộ như sau:

Thứ nhất, thiết lập kỷ luật tài chính để kiểm soát nợ công/GDP dưới mức 56,45%/GDP

Bằng chứng thực nghiệm cho thấy ngưỡng nợ tích cực cho tăng trưởng kinh tế đối với Việt Nam là 56,45%. Tuy mức nợ công/GDP hiện nay là 58,1%² [8] cao hơn vùng ngưỡng cho phép. Theo phân tích ở trên thì Việt Nam rất khó kiểm soát xu hướng tăng của nợ công trong tương lai gần do phải thực hiện các dự án đầu tư công có giá trị lớn, vì vậy, ngay bây giờ Việt Nam phải có chiến lược kiểm soát nợ hợp lý, kết hợp với sự phối hợp nhịp nhàng các chính sách của chính phủ. Đồng thời, chính phủ cần điều chỉnh các chỉ tiêu khác như giảm bội chi ngân sách đặc biệt là chi thường xuyên, giảm nguồn vay mới, cơ cấu lại nguồn nợ, kích thích sản xuất hàng hóa trong nước và hướng đến tăng xuất khẩu... để đưa mức nợ công/GDP dưới mức ngưỡng mà không ảnh hưởng đến tăng trưởng kinh tế trong tương lai. Ngoài ra, trong dài hạn Việt Nam cần cải thiện về thể chế, chất lượng quản trị, hay giảm tham nhũng thì ngưỡng nợ công được gia tăng, từ đó tạo dư địa tốt cho tăng trưởng kinh tế.

Thứ hai, tăng đầu tư công vào các dự án trọng điểm đặc biệt là dự án Đường sắt cao tốc Bắc - Nam để đảm bảo tăng mức tăng trưởng kinh tế

Nhằm đảm bảo tăng mức tăng trưởng kinh tế theo nghị quyết số 25/NQ-CP [2] thì đầu tư vào Đường sắt cao tốc Bắc - Nam sẽ mang lại 2 lợi ích chính là: vừa đảm bảo mục tiêu tăng trưởng kinh tế, và hiện đại hóa cơ sở hạ tầng để đảm bảo mục tiêu tăng trưởng kinh tế trong tương lai. Để đảm bảo an toàn nợ công khi thực hiện dự án đường sắt cao tốc Bắc Nam, Việt Nam cần thực hiện các biện pháp sau: đảm bảo dự án thực hiện đúng tiến độ và trong phạm vi ngân sách, tăng cường tiết kiệm ngân sách thông qua giảm chi thường xuyên để tăng nguồn lực cho đầu tư phát triển, tìm kiếm các khoản vay ưu đãi với lãi suất thấp và kỳ hạn dài để giảm gánh nặng trả nợ.

Thứ ba, huy động các nguồn lực xã hội như hợp tác công tư: BOT, BOO, BT, BTO, BCC

Khi thực hiện các dự án đầu tư công lớn thì Chính phủ cần phải huy động khác các nguồn lực trong nền kinh tế, một mặt giúp tăng tính hiệu quả của dự án, mặt khác hỗ trợ các tác nhân khác phát triển. Dự án Đường sắt cao tốc Bắc - Nam cũng không phải ngoại lệ, Chính phủ nên ưu tiên lựa chọn các nhà thầu trong nước để thực hiện dự án này với mục đích giúp doanh nghiệp trong nước tiếp cận được công nghệ thế giới, đồng thời hỗ trợ sự phát triển đồng bộ các khu vực khác trong nền kinh tế.

4. KẾT LUẬN

Thông qua nghiên cứu, có thể rút ra một số vấn đề liên quan đến mối quan hệ giữa nợ công và tăng trưởng kinh tế trong bối cảnh thực hiện dự án đường sắt cao tốc Bắc - Nam ở Việt Nam như sau:

Thứ nhất, bài nghiên cứu xác định được ngưỡng nợ công/GDP tối ưu cho nền kinh tế là 56,45%. Kết quả ước lượng cho thấy khi nợ công vượt quá ngưỡng này thì sẽ ảnh hưởng tiêu cực đến tăng trưởng kinh tế.

² Thống kê của MOF nợ công của Việt Nam năm 2024 là 58,1% nếu so theo GDP tính theo phương pháp cũ, nếu điều chỉnh theo GDP mới thì nợ công/GDP là 36-37%.

Thứ hai, kết quả ước lượng OLS cho thấy biến nợ công/GDP vượt ngưỡng 56.45% có tác động tiêu cực có ý nghĩa thống kê đối với tốc độ tăng trưởng kinh tế, trong khi khi nợ công/GDP nằm dưới mức 56,45% thì tác động của nợ công đến tăng trưởng kinh tế không có ý nghĩa thống kê.

Thứ ba, do quy mô vốn đầu tư của dự án đường sắt cao tốc Bắc - Nam là rất lớn, nếu phần vốn vay của dự án làm gia tăng đáng kể nợ công trong điều kiện tốc độ tăng trưởng kinh tế không được cải thiện tương ứng, thì tỷ lệ nợ công/GDP có khả năng vượt ngưỡng nợ tối ưu. Ngược lại, trong kịch bản tăng trưởng kinh tế duy trì ở mức cao và cơ cấu vốn dự án được thiết kế hợp lý, rủi ro vượt ngưỡng có thể được giảm thiểu.

Thứ tư, kết quả ước lượng cho thấy khi nợ công/GDP lớn hơn 56.45%, nếu nợ công tăng thêm 1% thì, về mặt trung bình, tốc độ tăng trưởng kinh tế sẽ giảm khoảng 0.96%.

Tóm lại, giữa nợ công và tăng trưởng kinh tế tồn tại mối quan hệ phụ thuộc vào ngưỡng nợ. Khi triển khai các dự án đầu tư công có quy mô vốn lớn, đặc biệt là dự án Đường sắt cao tốc Bắc - Nam, nguy cơ tỷ lệ nợ công vượt quá ngưỡng an toàn là hiện hữu, do đó việc thiết kế lộ trình vay nợ và kiểm soát nợ công là hết sức cần thiết.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Ban chấp hành Trung ương Đảng (2017), *Nghị quyết số 18-NQ/TW ngày 25/10/2017 Nghị quyết Hội nghị lần thứ sáu Ban chấp hành Trung ương Đảng về Một số vấn đề tiếp tục đổi mới, sắp xếp tổ chức bộ máy của hệ thống chính trị tinh gọn, hoạt động hiệu lực, hiệu quả.*
- [2] Chính phủ (2025), *Nghị quyết số 25/NQ-CP ngày 05/2/2025 về mục tiêu tăng trưởng các ngành, lĩnh vực và địa phương bảo đảm mục tiêu tăng trưởng cả nước năm 2025 đạt 8% trở lên.*
- [3] Quốc Hội (2017), *Luật số 20/2017/QH14 Luật quản lý nợ công.*
- [4] Quốc Hội (2024), *Nghị quyết số 172/2024/QH15 về chủ trương đầu tư dự án Đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam.*
- [5] Quốc Hội (2024), *Nghị quyết số 172/2024/QH15 ngày 30/11/2024 về chủ trương đầu tư dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam.*
- [6] Sử Đình Thành (2012), *Ngưỡng nợ công nghiên cứu thực nghiệm ở Việt Nam*, Tạp chí phát triển kinh tế, (257):20-26.
- [7] Thủ tướng Chính phủ (2022), *Quyết định số 460/QĐ-TTg ngày 14/4/2022 Phê duyệt chiến lược nợ công đến năm 2030.*
- [8] Bruce E. Hansen (1999), *Threshold effects in non-dynamic pannel: estimation, testing and inference*, Journal of econometrics, 93(2):345-368, [https://doi.org/10.1016/S0304-4076\(99\)00025-1](https://doi.org/10.1016/S0304-4076(99)00025-1).
- [9] Carmen M. Reinhart, Kenneth S. Rogoff (2010), *Growth in a Time of Debt*, American Economic Review, 100(2):573-78, DOI: 10.1257/aer.100.2.573.

- [10] IMF International Monetary Fund (2022), *Public debt and real GDP: revisiting the impact*, Washington DC: IMF Working Papers, <https://doi.org/10.5089/9798400207082.001>.
- [11] Nguyen Thi Tuyet Dung (2024), *Raising financial resources for high-speed rail development in the form of public-private partnership and lessons for Vietnam*, XXVII International Scientific Conference on Advance in Civil Engineering “Construction the Formation of Living Environment” (FORM-2024), E3S Web Conf, Volume 533, <https://doi.org/10.1051/e3sconf/202453303016>.
- [12] Pauu P. Krugman (1988), *Financing vs. forgiving a debt overhang: Some analytical issues*, Journal of Development Economics, (29):253-268.
- [13] S. H. N. C. H. K. A. M. a. L. Z. K. Law (2021), *Public debt and economic growth in developing countries: Nonlinearity and threshold analysis*, Economic Modelling, (98):26-40.

IMPACT OF NORTH-SOUTH HIGH-SPEED RAILWAY PROJECT ON PUBLIC DEBT THRESHOLD AND ECONOMIC GROWTH IN VIETNAM

Le Hoang Duc

ABSTRACT

The North-South High-Speed Railway project serves as a pivotal catalyst for national economic growth. However, it simultaneously escalates public debt levels, posing inherent risks to fiscal stability, inflation, and state budget liquidity. This study employs a Threshold Autoregressive (TAR) methodology, utilizing quarterly time-series data on the public debt-to-GDP ratio and GDP growth, to analyze the nexus between public debt and economic performance within the context of the project's implementation. Consequently, the paper offers policy recommendations aimed at optimizing the efficiency of public debt utilization and mitigating associated financial risks.

Keywords: *Public debt threshold, North-South high-speed railway, economic growth.*

* Ngày nộp bài: 27/3/2025; Ngày gửi phản biện: 10/5/2025; Ngày duyệt đăng: 30/1/2026