

ĐIỂM NGHẼN THỂ CHẾ CẢN TRỞ MỤC TIÊU TĂNG TRƯỞNG HAI CON SỐ CỦA VÙNG ĐÔNG NAM BỘ

NGUYỄN THỊ TUYẾT HẰNG
Học viện Chính trị khu vực II

Nhận bài ngày 24/6/2026. Sửa chữa xong 24/7/2026. Duyệt đăng 06/8/2026.

Abstract

The Southeast region is Vietnam's most dynamic economic region and its foremost growth engine. Yet as Vietnam sets a double-digit growth target for 2026-2030, the region's growth rate has shown signs of slowing, falling short of its inherent advantages and potential. Drawing on the institutional economics framework of North and of Acemoglu and Robinson, this article adopts a qualitative approach, analyzing policy documents and secondary data to identify the core institutional bottlenecks constraining the region's growth and, on this basis, proposes institutional solutions to unlock resources and support high, sustainable growth.

Keywords: Double-digit growth, economic institutions, institutional bottlenecks, regional linkages, Southeast region.

1. Đặt vấn đề

Sau khi sắp xếp đơn vị hành chính theo Nghị quyết số 202/2025/QH15, vùng Đông Nam Bộ hiện gồm ba tỉnh, thành phố là TP. Hồ Chí Minh, Đồng Nai và Tây Ninh, quy mô dân số khoảng 21,75 triệu người (Quốc hội, 2025). Năm 2025, GRDP vùng tăng khoảng 7,98%, đóng góp 31,4% vào tăng trưởng cả nước và tiếp tục dẫn đầu về quy mô kinh tế (Cục Thống kê, 2026). Tuy nhiên, tốc độ tăng trưởng này thấp hơn mức tăng trưởng bình quân cả nước (8,02%) và xếp thứ tư trong 06 vùng kinh tế, trong khi TP. Hồ Chí Minh, đầu tàu kinh tế của vùng, chỉ tăng trưởng 7,53%, xếp thứ 21 trong 34 tỉnh, thành phố (Cục Thống kê, 2026). Trước mục tiêu tăng trưởng từ 10 - 11% giai đoạn 2026 - 2030 (Thủ tướng Chính phủ, 2026), việc nhận diện những điểm nghẽn thể chế đang cản trở vùng đạt mục tiêu trên để từ đó đề xuất giải pháp chính sách để tháo gỡ là vô cùng quan trọng trong bối cảnh hiện nay.

2. Nội dung nghiên cứu

2.1. Cơ sở lý thuyết và phương pháp nghiên cứu

Theo North (1990), thể chế là những quy tắc của cuộc chơi trong xã hội, hình thành nên mối quan hệ qua lại giữa con người. Chất lượng thể chế quyết định chi phí giao dịch và do đó quyết định hiệu quả phân bổ nguồn lực cũng như tăng trưởng kinh tế dài hạn. Thể chế yếu kém tạo ra chi phí giao dịch cao thông qua sự không chắc chắn của chính sách, tham nhũng và thực thi hợp đồng kém hiệu quả, từ đó kìm hãm tăng trưởng. Acemoglu và Robinson (2012) phát triển lý thuyết này dưới góc độ thể chế kinh tế, phân chia thành thể chế kinh tế chiếm đoạt và thể chế kinh tế dung nạp, trong đó thể chế dung nạp tương đồng với quan niệm về thể chế tốt, quản trị tốt được đúc kết từ kinh nghiệm phát triển của nhiều quốc gia. Khung phân tích này phù hợp để đánh giá các điểm nghẽn liên quan đến phân cấp, phân quyền và môi trường kinh doanh tại Đông Nam Bộ. Ở cấp độ vùng, lý thuyết liên kết vùng của Krugman (1991) nhấn mạnh tăng trưởng vùng phụ thuộc vào khả năng khai thác hiệu ứng quy mô và lan tỏa thông qua liên kết thể chế giữa các địa phương. Thiếu cơ chế điều phối vùng hiệu quả sẽ dẫn đến cạnh tranh không lành mạnh, lãng phí nguồn lực và bỏ lỡ lợi ích tổng hợp mà không gian kinh tế tích hợp có thể mang lại (Fujita et al., 1999). Bổ sung cho các cách tiếp cận trên, khung lý thuyết kinh tế học cấu trúc mới được Vu, Tran và Nguyen (2025) vận dụng để phân tích con đường tăng trưởng cao của Việt

Email: hangntt@hcma2.edu.vn

Nam đã chỉ ra năm trụ cột quyết định năng lực nâng cấp cơ cấu kinh tế của một quốc gia, gồm chính sách công nghiệp phù hợp lợi thế so sánh, hạ tầng, vốn con người, năng lực doanh nghiệp và thể chế, trong đó trụ cột thể chế là điều kiện tiên quyết để bốn trụ cột còn lại phát huy hiệu quả. Đóng góp của năng suất nhân tố tổng hợp (TFP) vào tăng trưởng của Việt Nam hiện chỉ đạt khoảng 25%, thấp hơn nhiều so với Trung Quốc (38%) và Hàn Quốc trong giai đoạn chuyển đổi công nghiệp hóa (43%), cho thấy giới hạn tăng trưởng của Việt Nam nói chung, Đông Nam Bộ nói riêng không còn nằm chủ yếu ở thiếu vốn hay thiếu lao động, mà ở năng lực thể chế điều phối, phân bổ và giám sát việc sử dụng các nguồn lực đó (Vu et al., 2025). Điểm nghẽn thể chế trong bài viết này được hiểu là những quy định, cơ chế hoặc khoảng trống thể chế tạo ra rào cản có hệ thống đối với hoạt động kinh tế, làm tăng chi phí tuân thủ, giảm tính dự đoán của môi trường kinh doanh và cản trở phân bổ nguồn lực hiệu quả. Khác với điểm nghẽn hạ tầng hay nhân lực, điểm nghẽn thể chế mang tính hệ thống, lan tỏa, có thể triệt tiêu tác động tích cực của các nguồn lực khác dù chúng được bổ sung đầy đủ.

Bài viết sử dụng phương pháp nghiên cứu định tính thông qua phân tích tài liệu, văn bản chính sách, pháp luật liên quan đến phát triển vùng Đông Nam Bộ, kết hợp phương pháp so sánh quốc tế đối chiếu kinh nghiệm thể chế vùng đô thị Greater Tokyo. Dữ liệu thứ cấp về GRDP, đầu tư, thu ngân sách, hệ số hiệu quả sử dụng vốn đầu tư (ICOR), năng suất nhân tố tổng hợp (TFP) và chỉ số năng lực cạnh tranh cấp tỉnh (PCI) được thu thập từ Cục Thống kê, VCCI, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, đồng thời tham chiếu các nghiên cứu thực nghiệm đã công bố về chất lượng tăng trưởng và hiệu quả đầu tư tại vùng kinh tế trọng điểm phía Nam.

2.2. Thực trạng tăng trưởng kinh tế vùng Đông Nam Bộ giai đoạn 2015 đến 2025

Giai đoạn 2015 - 2020, kinh tế vùng duy trì tăng trưởng bình quân khoảng 6,09% mỗi năm, không đạt mục tiêu quy hoạch (từ 9,5 đến 10%) và thấp hơn bình quân cả nước (6,21%). Giai đoạn 2021 - 2022, đại dịch COVID-19 khiến tăng trưởng bình quân của vùng chỉ đạt bình quân 2,61% mỗi năm, thấp nhất trong các vùng kinh tế - xã hội. Năm 2025, mặc dù phục hồi nhưng vùng chỉ tăng trưởng 7,98%, chưa đạt mục tiêu 8% trở lên theo Nghị quyết số 25/NQ-CP (Chính phủ, 2025).

Trong nội bộ vùng, Đồng Nai đạt tốc độ tăng GRDP 9,63%, xếp thứ 7 trong 34 tỉnh, thành phố; Tây Ninh đạt 9,52%, xếp thứ 8; trong khi Thành phố Hồ Chí Minh chỉ đạt 7,53%, xếp thứ 21 (Cục Thống kê, 2026). Về quy mô, GRDP vùng năm 2020 đạt 2.576.517 tỷ đồng, gấp 2,6 lần năm 2010, nhưng tỷ trọng đóng góp vào GDP cả nước lại giảm từ 37,3% năm 2010 xuống 32,1% năm 2020, dù đến năm 2024 vẫn dẫn đầu cả nước với khoảng 3.565,94 nghìn tỷ đồng (Báo Nhân Dân, 2025). Xu hướng “tăng về lượng, giảm về tỷ trọng” này cảnh báo sớm rằng các vùng kinh tế khác đang bắt kịp, trong khi Đông Nam Bộ đã chạm ngưỡng giới hạn của mô hình tăng trưởng theo chiều rộng.

Nghiên cứu về chất lượng tăng trưởng của vùng kinh tế trọng điểm phía Nam cho thấy, giai đoạn 2013 - 2017, tỷ trọng đóng góp của TFP vào tăng trưởng GDP của vùng giảm liên tục từ 80,06% xuống 59,12%, trong khi hệ số ICOR tăng từ 2,90 lên 5,17 (Phạm, 2019). Đây là bằng chứng cho thấy chất lượng tăng trưởng suy giảm ngay cả khi quy mô vốn đầu tư tiếp tục gia tăng, khẳng định chất lượng thể chế mới là nút thắt cốt lõi. Nghị quyết số 24-NQ/TW của Bộ Chính trị (2022) chỉ rõ liên kết vùng chưa hiệu quả, thể chế liên kết vùng chưa đồng bộ, quy hoạch còn chồng chéo, phân cấp và phân quyền chưa đủ mạnh, đòi hỏi việc tháo gỡ điểm nghẽn thể chế trở thành yêu cầu cấp thiết để vùng đạt mục tiêu tăng trưởng hai con số.

2.3. Các điểm nghẽn thể chế cản trở tăng trưởng kinh tế của vùng

2.3.1. Điểm nghẽn về cơ chế điều hành và liên kết vùng

Nghiên cứu của Lê và cộng sự (2024) cho thấy, thể chế là yếu tố ảnh hưởng mạnh nhất đến tăng trưởng GRDP của vùng kinh tế trọng điểm phía Nam, với hệ số hồi quy 0,409, được xem là “điểm nghẽn của mọi điểm nghẽn”. Hiện nay, liên kết vùng tại Đông Nam Bộ chủ yếu vận hành dựa trên văn bản dưới luật và nghị quyết định hướng, thiếu khung pháp lý đủ ràng buộc. Quyết định của Hội đồng vùng phải được từng địa phương tự nguyện thực thi, không có công cụ pháp lý để phân xử khi xảy ra xung đột lợi ích. Mặc dù được thành lập theo Nghị quyết số 24-NQ/TW và hoạt động từ năm 2023, Hội đồng điều phối vùng Đông Nam Bộ vẫn chỉ là tổ chức phối hợp liên ngành, không có tư cách pháp nhân độc lập, thiếu thẩm quyền phê duyệt dự án chiến lược hoặc điều phối quỹ phát triển vùng tập trung. Thực trạng

này dẫn đến nghịch lý, dù Đông Nam Bộ đóng góp khoảng 45% ngân sách quốc gia, nhưng các dự án hạ tầng kết nối then chốt như đường vành đai, cao tốc liên vùng vẫn phụ thuộc phần lớn vào phân bổ ngân sách Trung ương (Nguyen et al., 2021).

Bên cạnh đó, quy hoạch vùng cũng chưa được tích hợp đồng bộ vào quy hoạch tỉnh. Do áp lực chỉ tiêu tăng trưởng riêng lẻ, các địa phương thường ưu tiên lợi ích của tỉnh mình hơn mục tiêu tổng thể của vùng (Kim & Đông, 2024), dẫn đến quy hoạch đa ngành trùng lặp, cạnh tranh thu hút FDI bằng mọi giá, làm mất hiệu ứng quy mô và lan tỏa (Fujita et al., 1999). Bằng chứng thực nghiệm gần đây càng làm rõ cái giá của khoảng trống điều phối này. Nguyen (2022) áp dụng mô hình Durbin không gian cho dữ liệu cấp tỉnh giai đoạn 2000 - 2019, chỉ ra vùng kinh tế trọng điểm phía Nam là khu vực duy nhất luôn duy trì hệ số lan tỏa dương của đầu tư hạ tầng giao thông, đạt 0,14, cao hơn nhiều vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ (0,07). Điều này khẳng định tiềm năng lan tỏa kỹ thuật của Đông Nam Bộ rất lớn, nhưng nếu thiếu thiết chế điều phối đủ mạnh, phần giá trị gia tăng do lan tỏa hạ tầng tạo ra sẽ tiếp tục bị phân tán thay vì cộng hưởng thành bước nhảy vọt tăng trưởng cho toàn vùng.

Kinh nghiệm quốc tế cho thấy các vùng đô thị lớn thành công đều có thiết chế vùng với thẩm quyền pháp lý rõ ràng và tài chính độc lập. Năm 1956, Nhật Bản ban hành Đạo luật Phát triển vùng thủ đô quốc gia, trao cho Chính quyền đô thị Tokyo quyền điều phối bắt buộc về quy hoạch công viên (1957), đường cao tốc (1959) và đường sắt cao tốc (1962) trên phạm vi bán kính 100 km (Tokyo Metropolitan Government, Bureau of Urban Development, 2022). Chính quyền này kiểm soát cơ sở thuế độc lập, thu khoảng 20% GDP quốc gia trên địa bàn (Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, 2006), giúp Greater Tokyo đóng góp khoảng 20% GDP Nhật Bản nhờ hệ thống giao thông tích hợp xuyên suốt ranh giới hành chính (Panorama Solutions & UN-Habitat, 2016). Bài học quan trọng cho Đông Nam Bộ là liên kết vùng chỉ phát huy hiệu quả khi được luật hóa thành thẩm quyền cụ thể, đi kèm với đó là nguồn lực tài chính độc lập tương xứng.

2.3.2. Điểm nghẽn về chất lượng môi trường kinh doanh và chi phí tuân thủ

Báo cáo của Bộ Kế hoạch và Đầu tư (2024) cho thấy vị thế của nhiều địa phương trong vùng đang chững lại hoặc tụt hạng về các chỉ số minh bạch, chi phí thời gian và thiết chế pháp lý. Kết quả PCI năm 2025 cho thấy, Đồng Nai có ưu thế ở chỉ số gia nhập thị trường (8,05 điểm) và chi phí tuân thủ (8,35 điểm). Trong khi đó, Tây Ninh đạt điểm cao về thiết chế pháp lý (7,91 điểm) nhưng lại có điểm số rất thấp ở chỉ số chính quyền kiến tạo (3,23 điểm), cho thấy năng lực điều hành và tính chủ động của chính quyền địa phương còn hạn chế. TP. Hồ Chí Minh chưa vượt trội ở cạnh tranh bình đẳng và chi phí không chính thức, cho thấy điểm nghẽn thể chế vẫn tồn tại dai dẳng trong môi trường đầu tư kinh doanh của vùng (VCCI, 2025).

Bảng 1: Điểm số một số chỉ số thành phần PCI của các địa phương vùng Đông Nam Bộ năm 2025

Địa phương	Gia nhập thị trường	Tính minh bạch	Chi phí tuân thủ	Thiết chế pháp lý	Chính quyền kiến tạo
Đồng Nai	8,05	7,07	8,35	6,88	5,63
Tây Ninh	6,56	6,55	8,86	7,91	3,23
TP. Hồ Chí Minh	7,29	6,93	7,52	7,01	5,38

Nguồn: VCCI (2025)

Một rào cản thể chế khác là sự thiếu nhất quán trong các quy định pháp luật về đất đai, đầu tư và xây dựng đã tạo ra gánh nặng chi phí cho doanh nghiệp. Vu, Tran và Nguyen (2025) chỉ rõ tình trạng phân mảnh quy định, trùng lặp thẩm quyền giữa các bộ, ngành tạo ra chi phí ma sát thể chế kìm hãm năng lực nâng cấp của doanh nghiệp, trong khi doanh nghiệp nhà nước vẫn chi phối các lĩnh vực trọng yếu như năng lượng, ngân hàng, logistics, hạn chế tính trung lập cạnh tranh. Tại Đông Nam Bộ, việc xử lý thủ tục hành chính cho các dự án công nghiệp, hạ tầng quy mô lớn thường xuyên đình trệ do cán bộ thực thi e ngại rủi ro pháp lý (Bộ Kế hoạch và Đầu tư, 2024). Việc thiếu khung pháp lý thử nghiệm cho kinh tế số, kinh tế xanh và thiếu hướng dẫn đo lường, báo cáo, thẩm định phát thải khí nhà kính (MRV) khiến doanh nghiệp trong vùng chịu điểm nghẽn kép, vừa tốn chi phí tuân thủ nội bộ cao, vừa đối mặt hàng rào kỹ thuật xanh của thị trường xuất khẩu. Hệ quả của những điểm nghẽn này là làm giảm hiệu quả sử dụng vốn (ICOR) và kìm hãm tốc độ tăng năng suất nhân tố tổng hợp (TFP) của toàn vùng.

2.3.3. Điểm nghẽn về thể chế huy động nguồn lực tài chính và hạ tầng

Các địa phương trong vùng vẫn phụ thuộc chủ yếu vào ngân sách địa phương, chưa có cơ chế chia sẻ lợi ích, rủi ro liên tỉnh. Dù đóng góp khoảng 38 - 43% ngân sách quốc gia, vùng thiếu quy định cụ thể để chủ động huy động, sử dụng chính nguồn lực đó cho dự án liên vùng (Bộ Kế hoạch và Đầu tư, 2024). Khung pháp lý cho các dự án đối tác công tư còn nhiều rủi ro khiến nhà đầu tư tư nhân ngại tham gia các dự án hạ tầng hiện đại như giao thông thông minh hay trạm sạc xe điện. Nghiên cứu về rào cản phát triển hệ thống giao thông thông minh tại TP. Hồ Chí Minh của (Nguyen et al., 2021) cho thấy, nhóm nhân tố hạn chế tài chính, gồm chi phí triển khai lớn, nguồn lực vận hành không đủ và sự thiếu quan tâm đúng mức của chính quyền, là hai trong số các nhóm rào cản có tác động mạnh nhất, giải thích khoảng 70% biến thiên hiệu quả các dự án hạ tầng thông minh được khảo sát. Bên cạnh khó khăn huy động vốn, hiệu quả sử dụng vốn công còn thấp và tồn tại hiện tượng lãng phí đầu tư tư nhân. Năm 2023, hệ số ICOR khu vực nhà nước đạt khoảng 10,4, trong khi khu vực ngoài nhà nước chỉ 7,6 (Tổng cục Thống kê, 2024). Tại Đông Nam Bộ, ICOR vùng tăng mạnh từ 5,1 giai đoạn 2011 - 2015 lên 8,0 giai đoạn 2016 - 2020 (Bộ Kế hoạch và Đầu tư, 2024), phản ánh nhiều dự án hạ tầng lớn chậm hoàn thành, làm tổn động vốn xã hội và thu hẹp không gian đầu tư của khu vực tư nhân, vốn có hiệu quả sử dụng vốn cao hơn.

2.3.4. Điểm nghẽn về thể chế cho khoa học, công nghệ và đổi mới sáng tạo

Mặc dù là khu vực tập trung nhiều trung tâm nghiên cứu, trường đại học, khu công nghệ cao và doanh nghiệp FDI lớn nhất cả nước, nhưng vai trò dẫn dắt của khoa học công nghệ tại Đông Nam Bộ chưa tương xứng do khung pháp lý cho kinh tế số, kinh tế xanh, kinh tế tuần hoàn còn chậm hoàn thiện, thiếu cơ chế thử nghiệm chính sách cho fintech, dữ liệu số, trí tuệ nhân tạo. Cơ chế quản lý nhiệm vụ khoa học công nghệ còn nặng tính hành chính, quy trình xét duyệt, giải ngân, nghiệm thu phức tạp, thiếu linh hoạt. Tỷ lệ chi cho nghiên cứu và phát triển của Việt Nam hiện chỉ khoảng 0,42 đến 0,53% GDP, thấp hơn đáng kể so với Hàn Quốc, Singapore hay Trung Quốc (Bộ Khoa học và Công nghệ, 2026), tương thích với mức đầu tư R&D khiêm tốn mà (Vu et al., 2025) ghi nhận đối với toàn nền kinh tế.

Hệ sinh thái đổi mới sáng tạo tại vùng còn thiếu liên kết hiệu quả giữa Nhà nước, viện, trường và doanh nghiệp, dữ liệu số giữa các địa phương còn phân tán. Sự phân hóa chất lượng nguồn nhân lực giữa các địa phương, khi tỷ lệ lao động qua đào tạo của TP. Hồ Chí Minh vượt xa các địa phương lân cận (Nguyễn, 2023), cho thấy khoảng trống thể chế điều phối đào tạo liên tỉnh cũng là biểu hiện cụ thể của điểm nghẽn này. Theo Nghị quyết số 57-NQ/TW, đến năm 2030, TFP được kỳ vọng đóng góp trên 55% vào tăng trưởng GDP cả nước, chi cho R&D đạt khoảng 2% GDP (Bộ Chính trị, 2024), đòi hỏi Đông Nam Bộ khẩn trương tháo gỡ điểm nghẽn thể chế về tài chính cho R&D, liên kết viện, trường, doanh nghiệp và thương mại hóa kết quả nghiên cứu.

2.4. Đề xuất giải pháp hoàn thiện thể chế

2.4.1. Cần luật hóa quy chế điều hành và trao thực quyền cho cơ chế liên kết vùng. Nhà nước nên nghiên cứu ban hành đạo luật về phát triển vùng hoặc quy chế quản lý đặc thù, trao cho Hội đồng điều phối vùng thẩm quyền quyết định danh mục dự án hạ tầng chiến lược và điều phối quỹ phát triển hạ tầng vùng, học hỏi có chọn lọc kinh nghiệm trao quyền điều phối bắt buộc kèm cơ sở tài chính độc lập của Tokyo.

2.4.2. Cần cải cách chất lượng thể chế môi trường kinh doanh, minh bạch hóa chi phí tuân thủ thông qua rà soát, đồng bộ hóa quy định về đầu tư, đất đai, xây dựng, đẩy mạnh kiểm soát tham nhũng và coi việc nâng cao điểm số các chỉ số thành phần PCI, đặc biệt thiết chế pháp lý và chính quyền kiến tạo, là nhiệm vụ trọng tâm thường xuyên.

2.4.3. Cần tạo đột phá thể chế tài chính và hạ tầng tích hợp bằng cách đa dạng hóa công cụ huy động vốn ngoài ngân sách như trái phiếu vùng, linh hoạt hóa mô hình đối tác công tư cho giao thông xanh và hạ tầng thông minh, ưu tiên mô hình phát triển đô thị gắn với giao thông công cộng quanh nhà ga metro, đồng thời kiểm soát chặt hiệu quả đầu tư công để giảm ICOR khu vực nhà nước.

2.4.4. Cần kiến tạo hệ sinh thái đổi mới sáng tạo và cơ sở dữ liệu dùng chung của vùng, xây dựng chính sách vốn mới, tín dụng đặc thù cho nghiên cứu, chuyển giao công nghệ trong các ngành mũi nhọn như bán dẫn, kinh tế xanh, đồng thời tăng cường liên kết Nhà nước, nhà khoa học và doanh nghiệp để giải quyết thiếu hụt nhân lực chất lượng cao cho chuyển đổi số.

3. Kết luận

Vùng Đông Nam Bộ đang đứng trước thách thức căn bản khi mô hình tăng trưởng dựa trên thâm dụng vốn, lao động giá rẻ truyền thống đã chạm ngưỡng giới hạn. Bốn nhóm điểm nghẽn cốt lõi về thể chế điều hành và liên kết vùng, chất lượng môi trường kinh doanh, thể chế huy động nguồn lực tài chính, hạ tầng và năng lực thể chế cho đổi mới sáng tạo, cho thấy thể chế chính là nhân tố quyết định nhất, chi phối hiệu quả sử dụng của mọi nguồn lực còn lại. Việc khơi thông các điểm nghẽn thể chế nêu trên không chỉ giúp Đông Nam Bộ vượt qua giới hạn hiện tại mà còn tạo lập không gian thể chế thuận lợi để vùng đạt mục tiêu tăng trưởng hai con số, từng bước trở thành trung tâm kinh tế, tài chính và công nghệ năng động hàng đầu khu vực ASEAN, góp phần hiện thực hóa khát vọng đưa Việt Nam trở thành quốc gia phát triển, thu nhập cao vào năm 2045.

Tài liệu tham khảo

- Acemoglu, D., & Robinson, J. (2012). *Why nations fail: The origins of power, prosperity, and poverty*. Crown Business.
- Báo Nhân dân (2025). *Tìm giải pháp tăng tốc, bứt phá để vùng Đông Nam Bộ đạt mức tăng trưởng hai con số*. <https://nhandan.vn/tim-giai-phap-tang-toc-but-pha-de-vung-dong-nam-bo-dat-muc-tang-truong-2-con-so-post848112.html>.
- Bộ Chính trị (2022). *Nghị quyết số 24-NQ/TW ngày 07/10/2022 về phát triển kinh tế xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh vùng Đông Nam Bộ đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045*.
- Bộ Chính trị (2024). *Nghị quyết số 57-NQ/TW ngày 22/12/2024 về đột phá phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số quốc gia*. <https://xaydungchinhachsach.chinhphu.vn/toan-van-nghi-quyet-ve-dot-pha-phat-trien-khoa-hoc-cong-nghe-doi-moi-sang-tao-va-chuyen-doi-so-quoc-gia-119241224180048642.htm>.
- Bộ Kế hoạch và Đầu tư (2024). *Báo cáo tóm tắt quy hoạch vùng Đông Nam Bộ thời kỳ 2021 đến 2030, tầm nhìn đến năm 2050*.
- Bộ Khoa học và Công nghệ (2026). *Khoa học công nghệ, đổi mới sáng tạo nâng tầm vị thế Việt Nam trong kỷ nguyên mới*. <https://mst.gov.vn/khoa-hoc-cong-nghe-doi-moi-sang-tao-nang-tam-vi-the-viet-nam-trong-ky-nguyen-moi-197260119080523148.htm>.
- Chính phủ (2025). *Nghị quyết số 25/NQ-CP 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*. <https://vanban.chinhphu.vn/?pageid=27160&docid=212660>.
- Cục Thống kê (2026). *Thông cáo báo chí về kết quả tăng trưởng tổng sản phẩm trên địa bàn (GRDP) của 34 tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương năm 2025*. <https://www.nso.gov.vn/tin-tuc-thong-ke/2026/01/thong-cao-bao-chi-ve-ket-qua-tang-truong-tong-san-pham-tren-dia-ban-grdp-cua-34-tinh-thanh-pho-nam-2025/>.
- Fujita, M., Krugman, P., & Venables, A. J. (1999). *The spatial economy: Cities, regions, and international trade*. MIT Press.
- Kim, Đ. N., & Đông, P. N. (2024). Định hướng phát triển và liên kết vùng tại Việt Nam giai đoạn 2026 đến 2030, tầm nhìn 2045. *Tạp chí Nghiên cứu Kinh tế và Kinh doanh Châu Á*, 35(12), 106-127.
- Krugman, P. (1991). Increasing returns and economic geography. *Journal of Political Economy*, 99(3), 483-499.
- Lê, M. H., Hồng, X. T. T., Văn, P. T., Văn, T. C., & Minh, H. Đ. (2024). Phân tích các yếu tố ảnh hưởng tăng trưởng kinh tế của vùng kinh tế trọng điểm phía Nam. *Tạp chí Kinh tế và Phát triển*, 321(2), 140-149.
- Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, Japan (2006). *White paper on national capital region development 2006*. National and Regional Planning Bureau. https://www.mlit.go.jp/kokudokeikaku/international/reports/white_paper_capital_2006_eng.pdf.
- Nguyen, H. M. (2022). Spatial spillover effects of transport infrastructure on economic growth of Vietnam regions: A spatial regression approach. *Real Estate Management and Valuation*, 30(2), 12-20. <https://doi.org/10.2478/remav-2022-0010>.
- Nguyen, P. T., Nguyen, T. A., & Tran, T. H. T. (2021). Barrier factors affecting development of intelligent transport system projects. *Journal of Process Management and New Technologies*, 9(3-4), 100-120.
- Nguyễn, Q. G. (2023). Nhận diện các yếu tố cấu thành mô hình tăng trưởng vùng Đông Nam Bộ 10 năm từ 2010 đến 2020 và định hướng giai đoạn tiếp theo. *Tạp chí Nghiên cứu Khoa học và Phát triển*, 2(4), 46-55. <https://doi.org/10.58902/tcnckhpt.v2i4.112>.
- North, D. C. (1990). *Institutions, institutional change and economic performance*. Cambridge University Press.
- Panorama Solutions, & UN-Habitat (2016). *Framework of governance for metropolitan areas and economic agglomerations: Japan project brief (Tokyo Metropolitan Government)*. Nguồn: https://panorama.solutions/sites/default/files/14_japan_project_brief_tmng.pdf.
- Phạm, N. K. (2019). Nâng cao chất lượng tăng trưởng của vùng kinh tế trọng điểm phía Nam nhìn từ góc độ kinh tế. *Tạp chí Khoa học Đại học Mở Thành phố Hồ Chí Minh, Kinh tế và Quản trị kinh doanh*, 14(3), 84-105. <https://doi.org/10.46223/HCMCOUJS.econ.vi.14.3.479.2019>.
- Quốc hội (2025). *Nghị quyết số 202/2025/QH15 ngày 12/6/2025 về sắp xếp đơn vị hành chính cấp tỉnh năm 2025*.
- Thủ tướng Chính phủ (2026). *Quyết định số 615/QĐ-TTg về phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch vùng Đông Nam Bộ thời kỳ 2021 đến 2030, tầm nhìn đến năm 2050*. Nguồn: <https://chinhphu.vn/?pageid=27160&docid=217583>.
- Tổng cục Thống kê (2024). *Niên giám thống kê Việt Nam năm 2024*. NXB Thống kê.
- Tokyo Metropolitan Government, Bureau of Urban Development (2022). *Chapter 1: Transition of Tokyo's urban planning*. Nguồn: https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/documents/d/toshiseibi/pdf_keikaku_chousa_singikai_pdf_keikaku_en_01.
- VCCI (2025). *Chỉ số năng lực cạnh tranh cấp tỉnh (PCI) năm 2025*. Liên đoàn Thương mại và Công nghiệp Việt Nam.
- Vu, H. L., Tran, D. H., & Nguyen, T. A. (2025). New structural economics and its implications for Vietnam's high economic growth paths. *Discover Sustainability*, 6(1), 1414. <https://doi.org/10.1007/s43621-025-02290-7>.