

Phát triển cụm công nghiệp nhằm thu hút FDI vào ngành công nghiệp ô tô tại một số quốc gia trong khu vực và bài học cho Việt Nam

TRẦN THỊ NGỌC QUYÊN

*T*rong thời gian qua, một số quốc gia trong khu vực đã có những chính sách thu hút nguồn vốn FDI hiệu quả, đặc biệt là từ Nhật Bản vào ngành công nghiệp ô tô. Hai quốc gia trong khu vực là Trung Quốc và Thái Lan đã đạt được những thành công rõ nét. Một trong những điểm nổi bật là chính sách phát triển cụm công nghiệp gắn kết với công nghiệp hỗ trợ nhằm thu hút các doanh nghiệp FDI. Vì vậy, tập trung phân tích kinh nghiệm của hai quốc gia này có ý nghĩa đối với Việt Nam trong quá trình thu hút nguồn vốn FDI thời gian tới trong ngành công nghiệp ô tô.

1. Cụm công nghiệp

1.1. Khái niệm

Trên thực tế, gần đây “cụm công nghiệp” “cluster”, là thuật ngữ xuất hiện khá phổ biến và gắn liền với sự phát triển của nhiều quốc gia trên thế giới, đặc biệt tại Đông Á vào những năm 1990.

Theo Porter, cụm công nghiệp là sự tập trung về mặt địa lý của các công ty và các thể chế có liên quan với nhau trong một lĩnh vực cụ thể; gồm các ngành công nghiệp liên kết với nhau và các chủ thể khác có vai trò quan trọng đối với cạnh tranh (gồm chính phủ và các tổ chức khác... cung cấp dịch vụ giáo dục, đào tạo, thông tin, nghiên cứu và hỗ trợ kỹ thuật) (M. Porter, 1990). Hơn nữa, ông đã phân tích rằng trong các nền kinh tế phát triển hiện nay, các cụm công nghiệp (chứ không phải chỉ là các công ty hay các ngành công nghiệp đơn lẻ) là những nguồn lực tạo ra việc làm; thu nhập và tăng trưởng xuất khẩu cho một quốc gia. Những cụm công nghiệp này chính là sự thể hiện tính tập trung về địa lý của các công ty hoạt động trong các ngành công nghiệp liên quan khi tiến hành kinh doanh với các ngành khác và cùng chia sẻ nhu cầu đối với nguồn chất xám, công nghệ và cơ sở hạ tầng chung (Ikuro Kuroiwa & Toh Mun Heng, 2008). Như vậy, các doanh nghiệp hoạt động trong

cụm có quan hệ liên đới với nhau về kỹ năng, công nghệ, các yếu tố đầu vào, cũng như cơ sở hạ tầng.

Theo Sonobe và Otsuka thì cụm công nghiệp là sự tập trung về mặt địa lý của các doanh nghiệp sản xuất các sản phẩm tương tự nhau hoặc có liên quan gần gũi với nhau trong một khu vực nhỏ (Sonobe và Otsuka, 2006).

Còn Kuchiki cho rằng, cụm công nghiệp là sự tập trung về mặt địa lý trong một quốc gia hoặc một vùng của các công ty có liên kết với nhau, các nhà cung cấp chuyên biệt, các nhà cung cấp dịch vụ và các tổ chức liên quan thuộc một lĩnh vực cụ thể (Kuchiki, 2007).

Theo như các quan điểm trên thì cụm công nghiệp không phải là sự tập trung của các doanh nghiệp đơn lẻ để tiến hành hoạt động trong một lĩnh vực cụ thể, mà các doanh nghiệp đó sẽ tiến hành sản xuất các sản phẩm tương tự hoặc khả năng chia sẻ các nguồn lực với nhau, hoặc những ngành sản xuất có sự gần gũi, tương đồng ở mức độ nhất định về công nghệ, nguồn nguyên liệu, lao động,... Như vậy, cụm công nghiệp được phân tích như là một nhân tố tác động đến sự phát triển của một số ngành công nghiệp

Trần Thị Ngọc Quyên, ThS., Trường đại học Ngoại thương.

quan trọng tại một số quốc gia trên thế giới, trong đó công nghiệp ô tô tại Đông Á là một ví dụ điển hình.

Trong quá trình phát triển, cụm công nghiệp có những đóng góp nhất định đối với nền kinh tế:

Một là, phát triển những ngành công nghiệp trọng điểm quốc gia. Từ chiến lược phát triển công nghiệp của mình trong từng giai đoạn, mỗi quốc gia sẽ tập trung xây dựng một số ngành công nghiệp chủ lực, từ đó có chính sách phát triển một số cụm công nghiệp trọng điểm. Phát triển cụm công nghiệp giúp tạo dựng hệ thống cơ sở hạ tầng hiện đại, đồng thời khai thác được lợi thế của từng địa phương, vùng lãnh thổ trong một số ngành nhất định. Hiện nay, mô hình phát triển này rất phổ biến trên thế giới, đặc biệt là tại các nước đang phát triển và nó đã trở thành động lực quan trọng để thực hiện thành công chiến lược phát triển công nghiệp.

Hai là, tạo điều kiện thuận lợi cho ngành công nghiệp hỗ trợ (CNHT) phát triển. Một đặc điểm của CNHT là thường thu hút một số lượng lớn các doanh nghiệp, với quy mô khác nhau, trong đó phải kể đến các doanh nghiệp vừa và nhỏ (SMEs). Thông thường, các khách hàng của doanh nghiệp hỗ trợ là các nhà sản xuất lớn. Việc tham gia vào cụm công nghiệp sẽ giúp các doanh nghiệp có cơ hội đáp ứng nhu cầu của khách hàng về chất lượng, giá cả, bởi vì họ có khả năng tiếp cận các yếu tố đầu vào, thông tin, công nghệ, nguồn nhân lực và nhà cung cấp dễ dàng hơn, có được hỗ trợ tốt hơn từ Chính phủ, cũng như các dịch vụ phù hợp với nhu cầu. Chính vì vậy, CNHT phát triển sẽ tạo mối liên kết giữa doanh nghiệp nội địa và các doanh nghiệp nước ngoài. Nó luôn là điều kiện quan trọng tạo lập mang tính hệ thống thị trường cho ngành CNHT. Các chính sách liên kết tập trung vào việc kết nối về thông tin, hệ thống sản xuất, tiêu chuẩn kỹ thuật giữa người mua và người bán.

Ba là, tăng cường thu hút đầu tư trực tiếp nước ngoài. Phát triển cụm công nghiệp là một trong những nhân tố thu hút FDI, đặc

biệt đối với nền kinh tế các nước đang phát triển. Cụm công nghiệp chính là một trong những yếu tố kinh tế trong môi trường đầu tư tại nước tiếp nhận, bao gồm: cơ sở vật chất, các chính sách liên quan, các nguồn lực đầu vào, dịch vụ hỗ trợ cho nhà đầu tư chính là các nhân tố thuận lợi, là động lực để nhà đầu tư quyết định đầu tư vào một địa điểm nhất định.

Bốn là, đẩy mạnh hoạt động đổi mới công nghệ của doanh nghiệp nội địa. Cụm công nghiệp là môi trường tiếp nhận chuyển giao và sử dụng hiệu quả những thành tựu khoa học công nghệ. Quá trình tham gia hoạt động trong cụm công nghiệp sẽ tạo động lực thúc đẩy đổi mới công nghệ của doanh nghiệp. Ngoài việc thúc đẩy các doanh nghiệp nâng cao sức cạnh tranh trong cụm, tính liên kết trong cụm công nghiệp cũng đòi hỏi doanh nghiệp, đặc biệt là doanh nghiệp nội địa phải liên tục cải tiến và sáng tạo, nhằm đáp ứng nhu cầu của các khách hàng.

2. Chính sách phát triển cụm công nghiệp nhằm thu hút FDI của Trung Quốc và Thái Lan

2.1. Trung Quốc

Phát triển ngành công nghiệp hỗ trợ mang tính tập trung và gắn kết.

Trong một thời gian dài, CNHT ô tô tại Trung Quốc khá đình trệ. Sau năm 1979, khi quốc gia này thực hiện cải cách kinh tế, trong khi số lượng các doanh nghiệp sản xuất ô tô tăng nhanh chóng, thì số lượng các nhà cung cấp các sản phẩm phụ trợ lại giảm. Hầu hết các nhà máy đều có quy mô nhỏ, trình độ công nghệ lại lạc hậu với tiêu chuẩn quốc tế thiếu vốn và nhân lực cho hoạt động R&D chỉ có khả năng sản xuất những sản phẩm chất lượng thấp. Do vậy, các nhà sản xuất ô tô phải phụ thuộc vào các sản phẩm phụ trợ nhập khẩu. Nhận thức rõ vai trò của ngành CNHT nhằm tăng thêm sức cạnh tranh cho ngành sản xuất ô tô trong nước, Chính phủ Trung Quốc đã áp dụng nhiều biện pháp nhằm phát triển ngành CNHT này. Trước hết, Chính phủ Trung Quốc khuyến khích

hình thức đầu tư liên doanh và quy định rằng, ngoài những điều lệ kinh doanh thông thường, các doanh nghiệp nước ngoài không được vượt các đối tác liên doanh nhằm sản xuất các sản phẩm mang thương hiệu của chính họ. Bên cạnh đó, cùng với việc sản xuất những sản phẩm mang thương hiệu nước ngoài, thì các doanh nghiệp Trung Quốc cũng đã nỗ lực xây dựng các thương hiệu trong nước. Các doanh nghiệp sản xuất ô tô nước ngoài cũng không được xây dựng thêm nhà máy ở những địa phương khác, trừ khi lượng bán của họ đạt 80% tổng sản lượng. Những chính sách này giúp tăng tỷ lệ nội địa hóa trong từng sản phẩm tại Trung Quốc, cũng như tạo nên tính tập trung trong hoạt động sản xuất của các doanh nghiệp. Như vậy, tỷ lệ nội địa hóa và nhu cầu đối với sản phẩm phụ trợ nội địa tăng lên đã thúc đẩy sự phát triển đối với ngành CNHT của quốc gia này.

Có sự phối hợp chặt chẽ giữa chính quyền trung ương và địa phương.

Chính phủ Trung Quốc có chính sách rõ ràng và định hướng tốt cho tương lai thông qua sự phối hợp hành động chặt chẽ giữa chính quyền trung ương và địa phương. Hầu hết các doanh nghiệp sản xuất nội địa của nước này đều chịu sự quản lý tập trung của chính quyền địa phương. Các cơ quan này có quan hệ thống nhất với nhau nhằm thực hiện chiến lược phát triển chung của đất nước. Mối liên hệ thể chế chính trị giữa trung ương và địa phương đã đóng vai trò quan trọng trong quá trình phát triển của các nhà máy lắp ráp và các nhà sản xuất phụ kiện tại nước này.

Bên cạnh đó, sự phối hợp giữa chính quyền địa phương và nhà đầu tư luôn là nhân tố thành công trong hoạt động của các doanh nghiệp nước ngoài, nhằm giúp họ giải quyết những vấn đề phức tạp và bất ngờ của môi trường thể chế tại địa phương. Thông qua mối quan hệ này, chính quyền địa phương cũng học hỏi bằng việc kiểm soát hành vi của các nhà đầu tư nước ngoài

nhằm hoàn thiện hệ thống pháp lý và ban hành các chính sách rõ ràng, cụ thể hơn.

Ví dụ, Honda đã bắt đầu xây dựng nhà máy đầu tiên của mình tại Quảng Châu vào năm 1998 và nhà máy thứ hai của tập đoàn này đặt tại khu công nghiệp Thiên Tân vào năm 2005. Khi hoạt động, công ty này và nhiều doanh nghiệp nước ngoài khác tại đây vẫn gặp một số vấn đề nảy sinh ảnh hưởng đến hoạt động kinh doanh như thiếu hệ thống đường sắt, đường điện, cũng như cải cách thuế, công nhân đòi tăng lương và thiếu các phiên dịch viên tiếng Nhật. Chính quyền tự trị thành phố Quảng Châu đã nhận thấy những hạn chế này và tích cực giải quyết trong khoảng thời gian hợp lý. Đây cũng chính là một lý do mà Honda có kế hoạch tăng số lượng nhà máy của mình tại khu vực này. Họ đã sử dụng hệ thống đường sắt tại Quảng Châu để phân phối sản phẩm và đã đề nghị chính quyền thành phố kéo dài đường sắt đến vị trí gần nhà máy. Chính quyền thành phố Quảng Châu đóng vai trò quan trọng trong việc tạo điều kiện thuận lợi nhằm xây dựng cơ sở hạ tầng. Về phần mình, tập đoàn Honda cũng hài lòng với những điều kiện mà chính quyền thành phố này đã dành cho họ. Như vậy, có thể thấy rằng, chính quyền địa phương là một tác nhân quan trọng trong việc thực hiện chính sách cụm công nghiệp tại Quảng Châu.

Phát triển hệ thống cơ sở hạ tầng.

Cùng với tốc độ tăng trưởng kinh tế cao, Trung Quốc đã phát triển đồng bộ hệ thống hạ tầng cơ sở và giao thông vận tải quốc gia. Tại quốc gia này, hàng loạt hệ thống đường giao thông mới được xây dựng và trong suốt 10 năm qua, trung bình là 4.800 km đường một năm, sự phát triển của hệ thống đường giao thông của nước này duy trì ở mức 20%; đến năm 2005 đã có 41.000 km đường cao tốc và dự tính đến cuối năm 2010, Trung Quốc sẽ có hệ thống đường nối liền tất cả các tỉnh và thành phố. Đồng thời, chính sự phát triển nhanh của thu nhập thành thị tạo điều kiện cho nhiều người dân Trung Quốc có thể mua được xe

hời⁽¹⁾ Nguồn vốn FDI được tập trung trong ngành công nghiệp ô tô tại vùng ven biển miền Đông nước này một phần vì có sự kết nối về cơ sở hạ tầng và giao thông thuận tiện với các thị trường nước ngoài. Chính việc trao quyền ra các quyết định đầu tư cho chính quyền địa phương, cụ thể là các vùng kinh tế mở (OEZs), bao gồm các đặc khu kinh tế (SEZs), các thành phố ven biển mở và hàng loạt các vùng phát triển đa dạng đã cho phép họ nâng cấp cơ sở hạ tầng nhằm tăng cường hấp dẫn của môi trường đầu tư tại khu vực này.

Phát triển cụm công nghiệp tập trung trong ngành công nghiệp ô tô.

Trung Quốc đã tăng cường hiệu quả của các tập đoàn công nghiệp ô tô nước ngoài khi tiến hành đầu tư tại quốc gia này chính là nhờ vào chính sách cụm công nghiệp. Thành phố Quảng Châu khu vực miền biển phía Đông đóng vai trò quan trọng trong sự thành công của chính sách cụm công nghiệp, trong khi đó chính quyền trung ương đóng vai trò then chốt trong chính sách của mỗi ngành công nghiệp. Những điều đó đã góp phần tạo ra một mạng lưới sản xuất ô tô rất phát triển tại khu vực này của Trung Quốc. Tại đây, tập trung nhiều tập đoàn ô tô lớn trên thế giới từ Nhật Bản, Mỹ, EU.

Một trong những đặc trưng cơ bản của CNHT ô tô Trung Quốc là hoạt động sản xuất linh phụ kiện phân bố theo khu vực địa lý dọc khu vực ven biển miền Đông. Các tập đoàn ô tô lớn của Nhật Bản như Honda, Nissan và Toyota là các công ty lắp ráp ô tô ở Quảng Châu.

2.2. Thái Lan

Phát triển công nghiệp hỗ trợ kết hợp với các cụm công nghiệp.

Một là, công nghiệp hỗ trợ. Tại Thái Lan, các chính sách đa dạng được áp dụng nhằm thúc đẩy sự phát triển của ngành CNHT trực tiếp và gián tiếp. Trong giai đoạn đầu, phần lớn các doanh nghiệp lắp ráp sử dụng linh phụ kiện nhập khẩu và mời các nhà cung cấp của họ thành lập các cơ sở sản xuất tại Thái Lan. Các doanh nghiệp lắp ráp ô tô

Nhật Bản đã phát triển mạng lưới cung cấp và họ đã thực hiện thông qua sự phát triển trình độ công nghệ của các công ty sản xuất linh kiện tại Thái Lan. Đây chính là bước đầu trong quá trình phát triển ngành CNHT tại Thái Lan. Năm 1972, Chính phủ Thái Lan áp dụng chính sách liên quan đến tỷ lệ nội địa hóa (LCR), nhằm yêu cầu các nhà sản xuất ô tô nước ngoài mua linh kiện do các doanh nghiệp địa phương sản xuất. Điều này không phải là một quy định dễ dàng tại thời điểm đó đối với các doanh nghiệp FDI, bởi vì, ngành CNHT tại Thái Lan vẫn chưa phát triển. Từ năm 1978, LCR đã được chỉnh sửa và ngày càng tăng tỷ lệ nội địa hóa. Thực tế đã diễn ra sự đàm phán tăng cường giữa các quan chức chính phủ, các doanh nghiệp lắp ráp Nhật Bản và các công ty sản xuất linh kiện. Một quy định chuẩn về LCR mới đã được chấp nhận và bắt buộc các nhà lắp ráp mua nhiều hơn các linh kiện nhập khẩu nội địa. Trong suốt những năm 1980s, LCR đã được chỉnh sửa và những yêu cầu đã gắn liền với hoạt động lắp ráp ô tô. Các nhà hoạch định chính sách đưa ra ngày càng nhiều những quy định nghiêm ngặt cụ thể như việc sử dụng nguồn lực nội địa của linh kiện. Vì vậy, ngành CNHT tại Thái Lan đã có những bước tiến nổi bật, hoạt động của các doanh nghiệp nội địa được đẩy mạnh và tạo nên sự phát triển các hoạt động kinh doanh của họ. Hơn nữa, Chính phủ Thái Lan đã tương đối linh hoạt trước khi đưa ra bất kỳ một quy định nào. Các nhà hoạch định chính sách và các doanh nghiệp lắp ráp thường tranh luận về khả năng phát triển tỷ lệ nội địa. Theo cách này, các nhà sản xuất ô tô Nhật Bản có thể chia sẻ với các nhà hoạch định chính sách về tỷ lệ của mỗi liên kết, đặc biệt làm cho họ tuân thủ với những thay đổi LCR. Kết quả là từ nửa cuối năm 1980, tổ hợp doanh nghiệp ô tô tại Băng Cốc và xung quanh khu vực này đã phát triển hơn.

Hai là, phát triển các cụm công nghiệp mới. Chính phủ Thái Lan hỗ trợ khu vực tư nhân

1. www.eai.nus.edu.sg/BB293.pdf

bằng cách tập trung phát triển cơ sở hạ tầng gắn với các cụm công nghiệp. Vào những năm 1980, chính quyền trong cụm công nghiệp của Thái Lan (IEAT) đã thành lập các khu công nghiệp tại khu vực miền Bắc và các tỉnh miền Đông gắn liền với mục tiêu phát triển nông thôn. Đường cao tốc và cơ sở hạ tầng sau đó cũng được phát triển, đặc biệt là tại các cơ sở công nghiệp. Vì vậy, những dự án công nghiệp và cơ sở hạ tầng mới đã được thiết lập tại khu vực này, kết quả là nhiều nhà máy sản xuất ô tô và linh kiện đã được thành lập. Từ những năm 1990, các hoạt động sản xuất ô tô của Thái Lan được tập trung tại Băng Cốc, bởi vì đây là khu vực cảng biển quan trọng và là Thủ đô của quốc gia này. Tuy nhiên, thực tế là đã xảy ra tắc nghẽn giao thông tại khu vực này, cụ thể là tại cảng chính của thành phố và thất nút cổ chai trong sản xuất, nên Chính phủ Thái Lan đã có kế hoạch phát triển các khu vực tiềm năng khác dành cho khu vực công nghiệp. Chính khu vực biển miền Đông (ESB) là lựa chọn phù hợp để phát triển cụm công nghiệp. Hai khu vực Băng Cốc và miền Đông của Thái Lan có số lượng lớn các cụm công nghiệp, cụ thể là 16 khu công nghiệp tại khu vực biển miền Đông và 12 cơ sở công nghiệp tại khu vực trung tâm (Kohpaiboon, Archanun, 2006). Ủy ban Ưu đãi đầu tư đã xem xét lại và dành những ưu tiên đặc biệt đối với các doanh nghiệp phân theo địa điểm của họ tại các khu vực công nghiệp tổng hợp. Nhằm tăng cường thu hút các dự án đầu tư vào ESB, Ủy ban Ưu đãi đầu tư đã đưa ra các ưu đãi thuế khác nhau nhằm xúc tiến các công ty hoạt động trong các khu vực này. Cụ thể là các công ty lựa chọn đặt địa điểm sản xuất tại khu vực này sẽ nhận được ưu đãi lớn nhất trong số các khu vực tập trung hoạt động sản xuất. Ưu đãi đầu tư này đã trở thành động lực quan trọng và sự phân tán công nghiệp hướng tới các tỉnh miền Đông.

Số lượng và quy mô các doanh nghiệp hỗ trợ ô tô tại Thái Lan là rất lớn, song được phân bố khá tập trung, chủ yếu tại Băng Cốc và các tỉnh lân cận như Samut Prakarn, Chachoengsao, Chonburi và Rayong. Mỗi cụm công nghiệp ô tô Thái Lan là một mạng lưới

phân bố tập trung các doanh nghiệp lắp ráp, doanh nghiệp CNHT, các tổ chức liên quan có mối quan hệ chặt chẽ với nhau, trong đó, các hãng lắp ráp cung cấp 3 loại sản phẩm chủ yếu: ô tô tải, ô tô khách và xe máy. Các hãng này sẽ có quan hệ chặt chẽ với các nhà sản xuất cung ứng cấp 1, gồm có: máy, bánh lái, phanh, bánh lốp, thân xe, nội thất, hệ thống điện và điện tử. Các nhà cung ứng cấp 1 lại có quan hệ chặt chẽ với các nhà sản xuất cấp 2 và 3 như: nhựa, cao su, rèn, trang trí bên ngoài. Các nhà sản xuất, lắp ráp và cung ứng lại có mối quan hệ chặt chẽ với các tổ chức phân phối, các cơ quan tài chính, các nhà tư vấn chuyên nghiệp, các nhà cung ứng dịch vụ. Các doanh nghiệp trong cụm còn nhận được hỗ trợ từ Chính phủ, các hiệp hội, cơ sở giáo dục và hỗ trợ kỹ thuật.

Cụm công nghiệp ô tô tại Thái Lan đóng vai trò quan trọng đối với thu hút các doanh nghiệp, bởi vì, mô hình phát triển cụm công nghiệp này đã phản ánh một phần lợi ích của mạng lưới tổng hợp. Những điều này có thể lý giải những nhân tố ảnh hưởng đến quyết định của các doanh nghiệp Nhật Bản khi lựa chọn Thái Lan, đặc biệt là khu vực miền Đông như một phần của mạng lưới sản xuất toàn cầu của họ.

Mối liên kết giữa các doanh nghiệp nội địa và doanh nghiệp FDI.

Một trong chiến lược của các nhà sản xuất ô tô Nhật Bản để đối phó với chính sách nội địa hóa tại Thái Lan chính là cùng hợp tác liên kết với các doanh nghiệp nội địa. Có được mối liên kết giữa doanh nghiệp Nhật Bản và các doanh nghiệp nội địa bởi ba lý do: *một là*, tất cả liên kết này đều yêu cầu công nghệ cao; *hai là*, số lượng lớn các linh phụ kiện cần sử dụng để lắp ráp sản phẩm ô tô; *ba là*, do tính kinh tế nhờ quy mô vẫn khó đạt được nếu mỗi doanh nghiệp quyết định tự sản xuất độc lập, nhưng khi quy mô sản xuất của mỗi nhà sản xuất tăng lên sẽ đạt được tính kinh tế nhờ quy mô, do đó sẽ khuyến khích duy trì mối quan hệ hợp tác giữa các nhà sản xuất này.

Các doanh nghiệp nội địa đã đáp ứng nhu cầu của doanh nghiệp lắp ráp ô tô Nhật Bản. Có được điều này xuất phát từ nhu cầu của các doanh nghiệp.

Doanh nghiệp đạt được lợi ích từ việc đặt các cơ sở sản xuất tại các cụm công nghiệp. Lợi ích lớn nhất từ việc đặt các cơ sở sản xuất tại cụm công nghiệp chính là chi phí giao thông thấp, nguyên liệu thô và các sản phẩm và nguyên liệu thô, chi phí thông tin thấp hơn và tính kinh tế nhờ quy mô từ số lượng lớn của hoạt động sản xuất.

3. Bài học kinh nghiệm đối với Việt Nam

3.1. Phát triển cơ sở hạ tầng tập trung gắn với một số địa điểm đầu tư quan trọng

- Quy hoạch cụ thể một số địa điểm gắn với chiến lược phát triển cụm công nghiệp.

Phát triển các cụm công nghiệp phù hợp với chiến lược của ngành công nghiệp ô tô chính là một đòi hỏi tất yếu, tạo cho doanh nghiệp tăng cường các dự án đầu tư tại những địa điểm đó. Hai quốc gia này đều có quy hoạch cụ thể một số địa điểm hội tụ các điều kiện thuận lợi, hấp dẫn các nhà đầu tư. Chính phủ các nước đã lựa chọn được một số địa điểm tập trung hoạt động đầu tư trong ngành công nghiệp dựa vào sự thuận lợi về vị trí địa lý, hệ thống giao thông thuận lợi, gắn gũi với các nhà cung cấp. Tại Thái Lan có những chính sách thu hút các dự án FDI tập trung tại địa điểm mới xa trung tâm Băng Cốc, nhằm giảm bớt sự tắc nghẽn cho khu vực này, tập trung ở khu vực biển miền Đông của quốc gia này. Còn Trung Quốc, chính quyền địa phương đã có những chính sách phù hợp nhằm thu hút các doanh nghiệp Nhật Bản đầu tư vào Quảng Châu - khu vực ven biển miền Đông. Từ kinh nghiệm của Thái Lan và Trung Quốc cho thấy sự tập trung này có ý nghĩa trong quá trình phát triển trong ngành công nghiệp ô tô. Như vậy, trong thời gian tới, Chính phủ Việt Nam cần quan tâm đến việc lựa chọn một số địa điểm phù hợp để đầu tư phát triển cụm công nghiệp mang tính tập trung, đồng bộ, đặc biệt, chính phủ nên quan tâm đến những nơi mà hiện nay các doanh nghiệp ô tô, đặc biệt là của Nhật Bản đang tiến hành hoạt động đầu tư.

Đầu tư đồng bộ hệ thống cơ sở hạ tầng gắn với cụm công nghiệp.

Cơ sở hạ tầng hiện đại, thuận tiện phục vụ hoạt động kinh doanh luôn là yếu tố quan trọng hấp dẫn các nhà đầu tư. Thực tế tại Thái Lan đã tập trung xây dựng cơ sở hạ tầng: nhà xưởng, hệ thống giao thông từ đường bộ, đường sắt, hệ thống sân bay, bến cảng, kho bãi hiện đại, viễn thông, dịch vụ tiện ích... thuận lợi cho phát triển kinh tế, nhằm tạo môi trường hấp dẫn cho các nhà đầu tư. Còn Trung Quốc cũng có hệ thống giao thông kết nối giữa các địa điểm thuận lợi trên phạm vi quốc gia. Chính vì vậy, họ đã tạo dựng được những địa điểm có đủ các điều kiện thuận lợi, có sự gắn kết với các địa điểm đầu tư phục vụ cho hoạt động kinh doanh quốc tế nhằm thu hút các doanh nghiệp FDI.

3.2. Chính sách phát triển ngành công nghiệp hỗ trợ gắn với cụm công nghiệp

Chính sách phát triển SMEs trong nước đáp ứng nhu cầu doanh nghiệp FDI

Các chính sách mà các quốc gia thực hiện luôn điều hòa giữa hai mục tiêu là đáp ứng nhu cầu của các doanh nghiệp nước ngoài và phát triển nền kinh tế của nước chủ nhà. Nói cách khác, sự tăng cường những mối liên kết giữa TNCs và nền kinh tế nội địa sẽ hỗ trợ rất nhiều cho việc nâng cấp và cải tiến công nghệ. Trên thực tế, TNCs sẵn sàng thành lập liên doanh với các doanh nghiệp nội địa mà không cần phải quá chặt chẽ theo các quy định về tỷ lệ vốn góp nếu như đối tác nước ngoài nhận thấy lợi ích kinh tế và chiến lược từ hoạt động này. Các quốc gia cũng đã hướng đến các chiến lược tổng quan hơn nhằm giúp các doanh nghiệp nước ngoài và địa phương vượt qua được các rào cản về văn hóa và thông tin. Phát triển CNHT là cơ sở cho các doanh nghiệp nội địa tham gia vào hệ thống sản xuất của TNCs, tiếp nhận công nghệ.

Chính sách phát triển các cụm công nghiệp đồng bộ.

Do tính chất liên kết trong phát triển CNHT, việc tập trung SMEs trong cụm công nghiệp, cũng như các chính sách phát triển các cụm công nghiệp hỗ trợ cần được đặt ra. Chính sách này bao gồm các công cụ nhằm quy hoạch cụ thể theo ngành, xây dựng cơ sở

hạ tầng cho cụm công nghiệp, kêu gọi đầu tư tư nhân, cũng như tập trung đầu tư cho các cơ sở nghiên cứu, cơ sở hỗ trợ sản xuất... Cụ thể là sự tập trung ảnh hưởng của các chính sách của chính phủ đối với hoạt động sản xuất và những chiến lược địa điểm của các doanh nghiệp Nhật Bản, nhằm giải thích tập trung của các công ty trong một số khu vực. Ví dụ, tại các cụm công nghiệp này, Chính phủ Thái Lan luôn có định hướng đầu tư phù hợp với nhu cầu của doanh nghiệp FDI, như sự tương thích và điều kiện thuận lợi trong các cụm công nghiệp, tạo điều kiện giảm chi phí đầu tư cho doanh nghiệp. Đó chính là sự thuận lợi về giao thông, các dịch vụ tài chính trong các cụm công nghiệp. Chính sự phát triển cụm công nghiệp cũng chính là nhân tố nhằm tạo điều kiện để các quốc gia này tham gia vào mạng lưới sản xuất của doanh nghiệp ô tô. Như vậy, một nhân tố quan trọng của sự phát triển CNHT cũng như tăng cường thu hút FDI trong ngành công nghiệp ô tô tại các quốc gia này chính là vai trò của các cụm công nghiệp.

3.3. Sự gắn kết giữa chính quyền địa phương và các nhà đầu tư nước ngoài

Khi thu hút FDI vào ngành công nghiệp ô tô tại hai quốc gia này, trước khi đưa ra các quyết định, chính quyền địa phương đều lắng nghe và hợp tác với các nhà đầu tư nước ngoài. Họ luôn đáp ứng nhanh chóng những nhu cầu thực tế, cũng như nguyện vọng chính đáng từ doanh nghiệp. Đồng thời, chính quyền và doanh nghiệp luôn duy trì mối liên hệ thường xuyên, vì vậy đã tạo động lực cho các doanh nghiệp nước ngoài chủ động hợp tác với chính quyền địa phương nhằm giảm chi phí trong hoạt động đầu tư, mang lại lợi ích cho chính quyền trong việc tạo niềm tin và thu hút thêm được nhiều nhà đầu tư khác trong và ngoài nước. Như vậy, các quốc gia cũng đã hướng đến các chiến lược tổng quan hơn nhằm giúp các doanh nghiệp nước ngoài và địa phương vượt qua được các rào cản về văn hóa và thông tin, nhằm đạt được lợi ích chung của các bên.

Kết luận

Từ những phân tích trên đây cho thấy Trung Quốc và Thái Lan đã đạt được những

thành công nhất định trong chính sách phát triển cụm công nghiệp ô tô gắn với CNHT nhằm thu hút FDI. Ở đây, có hai điểm nổi bật trong chính sách thu hút FDI vào ngành công nghiệp ô tô của các quốc gia Đông Á này. *Một là*, chính sách tự do hóa gắn với thị trường và liên kết với những lợi ích các công ty tư nhân là những điều kiện quan trọng nhằm thu hút FDI về mặt dài hạn. *Hai là*, ảnh hưởng của chính sách vĩ mô và sự phát triển tích cực cơ sở hạ tầng là những nhân tố quan trọng ảnh hưởng đến chi phí hoạt động kinh doanh. Chính sự phát triển mang tính định hướng tập trung của các cụm công nghiệp, trong đó bao gồm cả sở hữu chính phủ và tư nhân, có thể tạo nên nền kinh tế tổ hợp lớn. Đây chính là nhân tố quan trọng ảnh hưởng đến lựa chọn địa điểm của các doanh nghiệp nước ngoài khi tiến hành đầu tư tại các quốc gia này./.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Michael Porter (2008), *Lợi thế cạnh tranh của các quốc gia*, Nxb Trẻ.
2. Michael Porter (1985), "Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance"
3. Doner, Richard F. (1995), 'Weak State-Strong Countries? The Thai Automobile Case' In the *Political Economic East Asia Vol. 3*, Singapore, Indonesia, Malaysia, The Philippines, and Thailand Volume II, Edited by John Rarenhill (1995) Great Britain- Cambridge University Press, p.154-156.
4. Frost & Sullivan (2009), *Thailand Auto Parts & Accessories (TAPA 2010) Whitepaper*, p.15.
5. Ikuo Kuroiwa & Toh Mun Heng, (2008), *Production networks and industrial clusters: Integrating economies in East Asia*.
6. Kohpaiboon, Archanun (2005) "Industrialization in Thailand : MNEs and Global Integration" PhD Thesis, Division of Economics, The Australian National University.
7. Kohpaiboon, Archanun (2006). "Thai Automotive Industry: Multinational Enterprises and Global Integration" Report submitted for WB office (Thailand).
8. Kuchichi Akifumi & Tsuji Masatsugu (2008), *The Flowchart Approach to Industrial Cluster Policy*, IDE JETRO series.
9. Kriengkrai Techakanont – Discussion Paper No. 0006, March 19, (2008). *The evolution of Automotive Clusters and Global Production network in Thailand*- Faculty of Economic Thammasat University.
10. Lecler, Y. (2002), "The cluster role in the development of the Thai car Industry" International Journal of Urban and Regional Research 26(4): 799-814.