

## THÔNG TIN

# NGÀNH CÔNG NGHIỆP Ô TÔ CỦA CANADA

## Ontario, khu vực sản xuất ô tô hàng đầu Bắc Mỹ

Kể từ năm 1965, Canada đã khai thác những cơ hội mở ra từ hội nhập kinh tế với Hoa Kỳ - thông qua thỏa thuận song phương "Auto Pact" và sau đó là NAFTA - để phát triển ngành công nghiệp ô tô. Đến nay, ngành công nghiệp ô tô của Canada tập trung hơn 60% hướng đến thị trường Hoa Kỳ. Lĩnh vực này đóng góp hơn 12% vào GDP của ngành chế tạo (22% của vùng Ontario) và cung cấp việc làm, một cách trực tiếp hoặc gián tiếp, cho 1/7 số lao động tại các khu công nghiệp của Canada (550.000 người).

Kể từ năm 2004, Ontario là khu vực sản xuất ô tô hàng đầu tại Bắc Mỹ, vượt qua bang Michigan, vốn là cái nôi của ngành công nghiệp ô tô Bắc Mỹ. Công nghiệp ô tô Canada tập trung ở phía Nam Ontario, giữa thành phố Windsor và Oshawa, xung quanh Toronto và kéo dài đến tận trung tâm khu vực sản xuất ô tô của Hoa Kỳ nằm ở Detroit. Trong những năm gần đây, sản xuất ô tô có xu hướng mở rộng hơn trên địa bàn tỉnh, đặc biệt là phía Bắc Toronto (Arthur, Shelburne, Elora, Palmerston).

### Nhà sản xuất lớn thứ 9 trên thế giới

Thị phần sản xuất ô tô của Canada	
General Motors	32%
Chrysler	24%
Honda	16%
Toyota	12%
Cami	8%
Ford	8%

*Nguồn: Desrosiers, 2006*

Các nhà cung cấp trang thiết bị cho công nghiệp ô tô Canada	
Canada	50%
Hoa Kỳ	25%
Nhật Bản	15%
Châu Âu	10%

*Nguồn: APMA, 2006.*

Với sản lượng 2,5 triệu xe, trong năm 2007, Canada là nhà sản xuất lớn thứ 9 trên thế giới về xe hơi và đứng đầu toàn cầu tính trên đầu người. Tuy nhiên, tại Bắc Mỹ, ngành công nghiệp Canada phải chịu sức ép ngày càng lớn từ Mexico, nước có khả năng thay thế Canada trong năm 2008. Trong năm 2008, người ta dự kiến năng suất sản xuất ô tô của Canada suy giảm 19%, nghĩa là chỉ đạt 2,09 triệu xe, trong khi sản xuất Mexico vượt 2,26 triệu xe.

Giá trị sản xuất của lĩnh vực này đạt gần 90 tỷ đô la Canada trong năm 2006 (59,8 tỷ cho lắp ráp và 28,5 tỷ cho phụ tùng).

**Các nhà sản xuất:** xu hướng trong vòng 20 năm qua khẳng định rằng "Big 3" (GM, Ford, Chrysler) tiếp tục mất thị phần cho "New North American Manufacturers", chủ yếu là những nhà sản xuất Nhật Bản (Toyota, Honda) và các hãng nhập khẩu (Mercedes, Audi, Nissan, BMW, KIA, Volvo, Hyundai...).

**Các nhà cung cấp trang thiết bị:** Số lượng những nhà sản xuất trang thiết bị hàng đầu và hàng thứ hai hiện nay ở Canada ước tính là khoảng 500 cơ sở (theo APMA năm 2007). Ngành công nghiệp sản xuất trang thiết bị ô tô đạt 33 tỷ đô la mỗi năm. Từ hai năm qua, các nhà cung cấp trang thiết bị ô tô phải chịu hậu quả từ sự tăng giá nguyên liệu và sức ép của giảm giá thành sản phẩm, cũng như tác động của việc chuyển địa điểm của nhà sản xuất ở Châu Á, Nam Mỹ/Mexico, Đông Âu (Slovakia). Tuy nhiên, những cơ hội tăng trưởng cũng rất đáng kể, ví dụ như trong lĩnh vực vật liệu nhẹ và hệ thống công nghệ cao.

### Sản phẩm

Tỷ lệ xe ca (automobile)/xe tải (camion) đã thay đổi trong 30 năm qua: năm 1970, 78,9% xe sản xuất là xe ca, năm 2006 tỷ lệ này rơi xuống 50,4%. Thật vậy, trong vòng 20 năm qua, sản xuất xe tải hạng nhẹ "light trucks" đã tăng đáng kể ở Canada.

Tuy nhiên, có một sự đảo ngược xu hướng kể từ năm 2005, do sự tăng giá nhiên liệu: theo đó, sản xuất light trucks đã giảm 12,5% trong năm 2006, đạt 1.107.8301 xe.

Xu hướng này có thể mang lại những quyết định khó khăn cho lĩnh vực ô tô tại Canada: Vào tháng 6/2008, GM đã thông báo đóng cửa nhà máy sản xuất xe tải hạng nhẹ của mình ở Oshawa (mặc dù đây là một trong những nhà máy sản có lợi nhuận nhất ở Bắc Mỹ), kéo theo sự sa thải hơn 2.200 nhân công vào năm 2009.

- Đối với khu vực sản xuất xe hạng nặng (Large Goods Vehicle - LGV), đóng góp của công nghiệp Canada trong tổng sản lượng tại Bắc Mỹ đạt mức trung bình đối với xe tải, nhưng đặc biệt lớn trong sản xuất xe buýt, xe khách và những phương tiện đặc biệt (70%).

### Thị trường Canada đạt vị trí thứ 11 trên thế giới

Doanh số bán của xe tải hạng nhẹ theo thương hiệu	
Chrysler	14%
Ford	14%
General Motors	26%
Honda	10%
Hyundai	4%
Mazda	5%
Toyota	12%
Nissan	4%
Khác	11%

*Nguồn: Desrosiers, 2006*

Thị trường nội địa của Canada đạt khối lượng bán hàng dao động giữa 1,4 và 1,7 triệu xe/năm (1.614.700 năm 2006), được phân phối cho gần 3.500 đại lý. Năm 2006, Canada ước tính có 19,2 triệu xe, có độ tuổi trung bình là 8,4 năm; khoảng 60,5% số xe này đăng ký tại Ontario hay Quebec. Bất chấp trở ngại do giá nhiên liệu và các dịch vụ bảo hiểm cao, sự giảm giá của đăng kê này của ô tô đã khiến chúng ngày càng trở thành một sản phẩm thông dụng.

Giống như xu hướng ở Mỹ, thị trường xe hơi sang trọng Canada đã gia tăng cho đến năm 2005 (tăng 38,3% từ 2002 đến 2005, và ổn định trong năm 2006 với 139.000 xe). Tuy nhiên, thị trường này vẫn rất khiêm tốn (chiếm 8,6%) và tính cạnh tranh rất cao (28 thương hiệu trong lĩnh vực này).

Những đặc thù riêng biệt so với Hoa Kỳ:

- Người mua Canada bị thu hút bởi xe hơi có kích thước gọn nhẹ: Mặc dù xe tải hạng nhẹ chiếm ưu thế truyền thống (hầu hết xe được bán tại Canada trong 22 năm liên tiếp là Ford F 150), doanh số bán những loại xe kích cỡ gọn như Honda Civic, và "siêu gọn" như Toyota Yaris, đã tăng nhanh chóng và chiếm 45% thị phần trong năm 2006. Nhu cầu đối với loại sản phẩm này tăng mạnh mẽ từ 18 tháng qua, và càng được củng cố do giá nhiên liệu tăng.

- Một chú ý quan trọng khác liên quan đến các vấn đề môi trường, đồng thời duy trì (hoặc nâng cao) hiệu quả hoạt động của phương tiện:

Nếu sản xuất xe chạy bằng động cơ hydrogen dường như bị lui đến năm 2030, một số các nhà sản xuất lớn đã triển khai thực hiện các công nghệ mới, đặc biệt là sử dụng động cơ diesel-điện. Hãng Toyota Prius, với việc chế tạo động cơ cổ điển chạy trên đường và động cơ điện chạy trong thành phố, đã có được sự ưa chuộng ngày càng tăng.

### Hoạt động xuất khẩu ô tô của Canada đã chịu sự thâm hụt kể từ quý cuối năm 2006

Sản phẩm ô tô của Canada chủ yếu phục vụ cho hoạt động xuất khẩu, trong đó xuất khẩu đến Mỹ là 95%. Vị trí chiến lược của các hãng ô tô (ở Ontario) được xem như một điều kiện thuận lợi cho xuất khẩu ô tô sang Mỹ.

Xuất khẩu xe và phụ tùng chiếm 77,6 tỷ đô la Canada (CAD) trong năm 2006, giảm 6,4% so với năm 2005. Ngoài thị trường Mỹ, các thị trường xuất khẩu ô tô chính của Canada là Mexico (990 triệu CAD), Châu Âu (425 triệu CAD, so với 240 triệu trong năm 2000), Nhật Bản (50 triệu CAD), Trung Quốc (165 triệu CAD) và Hàn Quốc (12,4 triệu CAD).

Ngoài ra, nhập khẩu xe và phụ tùng chiếm gần 80 tỷ CAD trong năm 2006, con số này không thay đổi so với năm 2004 và 2005. Nhập khẩu này chủ yếu từ Hoa Kỳ (58,5 tỷ hoặc 71,5% CAD), Nhật Bản (6,7 tỷ CAD), Mexico (5,3 tỷ CAD), Liên minh Châu Âu (2,1 tỷ CAD), Hàn Quốc (1,8 tỷ CAD) và Trung Quốc (1,3 tỷ CAD).

Tuy nhiên, sau hơn 15 năm thặng dư, kim ngạch ngoại thương trong lĩnh vực ô tô Canada đã thâm hụt 6,6 tỷ CAD trong năm 2007, trong khi thặng dư năm 2005 là 3,5 tỷ CAD (từ năm 1999 đến năm 2001 thặng dư vượt quá 10 tỷ CAD).

Sự đảo ngược tình hình trong trao đổi thương mại này được lý giải do giá trị của đồng đô la Canada không ngừng được nâng cao trong năm 2005 và 2006 để đạt sự ngang bằng với đồng đô la Mỹ cuối năm 2006. Xu hướng này sẽ tăng lên trong năm 2008, bởi vì thâm hụt với Mỹ đã tăng gấp đôi trong 4 tháng đầu năm, từ -1,9 tỷ CAD so với cùng kỳ tháng 1-4 năm 2007, lên -3,7 tỷ CAD cùng kỳ năm 2008.

### Các thách thức

- Một lĩnh vực chịu sự khủng hoảng về chuyển đổi:

Sự cải tổ và đóng cửa các cơ sở của GM, Ford và Chrysler cuối năm 2005 (cho đến cuối 2008, Big 3 cắt giảm 3500 việc làm), cho thấy rằng Canada cũng không miễn dịch với những thách thức toàn cầu của ngành ô tô. Tình hình càng khó khăn hơn trong những tháng gần đây dưới hiệu ứng của rất nhiều yếu tố, đặc biệt là sự tăng giá của đồng đô la Canada, kết hợp với sự tăng trưởng chậm lại của kinh tế Mỹ, đã tác động xấu đối với ngành công nghiệp ô tô và các ngành công nghiệp chế tạo tại Canada. Điều này càng hợp lý hơn khi đa số ô tô sản xuất ở Canada được xuất khẩu sang Hoa Kỳ, nơi mà thị trường ô tô cũng đang giảm sút. Canada cũng phải chịu thiệt hại do các nhà máy của Big 3 sản xuất chủ yếu SUV hoặc pick-up, các chủng loại có doanh số bán hàng suy giảm trong những tháng gần đây. Công đoàn Canada - CAW đã cố gắng đàm phán để khuyến khích các nhà sản xuất Hoa Kỳ chuyển đổi sang sản xuất những xe kinh tế và tiết kiệm nguyên liệu hơn.

- Những lo sợ về một cuộc khủng hoảng trong lĩnh vực ô tô tại Canada:

Cạnh tranh từ Mexico và miền Nam Hoa Kỳ cũng là một trong những khó khăn để duy trì thị phần của Canada trong NAFTA. Theo nhận định của nhà tư vấn Dennis DesRosiers, thị trường sẽ tiếp tục suy giảm cho đến 2009 (doanh số bán hàng vào khoảng 1,5 triệu xe) trước khi phục hồi trở lại.

- Tuy nhiên, ngành công nghiệp Canada cũng có những lợi thế vững chắc:

Năng suất lao động cao: Theo báo cáo 2007 của nhà tư vấn Harbour, Canada là đất nước có năng lực sản xuất ô tô cao nhất ở Bắc Mỹ: lắp ráp một chiếc xe mất trung bình 21 giờ tại Canada, trong khi tại Mỹ thời gian này cao hơn 8% và tại Mexico là 82%. Cũng theo Harbour, Canada có những cơ sở công nghiệp đạt hiệu suất cao nhất (nhà máy đứng hàng đầu, hàng thứ 2 và thứ 4 về lắp ráp ô tô ở Bắc Mỹ).

Môi trường thuế mang tính cạnh tranh: thuế nhập khẩu đối với các công ty, liên bang và của các địa phương thấp hơn tỷ lệ thuế liên bang tối thiểu của Mỹ (34%). Ngoài ra, rất nhiều khoản chi từ thuế dành để thúc đẩy hoạt động nghiên cứu và phát triển - R&D.

Những chương trình của liên bang và các địa phương hỗ trợ đầu tư: từ năm 2004, các doanh nghiệp có thể được hưởng lợi từ "*Ontario Automotive Investment Strategy*", một chương trình hỗ trợ đầu tư vào R&D và hoạt động đào tạo với kinh phí lên đến 500 triệu CAD.

Ngoài ra, trong tháng 6/2007, chính quyền Ontario cũng đã thông báo xây dựng một chương trình mới để hỗ trợ đầu tư vào lĩnh vực ô tô, hướng sự quan tâm vào môi trường; chương trình này dự kiến trợ cấp 650 triệu CAD, dưới hình thức hỗ trợ, cho các dự án đầu tư trong các lĩnh vực như tiết kiệm nhiên liệu, các công nghệ mới, và giảm bớt lượng khí thải.

Các quốc gia mới nổi cũng là những thị trường mới cho hoạt động xuất khẩu của Canada.

Ngoài ra, sự tăng giá của đồng euro so với đồng đô la Mỹ đã khuyến khích một số nhà sản xuất Châu Âu đầu tư vào Bắc Mỹ. Đây là trường hợp của Fiat, tập đoàn này đã nhấn mạnh rằng họ đã thúc đẩy sự quay trở lại tại Bắc Mỹ, nhằm sản xuất chủng loại xe Alfa Romeo trong nhà máy dự kiến đặt tại Ontario. Ontario cũng đang hội đàm với Volkswagen AG, vốn quyết định mở rộng sự hiện diện tại Bắc Mỹ ■

Người dịch: Nguyễn Khánh Vân  
Viện Nghiên cứu Châu Mỹ.

Nguồn: *L'industrie automobile au Canada*, UBIFRANCE