

## KINH TẾ - XÃ HỘI

# NGÀNH CÔNG NGHIỆP Ô TÔ MỸ TRƯỚC TÁC ĐỘNG CỦA KHỦNG HOẢNG KINH TẾ

TS. Nguyễn Văn Lịch  
ThS. Trần Thị Thu Hà  
*Học viện Ngoại giao*

Từ lâu, ngành công nghiệp ô tô ở Mỹ có vai trò rất lớn. Nó được xem là một trong những cột trụ chính của nền kinh tế nước này. Không chỉ những người trong giới doanh nghiệp, chính trị, mà cả những dân thường đều cho rằng, ngành công nghiệp ô tô là xương sống trong nền kinh tế Mỹ. Ngành công nghiệp này của Mỹ hiện có khoảng 5 triệu nhân viên làm việc, cung cấp phúc lợi cho trên 2 triệu người dân Mỹ và lương hưu cho 800.000 người. Mỗi năm, ngành chi khoảng 12 tỷ USD cho nghiên cứu và phát triển. Hiện công nghiệp ô tô Mỹ chiếm 10% GDP. Chính vì thế, nếu ngành này lâm vào khó khăn thì cả nền kinh tế sẽ bị ảnh hưởng trầm trọng. Có thể thấy điều này qua các thông tin về hãng General Motor (GM): GM chiếm một phần quan trọng trong nền kinh tế Mỹ, đồng thời là hãng chế tạo lớn nhất của Mỹ xét về mặt doanh thu, sức mua và phúc lợi xã hội. Về doanh thu: GM là một trong những hãng chế tạo ô tô lớn nhất của Mỹ, với doanh thu năm 2007 đạt khoảng 181 tỷ USD - mức doanh thu lớn nhất nước Mỹ. Về lực lượng lao động: GM có 266.000 nhân viên trên toàn thế giới, trong đó khoảng 139.000 nhân viên làm việc ở

Bắc Mỹ. Theo bảng xếp hạng Global 500 của tạp chí Fortune, GM hiện đứng thứ tư ở Mỹ về lực lượng lao động. Về phúc lợi: GM cung cấp phúc lợi y tế cho hơn 1 triệu người Mỹ, trong đó có khoảng 140.000 người hiện đang làm việc và số còn lại là những người đã nghỉ hưu, hoặc vợ, chồng nhân viên và người nhà nhân viên. Về cơ sở vật chất: GM có nhà máy và các cơ sở tại 30 bang của Mỹ. GM liên quan tới khoảng 3.200 nhà cung cấp (sản xuất trên 160.000 bộ phận ô tô). Ngân sách của GM khoảng 94 tỷ USD/năm. Trong năm 2008, GM chi cho đầu tư 8 tỷ USD... Nhà máy của GM chuyên sản xuất các loại xe có tính năng thể thao (SUV) tại bang Ohio đã có tuổi đời 90 năm. Khi còn đang hoạt động hết công suất, nhà máy này có khoảng 5.000 công nhân và sản xuất mỗi tháng 20.000 chiếc SUV. Tuy nhiên, cho tới ngày đóng cửa, nhà máy chỉ còn lại có 1.100 công nhân.

Nhìn rộng ra, riêng các nhà sản xuất ô tô của Mỹ tại Detroit đã sử dụng tới 250 nghìn nhân công làm việc trực tiếp, ngoài ra có hơn 730 nghìn nhân công làm việc trong ngành sản xuất linh kiện, phụ tùng ô tô, khoảng hơn một triệu người khác làm việc cho các đại lý bán hàng toàn

quốc. Đó là chưa kể nhân công trong ngành sửa chữa, bảo dưỡng ô tô. Không chỉ ở Mỹ, trên phạm vi thế giới, ngành sản xuất ô tô của Mỹ cũng có vai trò rất lớn. Chẳng hạn, chỉ ba hãng GM, Ford và Chrysler của Mỹ đã sử dụng hàng trăm ngàn lao động ở nước ngoài, trong đó, riêng Canada là hơn 30.000 nhân công. Đây cũng là ba hãng sản xuất ô tô lớn của Mỹ cũng như trên thế giới, với doanh số hàng năm tổng cộng lên tới 400 tỷ USD. Bởi vậy, viễn cảnh phá sản của các doanh nghiệp này không khỏi khiến người ta lo lắng.

### **Cuộc khủng hoảng trong ngành ô tô của Mỹ**

2008 là một năm đáng quên của ngành công nghiệp ô tô thế giới nói chung và ở Mỹ nói riêng. Đầu năm, các hãng xe của Mỹ vốn nổi tiếng với những mẫu xe kích thước lớn, bị ám ảnh bởi nỗi lo giá dầu liên tục tăng. Sau đó, khủng hoảng tài chính leo thang và lan rộng, lần lượt đẩy nền kinh tế lớn ngập sâu trong suy thoái, làm xảy ra hiện tượng đóng băng tín dụng, khiến sản lượng và doanh thu các hãng ô tô lao dốc càng mạnh.

Tại Mỹ, năm 2008, doanh số thị trường ô tô giảm 18%. Thị trường ô tô Mỹ đang trải qua giai đoạn xấu nhất kể từ giai đoạn 1929-1933 tới nay. Theo thống kê, thị phần của GM trên thị trường ô tô Mỹ giảm xuống 24% trong năm 2008 so với năm 2007 - mức thấp nhất trong vòng 49 năm qua. GM đã thông báo lỗ 30,9 tỷ USD trong năm 2008. Đến cuối năm 2008, GM nợ tổng cộng 45,3 tỷ USD. Các chỉ số kinh doanh cũng cho thấy, hãng Chrysler sẽ nối gót GM không lâu. Doanh số của hãng đã giảm tới gần 30% trong năm 2008. Trong khi đó, doanh số của Ford giảm hơn 20% trong năm 2008. Từ Les Echos của

Pháp ngày 4/1/2010 cho rằng, năm 2009 đã đánh dấu bước ngoặt lịch sử trong ngành công nghiệp ô tô thế giới, với một trong bốn sự kiện nổi bật là sự sụp đổ của GM. Hãng này đã đặt dấu chấm hết cho một thế kỷ hình thành và phát triển của mình bằng thông báo phá sản. GM đã không thể trụ nổi dưới sức nặng của chính bản thân nó. Mặc dù đã được Chính phủ Mỹ “quốc hữu hóa”, GM cuối cùng cũng chỉ tồn tại với cái tên. Ngày 1/6/2009, hãng xe từng thống trị nền công nghiệp ô tô thế giới trong nhiều thập kỷ chính thức phá sản. Sự sụp đổ của nó đã đặt dấu chấm hết cho một “biểu tượng khổng lồ” tồn tại từ một thế kỷ nay. Các thương hiệu của GM bị khai tử hoặc thanh lý. Pontiac bị khai tử một cách thảm liệt. Hummer, Opel/Vauxhall, Saab, và Saturn cũng lần lượt chờ đón kết cục buồn. Việc nộp đơn xin bảo hộ phá sản là bước đầu để GM tiến hành trước khi thực hiện tái cơ cấu. Năm 2009 cũng là giai đoạn đầy khó khăn đối với Chrysler. Không đến mức chính thức phá sản như GM nhưng hãng này cũng sống lay lắt nhờ tài trợ của chính phủ rồi “kết duyên” cùng hãng xe Fiat của Italia. Tìm được người đỡ đầu mới, tương lai của Chrysler có phần tươi sáng hơn dù doanh số và thị phần của hãng vẫn tiếp tục đi xuống.

Trong sự suy giảm trên, thị trường xe hơi hạng sang của Mỹ cũng chịu tác động mạnh từ khủng hoảng tài chính và suy thoái kinh tế. Tổng doanh số các loại xe thương hiệu hạng sang tại nước này năm 2008 chỉ còn 1,52 triệu xe, so với mức 1,91 triệu xe vào năm 2007. Các hãng sản xuất ô tô tại Mỹ đều có chung nhận định: không có dấu hiệu cho thấy nhu cầu đối với mặt hàng này sẽ được cải thiện trong sáu tháng tới tại thị trường tiêu thụ ô tô lớn nhất thế giới này. Có những cảnh báo rằng, cuộc khủng

hoảng trong ngành công nghiệp ô tô có thể kéo dài tới 5 năm. Tại thị trường Mỹ, không chỉ các công ty của Mỹ, mà các công ty khác như Toyota cũng đã giảm 25%, cao hơn cả Ford, Hyundai và Volkswagen.

### **Những tác động của sự suy giảm trong ngành ô tô đến kinh tế Mỹ**

Theo tính toán của các nhà kinh tế, nếu như chỉ một trong ba tập đoàn ô tô lớn của Mỹ là GM, Ford và Chrysler tuyên bố phá sản, thì đây sẽ là thảm họa cho nền kinh tế. Điều này gây ra hiệu ứng nguy hiểm cho cả ngành công nghiệp ô tô Mỹ, vì các nhà sản xuất thuộc ngành công nghiệp này có mối liên quan chặt chẽ với nhau. Hệ quả tiếp theo là nền công nghiệp nội địa Hoa Kỳ sẽ nhanh chóng suy sụp, gây tổn thương nghiêm trọng cho nền kinh tế. Phản ứng dây chuyền sẽ làm nhiều ngành nghề khác bị ảnh hưởng và không chỉ trong phạm vi nước Mỹ mà có thể còn lan tới các nước và khu vực khác trên thế giới. Theo Trung tâm nghiên cứu ô tô tại Michigan, nếu một trong ba hãng sản xuất ô tô trên ngừng hoạt động có thể khiến chính quyền Liên bang và chính quyền bang mất ba triệu việc làm trong năm đầu tiên, thu nhập bình quân của người dân Mỹ sẽ giảm khoảng 150 tỷ USD và thuế nộp cho chính phủ sẽ giảm khoảng 156 tỷ USD trong ba năm tiếp theo, đã thế lại còn phải tăng chi cho chương trình an sinh xã hội thêm 156 tỷ USD trong vòng ba năm. Các nhà kinh tế cho rằng, nếu GM và Chrysler sụp đổ, thì hàng năm lượng xe nhập khẩu sẽ tăng khoảng 1 triệu chiếc, có nghĩa là khoảng 25 tỷ USD sẽ ra khỏi nước Mỹ, sẽ làm GDP giảm 0,2 điểm phần trăm mỗi năm - chưa kể tác động của mất việc làm và mất thu nhập. Bởi vậy, không phải vô cơ khi Tổng thống W. Bush khẳng định: "Sự

sụp đổ của ngành công nghiệp ô tô sẽ tàn phá nền kinh tế Mỹ. Để các công ty ô tô phá sản trong điều kiện kinh tế khó khăn hiện nay là một hành động vô trách nhiệm"<sup>1</sup>. Về mặt chính trị, sự sụp đổ của ngành công nghiệp ô tô vào lúc này sẽ là thảm họa đối với chính quyền mới ở Mỹ.

Khi GM xin bảo hộ phá sản, với tổng giá trị tài sản của hãng chỉ là 82 tỷ 300 triệu USD, trong khi các khoản nợ của nó lên tới 172,800 tỷ USD, thì đây sẽ là một trong những vụ phá sản lớn nhất trong lịch sử nước Mỹ, toàn bộ cổ phiếu của các cổ đông của GM sẽ thành giấy lộn. Mặt khác, trong trường hợp này, tất cả các hợp đồng lao động hiện nay của GM sẽ bị chấm dứt và hãng sẽ phải đối mặt với các nghiệp đoàn, nhưng trách nhiệm chính của tập đoàn này vẫn là lương hưu phải chi cho 479.000 nhân viên đã về nghỉ hưu và vợ/chồng của họ. Với mức độ ảnh hưởng chồng chéo và phạm vi hoạt động của GM, quá trình này dự kiến sẽ kéo dài ít nhất ba năm, thậm chí lâu hơn. Về lâu dài việc phá sản của GM có thể làm cho hãng mạnh hơn về mặt tài chính nhưng hình ảnh của công ty sẽ không còn "long lanh" như trước. Không chỉ các thương hiệu và các lãnh đạo cao cấp của GM cũng lần lượt ra đi. Niềm tin của khách hàng đối với hãng sẽ suy giảm, người ta sẽ cho rằng mua các sản phẩm của một hãng từng đệ đơn xin bảo hộ phá sản thì giá trị của chiếc xe cũng sẽ bị ảnh hưởng. Do vậy họ sẽ tìm thương hiệu khác khi muốn mua xe mới.

Theo nhận định, Mỹ sẽ không còn là trung tâm của thế giới xe hơi. Năm 2009 chúng kiến sản xuất ô tô đã tập trung hơn vào các nước đang phát triển, như Trung Quốc và Ấn Độ, những nước gần như đã "rũ sạch" ảnh hưởng của cuộc khủng hoảng tài chính toàn cầu và có mức thu nhập khả dụng đang tăng mạnh. Những

nước này sẽ dẫn dắt ngành công nghiệp ô tô thế giới hướng tới một kỷ nguyên phát triển mới, cân bằng hơn và thân thiện với môi trường hơn.

### Các biện pháp cứu trợ ngành ô tô Mỹ

Với vai trò quan trọng như đã nêu trên, việc cứu trợ ngành ô tô là hết sức cần thiết. Tuy nhiên, xung quanh vấn đề này cũng có nhiều quan điểm khác nhau. Đại diện các tập đoàn ô tô Mỹ cho rằng, nguyên nhân chính khiến doanh thu của họ sụt giảm là do tác động của cuộc khủng hoảng tài chính đã hạn chế nguồn tín dụng, khiến người tiêu dùng hạn chế mua sắm, đặc biệt trong thời điểm giá nhiên liệu tăng cao. Các hãng này cho biết, họ không hề có lỗi quản lý và tình trạng nguy cấp hiện nay của họ là do nền kinh tế suy yếu. Theo giới phân tích, nguyên nhân chính dẫn tới tình trạng khó khăn của ngành công nghiệp ô tô là do các ngân hàng thắt chặt tín dụng và triển vọng u ám của kinh tế toàn cầu. Trong khi đó, Nhà trắng và các nghị sĩ đảng Cộng hòa trong Quốc hội lại cho rằng, khủng hoảng tài chính không phải lý do duy nhất khiến ngành sản xuất ô tô lâm vào khó khăn. Theo họ, nguyên nhân là các nhà sản xuất ô tô từ lâu kinh doanh không hiệu quả, đưa ra những mẫu mã xe giá thành cao nhưng không phù hợp thị hiếu người tiêu dùng. Thậm chí, một số người còn đặt vấn đề cần xem lại chất lượng của xe ô tô Hoa Kỳ, chi phí nhân công cao và khả năng quản lý của lãnh đạo các hãng này. Tuy nhiên, theo như quan điểm của Robert Nardelli, chủ hãng xe Chrysler thì việc ba hãng xe hơi lớn của Hoa Kỳ chủ yếu chế tạo các loại xe vừa đắt tiền, vừa tiêu thụ nhiều nhiên liệu "vì đó là đáp ứng nhu cầu thị trường" khi người tiêu dùng Mỹ muốn có thêm xe to, xe khoẻ

để xứng với ngôi nhà thứ hai, tàu thuyền thứ hai của họ.

Những người phản đối cho rằng, doanh nghiệp làm ăn thua lỗ, bị phá sản là "lẽ thường" trong kinh tế thị trường tự do ở Mỹ. Nếu chính quyền ra tay giải cứu ngành sản xuất xe hơi thì có nghĩa là tự tay "kết liễu" thuyết kinh tế thị trường tự do kiểu Mỹ mà Washington ra sức tuyên truyền bấy lâu nay. Đối lập với quan điểm của đảng Cộng hòa, các nghị sĩ Dân chủ lại muốn cứu trợ ngành ô tô, thông qua việc đưa ra một kế hoạch trích 25 tỷ USD từ khoản cứu trợ khẩn cấp 700 tỷ USD được thông qua hồi tháng 10/2008. Trong khi đó, các ngân hàng từ chối cho vay tiền vì "không dám tin tưởng".

Mặc dù còn có những quan điểm khác nhau, song chính phủ Mỹ đã có những biện pháp sau đây để cứu ngành ô tô.

*Trước hết* là sự trợ giúp của các chính phủ. Một điều dễ nhận thấy là không chỉ giới doanh nghiệp hay các nhà chính trị, mà ngay cả những người dân thường đều cho rằng phải cứu ngành công nghiệp xương sống này.

Tổng thống Obama, trong cuộc họp báo đầu tiên từ khi đắc cử cũng đã cam kết hỗ trợ ngành ô tô. Tổng thống đã quyết định thành lập một ban chuyên giải quyết các vấn đề liên quan đến ngành ô tô nước này. Tháng 12/2008, Quốc hội Mỹ đã thông qua khoản tiền 25 tỷ USD cho các nhà sản xuất xe hơi vay với lãi suất thấp. "Đây quả là một sự ưu ái khó khăn cho một ngành công nghiệp mà sự thành công của nó là rất quan trọng đối sự thịnh vượng của nền kinh tế", Nancy Pelosi, người phát ngôn của Hạ viện nói. Trong số tiền trên, GM và Chrysler đã nhận được 17,4 tỷ USD tiền cứu trợ và đang xin vay thêm 21,6 tỷ USD nữa. Ngày 19/3/2009, Mỹ đã thành lập một quỹ trị

giá 5 tỷ USD để giúp các công ty cung cấp phụ tùng cho ngành công nghiệp ô tô của nước này thoát khỏi nguy cơ sụp đổ. Tháng 6/2009, Chính phủ Mỹ đã rót thêm cho GM 30 tỷ USD và chiếm 60% cổ phần của hãng này. Đây được xem là vụ can thiệp lớn bất thường của Chính phủ Mỹ vào ngành công nghiệp nước này. Tổng thống Obama khẳng định, việc can thiệp này sẽ đưa GM khỏi bờ vực sụp đổ, mặc dù quy mô của GM sau phá sản sẽ co lại rất nhiều.

Quyết định cứu ngành công nghiệp ô tô của Mỹ đã làm dấy lên một làn sóng cứu trợ công nghiệp ô tô trên toàn thế giới. Chính phủ các nước đã thực hiện nhiều biện pháp đặc biệt nhằm cố gắng giảm bớt tác động tiêu cực của cuộc khủng hoảng đối với ngành ô tô. Bên cạnh việc sử dụng quỹ công, nhiều biện pháp khác cũng đã được đưa ra. Giáo sư Paul Krugman khẳng định: "Các chính phủ đang gấp rút hành động, vì họ khó có thể chấp nhận sự sụp đổ của một ngành công nghiệp lớn trong lần suy thoái vô cùng nghiêm trọng này". Ngày 20/12/2008, trong khi Mỹ vẫn đắn đo chưa ra tay thì Chính phủ Canada láng giềng đã quyết định chi 3,28 tỷ USD cứu ngành công nghiệp ô tô mà thực chất là cứu đại gia GM và Chrysler của Mỹ. Việc cứu hai hãng này là cần thiết để giúp hàng ngàn người Canada thoát khỏi tình trạng thất nghiệp. Tiếp theo đó, Đức, Pháp, Italy, Nhật, Hàn Quốc, Nga, Tây Ban Nha, Bồ Đào Nha, Thụy Điển rồi đến cả Trung Quốc đều đưa ra các kế hoạch kích thích ngành ô tô. Có thể nói, các hành động đồng thời này không những chỉ cứu ngành công nghiệp ô tô của từng nước, mà nó đã giúp cho toàn ngành ô tô trên thế giới có thể vượt qua được giai đoạn khó khăn này.

Về phía các nhà sản xuất, ba hãng ô tô của Mỹ đều đề nghị chính phủ nước này trợ cứu để tránh sự sụp đổ. Lý do

chung là họ đều cạn tiền mặt mà xe thì không bán nổi do kinh tế suy thoái. Cũng cần phải nói thêm rằng, theo một điều khoản kèm theo gói hỗ trợ trên, các hãng xe sẽ bị giám sát và có thể bị phủ quyết các khoản chi trên 100 triệu USD. Ngoài ra, các đại gia ô tô này sẽ phải hạn chế các khoản thanh toán và không được thưởng cho 25 nhà lãnh đạo hiện đang được hưởng lương rất cao tại công ty. Bên cạnh đó, General Motors và Chrysler cũng không được thuê, mua máy bay để đi lại hoặc trả cổ tức cho cổ đông.

Trong một nỗ lực giải cứu mới nhất dành cho ngành công nghiệp ô tô, Bộ Tài chính Mỹ vừa cam kết bơm 6 tỷ USD cho GMAC - bộ phận dịch vụ tài chính của "đại gia" GM. Theo cam kết nói trên, Bộ Tài chính Mỹ sẽ mua lượng cổ phần ưu đãi trị giá 5 tỷ USD trong GMAC, đồng thời cho GM vay 1 tỷ USD để cải tổ GMAC trở thành một ngân hàng. Số tiền 6 tỷ USD nói trên nằm ngoài khoản vay 13,4 tỷ USD mà Chính phủ cam kết dành cho GM và Chrysler trước đó

*Thứ hai* là giảm sản lượng: Đứng trước tình hình khó khăn, nhiều hãng sản xuất ô tô đều thông báo kế hoạch đóng cửa dài hơi. Ba hãng ô tô lớn nhất Hoa Kỳ đều thực hiện thu hẹp sản xuất, tái cơ cấu và xin chính phủ cho vay cứu trợ. Tháng 7 năm 2008, GM tuyên bố đóng cửa 4 nhà máy ở Mỹ, cho nghỉ việc khoảng 10.000 lao động của các nhà máy này. Đây là các nhà máy sản xuất các loại xe tải và xe SUV. Đồng thời, hãng tuyên bố có thể bán bộ phận sản xuất xe Hummer. Sau khi Quốc hội Mỹ bác bỏ đề nghị cứu trợ ngành ô tô, GM tuyên bố đóng cửa 20 nhà máy khác ở Bắc Mỹ. Ngoài ra, các chi phí cho quảng cáo bao gồm cả cắt hợp đồng quảng cáo đã thực hiện 9 năm nay với Tiger Woods và ngừng tài trợ cho giải Super Bowl.

GM cũng hoãn xây dựng một nhà máy sản xuất động cơ cho loại xe Chevrolet Volt. GM sẽ giảm số nhà máy ở Mỹ từ 47 trong năm 2008 xuống 38 vào năm 2012. Trong khi đó, Ford đóng cửa 10 nhà máy lắp ráp tại Bắc Mỹ thêm một tuần trong tháng 1/2009. Chrysler đóng cửa 30 nhà máy chế tạo ở Bắc Mỹ trong 4 tuần do lượng tiêu thụ giảm. Từ năm 2007, Chrysler đã cắt giảm 1,2 triệu xe ô tô, ngừng 12 dây chuyền sản xuất và đóng cửa hai nhà máy. Chrysler cho biết, trong thời gian tiếp tục chờ những động thái mới từ phía các nhà chức trách, hãng này sẽ đóng cửa toàn bộ 30 nhà máy tại Mỹ trong vòng ít nhất 1 tháng kể từ ngày 19/12/2008. Hãng Ford thông báo sẽ ngừng hoạt động phần lớn các nhà máy lắp ráp tại Bắc Mỹ trong tuần đầu tiên của tháng 1/2009.

Ở Mỹ, trước đây, việc tiêu thụ các loại xe SUV diễn ra khá thuận lợi. Tuy nhiên trong cuộc khủng hoảng này, mặc dù được Chính phủ chi tiền cứu trợ, nhưng GM và Chrysler vẫn không thể giúp những nhà máy sản xuất xe SUV của họ có thể tránh bị rơi vào cảnh đóng cửa. Thị trường xe SUV hầu như chẳng còn mấy khách mua, ngày 23/12/2008, hãng GM đã đóng cửa hai nhà máy sản xuất loại xe này tại bang Ohio. Trước đó ít ngày, hãng Chrysler đóng cửa nhà máy xe SUV cỡ lớn tại Newark, bang Delaware.

Về sản lượng, hãng Ford đã cắt giảm 38% trong quý I/2009 so với năm trước. Hãng GM, cắt giảm 53% trong quý I/2009. Tiếp theo, sản lượng quý 2/2009 của GM và Chrysler tại thị trường Bắc Mỹ đã giảm lần lượt 34% và 38% so với cùng kỳ năm 2008. Ford đang thương thảo để bán mảng kinh doanh xe Volvo cho một đối tác Trung Quốc là Tập đoàn ô tô Changan.

Cùng với cắt giảm sản lượng, mới đây GM đã phải bán lại 3% cổ phần

của mình trong Tập đoàn Suzuki với giá 232 triệu USD. Hãng Ford trước đó cũng bán tới hai phần ba cổ phần có trong Tập đoàn Mazda của Nhật Bản để có khoảng 540 triệu USD.

Thực ra, không phải bây giờ, mà từ mấy năm gần đây, do thị phần co hẹp trước sự cạnh tranh mạnh mẽ của các hãng xe Nhật, ba hãng xe lớn nhất của Mỹ là GM, Chrysler và Ford đã phải đóng cửa hơn một chục nhà máy lắp ráp và sa thải hàng chục ngàn công nhân tại các bang Georgia, New Jersey, Michigan và Oklahoma. Điều này cộng hưởng cùng những khó khăn trong cuộc khủng hoảng đang diễn ra, càng làm cho tình hình trở nên trầm trọng hơn.

Theo các chuyên gia, người tiêu dùng hiện không còn quan tâm đến mua sắm, trong khi các nhà sản xuất buộc phải cắt giảm sản lượng và giảm giá bán tới mức thấp nhất có thể để vượt qua giai đoạn khủng hoảng này.

*Thứ ba* là cắt giảm lao động, việc làm: Các công ty ô tô trên thế giới thông báo cắt giảm hàng triệu việc làm trong những tháng gần đây. Ở Mỹ, ngành ô tô cũng đã phải sa thải hàng chục ngàn việc làm: Trong tháng 3/2009, GM đã sa thải 3.400 nhân viên tại Mỹ trong kế hoạch cắt giảm 47.000 lao động trên toàn cầu trong năm nay. GM cắt giảm 21.000 lao động trong số 54.000 lao động đang làm việc tại Mỹ. Chrysler giảm 3.000 lao động cũng như sẽ thôi sản xuất một số kiểu xe. Vào tháng 8/2008, 350 nhân viên của Ford đã phải nghỉ việc và ngày 16/10/2008 hãng này thông báo cắt giảm 450 nhân công tại Australia. Ngày 5/2/2009, Ford cắt giảm tiếp 850 nhân công tại nhà máy của hãng ở Anh. Đồng thời, GM và Chrysler sẽ tiến hành đợt khuyến khích nghỉ việc mới đối với công nhân của hãng. GM đưa ra lời đề nghị công nhân làm việc theo giờ tự nguyện nghỉ việc, đổi lại họ sẽ được nhận khoản tiền

mặt 20.000 USD và 1 phiếu mua ô tô mới của GM trị giá 25.000 USD.

Đồng thời với sa thải lao động là giảm tiền lương. Các Thượng nghị sĩ đảng Cộng hòa yêu cầu Nghiệp đoàn Lao động ngành ô tô (UAW) phải cam kết đến cuối năm 2009 sẽ giảm mức lương của công nhân ngành ô tô Mỹ xuống bằng mức lương tại các nhà máy ô tô Nhật Bản. Nhưng UAW từ chối thực hiện yêu cầu này vì họ chưa đạt được thỏa thuận với các nhà sản xuất ô tô Mỹ hết hạn vào năm 2011.

*Thứ tư* là giảm giá, kích cầu: Các hãng ô tô tại Mỹ hiện đều đồng loạt giảm mạnh giá bán xe. Bình quân, trong tháng 2/2009, mức giảm giá xe tại thị trường ô tô Mỹ là 2.914 USD/xe, tăng 8% so với tháng 1. Cá biệt, có những xe được giảm giá tới 20%, nhiều xe được giảm giá 10.000 USD. Hãng Ford công bố họ sẽ bán xe cho khách hàng với giá ưu đãi chỉ dành cho nhân viên. Các nhà sản xuất Mỹ đang trợ giá với lãi suất 0% hoặc lãi suất rất thấp cho các xe mới mua, trong khi đó, lãi suất trả góp cho xe cũ trung bình 7,5% trong 4 năm. Điều này đã dẫn đến một nghịch lý là giá trị tương lai của xe cũ cao hơn xe mới!

Một trong những biện pháp nữa là “đạp xe cũ mua xe mới”: Những người chấp nhận bỏ xe cũ có tuổi đời trên dưới 10 năm để mua xe mới sẽ được hỗ trợ tiền. Đã có rất nhiều người bỏ xe cũ mua xe mới. Tại Mỹ, chỉ sau 2 tháng, khoản tiền hỗ trợ gần 3 tỷ USD của chính phủ đã hết veo. Gần 700.000 xe mới được bán. Các hãng xe hoan hỉ nhưng không ít vấn đề cũng đã nổi lên sau biện pháp này.

*Thứ năm* là tái cơ cấu ngành công nghiệp ô tô: Để vượt qua khủng hoảng, tái cơ cấu doanh nghiệp là chiến lược chủ đạo. Đảng Cộng hòa cho biết: Không ai trong số họ muốn nhìn ngành ô tô phá sản nhưng không

thể làm gì để cứu vãn nếu như nó không tự cứu mình. Họ yêu cầu các nhà sản xuất cam kết phải có các biện pháp để cải tổ ngành này.

Ngày 2/12/2008, ba hãng GM, Ford, Chrysler đã công bố kế hoạch tái cơ cấu và khôi phục công ty. GM dự tính từ bỏ một số nhãn hiệu và bán cổ phần của mình ở các hãng chế tạo ô tô khác, chẳng hạn như GM Deawoo, Hummer, Pontiac, Saab Automobile. GM cũng đã đạt được thỏa thuận trao quyền kiểm soát liên doanh của GM tại Trung Quốc cho Tập đoàn công nghiệp ô tô Thượng Hải (SAIC Motor Corp). Hummer được bán cho Sichuan Tengzhong Heavy Industrial Machinery Company của Trung Quốc. Saturn được bán cho Penske Automotive Group. Saab được bán cho Koenigsegg Group và một nhóm các nhà đầu tư Na Uy. Chrysler thì đi tìm người mua mình. Đặc biệt, các hãng chế tạo ô tô Mỹ ngày càng quan tâm hơn tới loại xe nhỏ và ít tiêu hao nhiên liệu, bao gồm cả dòng xe concept, xe chạy bằng điện. Trong khi đó, Ford lặng lẽ cải tổ với chính sách “One Ford”. Ford nhanh chóng bán các thương hiệu, thất lưng buộc bụng, tung ra nhiều sản phẩm hợp lý, tái cơ cấu nợ, nhằm cải thiện tình hình tài chính. Theo kế hoạch, hãng sẽ chuyển đổi một phần trong tổng số nợ 25,8 tỷ USD tính tới cuối năm 2008 thành cổ phiếu, có thể giúp giải phóng nợ tối đa là 10,4 tỷ USD. Ford cũng cố gắng huy động khoảng 2,2 tỷ USD tiền mặt có sẵn để hỗ trợ kế hoạch tái cơ cấu. Ford đã trình lên Quốc hội kế hoạch tái cơ cấu chủ chốt và cho rằng, hãng sẽ hòa vốn và khôi phục lợi nhuận vào năm 2011. Chrysler tuyên bố đã đạt được thỏa thuận sáp nhập với hãng xe Fiat của Italy. Trước mắt, Chrysler sẽ tiếp tục duy trì hoạt động và có thể kết thúc quá trình phá sản trong vòng vài tháng. Ngày 30/4/2009 là hạn chót mà Chính phủ Mỹ đặt ra cho Chrysler để hãng xe này đàm phán với các chủ nợ nhằm điều



chính giảm nợ và đi tới một thỏa thuận sáp nhập với Fiat. Chrysler hiện đang nợ một số ngân hàng và tổ chức cho vay 7 tỷ USD. Chính phủ Mỹ sẽ cấp cho Chrysler tổng số vốn lên tới 8 tỷ USD để duy trì hoạt động trong quá trình phá sản và trở lại hoạt động bình thường sau khi phá sản. Chrysler đã ghi danh vào lịch sử bằng vụ phá sản đầu tiên của một hãng xe hàng đầu nước Mỹ. Vụ phá sản này được Tổng thống Mỹ Barack Obama xem là một động thái có ý nghĩa đặc biệt quan trọng nhằm cứu vãn 30.000 việc làm tại Chrysler và hàng trăm ngàn việc làm khác tại các nhà cung cấp và nhà phân phối của hãng xe này. Hãng Chrysler được Walter P. Chrysler thành lập vào năm 1925. Ngay sau đó ba năm, hãng đã đạt một dấu mốc quan trọng khi xây dựng tòa nhà lớn nhất thế giới khi đó là Chrysler Building ở Manhattan, New York. Trong những năm gần đây, Chrysler gặp khó khăn lớn trước sự cạnh tranh gay gắt trong ngành công nghiệp xe hơi. Nhược điểm lớn nhất của hãng là phụ thuộc gần như hoàn toàn vào thị trường Mỹ, chất lượng xe kém, sản xuất nhiều xe kích thước công kênh, có hiệu quả sử dụng nhiên liệu vào hàng thấp nhất so với sản phẩm của các hãng xe lớn khác. Cuộc khủng hoảng tài chính và suy thoái kinh tế đang diễn ra như giọt nước làm tràn ly, đẩy Chrysler tới bờ vực phá sản, cho dù hãng đã nhận 4 tỷ vốn vay từ Chính phủ Mỹ.

Nhờ những cố gắng trên, ngành ô tô của Mỹ đã có những chuyển biến tích cực. Ford đã dần cải thiện được doanh số, từng bước vượt qua khủng hoảng mà không cần tài trợ của chính phủ. Tháng 11/2009, Ford đã báo cáo lợi nhuận trong quý III/2009 đạt gần 1 tỷ USD và triển vọng lợi nhuận ổn định trong 2 năm tới. Ford sẽ tiếp tục có được lợi thế cạnh tranh so với GM và Chrysler nhờ các sản phẩm có tiếng và đáng tin cậy. Các phiên bản

mới mẫu xe Focus dự kiến sẽ được trưng bày vào đầu năm 2011. Trong năm 2009 chi phí về cơ cấu tổ chức (chủ yếu bằng cách đóng cửa một số cơ sở sản xuất) của GM sẽ giảm thêm 4,5 tỷ USD và kế hoạch này sẽ giúp giảm khoản thất thu tiền mặt từ 19,2 tỷ USD năm 2008 xuống khoảng 14 tỷ USD trong năm 2009. Trong tháng 12/2009, GM đã trả trước 1,2 tỷ USD trong tổng số nợ 6,7 tỷ USD cho Bộ Tài chính Mỹ. GM cũng bắt đầu trả 1,5 tỷ CAD cho Chính phủ Canada và sẽ thanh toán sớm khoản nợ này. Ngoài ra, GM đã hoàn trả 900 triệu Euro tiền vay bắc cầu cho công ty quản lý tài sản ủy thác Opel.

Mặc dù còn nhiều khó khăn, nhưng có thể nói rằng, với những cố gắng to lớn của chính phủ cũng như của các công ty, ngành công nghiệp ô tô Mỹ đang có những chuyển biến nhất định, có thể sẽ lấy lại được uy tín và vai trò của nó trong nền kinh tế Mỹ, cũng như trên thế giới ■

#### Tài liệu tham khảo:

1. Bản tin Thời sự đài truyền hình Việt Nam ngày 2/5/2009.
2. Báo Lao Động ngày 05/12/2008, 22/12/2008.
3. Bốn sự kiện làm thay đổi ngành công nghiệp ô tô thế giới. <http://www.btv.org.vn/chuyen-de/kinh-te/bon-su-kien-lam-thay-doi-nganh-cong-nghiep-o-to-the-gioi/>, ngày 23/03/2010.
4. GM - Biểu tượng của ngành công nghiệp chế tạo Mỹ sụp đổ. <http://www.baomoi.com/Home/OtoXemay/vovnews.vn/GM-Bieu-tuong-cua-nganh-cong-nghiep-che-tao-Mỹ-sup-do/2791110.epi>, 02/06/2009
5. Tạp chí Cộng sản Số 24 (168) ngày 20/12/2008.
6. Thời báo Kinh tế Việt Nam ngày 19/11/2008, 16/12/2008, 30/12/2008, 6/1/2009, 11/2/2009, 4/3/2009, 9/3/2009, 20/3/2009, 19/04/2009, 02/5/2009.
7. Tin kinh tế thế giới (TTXVN) ngày 12/03/2008, 10/10/2008, 14/10/2008, 16/10/2008, 6/2/2009, 5/3/2009, 6/3/2009, 7/4/2009, 20/4/2009, 23/4/2009.
8. The Financial Express, ngày 14/9/08, 28/12/08.
9. The Business-Standard, ngày 14/3/2009, 23/4/2009.
10. <http://www.economictimes.com>, ngày 15/3/2009, 21/4/2009.

#### Chú thích:

- 1) Phát biểu của Tổng thống George W. Bush với báo giới trong chuyến thăm Iraq và Afghanistan ngày 15/12/2008.