

TÁC ĐỘNG CỦA SỰ THAY ĐỔI NỀN TẢNG CÔNG NGHỆ ĐẾN XU THẾ PHÂN CHIA LẠI THỊ TRƯỜNG Ô TÔ TRÊN THẾ GIỚI

● NGÔ QUẾ LÂN

TÓM TẮT:

Bối cảnh chuyển đổi nền tảng công nghệ đã tạo cơ hội cho những doanh nghiệp mới, để thực hiện bước đột phá vào thị trường xe điện. Từ đó hình thành tương quan mới, phân chia lại thị trường ô tô trên thế giới. Tesla trở thành thương hiệu dẫn đầu về xe điện, Trung Quốc trở thành nơi sản xuất xe điện và linh kiện lớn nhất. Vinfast của Việt Nam cũng tạo nên kết quả mạnh mẽ về sản phẩm và bước đầu thâm nhập thị trường Mỹ. Để tiếp tục phát triển công nghiệp ô tô điện, cần hệ thống chính sách toàn diện. Đó là sự thúc đẩy kinh tế gắn với bảo vệ môi trường và phát triển bền vững.

Từ khóa: ô tô, ô tô điện, phân chia thị trường, độc quyền nhóm.

1. Đặt vấn đề

Sau hơn một thế kỷ hình thành và phát triển, ngành Công nghiệp ô tô đã đến điểm chuyển đổi bước ngoặt, công nghệ xe điện dần thay thế xe động cơ đốt trong. Bối cảnh này khiến cho những tập đoàn lớn có sức mạnh độc quyền chi phối thị trường xe động cơ đốt trong không hẳn sẽ có sức mạnh chi phối thị trường xe điện. Từ đó, tạo cơ hội cho những doanh nghiệp mới, mở ra khả năng tạo nên các thương hiệu có tầm ảnh hưởng mới trên thị trường ô tô thế giới.

Những vấn đề này cần được nghiên cứu trên cơ sở lý luận về thị trường độc quyền, kết hợp với đánh giá thực tiễn dịch chuyển công nghệ ô tô trên thế giới. Qua đó rút ra đánh giá tổng quan về xu thế của thị trường và nhận định về cơ hội, cũng như khuyến nghị cho chính sách phát triển ngành Công nghiệp ô tô của Việt Nam.

2. Cơ sở lý luận về thị trường độc quyền

2.1. Lý luận của V.I.Lenin về sự phân chia thị trường thế giới giữa các liên minh độc quyền

Nghiên cứu quan hệ sản xuất và trao đổi hàng hóa trong chủ nghĩa tư bản, Lenin đã rút ra kết luận rằng từ cuối thế kỷ XIX, đầu thế kỷ XX, thời kỳ tự

do cạnh tranh đã chấm dứt, để chuyển sang thời kỳ thống trị của độc quyền. Tức là tại hầu hết các ngành và các thị trường, đều tồn tại những liên minh các tập đoàn tư bản lớn nắm giữ phần lớn việc sản xuất và tiêu thụ hàng hóa. Từ đó, những liên minh này có khả năng khống chế thị trường đầu vào (bao gồm nguồn cung ứng kỹ thuật và nguyên vật liệu) lẫn đầu ra (bao gồm các kênh tiêu thụ, mạng lưới tiêu thụ), để thu lợi nhuận độc quyền cao.

Sự thống trị của các liên minh độc quyền không chỉ giới hạn trong phạm vi một quốc gia, mà nó được mở rộng ra phạm vi toàn thế giới. Từ đó, Lenin rút ra kết luận về sự phân chia thị trường thế giới giữa các liên minh độc quyền. Đó là sự thỏa hiệp giữa các liên minh độc quyền để phân chia phạm vi ảnh hưởng trên thị trường thế giới, bao gồm cả nguồn cung ứng kỹ thuật và nguyên vật liệu, cùng với các kênh tiêu thụ và mạng lưới tiêu thụ hàng hóa.

Đây là cơ sở lý luận quan trọng để chỉ ra tính độc quyền nhóm trong ngành Công nghiệp ô tô thế giới. Bên cạnh đó, kinh tế học hiện đại cũng làm rõ thêm những cơ sở khoa học của thị trường độc quyền nhóm.

2.2. Lý luận của kinh tế học hiện đại về thị trường độc quyền nhóm

Nhìn chung, các nhà kinh tế học hiện đại cũng thống nhất quan điểm như Lenin về sự thống trị của các nhóm độc quyền trên thị trường. Bên cạnh đó, các nhà kinh tế học hiện đại đã phân loại độc quyền nhóm thành nhiều trường hợp.

- *Trường hợp các liên minh độc quyền không tồn tại sự cạnh tranh*

Mô hình “lãnh đạo giá” xuất hiện khi trong ngành có một vài hãng lớn với ưu thế vượt trội, chiếm thị phần lớn, có uy tín trên thị trường, có ảnh hưởng quyết định giá bán.

Mô hình Cartel xuất hiện khi trong ngành, các hãng thống nhất được thỏa thuận về giá bán, phân chia phạm vi thị trường, phân chia hạn mức sản lượng.

- *Trường hợp các liên minh độc quyền vẫn tồn tại sự cạnh tranh*

Mô hình Stackelberg (giành sản lượng) là dùng phương pháp đầu tư bao phủ thị phần, cung ứng sản lượng vượt trước các hãng khác.

Mô hình Cournot (cạnh tranh giá) là dùng phương pháp ấn định mức giá bán hợp lý nhất để tối đa hóa lợi nhuận trong phạm vi thị phần độc quyền của mình.

Từ đó, dẫn đến mô hình cân bằng Nash, tức là nếu tập hợp các chiến lược của mỗi hãng lại, mà từng hãng đều thấy họ đang có phân khúc thị trường tối ưu, đều biết hành động của đối thủ cạnh tranh và đang có mức giá hợp lý cho lợi nhuận của riêng mình. Như vậy, đó là liên minh độc quyền đã đạt sự ăn khớp về lợi ích với nhau.

3. Thị trường độc quyền nhóm và xu thế ngành công nghiệp ô tô

3.1. Sự phân chia thị trường ô tô giữa các hãng độc quyền trên thế giới

Nền Công nghiệp ô tô trên thế giới được hình thành và phát triển từ cuộc cách mạng công nghiệp lần thứ 2 (cuối thế kỷ XIX, đầu thế kỷ XX). Vì vậy, những thành tựu tiêu biểu của cách mạng công nghiệp lần thứ 2 - bao gồm động cơ đốt trong và phương pháp tổ chức sản xuất dây chuyền - đều gắn liền với sự phát triển của công nghiệp ô tô đầu thế kỷ XX. Phương pháp tổ chức sản xuất dây chuyền - còn được gọi là phương pháp Taylor - được ứng dụng tiên phong tại hãng xe ô tô lừng danh Ford (Hoa Kỳ).

Giai đoạn ban đầu, xuất hiện rất nhiều hãng ô tô

Hình 1: Cấu trúc sáp nhập các hãng xe trong 6 liên minh/tập đoàn lớn nhất thế giới

Liên minh/Tập đoàn độc quyền	Công ty thành viên	Thời điểm thành lập	Thời điểm trở thành thành viên của liên minh
Volkswagen	Volkswagen (Đức)	1937	Đứng đầu liên minh
	Audi (Đức)	1932	1964
	Bugatti (Italia)	1909	1998
	Bentley (Anh)	1919	1998
	Ducati (Italia)	1926	2012
	Lamborghini (Italia)	1963	1998
	MAN (Đức)	1758	2011
	Porsche (Đức)	1931	2009
	Scania (Thụy Điển)	1911	2008
	SEAT (Tây Ban Nha)	1950	1986
Toyota	Skoda (Séc)	1895	2000
	Toyota (Nhật)	1937	Đứng đầu liên minh
	Daihatsu (Nhật)	1951	2016
	Hino (Nhật)	1942	2001
	Lexus (Nhật)	1989	Toyota đầu tư thành lập
	Ranz (Trung Quốc)	2013	Toyota đầu tư thành lập

Renault - Nissan - Mitsubishi	Nissan (Nhật)	1933	1999
	Renault (Pháp)	1899	1999
	Mitsubishi (Nhật)	1970	2016
	Alpine (Pháp)	1955	Nhập vào Renault năm 1973
	Dacia (Romania)	1966	Nhập vào Renault năm 1999
	Lada (Nga)	1973	Nhập vào Renault năm 1999
	Renault Samsung Motors	1994	Renault đầu tư thành lập
	Datsun (Nhật)	1931	Nhập vào Nissan năm 1934
	Infiniti (Nhật)	1989	Nissan đầu tư thành lập
	Venucia (Trung Quốc)	2010	Nissan đầu tư thành lập
FCA - PSA	Fiat (Italia)	1899	Thành viên sáng lập FCA
	Chrysler (Mỹ)	1925	Thành viên sáng lập FCA
	Abarth (Italia)	1949	Nhập vào Fiat năm 1971
	Alfa Romeo (Italia)	1910	Nhập vào Fiat năm 1986
	Ferrari (Italia)	1940	Nhập vào Fiat năm 1988
	Lancia (Italia)	1906	Nhập vào Fiat năm 1969
	Maserati (Italia)	1914	Nhập vào Fiat năm 1993
	Dodge (Mỹ)	1900	Nhập vào Chrysler năm 1928
	RAM (Mỹ)	2010	Chrysler đầu tư thành lập
	Jeep (Mỹ)	1943	Nhập vào Chrysler năm 1987
	Citroen (Pháp)	1919	Thành viên sáng lập PSA
	Peugeot	1810	Thành viên sáng lập PSA
	DS (Pháp)	2009	PSA đầu tư thành lập
	Opel (Đức)	1962	2017
Vauxhall (Anh)	1857	2017	
General Motors	General Motors (Mỹ)	1908	Đứng đầu liên minh
	Buick (Mỹ)	1899	1908
	Cadillac (Mỹ)	1902	1908
	Chevrolet (Mỹ)	1911	General Motors thành lập
	GMC (Mỹ)	1911	General Motors thành lập
	Holden (Australia)	1856	1931
	Baojun (Trung Quốc)	2010	General Motors thành lập
	FAW (Trung Quốc)	1953	2009
	Wuling (Trung Quốc)	2007	2007
Hyundai	Hyundai (Hàn Quốc)	1967	Đứng đầu liên minh
	KiA (Hàn Quốc)	1944	2009
	Genesis (Hàn Quốc)	2015	Huyndai đầu tư thành lập

Nguồn: Báo điện tử VNexpress.net ngày 20/11/2019

tại khu vực có nền công nghiệp phát triển là châu Âu và Hoa Kỳ, rồi tiếp đến là Nhật Bản và Hàn Quốc từ nửa sau thế kỷ XX. Tuy nhiên, theo đúng quy luật tập trung sản xuất mà Karl Marx đã chỉ ra, về sau đã diễn ra quá trình chia tách - sáp nhập, thu tóm lẫn nhau. Cuối cùng, cho dù thị trường thế giới có nhiều thương hiệu xe ô tô khác nhau, nhưng chỉ thuộc về một số ít liên minh độc quyền, như lý luận về sự phân chia thị trường thế giới giữa các liên minh độc quyền của Lenin đã chỉ ra. (Hình 1)

3.2. Xu thế dịch chuyển của ngành Công nghiệp ô tô thế giới

Công nghiệp ô tô động cơ đốt trong đi vào ngưỡng tới hạn vì các giới hạn về trữ lượng dầu thô và các vấn đề môi trường. Như vậy, ứng dụng động cơ điện cho xe ô tô điện sẽ là một giải pháp thay thế. Phân loại theo mức độ phát thải khí CO₂ từ cao xuống thấp (tức là mức độ thân thiện môi trường từ thấp đến cao), có 4 loại như sau:

- Xe hybrid (HEV - Hybrid Electric Vehicle)

Được vận hành bởi cả động cơ điện và động cơ đốt trong. Năng lượng điện được tạo ra bởi chính hệ thống phanh của xe. Khi phanh hoạt động, có tác dụng như một tuabin phát điện để nạp pin. Tuy giảm phát thải CO₂ và không phải cắm sạc từ bên ngoài nhưng năng lượng duy trì hoạt động của động cơ điện là không lớn và thiết kế xe phức tạp hơn, chỉ thích hợp vận hành trong thành phố.

- Xe hybrid cắm sạc (PHEV- Plug-in Hybrid Electric Vehicle)

Có cấu tạo giống dòng HEV, nhưng pin trên xe PHEV sẽ lớn hơn và được nạp điện từ bên ngoài thông qua một cổng sạc. Với pin lớn, xe PHEV có thể chạy ở các địa hình phức tạp vì kết hợp linh hoạt cả hai loại động cơ, nếu pin hết điện thì vẫn còn động cơ đốt trong.

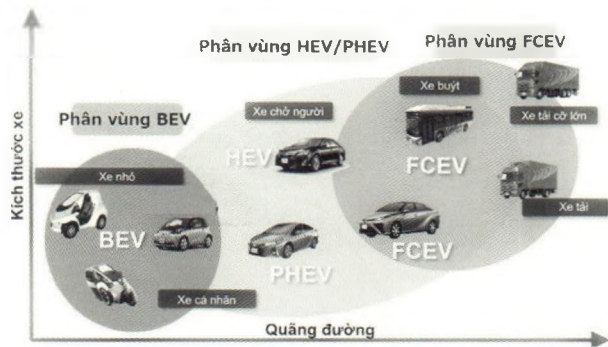
- Xe thuần điện (BEV - Battery Electric Vehicle)

Kết cấu đơn giản với khối pin dưới sàn cung cấp năng lượng cho mô-tơ điện. Ưu điểm là gia tốc lớn tức thời của điện, không cần sử dụng hộp số nhiều cấp, không phát thải CO₂, cấu tạo máy đơn giản, dễ sửa chữa, nên được coi là tương lai của ngành công nghiệp ô tô. Hạ tầng trạm sạc, thời gian sạc cũng là một vấn đề cần hoàn thiện.

- Xe điện chạy hydro (FCEV - Fuel Cell Electric Vehicle)

FCEV là một chiếc xe điện chạy pin, nhưng không cần công sạc như dòng BEV, mà lấy điện từ một phản ứng hóa học của khí hydro. Trên xe có bình chứa khí hydro nén, cho tác dụng với oxy trong điều kiện nhất định với bộ xúc tác. Phản ứng hóa học này sẽ tạo ra nước, thải ra ngoài, đồng thời cũng tạo ra dòng điện cho pin. (Hình 2)

Hình 2: Phân loại các dòng xe ứng dụng động cơ điện theo công năng



Nguồn: Toyota Việt Nam

4. Sự phân chia lại thị trường và cơ hội cho các nền sản xuất mới

4.1. Xu thế phân chia lại thị trường và chuỗi cung ứng trên thế giới

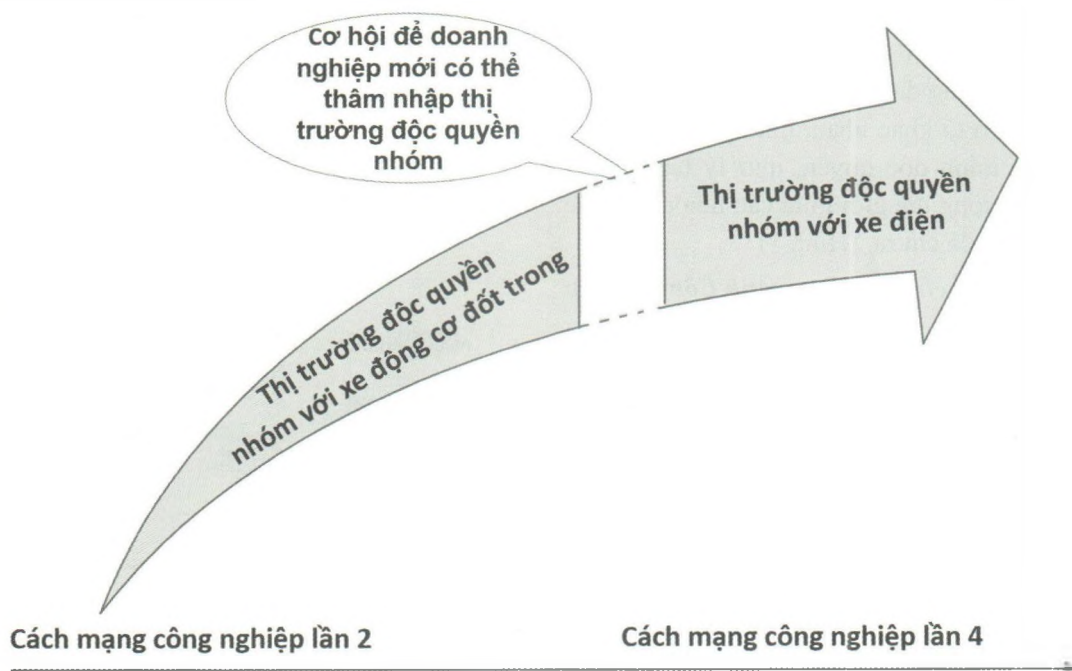
Như cơ sở lý luận và thực tiễn nêu trên, thị trường ô tô có tính chất độc quyền nhóm, được các liên minh độc quyền phân chia với nhau. Tuy nhiên, nền tảng công nghệ thay đổi thì các tập đoàn có vị thế độc quyền về xe động cơ đốt trong sẽ không đương nhiên còn vị thế độc quyền đối với một sản phẩm mới là xe điện, vì 3 lý do sau:

- Thứ nhất, xe điện (BEV, FCEV) mang phong cách và chất công nghệ như: không phát thải CO₂, điều khiển thông minh, đa tiện ích... chứ không chỉ là phương tiện giao thông vận tải. Vì thế, góc nhìn của khách hàng đối với hình ảnh thương hiệu sẽ thay đổi, có thể sẵn sàng chấp nhận thương hiệu mới.

- Thứ hai, xe điện (BEV, FCEV) dựa trên động cơ và linh kiện khác, nên tạo cơ hội hình thành chuỗi sản xuất mới, với những tập đoàn mới. Chẳng hạn, không cần đến linh kiện xylanh, buồng đốt, ống xả... mà lại là pin, sạc.

- Thứ ba, các tập đoàn độc quyền về xe động cơ đốt trong gặp trở ngại trong việc cắt bỏ chuỗi sản xuất hiện hành, thay đổi hệ thống logistic cũ để chuyển sang sản xuất xe điện. Vì thế, sự thích ứng

Hình 3: Cơ hội khai thác khoảng trống ảnh hưởng độc quyền do sự dịch chuyển công nghệ ô tô để thâm nhập thị trường độc quyền nhóm



có phần chậm trễ, thậm chí gặp cản trở bởi nhóm lợi ích liên quan đến chuỗi cung ứng hiện hành của họ.

Như vậy, một khoảng trống quyền lực trên thị trường ô tô đã xuất hiện. Khoảng trống đó tạo điều kiện cho những doanh nghiệp mới gia nhập ngành và giành lấy vị thế. Sự thành công tiên phong của Tesla về xe điện và Trung Quốc trở thành nơi sản xuất xe điện nhiều nhất thế giới là những ví dụ điển hình. Tuy nhiên, khoảng trống đó không tồn tại quá lâu. Khi nhiều tên tuổi cả cũ và mới đã định vị trên thị trường xe điện thì tính độc quyền nhóm sẽ tái lập, thị trường lại bị khóa chặt với các doanh nghiệp mới. (Hình 3)

4.2. Cơ hội cho các nền sản xuất mới thâm nhập vào thị trường ô tô (Hình 4)

Khi ngành công nghiệp xe điện chưa định hình được các nhóm độc quyền chi phối thị trường thì đó là cơ hội để doanh nghiệp mới có thể đột phá vào thị trường ô tô, tạo nên tương quan vị thế mới. Có 3 thuận lợi cho các doanh nghiệp mới, để thay đổi thị trường độc quyền nhóm, đó là:

- Xe điện (BEV, FCEV) là phong cách mới, nên khách hàng dễ tiếp nhận thương hiệu mới.
- Xe điện (BEV, FCEV) dựa vào chuỗi sản xuất

linh kiện khác xe động cơ đốt trong, nên các doanh nghiệp mới dễ thích ứng hơn các tập đoàn độc quyền đang vận hành với chuỗi sản xuất xe động cơ đốt trong đồ sộ.

- Thị trường tiêu thụ xe điện tăng mạnh cùng với mục tiêu của các quốc gia là đưa phát thải ròng về 0 (Net-Zero). Đồng thời công nghệ pin ngày càng phát triển.

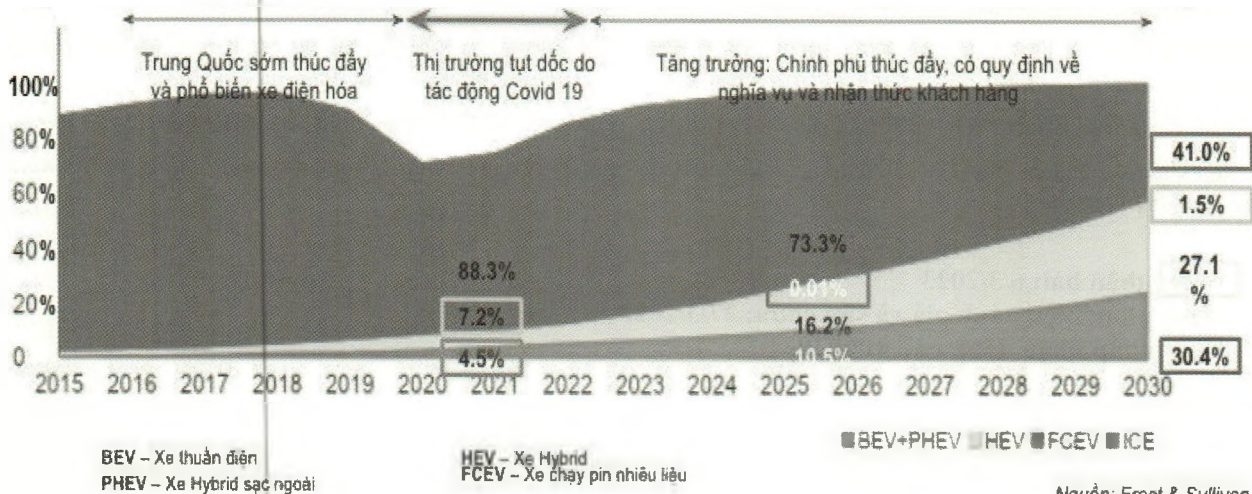
4.3. Một số chính sách hỗ trợ hiện hành và khuyến nghị

Một số chính sách hỗ trợ công nghiệp xe điện tại Việt Nam

Miễn thuế nhập khẩu nguyên liệu, vật tư, linh kiện 0%. Doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp xe điện (như Vinfast) chỉ phải đáp ứng yêu cầu sản lượng tối thiểu 250 xe/năm. Trong khi đó, đối với xe chở người từ 9 chỗ trở xuống, loại có dung tích xy lanh từ 2500cc trở xuống phải cam kết sản lượng chung tối thiểu 27.000 chiếc/năm và sản lượng tối thiểu cho riêng một mẫu xe cam kết là 10.000 chiếc/năm.

Giảm thuế tiêu thụ đặc biệt (thuế TTĐB) với ô tô điện xuống còn 1% - 3% (áp dụng từ ngày 01/3/2022 đến 28/02/2027) và 4% - 11% (áp dụng từ ngày 01/3/2027), căn cứ theo Luật số 03/2022/QH15 sửa

Hình 4: Dịch chuyển cơ cấu thị trường ô tô và sự tăng trưởng xe điện đến năm 2030



Nguồn: Frost & Sullivan

đổi, bổ sung một số điều của Luật Thuế TTĐB.

Giảm mức thu lệ phí trước bạ cho ô tô điện là 0% đối với ô tô điện chạy pin đăng ký lần đầu trong 3 năm kể từ ngày 01/3/2022. Trong 2 năm tiếp theo, mức thu này sẽ bằng 50% so với mức thu của các loại xe xăng, dầu có cùng số chỗ ngồi, căn cứ theo Nghị định số 10/2022/NĐ-CP ngày 15/01/2022.

Một số khuyến nghị chính sách

Tham khảo kinh nghiệm Mỹ, EU và Thái Lan, chính sách đem lại hiệu quả nhanh chóng nhất là chính sách trợ giá. Chính sách này bao gồm hai phần: trợ giá cho doanh nghiệp sản xuất và trợ giá bằng tiền mặt cho người mua xe.

Chi phí sản xuất ô tô điện so với xe động cơ đốt trong truyền thống cùng kích thước vẫn đắt hơn khoảng 45%. Do đó, có thể nghiên cứu áp dụng chính sách thuế TTĐB đối với ô tô dựa trên lượng phát thải CO2 nhằm hạn chế hoạt động sản xuất gây ô nhiễm môi trường.

Đồng thời, cần gia tăng chính sách hỗ trợ phát triển hạ tầng để lắp đặt và triển khai hệ thống trạm sạc. Một việc cần thiết nữa là nỗ lực ngoại giao, mở đường cho việc chuyển giao công nghệ, để làm chủ nguồn cung ứng pin, chipset và linh kiện công nghệ.

5. Kết luận

Công nghiệp ô tô là ngành có giá trị hàng đầu trong các ngành sản xuất công nghiệp, đồng thời còn kéo theo các ngành công nghiệp phụ trợ, tạo nên

chuỗi giá trị toàn cầu. Ngay từ khi hình thành, thị trường ô tô trên thế giới đã là cuộc chơi thao túng độc quyền của một nhóm tập đoàn lớn, chứ không phải là một thị trường cạnh tranh tự do. Các doanh nghiệp nằm ngoài liên minh độc quyền sẽ gần như không có cơ hội thâm nhập thị trường, hoặc bị đầu độc, hoặc chấp nhận chỉ tồn tại như một mắt xích trong chuỗi sản xuất.

Khi công nghệ xe điện và pin phát triển, đây là lĩnh vực mới đối với tất cả, nên chênh lệch giữa các doanh nghiệp sẽ không lớn. Đó là cơ hội cho các doanh nghiệp mới thực hiện bước đột phá, chiếm lĩnh vị trí trên thị trường và trên chuỗi sản xuất toàn cầu, góp phần tạo nên cục diện mới trên thị trường ô tô thế giới.

Tesla đã có bước tiến vượt bậc, trở thành thương hiệu xe điện hàng đầu thế giới. Trung Quốc cũng trở thành nơi sản xuất xe điện nhiều nhất thế giới, mà General Motors cũng chọn làm nơi đầu tư lâu dài. Tại Việt Nam, Vinfast cũng thực hiện tham vọng đi thẳng vào công nghệ xe điện và chinh phục thị trường Mỹ lớn nhất thế giới.

Bên cạnh đó, với cam kết cắt giảm phát thải ròng về 0 (Net-Zero), quốc gia nào đẩy mạnh chính sách ưu đãi phát triển xe điện thì sẽ tạo điều kiện cho doanh nghiệp đi trước các đối thủ cạnh tranh tiềm năng. Đó không chỉ là chính sách phát triển công nghiệp, mà còn là chính sách bảo vệ môi trường và phát triển bền vững

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

1. Bộ Giáo dục và Đào tạo (2021). *Giáo trình Kinh tế chính trị Mác-Lênin*, NXB Chính trị Quốc gia.
2. Đoàn Dũng (2021). *4 loại ô tô sẽ thay thế xe xăng, dầu*. Truy cập tại <https://vnexpress.net/4-loai-oto-se-thay-the-xe-xang-dau-4255618.html>
3. Paul Krugman, Robin Wells (2017). *Economics (tái bản lần thứ 5)*. NXB Worth Publisher, ISBN 978-1319066604.
4. Việt Chung - Thành Nhạn (2019). *6 hãng xe lớn nhất thế giới*. Truy cập tại <https://vnexpress.net/6-hang-xe-lon-nhat-the-gioi-4014936.html>

Ngày nhận bài: 6/3/2023

Ngày phản biện đánh giá và sửa chữa: 27/3/2023

Ngày chấp nhận đăng bài: 10/4/2023

Thông tin tác giả:

NGÔ QUẾ LÂN

Khoa Lý luận Chính trị - Đại học Bách khoa Hà Nội

**IMPACTS OF TECHNOLOGY TRANSFORMATION
ON THE REDISTRIBUTION OF THE GLOBAL
AUTOMOTIVE MARKET**

● NGO QUE LAN

Faculty of Political Theory, Hanoi University of Science and Technology

ABSTRACT:

The technology transformation has created opportunities for new businesses to make breakthroughs in making electric vehicles, reshaping the global automotive market. Tesla has become the leading electric vehicle company, and China is the largest producer of electric vehicles. Electric vehicles manufacturing by Vinfast, a Vietnamese car maker, has also achieved encouraging results and initially penetrated the US market. It is necessary for Vietnam to have a comprehensive policy system to develop the country's automotive industry.

Keywords: automobiles, electric vehicles, market division, oligopolies.