

Bức tranh trái chiều của ô tô Nhật trước làn sóng điện hóa

13:27 13/02/2026

Trước bước ngoặt điện hóa của ngành ô tô toàn cầu, Toyota vẫn giữ được thế chủ động nhờ quy mô và doanh số, trong khi Honda và Nissan lại chật vật với lợi nhuận sụt giảm, gánh nặng tái cấu trúc và chi phí đầu tư công nghệ. Năm 2026 được xem là thời điểm then chốt, có thể quyết định ai trụ vững và ai sẽ bị tụt lại trong cuộc đua chuyển đổi.

Trái ngược với vị thế tương đối vững vàng của Toyota, hai “đồng hương” Nhật Bản là Honda và Nissan đang bước vào giai đoạn đầy thử thách khi lợi nhuận suy giảm mạnh dưới áp lực từ hoạt động kinh doanh, chi phí tái cấu trúc và làn sóng đầu tư công nghệ mới. Năm 2026 được xem là mốc định hình, buộc các hãng xe phải tìm con đường phát triển bền vững hơn trong bối cảnh ngành ô tô toàn cầu chuyển dịch mạnh sang điện hóa.

Trong dự báo kết quả kinh doanh năm tài khóa 2025-2026, Toyota cho biết lợi nhuận ròng có thể giảm khoảng 25% so với cùng kỳ, xuống còn khoảng 3.570 tỷ yên (xấp xỉ 23,8 tỷ USD), dù doanh số toàn cầu vẫn duy trì ở mức cao. Năm qua, hãng xe lớn nhất thế giới đã lập kỷ lục mới với 10,5 triệu xe bán ra trên toàn cầu. Doanh thu hợp nhất cả năm tài khóa được dự báo tăng khoảng 4%, đạt 50.000 tỷ yên (khoảng 333,3 tỷ USD), phản ánh sức tiêu thụ ổn định và vị thế dẫn đầu thị trường.



Ảnh minh họa

Nguyên nhân chính khiến lợi nhuận Toyota suy giảm được cho là đến từ áp lực thuế quan tại Mỹ, ước tính làm giảm lợi nhuận hoạt động khoảng 1.450 tỷ yên (khoảng 9,23 tỷ USD). Dù vậy, hãng đã nâng dự báo lợi nhuận hoạt động lên 3.800 tỷ yên (khoảng 24,3 tỷ USD), cho thấy nỗ lực kiểm soát chi phí và cải thiện hiệu quả kinh doanh trong bối cảnh nhiều biến động.

Trái lại, bức tranh tại Honda kém tươi sáng hơn. Hãng vừa công bố lợi nhuận ròng giai đoạn từ tháng 4-2025 đến tháng 12-2025 giảm 42,2%, còn 465,44 tỷ yên so với 805,26 tỷ yên cùng kỳ năm trước. Lợi nhuận hoạt động giảm sâu 48,1%, xuống 591,51 tỷ yên. Doanh số chỉ giảm nhẹ 2,2% còn 15,98 nghìn tỷ yên, nhưng mảng ô tô lại đảo chiều mạnh khi từ lãi 402,6 tỷ yên chuyển sang lỗ hoạt động 166,4 tỷ yên.

Kết quả này phản ánh việc sản lượng ô tô toàn cầu của Honda giảm 9,1%, còn 2,56 triệu xe, do nhu cầu suy yếu tại Bắc Mỹ và châu Á, đặc biệt là Trung Quốc. Bên cạnh đó, các ưu đãi thuế dành cho xe điện tại Mỹ hết hiệu lực khiến sức mua chững lại, trong khi biến động tỷ giá và thay đổi thuế nhập khẩu ô tô từ Nhật Bản cũng bào mòn biên lợi nhuận. Honda ước tính tác động tiêu cực từ thuế Mỹ trong cả năm tài khóa 2026 khoảng 310 tỷ yên, dù con số này thấp hơn dự báo trước đó.

Tình hình tại Nissan còn ảm đạm hơn khi hãng dự kiến lỗ ròng 650 tỷ yên trong năm tài khóa kết thúc tháng 3-2026, đánh dấu năm thứ hai liên tiếp thua lỗ. Riêng 9 tháng đến tháng 12, Nissan lỗ ròng 250,22 tỷ yên, đảo chiều so với mức lãi 5,15 tỷ yên cùng kỳ năm trước, đồng thời ghi nhận lỗ hoạt động 10,11 tỷ

yên. Doanh số toàn cầu của hãng trong cùng kỳ giảm 5,8%, còn 2,26 triệu xe, với mức sụt mạnh tại Nhật Bản, Trung Quốc và châu Âu, dù thị trường Bắc Mỹ tăng nhẹ. Tác động tiêu cực từ thuế Mỹ được ước tính khoảng 275 tỷ yên trong năm tài khóa hiện tại.

Điểm chung của Honda và Nissan là cùng chịu áp lực lớn từ quá trình chuyển dịch sang điện hóa và những đợt tái cấu trúc sâu rộng. Nhu cầu xe điện chậm lại khiến doanh thu không theo kịp, trong khi chi phí nghiên cứu và phát triển cho pin, nền tảng xe điện và phần mềm điều khiển ngày càng tăng. Doanh số chưa đủ mạnh để “hấp thụ” các khoản đầu tư này, khiến hiệu quả tài chính ngắn hạn bị bào mòn. Riêng Nissan còn triển khai kế hoạch tinh gọn quy mô lớn, dự kiến cắt giảm 20.000 lao động và thu hẹp số nhà máy từ 17 xuống còn 10 vào năm tài khóa 2027, song chi phí tái cấu trúc được dự báo tiếp tục gây áp lực lên kết quả kinh doanh trong ngắn hạn.

So sánh tương quan, Toyota vẫn kiên trì chiến lược hybrid kết hợp điện hóa từng bước, tận dụng quy mô sản xuất toàn cầu để duy trì lợi nhuận. Trong khi đó, Honda và Nissan đang gặp khó trong việc cân bằng giữa đầu tư dài hạn cho tương lai điện hóa và yêu cầu hiệu quả tài chính trước mắt.

Dù vậy, triển vọng phục hồi không phải là không có. Honda còn “điểm tựa” từ mảng xe máy với doanh số 9 tháng đạt kỷ lục 16,44 triệu chiếc, tăng 6%, tạo nguồn dòng tiền ổn định hỗ trợ quá trình chuyển đổi. Nissan, dù đang tái cấu trúc, vẫn sở hữu thương hiệu mạnh tại Bắc Mỹ và có lợi thế kinh nghiệm sớm trong lĩnh vực xe điện.

Về dài hạn, chìa khóa nằm ở việc tái định vị chiến lược điện hóa theo hướng linh hoạt hơn, đồng thời tối ưu chuỗi cung ứng tại Mỹ để giảm tác động thuế quan, đẩy mạnh nội địa hóa sản xuất và tăng cường liên minh công nghệ nhằm chia sẻ chi phí đầu tư. Việc tập trung vào các phân khúc có biên lợi nhuận cao hơn, cùng kiểm soát chặt chi phí R&D thông qua hợp tác phát triển nền tảng, được xem là những hướng đi khả thi để Honda và Nissan dần lấy lại cân bằng trong cuộc đua chuyển đổi của ngành ô tô toàn cầu.

Phương Thảo (t/h)