TẠP CHÍ ĐIỆN TỬ
THƯƠNG HIỆU & CÔNG LUẬN

Cuộc chiến giá xe Trung Quốc: Vòng xoáy "nội cuốn" và hệ lụy từ tình trạng dư thừa công suất

07:51 04/05/2026

Bất chấp những nỗ lực dập tắt từ phía chính quyền Bắc Kinh, cuộc chiến giảm giá trong ngành công nghiệp ô tô Trung Quốc không những không hạ nhiệt mà còn đang leo thang lên những nấc thang mới. "Gã khổng lồ" BYD đang trở thành tâm điểm của đợt sóng này, buộc các đối thủ lớn như Geely hay Chery phải lao vào cuộc đua giảm giá đầy tính tự triệt tiêu.



Các hãng xe Trung Quốc lao vào cuộc chiến giảm giá mới

Cốt lõi của cuộc khủng hoảng này nằm ở tình trạng dư thừa công suất nghiêm trọng của nền kinh tế lớn thứ hai thế giới. Số liệu thực tế cho thấy một khoảng cách khổng lồ giữa sản xuất và tiêu thụ: Trong khi thị trường nội địa chỉ hấp thụ khoảng 23 triệu xe mới vào năm ngoái, thì tổng công suất của các nhà máy lại đạt tới con số 55,5 triệu xe mỗi năm. Sự chênh lệch cung - cầu quá lớn này đẩy các hãng xe vào thế chân tường, buộc họ phải giảm giá sâu để giải phóng hàng tồn và duy trì sự hiện diện trên thị trường.

Gần một năm trước, cơ quan quản lý thị trường Trung Quốc đã phải triệu tập lãnh đạo hàng loạt nhà sản xuất để yêu cầu chấm dứt tình trạng cạnh tranh kiểu "nội cuốn" (involuted) – một thuật ngữ mô tả sự cạnh tranh khốc liệt nhưng mang lại giá trị gia tăng thấp và gây hại cho toàn hệ thống. Tuy nhiên, hiệu quả từ các mệnh lệnh hành chính dường như rất hạn chế. Dữ liệu từ Bloomberg chỉ ra rằng, mức giảm giá trung bình của BYD đã chạm mốc 10% trong tháng 3, trong khi các đối thủ như Geely và Chery thậm chí phải áp dụng mức giảm lên tới 15%.

Cuộc chiến giá không chỉ làm suy yếu lợi nhuận của các hãng xe mà còn gây áp lực tài chính nặng nề lên toàn chuỗi cung ứng. Để chấn chỉnh thị trường, chính quyền địa phương đã thắt chặt quy định, yêu cầu các hãng xe phải thanh toán cho nhà cung cấp nhanh hơn, thay vì trì hoãn hóa đơn nhiều tháng để lấy vốn thực hiện các chương trình kích cầu như trước. Sự can thiệp này vô hình trung làm gia tăng nghĩa vụ nợ trên bảng cân đối kế toán. Đơn cử như BYD, tỷ lệ nợ trên vốn chủ sở hữu đã tăng vọt lên mức 25%.

Hệ quả tất yếu của việc dư thừa năng lực sản xuất và giá rẻ tại nội địa là làn sóng xuất khẩu ồ ạt. Riêng trong tháng 3, lượng xe điện xuất khẩu từ Trung Quốc đã tăng hơn gấp đôi, gây lo ngại cho các thị trường quốc tế về tình trạng bán phá giá.

Theo giới chuyên gia, việc người tiêu dùng mua được xe giá rẻ chỉ là cái lợi trước mắt. Về lâu dài, khi các nhà sản xuất liên tục thua lỗ, toàn bộ hệ sinh thái từ nghiên cứu phát triển, chất lượng sản phẩm đến dịch vụ hậu mãi đều sẽ bị tổn hại nghiêm trọng. Ngành ô tô Trung Quốc đang đứng trước một phép thử nghiệt ngã: Liệu họ có thể thoát ra khỏi vòng xoáy giảm giá để hướng tới sự phát triển bền vững, hay sẽ tiếp tục cuộc đua xuống đáy đầy rủi ro này?

Tâm An