



Một công nhân đang xử lý pin ô tô tại một nhà máy của Công ty TNHH Pin xe điện Xinwangda, một nhà sản xuất pin lithium cho ô tô điện và các mục đích sử dụng khác, ở Nam Kinh, tỉnh Giang Tô, Trung Quốc, vào ngày 12/3/2021. (Ảnh: STR/AFP qua Getty Images)

## Gần 20 triệu xe điện Trung Quốc gặp rắc rối vì pin sắp hết hạn

Bình luận [Bảo Nguyên](#) • 17:38, 18/03/24

**Đối với ngành công nghiệp xe điện Trung Quốc, việc giải quyết vấn đề pin đắt tiền và tuổi thọ ngắn là điều “khẩn cấp”.**

### Xem nhanh

Thời hạn sử dụng pin của lô xe năng lượng mới đầu tiên của Trung Quốc sắp hết hạn. Chủ tịch NIO Li Bin mới đây đã phát biểu tại một diễn đàn về triển vọng phát triển của xe điện rằng pin Trung Quốc đắt tiền và có thời gian sử dụng ngắn. Xe điện phải đối mặt với vấn đề thay thế pin, điều này sẽ trở thành trở ngại lớn cho sự phát triển của lĩnh vực xe điện của Trung Quốc.

Hôm thứ 7 (16/3), ông Li Bin đã phát biểu tại diễn đàn “Xe điện Trung Quốc 100 2024” (“2024 China Electric Vehicles 100”) tổ chức tại Bắc Kinh. Ông cho biết, thời hạn sử dụng của hầu hết pin xe năng lượng mới ở Trung Quốc hiện nay là 8 năm hoặc 120.000 km. Trên thực tế, pin xe điện cần đạt 70% tình trạng pin tốt nhất. Khi nó giảm xuống dưới 70%, hiệu suất của pin sẽ giảm mạnh, gây ra các vấn đề về an toàn.

Ông cho biết, ước tính từ năm 2025 đến 2032, Trung Quốc sẽ có hơn 19,4 triệu phương tiện sử dụng năng lượng mới có pin [vượt quá thời hạn sử dụng](#) và sẽ phải đối mặt với vấn đề thay thế pin. Tuy nhiên, pin Trung Quốc rất đắt tiền. Nếu là xe plug-in hybrid tiêu thụ điện năng 30 kWh thì thay pin sẽ tốn 60.000 CNY (nhân dân tệ); nếu nó tiêu thụ 40 kWh, nó sẽ có giá 86.000 CNY. Tình huống này có thể khiến một số chủ xe phải cân nhắc xem nên “thay pin” hay “thay xe”.

Ông Li Bin cho biết, mặc dù ngành công nghiệp này đã làm việc tích cực để xử lý các vấn đề về an toàn pin, tuổi thọ pin, hiệu quả sạc và chi phí trong vài năm qua nhưng tiêu chuẩn về tuổi thọ pin vẫn chưa được cải thiện. Sản lượng và doanh số bán xe sử dụng năng lượng mới của Trung Quốc chiếm hơn 60% tổng sản lượng của thế giới. Đối với ngành công nghiệp xe điện Trung Quốc, việc giải quyết vấn đề pin đắt tiền và tuổi thọ ngắn là điều “khẩn cấp”.

Theo thông tin công khai, hiện tại, ở Trung Quốc, 60.000 CNY chỉ là giá của một bộ pin xe hybrid thông thường. Nếu là xe điện thuần túy thì giá pin còn đắt hơn. Ví dụ: Giá

thay pin của một chiếc Tesla Model 3 sản xuất tại Trung Quốc là 126.900 CNY, gần bằng một nửa giá mua một chiếc ô tô mới.

Mặt khác, tuổi thọ của pin sản xuất tại Trung Quốc thường chỉ là vài trăm nghìn km. Một khi pin tụt xuống dưới 70% và không được thay thế, bản thân xe điện sẽ khó có thể tiếp tục hoạt động bình thường.

Theo một bài báo trên tạp chí xe hơi Trung Quốc “Cheyougen”, một khi tình trạng pin của xe điện rơi xuống dưới 70%, bộ pin sẽ không thể đạt công suất ổn định. Chỉ cần một trong các pin bị hỏng thì các pin khác sẽ hỏng theo. Thời hạn sử dụng pin của các hãng ô tô Trung Quốc bình thường chỉ khoảng 6 năm, còn thời hạn sử dụng pin của hãng xe hàng đầu CATL chỉ khoảng 8 năm.

Tệ hơn nữa, do chất lượng pin không đạt tiêu chuẩn, tai nạn cháy pin tự phát thường xuyên xảy ra ở các xe điện do Trung Quốc sản xuất.

Vào cuối tháng 9/2023, Yan Fengmin, Phó Giám đốc Cục Giám sát Giao dịch Trực tuyến của Cơ quan Quản lý Nhà nước về Điều tiết Thị trường Trung Quốc, đã phát biểu tại Hội nghị Phát triển Sinh thái Mới Ô tô Toàn cầu: Trung bình có 8 phương tiện năng lượng mới tự bốc cháy ở Trung Quốc mỗi ngày, và dữ liệu thống kê của bộ phận cứu trợ khẩn cấp cho thấy chỉ trong quý I năm 2023, tỷ lệ bốc cháy tự phát của các phương tiện sử dụng năng lượng mới đã tăng 32%.



*Một người đàn ông sạc một chiếc xe điện ở Lâm Nam, thuộc tỉnh Chiết Giang phía đông Trung Quốc, vào ngày 02/03/2016. (Ảnh: STR/AFP qua Getty Images)*

## **Đằng sau vẻ ngoài đẹp đẽ của ngành xe điện Trung Quốc**

Các vấn đề về pin trên đây thêm một lần nữa phơi bày những vấn đề tiềm ẩn trong lĩnh vực xe điện của Trung Quốc.

Trên thực tế, ngành công nghiệp xe điện của Trung Quốc từng được nhiều tờ báo [ca ngợi](#). Một bài báo trên tờ *Wall Street Journal* từng gọi đó là “chiến thắng của chính sách công nghiệp của Bắc Kinh”.

Tuy nhiên, bất chấp những danh hiệu đẹp đẽ, các chuyên gia cho rằng, ngành công nghiệp “phương tiện năng lượng mới” của Trung Quốc, vốn được tài trợ bởi hàng trăm tỷ CNY (nhân dân tệ) từ trợ cấp nhà nước, trên thực tế, đã rơi vào tình trạng bất ổn. Danh mục “xe năng lượng mới” bao gồm xe điện chạy bằng pin, xe điện lai cắm điện, xe điện phạm vi hoạt động rộng và xe điện chạy bằng pin nhiên liệu (chạy bằng năng lượng hydro).

Sau nhiều năm gián đoạn nguồn cung do COVID và tình trạng thiếu chip do lệnh trừng phạt của Mỹ, nhiều công ty ô tô điện Trung Quốc đã rút khỏi thị trường. Những công ty khác đang chìm trong thua lỗ hoặc trên bờ vực phá sản. Được hỗ trợ bởi các khoản trợ

cấp khổng lồ của nhà nước, sản lượng sản xuất có vẻ tích cực, nhưng lợi nhuận lại tụt lại phía sau.

Các dấu hiệu cho thấy đây là một thị trường đầy biến động. Theo dự đoán, ngoại trừ một số trường hợp, nó sẽ buộc tất cả các nhà sản xuất xe điện của Trung Quốc phải ngừng hoạt động vào năm 2030.

Bảng xếp hạng doanh số bán lẻ năm 2022 do Hiệp hội ô tô Trung Quốc công bố vào tháng 1 cho thấy 149 thương hiệu EV đã được bán vào năm 2022. Trong số 149 thương hiệu đó, có tới 49 thương hiệu báo cáo doanh số bán dưới 500 xe vào năm 2022. Một số thương hiệu đã phải tạm dừng sản xuất và đang trên bờ vực phá sản.

Dữ liệu đó chỉ ra rằng trong số 635 nhà sản xuất xe được cơ quan quản lý EV của Trung Quốc ghi nhận vào tháng 03/2019, hơn 76% đã rời khỏi thị trường hoặc đang trong quá trình rời bỏ thị trường.

Doanh nhân Meng Jun làm việc tại Mỹ, phát biểu trên “Diễn đàn ưu tú” của *NTD TV* vào ngày 25/06/2023, nói rằng mặc dù Đảng Cộng sản Trung Quốc (ĐCSTQ) đặt hy vọng vào các phương tiện năng lượng mới như một động lực để phát triển nền kinh tế Trung Quốc, nhưng thực tế đã đi ngược lại mong đợi của Bắc Kinh.



*Một người lái xe máy chạy qua những chiếc xe điện mới đỗ trong bãi đậu xe dưới cầu cạn ở Vũ Hán, thuộc tỉnh Hồ Bắc, miền trung Trung Quốc, vào ngày 22/05/2017. (Ảnh: STR/AFP qua Getty Images)*

## **2009–2019: Phát triển nhờ trợ cấp, dẫn đến gian lận**

Năm 2008, ông Elon Musk ra mắt chiếc xe điện mới đầu tiên của công ty mình, chiếc Tesla Roadster, thổi bùng cơn sốt xe điện toàn cầu. Ngay sau đó, Bắc Kinh quyết định thúc đẩy ngành công nghiệp mới nổi. Hội đồng Nhà nước đã ban hành “kế hoạch tái cấu trúc và phục hồi ngành công nghiệp ô tô” vào ngày 14/01/2009, đề xuất các mục tiêu phát triển phương tiện năng lượng mới và các trợ cấp tài chính từ trung ương cho các mục tiêu đó.

Với việc thực hiện các chính sách ưu đãi cho xe điện, cả nhà sản xuất và người mua EV đều đủ điều kiện được trợ cấp và miễn thuế bán hàng. Các thành phố đua nhau đón nhận ô tô điện, khuyến khích mua xe điện như là các ngoại lệ đối với hạn chế mua ô tô và lưu lượng giao thông.

Từ năm 2009 đến năm 2019, ngân khố Trung Quốc đã trợ cấp hàng tỷ cho người mua.

Tuy nhiên, vào cuối năm 2019, dịch bệnh bất ngờ đã phá vỡ giấc mơ thống trị thị trường xe điện toàn cầu của ĐCSTQ. Các biện pháp zero-Covid và phong tỏa nghiêm ngặt hầu như đã cắt đứt chuỗi sản xuất và cung ứng ở nhiều nơi trên đất nước.

Trong khi đó, các khoản trợ cấp nhà nước hào phóng của Trung Quốc xung quanh xe điện đã làm phát sinh một số chiến thuật gian lận khác nhau. Tổng số tiền trợ cấp cho một phương tiện năng lượng mới - chẳng hạn khi kết hợp trợ cấp từ chính quyền trung ương và địa phương - đôi khi cao hơn chi phí của chính phương tiện đó.

Vụ bê bối gian lận trợ cấp đã bị phanh phui trong một cuộc điều tra quốc gia của Bộ Tài chính Trung Quốc vào năm 2016. Cuộc điều tra đó cho thấy trong số 93 công ty sản xuất ô tô, có tới 72 công ty bị phát hiện gian lận trợ cấp.

Cuộc điều tra đã phát hiện ra một số loại hình gian lận trợ cấp.

Giấy phép giả: Các nhà sản xuất EV của Trung Quốc nhận được trợ cấp dựa trên doanh số bán hàng của họ và chính quyền địa phương thường kiểm tra số lượng giấy phép xe được cấp để xác minh doanh số bán hàng do nhà sản xuất báo cáo. Để được trợ cấp mà không thực sự bán xe, một số nhà sản xuất đã xin giấy phép giả mà không sản xuất loại xe được đề cập hoặc bằng cách sản xuất thiếu các bộ phận quan trọng. Vì vậy một số phương tiện được trợ cấp chỉ tồn tại trên giấy. Trong một ví dụ, một công ty xe buýt đã báo cáo sai lệch gần 2.000 phương tiện năng lượng mới trong một năm.

Hoán đổi pin: Xe điện có pin lớn hơn - và do đó, quãng đường lái xe dài hơn - được trợ cấp nhiều hơn. Một số nhà sản xuất trang bị cho các phương tiện thử nghiệm loại pin lớn hơn để nhận được khoản trợ cấp lớn hơn, sau đó đổi nó lấy một loại pin nhỏ hơn trong quá trình sản xuất.

Kiểm lợi từ việc mua lại pin: Trong xe năng lượng mới, chi phí thành phần cao nhất là pin, chiếm 30 đến 40% giá của chiếc xe. Trong một số trường hợp, các công ty ô tô sẽ bán một phương tiện năng lượng mới, nhận trợ cấp của chính phủ, sau đó mua lại ô tô từ “khách hàng”. Sau đó, pin được tái sử dụng trong một phương tiện khác, trong khi phương tiện ban đầu có thể được chuyển đổi thành ô tô chạy bằng nhiên liệu truyền thống và được bán lại. Tất nhiên, “khách hàng” chính là nhà sản xuất ô tô.

Bán hàng ảo: Trong một chiến lược tương tự, thay vì bán phương tiện năng lượng mới cho người dùng cuối thông thường, các công ty ô tô bán chúng cho các doanh nghiệp liên kết hoặc công ty cho thuê hạ nguồn mà họ có cổ phần. Sau đó, nhà sản xuất ô tô bỏ túi khoản trợ cấp và công ty liên quan sẽ tháo dỡ những chiếc ô tô để nhà sản xuất có thể tái sử dụng pin, bắt đầu một chu kỳ trợ cấp khác.

Trong cuộc thảo luận với *NTD*, ông Meng lưu ý rằng, những âm mưu gian lận này làm phát sinh một hiện tượng kỳ lạ ở Trung Quốc. Xe điện mới đậu ở khắp mọi nơi. Chúng xếp hàng trên đường phố, đậu thành hàng ngay ngắn trong bãi đậu xe và dưới cầu. Ông nói, những chiếc xe không có người lái này “được sử dụng để gian lận nhằm có được trợ cấp”.

Để ngăn chặn hành vi gian lận, ĐCSTQ đã giảm dần các khoản trợ cấp từ năm 2020 đến năm 2022.

Các khoản giảm thuế dự kiến sẽ hết hạn vào cuối năm 2022. Tuy nhiên, vào ngày 21/06/2023, Bắc Kinh đã [thông báo](#) rằng họ sẽ gia hạn các khoản trợ cấp cho đến cuối năm 2027.



Một người phụ nữ gọi điện trong phòng trưng bày Xiaopeng Motor, ở Bắc Kinh, Trung Quốc, vào ngày 19/03/2021. Nhà sản xuất ô tô điện Trung Quốc này thường được gọi là Xpeng. (Ảnh: Wang Zhao/AFP qua Getty Images)

## Vật lộn để tồn tại

Trong môi trường này, nhiều công ty xe năng lượng mới, những bên vẫn chưa bị loại khỏi cuộc chơi, đã phải vật lộn để tồn tại.

Ba nhà sản xuất ô tô điện mạnh nhất ở Trung Quốc - NIO Inc., XPeng Motors và Li Auto - đã phải vật lộn để kiếm lợi nhuận.

Theo báo cáo hàng năm của ba công ty, khoản lỗ của họ tăng mạnh vào năm 2022 so với năm trước, mặc dù doanh số bán hàng tăng.

Có lẽ trở trêu thay, khi xem xét những khó khăn của công ty mình, chủ tịch của XPeng, ông He Xiaopeng, đã nói vào tháng 4/2023 rằng cuộc đua loại trực tiếp của ngành công nghiệp xe điện chỉ mới bắt đầu và sẽ chỉ còn lại không quá 10 nhà sản xuất ô tô chính ở Trung Quốc trong 10 năm tới.

Đồng tình với những lo ngại của ông Xiaopeng, công ty tư vấn AlixPartners, được trích dẫn trong một [bài báo](#) của Reuters vào ngày 10/07/2023, dự đoán rằng chỉ có 25 đến 30 trong số 167 công ty hiện đã đăng ký sản xuất xe điện hoặc xe lai điện ở Trung Quốc sẽ còn hoạt động vào năm 2030.

Ông Meng nói, rõ ràng là các nhà sản xuất xe điện của Trung Quốc không thực sự kiếm tiền mà đang “dựa vào trợ cấp của nhà nước”.

Ông Meng nói thêm rằng, việc phụ thuộc nhiều vào trợ cấp của nhà nước che đậy sự thiếu khả năng cạnh tranh toàn cầu của ngành công nghiệp xe điện Trung Quốc. Ông cho rằng tình trạng tắc nghẽn công nghệ và thiếu hụt chip do các lệnh trừng phạt của Mỹ sẽ gia tăng những khó khăn đối với sự phát triển lâu dài.

## Bảo Nguyên tổng hợp

Nguồn: [https://www.ntdvn.net/gan-20-trieu-xe-dien-trung-quoc-gap-rac-roi-vi-pin-sap-het-han-520004.html#table\\_content\\_0](https://www.ntdvn.net/gan-20-trieu-xe-dien-trung-quoc-gap-rac-roi-vi-pin-sap-het-han-520004.html#table_content_0)

[www.vietnamvanhien.com](http://www.vietnamvanhien.com)



**VIỆT NAM VĂN HIẾN**

[www.vietnamvanhien.info](http://www.vietnamvanhien.info)



TỦ SÁCH VIỆT NAM VĂN HIẾN VỚI HƠN 10000 TÁC PHẨM