

# VinFast hướng đến tư bản Mỹ nhưng công nhân ở VN thì sao?

• T.K.Tran

- Gửi bài từ Stuttgart, Đức
- 14 tháng 12 2021



Nguồn hình ảnh, Vinfast Chụp lại hình ảnh,

Nhà máy sản xuất, lắp ráp chính của VinFast tại Hải Phòng

Sau khi hãng xe VinFast của tỷ phú Phạm Nhật Vượng giới thiệu hai mẫu xe ô tô điện đến người tiêu dùng ở nước Mỹ tại triển lãm xe (Auto Show) Los Angeles 2021 vừa qua, thì truyền thông quốc tế đã đưa tin về kỹ nghệ ô tô Việt Nam.

[Vingroup khởi công dự án sản xuất pin tại Vũng Áng](#)  
[Đưa xe chạy điện ra quốc tế, Vingroup chấp nhận bù lỗ](#)

Đáng chú ý là tin rằng tổng giám đốc mới của "VinFast toàn cầu" (VinFast Global) là ông Michael Lohscheller.

Cũng ngay sau đó, Vingroup thông báo là sẽ tái cấu trúc, chuyển nhượng toàn bộ phần vốn góp (51,52%) trong Công ty TNHH Sản xuất và Kinh doanh VinFast (VinFast Việt Nam) cho Công ty VinFast Trading and Investment, một công ty con của Vingroup có trụ sở chính tại Singapore (VinFast Singapore).

Các hoạt động liên tiếp này khiến chúng ta cần dừng lại, ghi nhận và đánh giá xem VinFast có mục tiêu gì và sẽ đi về đâu.

Đầu tiên, xin giới thiệu về nhân sự quan trọng của tập đoàn từ VN này.

## Michael Lohscheller là ai?

Theo các thông tin chính thức, từ tháng 7/2021 một người Đức tên Michael Lohscheller đảm nhiệm chức vụ Tổng giám đốc "VinFast toàn cầu" phụ trách việc điều hành và phát triển VinFast trên thế giới, trước tiên là ở Mỹ và châu Âu.

Trong giới kỹ nghệ xe ô tô ở Đức, Michael Lohscheller không phải là một người xa lạ. Ông đã kinh qua nhiều chức vụ lãnh đạo trong các thương hiệu xe quốc tế như Mitsubishi Đức quốc, Volkswagen, Daimler Benz, Opel trước khi làm việc cho VinFast. Quan trọng nhất tới nay có lẽ là giai đoạn ông lãnh đạo hãng Opel từ 2017 tới 2021.



Nguồn hình ảnh, Vinfast Chụp lại hình ảnh,  
VinFast giới thiệu hai mẫu xe hơi điện tại Triển lãm Ô tô Los Angeles dịp cuối tháng 11/2021

Opel là một thương hiệu xe truyền thống Đức quốc, bị bán cho General Motors Mỹ quốc vào năm 1931. Sau này xe Opel không được ưa chuộng, hàng mấy chục năm làm ăn thua lỗ nên bị công ty mẹ Gerenal Motors bán lại cho tập đoàn PSA của Pháp vào năm 2017 và Opel trở thành một thương hiệu của PSA cùng với các thương hiệu khác như Citroën, DS, Peugeot, Vauxhall.

Dưới áp lực của ông chủ mới ở Paris, Michael Lohscheller trong cương vị lãnh đạo phải cải tổ Opel để đem lại lợi nhuận cho công ty mẹ. Ông ta đã thành công khi cắt bỏ nhiều việc làm khiến hàng ngàn công nhân Opel phải mất việc nhưng điều này giảm chi phí sản xuất tới 27%.

Lohscheller nổi tiếng từ khi Opel lại làm ăn có lời từ năm 2019 do những biện pháp mạnh tay của ông.

Nguồn hình ảnh, VinFast



Chụp lại hình ảnh,  
Michael Lohscheller

## Thị trường lao động ở Việt Nam ra sao?

Với Michael Lohscheller, VinFast tìm được một lãnh đạo không những có chuyên môn vững chắc về sản xuất ô tô mà còn có kinh nghiệm dày dặn về việc "đối phó" với công nhân và nghiệp đoàn qua thời gian cải tổ Opel ở nước Đức, khi ông phải

điều đình với đại diện nghiệp đoàn về việc sa thải công nhân, tăng giờ làm việc (từ 35 giờ/tuần lên 38 giờ/tuần) nhưng không tăng lương.

Tuy thế, ở Việt Nam ông ta sẽ không cần phải giờ chiều thức nào đối phó với công nhân, bởi chế độ bảo vệ công nhân ở đó vô cùng lỏng lẻo.

Được hỏi về sự khác biệt về công nghệ sản xuất ô tô giữa Đức và Việt Nam, ông Michael Lohscheller hồ hởi tuyên bố:

"Ở Việt Nam không có nghiệp đoàn lao động nên mọi việc nhanh hơn nhiều. Một chiếc xe làm xong trong vòng 18 tháng, chứ không phải 48 tháng, mọi người làm việc sáu ngày một tuần và sống ngay gần nhà máy", theo báo News-In-24.com

Tôi xin trích nguyên văn như sau: "If you ask the former Opel boss about the differences between his activities in Germany and now in Vietnam, he almost raves a little. "In Vietnam everything goes much faster without unions. A new car is created here in 18, not 48 months. The people work six days a week and live close to the factory." says the car manager."

Tôi thấy phát biểu này của ông Lohscheller vừa sai mà vừa đúng.

Sai ở chỗ là ở xí nghiệp VinFast có tổ chức tự nhận là đại diện cho công nhân gọi là "Công đoàn tập đoàn Vingroup", chủ tịch tên là Lý Minh Tuấn, theo báo VN.

[Vu xe hơi VinFast: Luật sư 'bi công kích' trong cuộc chiến pháp lý](#)

[Đưa xe chạy điện ra quốc tế, Vingroup chấp nhận bù lỗ](#)

Đúng ở chỗ là tổ chức này có cũng như không. Bởi công đoàn này, nói chung là Công Đoàn Việt Nam chỉ là một tổ chức hữu danh vô thực, là cánh tay của Đảng Cộng sản VN, không chủ trương đấu tranh với giới chủ nhân để đòi hỏi quyền lợi như tăng lương hay cải thiện điều kiện làm việc.

Phát biểu của Lohscheller là VinFast không có tổ chức đại diện công nhân thật như là cái tát vào mặt các quan chức Công đoàn Việt Nam.

Không có nghiệp đoàn nên Lohscheller không gặp khó khăn khi kéo dài giờ làm việc của công nhân. Ở Đức, ông ta phải thương lượng trầy da sứt vẩy với đại diện nghiệp đoàn Opel về việc nâng giờ làm việc từ 35 giờ/tuần lên 38 giờ/tuần. Ở xí nghiệp VinFast, giờ làm việc căn bản của công nhân Việt Nam đã là 44 tiếng/tuần (6 ngày/tuần), không những nhiều hơn công nhân Đức mà họ còn "tự nguyện" làm thêm giờ phụ trội để có đủ tiền sinh sống.

Có như thế, ông Lohscheller mới có thể hãnh diện tuyên bố là VinFast sản xuất xe trong vòng 18 tháng, chứ không phải 48 tháng như Opel ở Đức.

Lohscheller có tham vọng bán xe VinFast với giá cả tương đối rẻ. Muốn vậy thì phải giảm chi phí sản xuất. Ở Đức, khi muốn giảm chi phí sản xuất xe Opel, ông ta đã tính tới việc giảm lương người lao động.

[Mức lương trung bình](#) người công nhân Đức sản xuất trong nhà máy Opel là 3400€/tháng=87 triệu đồng VN, trong khi đó [lương của công nhân Việt Nam ở VinFast](#) chỉ vào quãng 8,6 triệu/tháng, bằng 1/10 lương công nhân Đức. Không có nghiệp đoàn bảo vệ, người công nhân Việt Nam khó lòng phản đối, nếu như ông Lohscheller muốn giảm chi phí sản xuất bằng cách giảm lương công nhân.

## Tái cấu trúc VinFast để làm gì?

Tham vọng phát triển VinFast của ông Phạm Nhật Vượng đòi hỏi nhiều vốn, rất nhiều vốn.

Việc tái cấu trúc VinFast qua việc thành lập VinFast Singapore nhằm mục đích chuẩn bị cho việc niêm yết VinFast trên sàn chứng khoán Mỹ vào nửa cuối năm 2022 và qua đó huy động được ít nhất 3 tỷ đô la.

Nếu việc niêm yết thành công, người ta cho là giá trị của VinFast sẽ lên tới 60 tỷ đô la.



Theo quan sát của tôi, có vẻ là công thức phát triển VinFast bao gồm ba yếu tố: Một là tài chính dồi dào thông qua sàn chứng khoán Mỹ để tiếp cận, mua công nghệ tiên tiến;

Hai là thuê lãnh đạo giàu kinh nghiệm như Michael Lohscheller để quản trị xí nghiệp; Ba là duy trì chi phí sản xuất thấp nhờ lao động giá rẻ ở Việt Nam cùng với những ưu đãi về thuế từ chính quyền và phí sử dụng mặt bằng của xí nghiệp.

Ở khâu tài chính thì tình hình chúng ta phải chờ đợi là việc huy động vốn trên sàn chứng khoán Mỹ thành công hay không. Hiển nhiên là phần rủi ro khá cao đối với một công ty non trẻ mới tham gia vào thị trường ô tô quốc tế có tính cạnh tranh khốc liệt.

Ở khâu sản xuất, trên quan điểm của chủ nhân, thì điều kiện quá tốt: Công nhân làm việc nhiều giờ, được trả lương rất thấp và họ không có đại diện (nghịệp đoàn) thực sự bảo vệ họ. Khi có thể phớt lờ những nhu cầu chính đáng của công nhân, thì lợi nhuận của chủ nhân tăng cao.

Tuy nhiên đó không phải là con đường phát triển bền vững. Sự phát triển bền vững của một xí nghiệp không thể dựa trên nền tảng "chủ bóc lột thợ", mà đôi bên phải tôn trọng lẫn nhau.

Người lao động phải được hưởng thu nhập tương xứng, sống và làm việc trong những điều kiện ổn thỏa thì họ mới tận tâm hết lòng làm việc cho xí nghiệp.

Họ phải có tổ chức đại diện để có thể đối thoại với chủ nhân, trong khi xí nghiệp VinFast không có tổ chức đại diện công nhân đích thực, đúng như nhận định của Tổng giám đốc Michael Lohscheller.

Việc bỏ chạy về quê của hàng triệu lao động trong cao điểm của dịch Covid vừa qua khiến nhiều nhà máy không thể vận hành, là minh chứng cho điều nói trên.

Đặt giả thuyết rằng một khi ô tô VinFast được sản xuất trong những điều kiện lao động tệ hại, thì thương hiệu này có thể sẽ phải đối diện với sự tẩy chay của người tiêu dùng ở Âu châu, tương tự như trong quá khứ họ đã tẩy chay thậm len được dệt bởi bàn tay lao động trẻ em ở Ấn Độ.

Tuy việc sản xuất hàng hóa cho các thị trường Phương Tây ở VN chưa đến mức như chuyện tẩy chay bông vải do người lao động Uighur ở Tân Cương (Trung Quốc) sản xuất ra trong tình trạng bị cưỡng bức, nhưng bài học chung cho các công ty đa quốc gia là sớm hay muộn, cách họ đối xử với công nhân dù ở một quốc gia xa xôi cũng sẽ được dư luận quốc tế biết đến.

Phát triển bền vững cần văn hóa của doanh nghiệp biết cách vươn ra toàn cầu nhưng không phải "trên lưng" người công nhân Việt Nam.

***Bài thể hiện quan điểm riêng của tác giả, một nhà quan sát các hoạt động nghiệp đoàn, hiện sống tại Stuttgart, Đức.***

Nguồn: <https://www.bbc.com/vietnamese/forum-59652108>

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



An Lạc & Tự Chủ

VIỆT NAM VĂN HIẾN

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

**TỦ SÁCH VĂN HIẾN VỚI HƠN 7700 TÁC PHẨM**